

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1955 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE
1955

COMITÉ SESSIONNEL
DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCE DU MARDI 29 MARS 1955

Rapport annuel des C.N.C. (1954)

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.; M. S. F. Dingle; M. R. D. Armstrong.

Y COMPRIS LE PREMIER RAPPORT À LA CHAMBRE

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1955.

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

Président: M. H. P. CAVERS

Vice-président: M. A. DUMAS

Messieurs

Bell	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Langlois (<i>Gaspé</i>)
Carrick	Hamilton (<i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i>)	Lavigne
Carter		Legaré
Churchill	Hanna	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Fairey	Harrison	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Follwell	Healy	Pouliot
Fulton	James	Weaver—26
Gillis	Johnston (<i>Bow-River</i>)	
Hahn	Knight	

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 28 mars 1955.

Il est résolu,—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve cependant, des droits du comité des subsides à l'égard du vote de deniers publics; et que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, à faire rapport à l'occasion et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement concernant la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose de Messieurs Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot, Weaver.

LUNDI 28 mars 1955.

Il est ordonné,—Que les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, sur les opérations de l'année 1954, ainsi que le rapport des vérificateurs présenté au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés le 21 mars, et le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada relatifs à l'année 1954 et le budget pour l'année 1954 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, se rattachant à l'année 1954 et déposés ce jour, soient renvoyés au Comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, de même que les articles suivants du budget des dépenses de 1955-1956:

Crédit n° 469—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1955.

Crédit n° 473—Service de transbordement North-Sydney/Port-aux-Basques—Déficit d'exploitation durant 1955.

Crédit n° 478—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 479—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*—Déficit d'exploitation durant 1955.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 4 février 1955 et renvoyant certains crédits au Comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution a trait aux crédits numéros 469, 473, 478 et 479.

MARDI 29 mars 1955.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français du compte rendu de ses délibérations et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

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

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

Certifié conforme.

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

RAPPORT DE LA CHAMBRE

MARDI 29 mars 1955.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que permission lui soit accordée de faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que l'article 64 du Règlement soit suspendu à cet égard.

2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

3. Que son quorum soit réduit de quatorze à dix membres.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
H. P. CAVERS.

(Note: Ledit rapport fut adopté à la même date.)

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 29 mars 1955.

(1)

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin dans la salle 277.

Présents: MM. Bell, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver. (22).

Aussi présents: L'honorable George C. Marler, ministre des Transports; M. F. T. Collins, contrôleur et secrétaire au ministère des Transports; M. Donald Gordon, président et directeur général du National-Canadien; M. S. F. Dingle, vice-président; M. R. D. Armstrong, contrôleur. Aussi MM. F. P. Turville, J. D. Morison et D. T. G. Padley, experts comptables, de la société de comptabilité *George A. Touche and Company*.

Le Comité étant en nombre, M. Langlois (*Gaspé*), s'adressant au secrétaire du Comité, propose, appuyé par M. Weaver, que M. Cavers soit nommé président et occupe le fauteuil.

M. Dumas propose qu'on ne désigne pas d'autre nom, sur quoi la question est mise aux voix et adoptée.

Le secrétaire met ensuite aux voix la motion de M. Langlois (*Gaspé*), laquelle est adoptée. Le secrétaire déclare donc que M. Cavers est élu président.

M. Cavers prend place au fauteuil et remercie les membres de l'avoir élu. Il invite ensuite les membres à désigner des noms en vue de la vice-présidence.

Sur la motion de M. Weaver, appuyé par M. Langlois (*Gaspé*),
Il est résolu,—Que M. Dumas soit nommé vice-président.

Sur la motion de M. Follwell,

Il est résolu,—Que le Comité obtienne l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la motion de M. James, appuyé par M. Legaré,

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

Sur la motion de M. Macdonnell (*Greenwood*), appuyé par M. Bell,

Il est résolu,—Que le quorum du Comité soit réduit de quatorze à dix membres.

Le président rapporte une invitation adressée aux membres du Comité par M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, à monter à bord du nouvel avion *Viscount* à quarante places pour une envolée qui aura lieu à midi, mercredi prochain.

Sur la proposition de M. Gillis, appuyé par M. Hahn, le président est autorisé à terminer les préparatifs nécessaires à cet égard.

Par suite de cette proposition, il est convenu après discussion, sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), appuyé par M. Macdonnell (*Greenwood*), que le Comité se réunisse à 10 heures au lieu de 11 heures le mercredi 30 mars.

Le président donne lecture des ordres de renvoi.

M. Donald Gordon est appelé et présente MM. Dingle et Armstrong.

M. Gordon donne lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1954 et le Comité en aborde l'étude.

A 1 h. 10 de l'après-midi, le Comité lève la séance jusqu'à 3 h. 30.

APRÈS-MIDI

(2)

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle reprend la séance à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*) et Weaver.—(24)

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

Le Comité aborde l'étude, paragraphe par paragraphe, du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Donald Gordon est appelé et l'interrogatoire se poursuit. Il est secondé encore par MM. Dingle et Armstrong.

L'honorable M. Marler répond aux questions qui ont trait aux affaires et au programme du ministère.

A 6 h. 5 de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 heures du soir.

SOIRÉE

(3)

Le Comité se réunit à 8 heures du soir sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver.—(25)

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

L'interrogatoire de M. Gordon se poursuit.

Le témoin est interrogé sur la vente, en 1954, par le National-Canadien, de quatre hôtels, soit: l'hôtel Prince-Arthur en Ontario, l'hôtel Prince-Édouard au Manitoba, le Pictou Lodge en Nouvelle-Écosse et le Minaki Lodge en Ontario.

A 9 h. 40 du soir, la sonnerie du scrutin s'étant fait entendre, le Comité suspend ses délibérations.

Le Comité reprend la séance à 10 h. 30 du soir.

A 10 h. 55 du soir, l'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin, le mercredi 30 mars.

Le secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

TÉMOIGNAGES

MARDI 29 mars 1955.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons parmi nous auourd'hui M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président et directeur général du National-Canadien et les représentants de cette compagnie qui l'accompagnent.

Je suis d'avis qu'avant d'aborder l'étude du rapport annuel, il serait à propos d'examiner le crédit 614 du budget supplémentaire des dépenses, qui exige notre attention, car le ministre des Finances tient beaucoup à faire adopter le budget supplémentaire le plus tôt possible. Je demande donc que nous examinions d'abord le crédit 614 du budget supplémentaire qui a trait au déficit subi par le National-Canadien durant l'année 1954. Monsieur Gordon.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur le président, y a-t-il des exemplaires de ce budget?

Le PRÉSIDENT: N'avez-vous pas un exemplaire du budget supplémentaire? Je pense que des exemplaires en ont été distribués à tous les membres. M. Gordon sera notre premier témoin.

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D. (*Président du National-Canadien*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je suis heureux d'être parmi vous encore une fois pour discuter avec vous l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada. Qu'il me soit d'abord permis de signaler que je suis accompagné d'un certain nombre de représentants du National-Canadien, dont M. S. F. Dingle, notre vice-président de l'exploitation, et M. R. D. Armstrong, notre contrôleur. Avec l'aide de ces deux personnes et des autres qui m'accompagnent, j'espère pouvoir répondre directement à la plupart de vos questions, sinon à toutes, que les membres du Comité pourront poser.

Et maintenant, monsieur le président, avec votre permission et celles des membres du Comité, j'aimerais suivre la marche des années passées et vous donner lecture de tout le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1954 préalablement à l'examen détaillé qu'en fera le Comité. Évidemment, vous pouvez disposer de moi à cet égard, mais je suis vraiment d'avis qu'un grand nombre des questions que peuvent se poser les membres du Comité recevront peut-être leur meilleure réponse dans un examen d'ensemble de l'exploitation de la compagnie pour l'année.

Le PRÉSIDENT: Si je puis me permettre de vous interrompre un instant, je crois qu'avant d'aborder la lecture du rapport, il y aurait peut-être des questions à poser au sujet du crédit 614 du budget supplémentaire. Y a-t-il des questions à poser au témoin au sujet de ce crédit particulier, qu'il nous faudrait d'abord examiner puis adopter, afin de pouvoir en faire rapport au ministre des Finances avant d'entendre la lecture du rapport? Il s'agit d'un crédit prévu dans le budget supplémentaire et si vous le désirez, je puis vous en donner lecture en entier. Le crédit porte sur le déficit subi par le National-Canadien pendant l'année 1954.

Somme requise pour le paiement durant l'année financière 1954-1955 à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "Compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées au ministre des Finances par la

Compagnie du National, d'une somme à affecter au paiement du déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs de la Compagnie du National) subi durant l'année civile 1954, sous réserve de recouvrement sur ladite somme d'avances comptables faites à la Compagnie du National à même le Fonds du revenu consolidé.

Le montant inscrit est de \$28,758,098.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur le président, une seule observation me serait-elle permise? Ai-je bien compris que vous proposez que nous discussions ce crédit avant d'avoir entendu lecture du rapport? Est-il important de régler cette question à ce moment-ci? Il me semble qu'il nous serait plus avantageux d'entendre d'abord le rapport général. Je suppose que vous désirez que lecture soit donnée sans qu'aucune question ne soit posée?

Le PRÉSIDENT: Telle est l'habitude du passé.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Il me semble que nous aurions alors un commencement de preuve sur laquelle nous voudrions peut être poser quelques questions à M. Gordon. D'ailleurs, je n'aime pas que nous adoptions ce crédit sans aucune explication, car nous avons prétendu en Chambre l'autre jour que nous tenions à avoir une explication très générale, laquelle résultera, j'en suis sûr, d'un très petit nombre de questions que nous voudrions poser après lecture du rapport. Il me semble que tout cela pourrait être terminé avant 1 heure.

Le PRÉSIDENT: Sans doute. Ainsi, nous allons, comme par les années passées, entendre la lecture du rapport entier.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Puis-je poser une autre question? Le rapport sera d'abord lu, puis nous pourrions le reprendre paragraphe par paragraphe et poser des questions?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GORDON: Monsieur le président, je prie les membres de se reporter à la page 4 du rapport. Je lis la lettre de présentation pour la forme. Elle s'adresse au ministre des Transports et se lit dans ces termes:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DONALD GORDON,

MONTRÉAL, le 25 février 1955.

Président et directeur général.

A l'honorable George C. Marler, député,
Ministre du Transport,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1954.

Le Conseil d'administration et la Direction désirent témoigner ici leur appréciation des bons et loyaux services rendus par tout le personnel du Réseau.

Sincèrement vôtre,

D. GORDON.

Pour en venir au rapport annuel, je commence à la page 5:

RAPPORT ANNUEL

1954

1. A l'instar d'autres réseaux nord-américains, le Réseau national a subi une grosse diminution de trafic en 1954. Les recettes d'exploitation ont été de 56 millions de dollars moindres que l'année précédente, la plus forte diminution dans l'histoire de la Compagnie.

2. Les frais d'exploitation ont été réduits de 32·6 millions de dollars, la plus grosse diminution depuis 1932. La réduction des frais ne fut pas parallèle à la diminution des recettes d'abord parce qu'il y a des frais dont la nature ne correspond pas aux changements dans le flot du trafic, et ensuite à cause d'une décision de la Direction d'éviter le risque de prendre des mesures à court terme qui auraient simplement hypothéqué l'avenir.

3. Comme résultat, une fois rencontrés les frais d'exploitation, la recette nette pour l'année a été très inférieure au montant requis pour faire face aux charges fixes de la Compagnie.

4. Voici le sommaire de l'état consolidé des revenus:

	1954	1953
Recettes d'exploitation	\$640,637,280	\$696,622,451
Frais d'exploitation	626,465,374	659,049,086
Recette nette d'exploitation	\$ 14,171,906	\$ 37,573,365
Impôts, locations de matériel et autres comptes de revenus Dr.	11,720,611	9,242,022
Applicable au paiement des intérêts. \$	2,451,295	\$ 28,231,343
Intérêts	31,209,393	28,087,326
<i>Insuffisance</i> ou Surplus	\$ 28,758,098	\$ 244,017

Marchandises

5. En 1954, les trains du Réseau national ont transporté 79·3 millions de tonnes de marchandises payantes sur une distance moyenne de 414 milles. Par comparaison avec 1953, c'est une réduction de 8 p. 100 dans le tonnage et de 2 p. 100 dans la distance moyenne parcourue. Comme suite, la recette par tonne-milles, résultat de ces deux facteurs et le meilleur critère de la tendance du trafic-marchandises, a diminué de 10 p. 100 par rapport à l'année précédente.

6. La recette des marchandises qui représente 78 p. 100 de la recette totale s'est élevée à 502·8 millions de dollars, une diminution de 50·8 millions de dollars ou de 9 p. 100 sur 1953. La recette par tonne-mille a été en moyenne de 1·529 cent; en 1953 elle fut de 1·509 cent.

7. La diminution dans le tonnage payant a été presque générale comme il apparaît en détail à la page 14 des "Statistiques". Il y eut surtout diminution dans le grain à cause des exportations très réduites. La diminution s'est fait sentir fortement dans le fer et l'acier comme dans les automobiles et leurs accessoires, la machinerie et les instruments aratoires. Le bois, divers produits manufacturés et les lots brisés ont aussi diminué par rapport à l'année précédente. Le charbon et le coke ont continué à diminuer.

8. La plus importante des quelques augmentations a été dans les minerais et concentrés. De petites augmentations ont été enregistrées dans le pétrole brut et autres produits pétrolifères, le sable et la pierre concassée et autres produits miniers, de même que dans la pâte de bois et le papier à journal.

Tarifs des marchandises

9. Aucun changement d'ordre général dans les tarifs de marchandises n'a été demandé ou autorisé en 1954.

10. La Compagnie a pris l'initiative au cours de l'année d'appliquer certaines réductions de taux et de modifier d'autres tarifs pour rencontrer une concurrence plus âpre surtout de la part du camionnage sur longue distance. La plus substantielle réduction a été appliquée à un certain nombre de taux entre Montréal et Toronto où la concurrence du pneu avait affecté sérieusement le trafic ferroviaire à haut tarif. Quelques-unes des réductions, entrées en vigueur le 21 septembre 1954, s'appliquaient au service par "remorques et plates-formes" et Hamilton en a profité à partir du 17 janvier 1955.

11. En mai 1954, une Commission royale a été nommée pour enquêter sur l'application et l'effet des tarifs forfaitaires publiés par les chemins de fer en vertu de la section IV de la Loi des Transports. Au cours des témoignages, le Réseau national a insisté sur le fait que les "tarifs forfaitaires" relèvent complètement de la politique commerciale de la fixation des prix et il a demandé que soit modifiée la procédure actuelle afin d'être plus libre de négocier de telles ententes avec les expéditeurs. Les dernières audiences ont été tenues en décembre et, à la fin de l'année, le rapport de la Commission royale n'était pas encore connu.

12. Le 1^{er} mars 1954, la Commission du Transport émit une ordonnance modifiant son premier jugement du 12 décembre 1952 sur l'égalisation des taux de marchandises et donnant la revise d'une échelle uniforme de taux par classe à être appliquée avant le 1^{er} mars 1955, de Lévis et Québec à l'ouest. La Classification révisée des Marchandises canadiennes qui doit être utilisée avec la nouvelle échelle de taux a été complétée au cours de l'année et déposée à la Commission en janvier 1955.

Voyageurs

13. Moins de gens ont voyagé dans les trains du réseau en 1954 qu'en 1953 et leur parcours a été moins long. Le nombre de voyageurs transportés a été de 17.9 millions, une diminution de 1 p. 100 et les voyageur-milles payant ont diminué de 4 p. 100. La recette de ce service a été de \$43.8 millions, une diminution de \$2.2 millions ou de 5 p. 100 sur l'année précédente.

14. Ce plus petit nombre de voyageurs a reflété l'ajustement des affaires au cours de l'année, état aggravé par les perspectives incertaines de l'agriculture dans l'Ouest. Il reflétait aussi un état de chose qui affecte toute l'industrie ferroviaire: la concurrence grandissante des avions, des autobus, et les automobiles de maître profitant davantage du développement du système routier.

Tarifs de Voyageurs

15. Les taux d'excursion en semaine et les taux pour familles, expérimentés en 1953, ont été maintenus en 1954. Ces taux attrayants et les excursions à prix forfaitaire visent à stimuler les déplacements par rail.

16. À cause des pertes grandissantes subies par les trains de banlieue, demande a été faite à la Commission du Transport, le 13 mai 1954, d'augmenter les taux de banlieue de 100 p. 100. Le 4 août, la Commission autorisa, dans le secteur de Toronto, une augmentation de 50 p. 100 après le 30 septembre

et deux augmentations de 25 p. 100 à intervalle de pas moins de six mois. Le 18 février 1955, une augmentation intérimaire de 50 p. 100 a été autorisée pour tous les autres services de banlieue au Canada pendant que la Commission continuait l'étude de la question. Toutefois, des taux doublés n'amélioreraient pas sensiblement la situation des services suburbains à l'ouest de Montréal, là où les pertes d'exploitation sont accrues du fait du double emploi et d'une division conséquente du trafic. Ce service draine lourdement les recettes du réseau, et comme la région est bien desservie par d'autres agences, la Compagnie a demandé à la Commission, le 10 novembre, la permission de se retirer du service de banlieue entre Montréal et Vaudreuil, P.Q.

Messageries

17. Le trafic-messageries a diminué en 1954, bien que de façon moins marquée que celui des marchandises. Les expéditions ont diminué d'environ 3 p. 100. Aucun changement de taux n'a été effectué au cours de l'année et la qualité du trafic est restée sensiblement la même. La recette totale des messageries s'est élevée à \$36.4 millions, une réduction de \$1.9 million sur les chiffres records de 1953.

Communications

18. La recette du Service des Communications a encore augmenté en 1954. Elle a touché le chiffre record de \$17.1 millions, une augmentation de \$1.1 million ou de 7 p. 100 sur 1953. L'augmentation est due surtout à l'essor de services spéciaux, entre autres la location de fil privé. Une légère diminution dans le nombre des télégrammes a été plus que contre-balancée par l'augmentation, en vigueur à partir du 15 août, des taux internationaux entre le Canada et les États-Unis.

EXPLOITATION

Frais d'exploitation

19. Les frais d'exploitation en 1954 se sont élevés à \$626.5 millions, une diminution de \$32.6 millions ou de 5 p. 100 sur l'année précédente. Cette diminution est due en partie à un volume moindre de trafic et d'une certaine façon reflète les bénéfices accrus de la modernisation et surtout d'un plus grand emploi de la traction diesel.

20. Les frais de transport qui comprennent les stations, les gares et les frais de trains en rapport avec la manutention et la circulation se sont élevés à \$302.4 millions. Ce chiffre représente une réduction de \$25.4 millions ou de 8 p. 100 sur celui de 1953.

21. Malgré la diminution du trafic, le rendement de l'exploitation a été encore meilleur en 1954. Les trains de marchandises étaient plus chargés qu'en 1953 et circulaient plus vite. Les tonnes-mille brutes par heure de train de marchandises se sont élevées à 32,841, battant de près de 3 p. 100 le record établi en 1953. L'emploi de locomotives diesel électriques a été un facteur important de ce résultat. Depuis 1948, la première année où les diesels ont été affectés aux grands trains de marchandises, l'efficacité des trains de marchandises calculée en tonnes-mille brutes par heure de train de marchandises a augmenté de 27 p. 100. Elle a augmenté de 19 p. 100 depuis le début du programme quinquennal de dieselisation en 1952.

22. Les frais d'entretien du matériel, le coût des opérations aux locomotives, wagons, machinerie d'ateliers et autre équipement ont été de \$134.7 millions, une réduction de \$13.4 millions ou de 9 p. p. 100 par rapport à 1953, malgré une augmentation de \$2.3 millions dans la dépréciation et une charge de \$2.0

millions (valeur des pièces de locomotives à vapeur réformées). La réduction nette dans les frais d'entretien du matériel reflète le coût moindre de l'entretien du nouveau matériel roulant ainsi qu'un plus petit volume de trafic.

23. Les dépenses d'entretien de la voie et de l'infrastructure se sont élevées à \$129.4 millions, une augmentation de \$1.5 million ou d'environ 1 p. 100 sur 1953. Cette augmentation marque l'effort continu de la Compagnie pour reprendre les arriérés d'entretien et effectuer les améliorations essentielles, spécialement au rail. Les rapports annuels précédents ont insisté sur la conséquence sérieuse de la carence de nouveau rail dans l'après-guerre et la nécessité de corriger cette carence aussitôt que possible.

24. Grâce à l'amélioration des livraisons en 1954 la Compagnie a pu, pour la première fois depuis la seconde grande guerre, compléter le programme de pose de rail arrêté pour l'année. Un rail neuf a été posé sur 869 milles de voies et un rail un peu usagé a été posé sur 268 milles à la place d'un rail plus ancien. Plus de 3.5 millions de traverses ont été posées, dont 92 p. 100 imprégnées, et il a été étendu 1.8 million de verges cubes de ballast. Ce qui a été fait en 1954 marque un pas en avant, mais il reste encore beaucoup à faire, spécialement dans la région de l'ouest, pour assurer une voie standard adaptée aux besoins présents et futurs d'un trafic lourd et de trains rapides.

25. D'autres frais d'exploitation, y compris ceux du trafic, d'exploitations diverses et de frais généraux se sont élevés à \$60 millions, une augmentation de \$4.7 millions. Cette augmentation est presque toute attribuable au coût plus élevé des pensions.

26. Un fardeau inattendu a été imposé au chemin de fer par l'ouragan "Hazel" qui a causé de gros dommages aux voies et aux propriétés à travers le centre d'Ontario, la fin de semaine du 15 octobre 1954. A la fin de l'année, la Compagnie avait dépensé \$538,603 en réparations et l'on s'attend à ce que ce désastre coûte près de \$750,000. Au cours de cette situation critique le Réseau national a dû faire circuler des trains suburbains supplémentaires jusqu'à ce que les routes soient réouvertes et établir un système spécial de communication pour aider au sauvetage et aux travaux connexes.

27. Pour la première fois depuis 1939 la Compagnie n'a pas eu à acheter de matériaux ou de matériel roulant sur un marché à la hausse. En dépit de quelques rares fluctuations, le prix des matériaux et des fournitures est demeuré dans l'ensemble relativement constant, en 1954, à un niveau légèrement inférieur à celui de l'année précédente.

28. Bien que le niveau de l'emploi et que la rémunération totale aient été plus bas en 1954 qu'en 1953, l'augmentation des salaires et des changements dans les conditions de travail ont ajouté \$3.7 millions aux frais d'exploitation.

Négociations avec les Syndicats

29. La procédure devant un tribunal de conciliation et d'enquête n'ayant pas réussi à régler les différends entre les chemins de fer et les syndicats d'employés non préposés à l'exploitation, au mois d'août 1954 les deux parties ont accepté l'arbitrage. L'arbitre, l'hon. juge en chef Gordon McGregor Sloan, rendit son jugement le 19 novembre, accordant quelques-uns des bénéfices marginaux quant au paiement des congés statutaires et des vacances prolongées à partir du 1^{er} janvier 1955. La conséquence pour le Canadien-National de ce jugement est de majorer d'environ \$4.5 millions par année ses frais d'exploitation. L'entente principale découlant de ce jugement a été signée le 24 février 1955.

30. Les négociations avec l'Ordre des Télégraphistes ferroviaires sont restées en suspens après les premières discussions, en attendant que soit réglé le cas des employés non préposés à la circulation des trains.

31. Un tribunal de conciliation a été créé pour étudier les demandes de la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives. A la fin de l'année le tribunal n'avait pas encore fait sa recommandation.

32. Une entente a été conclue avec la Fraternité des mécaniciens de locomotives de la région de l'Ouest et à la fin de l'année une autre entente était négociée avec les employés des régions Centrale et Atlantique (à l'exclusion du district de Terre-Neuve).

IMPÔTS, LOCATIONS ET AUTRES COMPTES DE REVENUS

33. La charge nette assignée à ce groupe de postes qui figurent à la page 5, sous le titre "Statistiques", s'est élevée à \$11.7 millions, une augmentation de \$2.5 millions en 1954. Cette augmentation est surtout le résultat de la vente de quatre hôtels (mentionnée au paragraphe 80) et de l'abandon de la cale sèche de Prince-Rupert, de la diminution de revenus des propriétés exploitées séparément et d'une réduction dans les profits résultant du rachat de débetures perpétuelles. Ces augmentations ont été en partie compensées par une économie substantielle dans la location de matériel, due à un moindre trafic et à la possession de plus de wagons.

Hôtels

34. La recette d'exploitation des hôtels a atteint le chiffre record de \$11.5 millions, une augmentation de 4 p. 100, car une moindre diminution dans la fréquentation a été compensée par une augmentation du tarif des chambres et du prix des repas. Le nombre de personnes hébergées dans les neuf hôtels ouverts à l'année et les trois hôtels d'été de 724,598, une diminution d'environ 3 p. 100. Les frais d'exploitation ont été de \$9.9 millions, une augmentation de 1 p. 100 due à des ajustements de salaires et des heures de travail réduites. La recette nette sur une base de comptabilité comparable à celle de 1953 a été portée de \$1.2 million à \$1.6 million.

35. A partir du 1^{er} janvier 1954, les hôtels du réseau ont été consolidés sous le nom de *Canadian National Hotels, Limited*, et la comptabilité de dépréciation a été appliquée à partir de cette date. Après déduction de la dépréciation et l'addition du revenu de l'Hôtel Vancouver (exploité en commun avec le Pacifique-Canadien), le revenu net des hôtels en 1954 s'est élevé à \$1,585,042 avant revenu de placement.

Changement dans les services

36. En 1954, le Réseau national a fait un certain nombre de changements pour améliorer les services, réduire ses frais et mieux rencontrer la concurrence.

37. Pour satisfaire à la demande, 20 nouvelles remorques, dont 4 ouvertes, ont été ajoutées au service "remorques-plates-formes" entre Montréal, Toronto et Hamilton. A la fin de l'année, 44 remorques et 22 plates-formes étaient en service.

38. Deux nouveaux autorails Budd, exploités comme double élément, ont remplacé le train à vapeur entre Lévis et Rivière-du-Loup, P.Q., fournissant ainsi un meilleur service à un moindre coût pour le réseau. Un plus grand nombre de ces autorails seront employés là où il y aura économie et amélioration du service.

39. Des services interurbains de camions ont été inaugurés sur quatre nouvelles routes comme complément des services directs par rail. Cette coordination du camion et du rail, bien que de portée limitée, économise des frais d'exploitation et améliore la qualité du service.

40. Des wagons-dinettes et le service "casse croûte" dans des wagons du type "grill" ont été inaugurés dans un certain nombre de trains. Des repas à prix modique sont offerts dans des wagons modernes et attrayants. La réponse du public a été très favorable et l'on s'attend à ce que ce nouveau service attire plus de clients et réduise ainsi les pertes du service des wagons-restaurants.

41. En janvier 1955, le Réseau national a été autorisé par la Commission du Transport à abandonner 40 milles de ligne entre Falding et Scotia en Ontario. Permission a été aussi demandée d'abandonner un certain nombre d'autres services semblables non payants. Le Réseau national est d'opinion qu'on ne doit pas s'attendre à ce qu'il continue l'exploitation de lignes à faible trafic qui ne produisent pas assez de revenus pour rencontrer même leurs frais initiaux et n'offrent aucune garantie de le faire plus tard, alors que d'autres moyens de transport peuvent servir le public.

Entraînement du personnel

42. L'entraînement des employés a été accéléré à travers tout le réseau en 1954. Du simple point de vue de l'efficacité de l'exploitation, l'entraînement d'un employé est de prime importance, compte tenu surtout du nouveau matériel et des nouvelles méthodes introduites en exploitation ferroviaires ces dernières années. Le second cours annuel d'entraînement du personnel a été suivi avec succès et quelques cours spécialisés ont été inaugurés pour le personnel surveillant et autres employés.

43. Un entraînement du personnel des ventes des services des marchandises et des voyageurs a été inauguré. Dans la comptabilité, des commis et le personnel de surveillance ont commencé un entraînement en techniques de comptabilité et de direction du personnel. Des plans ont été arrêtés pour l'entraînement des contremaîtres dans le service d'entretien de la voie. Un programme d'essai pour l'entraînement technique dans le service des signaux est projeté. Vers le milieu de 1955, deux nouveaux wagons-écoles devraient circuler sur les lignes et donner des cours pratiques d'installation et d'entretien des signaux. L'instruction des employés préposés à l'entretien et à la manœuvre des diesels a été intensifiée.

44. Dans tous les projets impliquant des employés syndiqués, des représentants des syndicats ont coopéré avec les préposés aux plans. Cette coopération est l'un des aspects les plus encourageants du programme d'entraînement.

Recherche

45. Au point de vue de la technique d'exploitation, la recherche a contribué à améliorer le contrôle des matériaux ferroviaires achetés et leur usage. D'autres essais ont été faits sur des installations de réfrigération mécanique et des systèmes de climatisation ainsi que sur un chargeur de charbon pour locomotives à vapeur. Les plans d'un nouveau wagon à double étage pour automobiles ont été dessinés. L'étude commencée en 1953 sur l'application de la radio-téléphonie aux manœuvres en gares a été complétée et des installations d'essai ont été faites sur quinze locomotives de manœuvre au terminus de Montréal en janvier 1955.

46. Plusieurs études portant sur l'économie et le développement ont été faites au cours de l'année et l'analyse des différents aspects du trafic a été continuée pour aider à l'évaluation et à la fixation des taux. La Compagnie a commencé plusieurs enquêtes dans le but d'aider le haut personnel de l'extérieur à régler ses problèmes d'organisation départementale. L'aide technique en administration a été continuée et de nouveaux programmes mis en cours.

47. La recherche a joué un grand rôle dans l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation réalisée en 1954. Le résultat financier de l'année ne doit pas cacher cette réussite qui prouve l'effort continu fait en vue d'utiliser au mieux les ressources en hommes et en matériel.

IMMOBILISATIONS ET AMÉLIORATIONS

48. Le programme élaboré de modernisation poursuivi ces dernières années aide le Réseau national à comprimer les frais et à fournir le haut standard de service nécessaire pour rencontrer la concurrence. Sans ces améliorations, le rapport financier pour 1954 aurait été beaucoup moins bon. Au cours de l'année, la Compagnie a acheté plusieurs types de locomotives, de wagons et de voitures à voyageurs et a modernisé davantage son matériel et ses installations.

49. Le programme de dépenses capital en 1954 comprenait aussi la construction de trois importants embranchements et d'un nouvel hôtel à Montréal. L'augmentation nette au poste "immobilisations", rapportée à la page 8 des "Statistiques", s'est élevée à \$147·5 millions, dont \$113·2 millions représentent une dépense nette en matériel roulant.

Matériel roulant *Locomotives*

50. En vertu du programme quinquennal commencé en 1952, des additions substantielles ont été faites en 1954 au parc de locomotives diesel électriques du Réseau national. Au cours de l'année, 113 unités, dont 24 locomotives de grandes lignes pour trains de voyageurs, ont été achetées, ce qui porte à 615 le nombre des diesels en service à la fin de l'année.

51. L'acquisition de locomotives pour trains de voyageurs, équipées spécialement pour le chauffage, marque le commencement d'une nouvelle phase dans la réalisation du programme de dieselisation. Des études avaient démontré que pour le National-Canadien, au début de la dieselisation, une plus forte économie pouvait être réalisée dans les services de marchandises et l'aiguillage. En 1954, 46 p. 100 du service des marchandises du Réseau national calculés en tonnes-milles brutes étaient dieselisés et aux locomotives de ce type revenaient 60 p. 100 du total des heures de manœuvre en gares. Maintenant que cette partie du programme est plus qu'à demi-réalisée, la Compagnie a pu se tourner vers le service des voyageurs.

52. Avec les unités pour trains de voyageurs acquises en 1954 et celles commandées à la fin de l'année, la Compagnie s'attend à pouvoir dieseliser environ 25 p. 100 de ses parcours de trains-voyageurs vers le milieu de 1955, ce qui se compare à seulement 4 p. 100 en 1954. Le service transcontinental de voyageurs sera dieselisé concurremment avec les changements d'horaires le 24 avril. Avec la traction diesel, le nouveau "Super Continental" réduira d'une demi-journée la durée du parcours entre Montréal, Toronto et la côte du Pacifique, d'après un horaire conçu pour la commodité des villes situées sur cette route de 3,000 milles de long. A la même date, le "Scotian" et l'"Océan Limité", déjà dieselisés, verront leur horaire accéléré entre Montréal et la côte de l'Atlantique.

53. Dans l'Ouest du Canada on a continué à substituer l'huile au charbon dans les locomotives à vapeur. En 1954, 77 locomotives ont subi cette transformation.

Wagons et voitures de voyageurs

54. Au cours de l'année, il a été livré 5,596 nouveaux wagons, dont 3,050 fermés, 901 gondoles, 600 à minerai et plusieurs d'autres modèles. Ceci porte à 23,000 le total des wagons acquis depuis le commencement de 1951 pour remplacer les wagons usés et pourvoir à la variété de wagons modernes nécessaires pour rencontrer les demandes des expéditeurs.

55. L'un des faits saillants de l'année a été la livraison de 359 nouvelles voitures, wagons-lits et autres voitures de voyageurs commandés en 1952 et 1953. Les nouvelles voitures maintenant entrées dans la composition des principaux trains démontrent le meilleur usage qu'on peut faire de l'espace en tenant compte des standards modernes de confort et de commodité.

56. Une autre contribution à l'amélioration des standards de commodité a été apportée par la modernisation, dans les ateliers du réseau, de 33 anciennes voitures de voyageurs.

Propriétés immobilières

57. La modernisation des gares et des termini a progressé en 1954. Le réaménagement et l'agrandissement de la gare Turcot à Montréal, ont été complétés et d'autres terrains ont été achetés en vue de la gare à dos d'âne projetée à la Côte de Liesse. À Atikokan, Ont., les travaux d'agrandissement et de modernisation s'étendant sur une période de deux ans ont été commencés à la gare en vue de l'augmentation anticipée du trafic en minerai. La construction de nouvelles gares de classification a été commencée à Sarnia, Ont., à Joffre et Garneau, P.Q.

58. La cale mobile permanente pour les barges, à Prince-Rupert, a été terminée et mise en service au début de l'année. On avait presque terminé à la fin de l'année l'extension du dock à minerai de fer à Port-Arthur, Ont., et celui-ci devrait être utilisable à plein lorsque la saison de navigation s'ouvrira en 1955.

59. Le service de réparation et d'entretien des diesels a été adapté à la plus grande utilisation de ces locomotives et des postes de ravitaillement ont été établis en plusieurs endroits du réseau.

60. Au cours de l'été de 1954, un rail soudé continu, le premier du genre au Canada, a été posé sur une distance de 10 milles, du côté ouest de la voie principale près de Belleville, Ont. La fonction de cette section était de déterminer le coût et d'aider à résoudre le problème d'installation. Elle doit fournir une information précieuse sur les économies d'entretien qui peuvent être réalisées grâce à l'usage du rail continu.

61. La mécanisation de l'entretien de la voie a été poursuivie au cours de l'année grâce à l'achat de 307 nouvelles machines et outils mécaniques. Ces machines permettent un meilleur rendement de l'argent engagé.

62. En 1954 a été complétée la signalisation, commencée en 1952, pour accélérer le trafic lourd entre Atikokan et Port-Arthur, Ont. A la fin de l'année, 299 des 512 milles de voie principale entre Jasper et Vancouver étaient équipés des signaux du bloc automatique. En 1954, ces signaux ont été installés sur 66 milles de cette route montagneuse et l'ensemble du projet devrait être réalisé d'ici 1957.

Communications

63. Afin de répondre à une demande croissante, le service des communications a été étendu et amélioré en 1954. Des additions substantielles ont été

faites à la centrale et au réseau de courant porteur pour télégraphe et téléphone. Les installations de télégraphe et de téléphone le long de l'emprise du chemin de fer entre Prince-George et Prince-Rupert en Colombie-britannique ont été achetées du *Government Telephone and Telegraph Service*. Les droits de réversion de la *Montreal Telegraph Company* dans ses propriétés, autrefois sous bail, ont été acquis par le réseau en mai 1954. La transmission par facsimilé de messages commerciaux a été introduite à Montréal. Un circuit de transmission téléphonique de Toronto à Vancouver a été monté pour Air-Canada et à la fin de l'année, on était à mécaniser le service de fil privé par télétype à travers le pays. D'importantes contributions ont été faites au système de communications pour la défense.

64. Les Télégraphes du National-Canadien, de concert avec ceux du Pacifique-Canadien, ont fourni des installations de micro-ondes raccordant Hamilton, Kitchener et Windsor avec la partie Toronto-London du réseau de télévision de Radio-Canada complété en 1953. Montréal et Québec seront aussi raccordées au début de 1955.

Prolongements de lignes

65. Les travaux de construction entrepris par la Compagnie en 1954 démontrent le développement continu du Canada et rappellent la contribution essentielle du chemin de fer au développement économique du pays.

66. Les travaux ont progressé rapidement à l'embranchement Terrace-Kitimat, en Colombie-Britannique. La nouvelle ligne qui sert la raffinerie d'aluminium a été mise en service sur une base de revenu limité en janvier 1955. Des contrats ont été accordés au cours de l'année pour le nettoyage et le régilage de deux nouvelles lignes: un embranchement de 158 milles de Beattyville à Chibougamau dans Québec et un autre de 27 milles de Hillsport au Lac Manitouwadge dans le nord d'Ontario. Toutes deux aideront au développement de riches régions minières.

67. En 1954, 266 voies de chargement, éperons et prolongements de voies, représentant un total de 47 milles, ont été construits pour servir les expéditeurs en bordure du Réseau national.

Le nouvel Hôtel

68. Au cours de l'année, le Parlement a autorisé la construction d'un nouvel hôtel à Montréal et à la fin de l'année, les travaux étaient en cours sur cette partie du programme de développement du terminus.

69. Avec la gracieuse permission de Sa Majesté la Reine Elisabeth, le nouvel hôtel portera son nom.

70. L'hôtel sera d'un genre unique. Sa fonction principale sera d'accueillir d'importants congrès qui ne viennent pas au Canada faute de pouvoir y être logés. L'exploitation à plein rendement du nouvel hôtel fera de Montréal un grand centre de congrès et l'industrie touristique en général en profitera.

71. La fréquentation spécialisée d'un tel hôtel ne peut être obtenue que par une organisation énergique s'étendant à toutes les principales villes des États-Unis d'où la plupart des congrès sont originaires. Le Réseau national a pu retenir les services d'une telle organisation à des conditions très avantageuses grâce à une entente avec *Hilton of Canada, Ltd.*, la filiale canadienne de la *Hilton Hotels Corporation*. Par ce contrat de gérance le nouvel hôtel et le Réseau national bénéficieront du service de sollicitation des plus grands hôteliers au monde et de l'expérience des spécialistes d'une organisation qui joue un rôle prépondérant dans la sollicitation des congrès en Amérique.

Finance

72. Les obligations suivantes des Canadian National Railways ont été vendues au public en 1954:

\$200,000,000 portant un coupon d'intérêt de 3 $\frac{3}{4}$ % et échéant le 1^{er} février 1974.

\$250,000,000 portant un coupon d'intérêt de 2 $\frac{3}{4}$ % et échéant le 1^{er} février 1963.

Le produit de ces émissions a été employé au rachat d'avances de l'État canadien faites pour des dépenses de capital et au rachat d'une émission de \$50,000,000 échue le 1^{er} février 1954.

GÉNÉRALITÉS

Autres améliorations en transport

73. La livraison du navire à moteur "William Carson", construit aux frais de l'État pour faire la navette entre Port-aux-Basques et North Sydney, a été retardée. Il semble que l'exploitation de ce moderne transbordeur-brise-glace sera confiée au Canadien National vers le milieu de 1955.

74. La construction a été continuée, en 1954, du transbordeur qui doit être exploité par le Réseau national, pour le compte de l'État, entre Yarmouth, Nouvelle-Écosse, et Bar Harbor, Maine. La livraison de ce transbordeur est attendue au cours de l'été 1955. Les travaux aux termini des deux ports seront achevés avant que le vaisseau soit mis en service.

75. Les travaux entrepris par la Compagnie en rapport avec la chaussée de Canso étaient fort avancés à la fin de l'année. La voie sera prête à servir quand un pont aura été construit sur l'écluse de la chaussée.

Canalisation du St-Laurent

76. La canalisation du St-Laurent étant passée du stage de projet à celui de construction en 1954, s'ouvre une nouvelle phase du développement économique du Canada. Elle aura un sens particulier pour le Réseau national. Comme soucis immédiats, la Compagnie doit faire face aux problèmes d'adapter ses installations aux développements hydroélectriques proposés et aux travaux en vue de la navigation. Ceci implique la modification du pont Victoria à Montréal et le déplacement de 40 milles de voie double principale entre Cornwall et Cardinal, Ont.

77. En janvier 1955, le Réseau national et l'Administration de la voie maritime du St-Laurent ont annoncé que, sujet à l'approbation des autorités intéressées, un plan avait été approuvé pour la modification du pont Victoria sur lequel passent les lignes principales de la Compagnie au-dessus du St-Laurent. Le plan prévoit une travée levante au-dessus du chenal projeté à l'extrémité du pont du côté de St-Lambert. Une travée d'emprunt et des voies d'accès permettront la circulation ininterrompue des véhicules-moteurs. Une voie double permettant la circulation des autobus sera ajoutée au pont là où se trouvent actuellement les voies des trains électriques de la *Montreal and Southern Counties Railway Company*. Le plan prévoit la suppression du service de trains électriques par la construction de cette seconde voie qui fera plus que doubler la capacité du pont pour les automobiles.

78. Des plans détaillés ont été arrêtés pour le déplacement de la ligne principale entre Cornwall et Cardinal. La Compagnie collabore avec les diverses autorités en vue d'obtenir une entente finale et de pouvoir commencer les travaux le plus tôt possible.

Réorganisation de la Corporation

79. Les plans pour simplifier la structure corporative du réseau ont progressé en 1954. Un fait notable déjà mentionné a été l'incorporation de *Canadian National Hotels, Limited*, comme propriétaire et exploitant des hôtels du réseau détenus autrefois au nom de cinq différentes corporations. De plus, 20 compagnies du réseau—18 de chemin de fer et 2 de télécommunications—ont été éliminées par l'amalgamation. D'autres progrès seront réalisés grâce à des purges d'hypothèques et au rachat de valeurs de diverses compagnies constituantes.

Vente de quatre hôtels

80. En 1954, le Réseau national a reçu une offre d'achat spontanée pour quatre de ses hôtels: l'hôtel Prince-Arthur, à Port-Arthur (Ont.), l'hôtel Prince Edward à Brandon (Manitoba), Pictou Lodge en Nouvelle-Écosse et Minaki Lodge en Ontario, et après une analyse serrée de tous les facteurs en cause la vente de ces propriétés a été jugée désirable. Des avis ont été publiés dans tous les journaux du Canada afin de permettre aux intéressés de présenter des soumissions. Les hôtels ont été finalement vendus au groupe qui avait fait la première offre et dont la soumission était la plus avantageuse.

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

81. Diverses études en commun visant à des économies conjointes ont été poursuivies en 1954, mais aucun nouveau projet n'a été avancé au cours de l'année.

82. En plus de la coopération en vertu de cette Loi, il y a plusieurs ententes visant à une économie mutuelle telles que l'usage en commun des termini et des droits de passage communs. Les deux compagnies collaborent aussi à la standardisation des modèles de matériel roulant, à l'installation de micro-ondes et à l'étude des problèmes de communication. Citons, comme autre exemple, l'exploitation coordonnée de services côtiers en Colombie-Britannique qui commencera le 29 mars 1955. Un navire assurera un service régulier pour fret et passagers à la fois pour le Canadien National et le Pacifique Canadien. Chaque ligne continuera d'assurer un service de croisières d'été à l'Alaska.

COMMENTAIRES

83. Si l'on regarde en arrière, l'année 1954 a été, de plusieurs façons, une année de progrès pour le Canadien National. Le résultat financier, si l'on s'arrête seulement à une année en particulier peut, sous l'influence de changements relativement soudains et substantiels dans le volume des affaires, le niveau des prix et les salaires, varier beaucoup par rapport à la tendance durant un terme prolongé. Toutefois, la Direction reste confiante qu'étant données des conditions réglementaires compatibles avec une saine conduite des affaires, le Réseau national peut arriver, bon an mal an, à joindre les deux bouts. Cela exigera un effort continu et tenace pour ajuster les services traditionnels du chemin de fer et les moyens dont il dispose aux changements considérables apportés au transport dans le pays au cours des derniers trente ans—changements dus à une industrialisation croissante, aux progrès de la technologie et au développement des agences de transport concurrentes. Avec le temps ces efforts d'adaptation aux conditions modernes seront de mieux en mieux reflétés par le revenu net du réseau.

Voilà terminé, monsieur le président, le rapport officiel. J'aimerais maintenant attirer votre attention sur les divers tableaux statistiques et sur le détail des états des revenus et des frais ainsi que sur le bilan consolidé du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1954

ACTIF	
PLACEMENTS—	
Immobilisations en voie et matériel	\$2,639,859,095
Améliorations aux propriétés louées	1,270,331
Propriétés diverses	68,080,193
	\$2,709,209,619
Fonds de capital et autres fonds de réserve:—	
Valeurs du réseau au pair	\$ 16,500
Autre actif au prix de revient	871,186
	887,686
Placements dans les filiales	69,283,238
Autres placements:—	
Valeurs du réseau au pair	\$ 205,000
Autre actif au prix de revient	490,036
	695,036
	\$2,780,075,579
DISPONIBILITÉS—	
Encaisse	\$ 18,036,272
Placements temporaires	27,972,250
Dépôts spéciaux	14,599,180
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs	23,776,201
Divers comptes à recevoir	20,661,771
État canadien—dû au compte déficit	3,758,098
Matériaux et approvisionnements	86,325,914
Intérêts et dividendes à recevoir	65,213
Comptes à recevoir	6,887,328
Diverses	260,712
	202,342,939
COMPTES DÉBITEURS—	
Avances au fonds de roulement	\$ 688,929
Fonds d'assurances:—	
Valeurs du réseau au pair	\$ 2,616,237
Autre actif au prix de revient	12,383,763
	15,000,000
Fonds de pensions:—	
Valeurs du réseau au pair	\$ 10,239,000
Autre actif au prix de revient	92,261,000
	102,500,000
Autres comptes débiteurs	8,848,931
	127,037,860

PASSIF	
DETTE CONSOLIDÉE—	
Entre les mains du public	\$ 959,892,859
A titre de placement dans des fonds spéciaux	13,076,737
	\$ 972,969,596
PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT	126,771,981
EXIGIBILITÉS—	
Reliquats à payer, trafic et service des wagons	\$ 7,859,691
Comptes apurés et salaires à payer	27,718,549
Divers comptes à payer	8,084,473
État canadien	4,056,795
Arriérés d'intérêts—dus au public	4,224,379
Intérêts courus et non échus	6,924,698
Comptes à payer	17,659,317
Impôts courus	2,392,945
Diverses	2,137,917
	81,058,764
COMPTES CRÉDITEURS—	
Pensions	\$ 102,500,000
Autres	9,833,970
	112,333,070
RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE—	
Réserve pour assurances	\$ 15,000,000
Réserve pour dépréciation	230,188,287
Autres comptes d'ordre	12,850,239
	258,038,526
ACTIONS—	
Actions de filiales entre les mains du public	4,514,490
ÉTAT CANADIEN—COMPTE DE L'ACTIONNAIRE—	
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	\$ 396,518,135
795,100,531 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company	795,100,531
Immobilisations de l'État pour les Chemins de fer du Gouvernement canadien	379,774,515
	1,571,393,181

COMPTES D'ORDRE—

Comptes payés d'avance.....	\$ 3,423,343	
Escompte sur la dette consolidée.....	7,116,755	
Autres comptes d'ordre.....	7,083,132	
		<u>17,623,230</u>
		<u>\$3,127,079,608</u>

\$3,127,079,608

Les notes qui apparaissent à la page 4 sont partie intégrante de ce bilan.

R. D. ARMSTRONG,
Contrôleur.

CERTIFICATS DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1954, et à notre avis le Réseau a tenu les livres de comptabilité requis.

A notre avis, le bilan consolidé ci-dessus, complété par les notes s'y rapportant et figurant à la page 4, et l'état consolidé des revenus ont été établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1954, et des revenus et dépenses consolidés de l'exercice au meilleur de notre connaissance et des renseignements qui nous ont été fournis et ainsi qu'il apparaît aux livres du réseau. A l'exception des réserves

faites pour la dépréciation des hôtels, que nous approuvons, ces comptes ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente.

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

Daté à Montréal,
le 2 mars 1955.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

NOTES SE RAPPORTANT AU BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1954

Tous les placements en immeubles et matériel roulant transférés au compte du réseau au 1^{er} janvier 1923, figuraient dans les livres des diverses corporations et des chemins de fer du gouvernement canadien. Les additions subséquentes l'ont été au prix coûtant.

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

Sur les lignes canadiennes, la comptabilité de remplacement de la voie et la comptabilité de retrait pour les autres immeubles ont été maintenues. La comptabilité de dépréciation sur le matériel roulant est appliquée depuis le 1^{er} janvier 1940 et sur les hôtels, depuis le 1^{er} janvier 1954.

Sur les lignes aux États-Unis, la comptabilité de remplacement pour la voie et la comptabilité de dépréciation sur les autres immeubles et le matériel roulant continuent à s'appliquer.

IMPORTANT PASSIF ÉVENTUEL

Chicago & Western Indiana Railroad Company

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mai 1952, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le paiement, sous forme de loyer, d'un amortissement suffisant pour le rachat des obligations à l'échéance et le paiement de l'intérêt quand il est dû. La quote-part du Grand-Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First Collateral Trust Mortgage 4 $\frac{3}{8}$ % Sinking Fund Bonds, Série "A" dues le 1^{er} mai 1982, et le montant en cours au 31 décembre 1954 est de \$61,699.000.

The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale du principal, des intérêts et des paiements au fonds d'amortissement de \$3,000,000 First Mortgage 3 $\frac{1}{4}$ %—30 ans, obligations Série "A", en date du 1^{er} décembre 1982.

The Toledo Terminal Railroad Company

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

Plans de pension C.N.R.

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel 1935, mais non pour les pensions accordées en vertu de l'ancien plan non contributoire, ni pour les augmentations accordées à partir du 1^{er} juillet 1952 aux employés qui contribuaient au plan de 1935 et ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952.

Aucune réserve n'a été faite pour les pensions conditionnellement courues pour les employés en service.

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1954	1953
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Marchandises.....	\$502,830,806	\$553,618,614
Voyageurs.....	43,757,015	45,916,272
Postes.....	8,699,860	8,732,737
Messageries.....	36,359,693	38,258,227
Systèmes de communication.....	17,084,985	15,952,985
Toutes les autres.....	31,904,921	34,143,616
Total des recettes d'exploitation.....	\$640,737,280	\$696,622,451
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$129,414,444	\$127,919,422
Entretien du matériel roulant.....	134,664,281	148,100,818
Circulation.....	12,347,309	12,065,049
Transport.....	302,373,764	327,757,447
Exploitations diverses.....	6,420,154	6,635,991
Frais généraux.....	41,245,422	36,570,359
Total des frais d'exploitation.....	\$626,465,374	\$659,049,086
RECETTE NETTE D'EXPLOITATION.....	\$ 14,171,906	\$ 37,573,365
RECETTE NETTE D'EXPLOITATION		
IMPÔTS ET LOCATIONS—		
Impôts courus.....	\$ 13,716,269	\$ 13,549,079
Location de matériel roulant—débit ou <i>crédit</i> net.....	542,067	3,567,132
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	358,217	300,169
Total des impôts et locations.....	\$ 13,532,419	\$ 17,416,380
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.....	\$ 639,487	\$ 20,156,985
AUTRES REVENUS—		
Loyers de lignes.....	\$ 47,207	\$ 47,308
Loyers divers.....	1,416,481	1,296,386
Revenu de propriétés immobilières.....	320,216	1,065,742
Exploitation des hôtels.....	1,585,042	1,245,132
Dividendes.....	353,217	466,694
Intérêts.....	1,827,485	1,600,767
Divers.....	2,325,461	3,780,916
Total des autres revenus.....	\$7,875,109	\$ 9,502,945
PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU—		
Locations de lignes.....	\$ 477,731	\$ 477,732
Locations diverses.....	702,659	699,839
Résultat de propriétés exploitées séparément.....	112,206	407,542
Service de la dette non consolidée.....	280,577	322,935
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	559,563	488,167
Diverses dépenses débitées au revenu.....	124,910	129,010
Profits et pertes—débit ou <i>crédit</i> net.....	3,805,655	381,554
Total des prélèvements à même le revenu.....	\$ 6,063,301	\$ 1,328,587
REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS.....	\$ 2,451,295	\$ 28,331,343
SERVICE DES INTÉRÊTS—		
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	25,833,306	21,575,180
Intérêts sur les prêts de l'État.....	5,376,087	7,512,146
Déficit ou SURPLUS.....	\$ 28,768,098	\$ 244,017

RECETTES D'EXPLOITATION

	1954	1953		1954	1953
COMPTES PRINCIPAUX—			TOUTES LES AUTRES (Suite)		
Marchandises.....	\$493,896,952	\$544,716,612	Aiguillage.....	5,552,361	6,237,420
Païements en vertu de la L.T.M.P.M.....	8,933,854	8,902,002	Transbordements par eau....	1,805,686	2,059,564
Total.....	\$502,830,806	\$553,618,614	Wagons-restaurants et buffets.	4,848,904	3,651,820
			Restaurants.....	351,901	360,036
Voyageurs.....	43,757,015	45,916,272	Privilèges de gares, trains et bateaux.....	415,380	422,944
Postes.....	8,699,860	8,732,737	Consigne.....	61,595	69,263
Messageries.....	36,359,693	38,258,227	Emmagasinage—Marchandises	332,347	432,636
Systèmes de communication...	17,084,985	15,952,985	Emmagasinage—Bagages.....	47,273	52,638
			Surestaries.....	1,755,705	2,331,195
			Commission des Télégraphes (É. U.).....	13,071	14,562
			Élévateurs à grain.....	876,242	908,001
			Loyers d'édifices et autres pro- priétés.....	1,373,338	1,205,725
			Diverses.....	8,676,577	9,173,613
			Exploitation en commun—Cr..	934,412	918,911
			Exploitation en commun—Dr..	171,211	152,362
			Total.....	\$31,904,921	\$34,143,616
TOUTES LES AUTRES—					
Bagages.....	137,952	146,710			
Wagons-lits.....	4,375,396	4,499,995			
Wagons-salons.....	397,642	407,602			
Agence ferroviaire des messa- geries.....	648,884	895,165			
Autres trains de voyageurs....	15,246	11,532			
Lait.....	456,220	496,646			

FRAIS D'EXPLOITATION

	1954	1953		1954	1953
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS—			ENTRETIEN DU MATÉRIEL—		
Surintendance.....	\$ 9,476,223	\$ 9,762,624	Surintendance.....	\$ 3,548,277	\$ 3,539,998
Entretien de l'infrastructure...	12,100,353	12,679,179	Machines d'atelier—Répara- tions.....	3,986,253	4,471,098
Tunnels et passages souterrains	156,762	191,616	Machines d'usines génératrices —Réparations.....	293,355	280,579
Ponts, estacades et ponceaux...	5,027,638	5,255,078	Retraits de machinerie.....	423,403	335,960
Traverses.....	11,617,197	13,173,003	Dépréciation de machinerie— É. U.....	88,629	81,826
Rails.....	10,258,273	6,143,620	Démantèlement de machines réformées.....	5,404	14,268
Autres matériaux pour la voie.	10,434,623	6,756,299	Locomotives à vapeur—Répa- rations.....	27,866,536	35,951,908
Ballast.....	2,006,979	2,392,386	Autres locomotives—Répara- tions.....	7,623,020	5,951,990
Pose de rails et revêtement...	31,326,192	33,244,693	Wagons à marchandises—Ré- parations.....	37,510,939	43,964,227
Clôtures, protections et signaux	1,575,720	1,659,937	Voitures de voyageurs—Répa- rations.....	16,307,317	18,694,179
Stations et bureaux.....	5,099,100	5,732,426	Matériel flottant—Réparations	1,332,589	1,440,802
Édifices sur l'emprise.....	691,426	947,485	Matériel de service—Répara- tions.....	4,169,211	4,200,083
Postes d'alimentation d'eau...	920,299	1,054,759	Matériel des messageries—Ré- parations.....	564,419	528,661
Postes à combustible.....	413,520	476,087	Matériel divers—Réparations.	135,090	201,984
Ateliers et remises à locomo- tives.....	3,510,789	4,207,546	Matériel divers—Retraits....	44,680	14,255
Élévateurs à grain.....	106,351	90,199	Démantèlement de matériel réformé.....	458,443	402,534
Entrepôts.....	1,576	6,466	Matériel—Dépréciation.....	28,440,642	26,199,800
Quais et docks.....	404,910	424,643	Matériel des messageries—Dé- préciation.....	282,661	234,973
Systèmes de communication...	7,037,666	7,261,664	Accidents aux personnes.....	814,002	812,671
Signaux et enclenchements....	2,317,169	2,221,565	Assurance.....	484,870	489,271
Usines génératrices.....	16,103	15,176	Impressions et papeterie....	123,439	131,790
Réseaux de transport d'énergie	366,174	399,965	Autres frais.....	331,510	192,893
Constructions diverses.....	15,921	19,609	Entretien du matériel commun —Dr.....	206,899	350,154
Propriété de la voie—Dépré- ciation—É. U.....	1,047,803	1,022,650	Entretien du matériel commun —Cr.....	377,307	385,086
Propriété de la voie—Retraits	2,414,138	2,437,087		\$134,664,281	\$148,100,818
Machines pour la chaussée.....	2,190,829	2,174,870			
Démantèlement de propriétés réformées.....	345,456	425,733			
Petits outils et accessoires....	1,922,594	1,937,854			
Enlèvement de la neige, de la glace, etc.....	4,360,169	3,563,631			
Améliorations publiques.....	811,861	688,691			
Accidents aux personnes.....	816,398	957,362			
Assurance.....	556,162	631,091			
Impressions et papeterie.....	152,409	165,156			
Autres frais.....	24,409	12,722			
Droits de passage.....	104,621	97,880			
Entretien des propriétés en commun—Dr.....	2,118,639	1,892,795			
Entretien des propriétés en commun—Cr.....	2,332,008	2,204,125			
	\$129,414,444	\$127,919,422			
			CIRCULATION—		
			Surintendance.....	\$ 4,324,493	\$ 4,263,317
			Agences extérieures.....	4,705,365	4,705,912
			Publicité.....	1,608,785	1,426,754
			Associations de circulation...	267,503	270,457
			Impressions et papeterie....	729,956	679,878
			Industrie et développement...	404,498	408,819
			Colonisation et agriculture....	306,709	309,912
				\$ 12,347,309	\$ 12,065,049

FRAIS D'EXPLOITATION

	1954	1953		1954	1953
TRANSPORT			TRANSPORT (Suite)		
Surintendance.....	\$ 7,432,873	\$ 7,619,489	Dommages à la propriété.....	187,712	178,997
Ordonnance des trains.....	3,981,417	3,989,885	Dommages aux bestiaux sur l'emprise.....	69,275	88,563
Personnel des stations.....	42,339,284	45,500,111	Pertes et dommages—Marchandises.....	3,307,647	3,483,564
Pesage, inspection et surestaries	192,216	192,000	Pertes et dommages—Bagages	6,560	8,457
Quais à charbon et minerais	76,928	100,840	Accidents aux personnes.....	2,227,724	2,253,024
Fournitures et frais des stations	3,281,393	3,293,176	Gares et termini en commun—Dr.....	2,888,985	2,882,986
Chefs et commis des gares....	10,053,875	10,291,719	Gares et termini en commun—Cr.....	3,154,626	3,251,473
Conducteurs et serre-freins des gares.....	17,597,535	18,228,247	Voies et propriétés en commun—Dr.....	556,052	1,729,116
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	1,867,474	1,811,517	Voies et propriétés en commun—Cr.....	819,061	797,730
Mécaniciens de locomotives des gares.....	11,605,375	12,148,341		\$302,373,764	\$327,757,447
Combustible—manœuvre.....	5,341,054	7,169,639	DIVERS—		
Manœuvre en gares—Produite	40,117	39,211	Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 5,023,884	\$ 5,009,171
Manœuvre en gares—Achetée	97,293	101,684	Restaurants.....	346,370	352,654
Eau pour locomotives des gares	158,920	192,697	Élévateurs à grain.....	249,105	320,153
Lubrifiant pour locomotives des gares.....	190,706	181,591	Autres exploitations.....	393,043	555,428
Autres fournitures pour locomotives des gares.....	107,892	122,701	Diverses exploitations en commun—Dr.....	407,752	398,585
Frais des remises à locomotives—Gares.....	3,408,272	3,867,223		\$ 6,420,154	\$ 6,635,991
Fournitures et frais de gares..	382,285	396,797	GÉNÉRAUX—		
Mécaniciens des trains.....	25,145,083	28,215,866	Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 883,119	\$ 831,163
Combustible des trains.....	43,032,129	49,162,135	Appointements et frais des subalternes.....	11,961,809	11,877,760
Force motrice—Produite.....	52,351	64,764	Fournitures et frais du bureau-chef.....	746,334	785,998
Force motrice—Achetée.....	165,010	171,898	Contentieux.....	711,374	701,471
Eau pour locomotives des trains.....	1,547,046	1,773,298	Service des secours.....	42,500	42,500
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	1,119,434	1,137,367	Pensions.....	25,560,823	20,914,969
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	538,917	669,510	Impressions et papeterie.....	563,029	528,383
Frais de remise—Trains.....	11,905,065	12,736,445	Frais d'évaluation.....	12,521	12,143
Employés des trains.....	29,646,678	33,629,898	Autres frais.....	712,730	749,890
Fournitures et frais des trains	20,495,553	22,165,116	Prop. en commun, en général—Dr.....	121,127	142,614
Exploitation des wagons-lits....	4,427,595	3,932,474	Prop. en commun, en général—Cr.....	19,944	16,532
Signaux et enclenchements.....	1,005,382	1,119,410		\$ 41,245,422	\$ 36,570,359
Protection des passages à niveau.....	1,521,285	1,410,430			
Ponts mobiles.....	328,866	334,834			
Système de communication.....	12,230,741	12,244,840			
Matériel flottant.....	7,806,652	6,453,788			
Service des messageries.....	24,759,534	25,856,665			
Impressions et papeterie.....	1,331,886	1,433,016			
Autres frais.....	426,152	1,843,286			
Assurance.....	569,885	645,771			
Déblayage des accidents.....	893,343	934,264			

RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION

	1939	1953	1954
FRAIS D'EXPLOITATION—			
Total des frais—milliers.....	\$182,965	\$659,049	\$626,465
Pourcentage du revenu total.....	89.77	94.61	97.79
Répartition du dollar—frais:			
Main-d'œuvre.....	c. 61.48	c. 61.06	c. 59.83
Matériaux.....	29.58	27.78	27.36
Autres frais.....	8.94	11.16	12.81
	100.00	100.00	100.00

IMMOBILISATIONS

Dépenses en 1954

VOIE

Nouveaux embranchements.....	\$ 4,878,852
Rails et boulons, sellettes et ancrés.....	7,493,809
Ballast.....	319,449
Améliorations à la voie.....	267,892
Grandes gares à marchandises.....	2,559,666
Voies de gares et de garage.....	2,739,159
Appareils de construction de la chaussée	1,265,189
Ponts, estacades et ponceaux.....	1,830,772
Tunnels.....	77,827
Protection des passages à niveau.....	170,126
Stations.....	180,155
Divers édifices.....	3,974,632
Approvisionnement d'eau.....	175,813
Postes de combustible.....	1,101,449
Ateliers, remis à locomotives et ma-	
chinerie.....	1,384,198
Quais et docks.....	1,668,874
Élévateurs à grains.....	39,037
Signaux et enclenchements.....	1,146,152
Communications—commerciales.....	4,898,435
Communications—chemin de fer.....	467,120

VOIE (Suite)

Générales.....	\$ 955,432
	\$ 37,594,038
MATÉRIEL ROULANT—	
Nouveau.....	\$126,121,302
Retraits.....	16,290,680
	109,830,622
Améliorations générales.....	2,643,247
Transformations.....	547,569
Diverses.....	168,635
	3,359,451
	113,190,073
HÔTELS—	1,996,515
PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT.....	1,462,042
	\$147,325,554
Dépenses nettes.....	
Immobilisations de l'État dans les	
Chemins de fer du gouvernement	
canadien.....	
Transfert de propriétés—Crédit.....	14,410
Construction de deux nouveaux na-	
vires pour le service côtier de	
Terre-Neuve.....	151,210
	136,800
Augmentation nette au poste immo-	
bilisations.....	\$147,462,354
Total des immobilisations au 31 décembre 1954,	\$2,709,209,619.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Compagnies	Valeur nominale Total	Pourcentage du Réseau Can. Nat.	Valeur comptable des titres propriété du Réseau National
ACTIONS—			
The Belt Railway Company of Chicago	\$ 3,120,000	7.69	\$ 240,000
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....	5,000,000	20	1,000,000
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000	50	1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company..	2,000,000	50	1,000,000
Northern Alberta Railways Company	12,750,000	50	6,375,000
The Public Markets, Limited.....	1,150,000	50	575,000
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 shares	0.6	600
Shawinigan Falls Terminal Railway Company.....	300,000	50	62,500
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000	9.68	387,200
The Toronto Terminals Railway Company.....	500,000	50	250,000
Trans-Canada Air Lines.....	5,000,000	100	5,000,000
Vancouver Hotel Company Limited...	150,000	50	75,000
			\$16,465,300
OBLIGATIONS—			
Northern Alberta Railways Co. 1st. Mortgage Bonds.....	\$ 25,135,000	50	\$ 12,567,500
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,310,000	50	12,655,000
Trans-Canada Air Lines Debenture....	20,000,000	100	20,000,000
			45,222,500
AVANCES—			
The Belt Railway Company of Chicago.....			\$ 33,458
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			4,288,487
Railway Express Agency, Incorporated.....			173,493
Trans-Canada Air Lines.....			10,000,000
			14,495,438
EN DÉPÔT—			
Trans-Canada Air Lines—Crédit.....			6,900,000
Total au 31 décembre 1954.....			\$69,283,238

DETTE CONSOLIDÉE

Taux %	Maturité (voir note)		Monnaie payable	Montant en cours au 31 déc. 1954
5	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	\$ 102,112
4	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	158,133
4	1 janv. 1955	Canada Atlantic Bonds.....	Can-É U-Stlg.	9,947,934
4	1 avr. 1955	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-É U-Stlg.	8,871,444
4 $\frac{3}{4}$	15 juin 1955	Canadian National 25 Year Bonds.....	Can-É U-Stlg.	48,496,00
4 $\frac{1}{2}$	1 fév. 1956	Canadian National 25 Year Bonds.....	Can-É U-Stlg.	67,368,000
4	1 sept. 1956	Pembroke Southern Bonds.....	Canadienne	150,000
2 $\frac{1}{2}$	1 mars 1957 a)	Newfoundland Railway Notes.....	É.U.	355,995
4 $\frac{1}{2}$	1 juil. 1957	Canadian National 30 Year Bonds.....	Can-É U	64,136,000
3 $\frac{1}{2}$	20 juil. 1958	Canadian Northern Debenture Stock.....	(Canadienne Sterling)	5,246,268 390,238
5	15 nov. 1958	Dettes envers la Province du Nouveau-Brunswick.....	Canadienne	380,023
3	15 janv. 1959 b)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	35,000,000
3 $\frac{1}{2}$	4 mai 1960	Canadian Northern Alberta Debenture Stock.....	Sterling	550,727
3 $\frac{1}{2}$	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario Debenture Stock.....	Sterling	3,597,518
3	1 janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-É U-Stlg.	26,465,130
4	1 janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can-É U-Stlg.	7,999,074
2 $\frac{3}{4}$	1 fév. 1963 c)	Canadian National 8 Year 1 $\frac{1}{2}$ Month Bonds	Canadienne	250,000,000
3	3 janv. 1966 d)	Canadian National 17 Year Bonds.....	Canadienne	35,000,000
2 $\frac{3}{4}$	2 janv. 1967 e)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	50,000,000
2 $\frac{7}{8}$	15 sept. 1969 f)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	70,000,000
2 $\frac{7}{8}$	16 janv. 1971 g)	Canadian National 21 Year Bonds.....	Canadienne	40,000,000
3 $\frac{3}{4}$	1 fév. 1974 h)	Canadian National 20 Year Bonds.....	Canadienne	200,000,000
2 $\frac{3}{4}$	15 juin 1975 i)	Canadian National 25 Year Bonds.....	É.U.	6,000,000
4 $\frac{1}{2}$	1 janv. 1980	Grand Trunk Western Bonds.....	Can-É U-Stlg.	400,000

ÉMISSIONS EN SÉRIES DU TRUST DU MATÉRIEL ROULANT:

2	1 déc. 1957	Séries "R".....	Canadienne	1,680,000
2 $\frac{1}{8}$	15 mars 1958	Séries "S".....	Canadienne	11,200,000
2 $\frac{1}{4}$	1 nov. 1958	Séries "T".....	Canadienne	8,600,000
2 $\frac{1}{2}$	15 mars 1960	Séries "U".....	Canadienne	12,100,000
2 $\frac{3}{4}$	15 janv. 1961	Séries "V".....	Canadienne	8,775,000

Total.....\$ 972,969,596

Note:—

- a) Rachetable au pair en tout temps. f) Rachetable au pair le ou après le 15 sept. 1964.
 b) Rachetable au pair le ou après le 15 janv. 1954. g) Rachetable au pair le ou après le 16 janv. 1966.
 c) Rachetable au pair le ou après le 1 fév. 1961. h) Rachetable au pair le ou après le 1 fév. 1972.
 d) Rachetable au pair le ou après le 3 janv. 1961. i) Rachetable le ou avant le 14 juin 1954, à 102 $\frac{1}{2}$;
 e) Rachetable au pair le ou après le 2 janv. 1964. par la suite à différentes primes de remboursement.

PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT

LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL, 1952—

Débeture 1 janv. 1972..... \$100,000,000

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN—

Avances pour capital d'exploitation..... 16,771,981

LOIS DE FINANCE ET DE GARANTIE, 1954—

Prêts pour dépenses de capital—T.C.A..... 10,000,000

Total.....\$126,771,981

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des
compagnies

1	{ Canadian National Railway Company (ordinaires).....	\$ 396,518,135
	{ Canadian National Railway Company (privilegiées).....	795,100,531
		<u>\$1,191,618,666</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	Nom de la compagnie émettrice	Appartenant à la compagnie n°:	Capital-actions émis	Appartenant au public
1	CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	(voir ci-dessus)		
2	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	1	\$ 6,302,340	\$ 5,840
3	Canadian National Hotels, Limited.....	1	28,190,950	
4	*Canadian National Railways (France) francs 30,000,000..	1	1,886,114	
5	Canadian National Railways Securities Trust.....	1	5 millions d'actions	
6	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000	
7	*Canadian National Transportation, Limited.....	1	500	
8	Central Counties Railway.....	1	500,000	12,000
9	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company....	1	50,000	
10	International Bridge Company.....	1	1,500,000	
11	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000	
12	*Montreal and Southern Counties Railway Company.....	1	500,000	140,600
13	*Montreal Fruit and Produce Terminal Company, Limited	1	500	
14	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000	
15	*The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000	10,440
16	*National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500	
17	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000	
18	The Pembroke Southern Railway Company.....	1	107,800	
19	Prince George, Limited.....	1	10,000	
20	Prince Rupert, Limited.....	1	10,000	
21	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000	
22	*The Thousand Islands Railway Company.....	1	60,000	
23	The United States and Canada Rail Road Company....	1	219,400	425
24	Vermont and Province Line Railroad Company.....	1	200,000	
25	CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY.....	1	18,000,000	
26	Canadian National Express Company.....	25	1,000,000	
27	*Canadian National Realities, Limited.....	25	40,000	
28	Canadian National Telegraph Company.....	25	525,900	
29	The Canadian Northern Alberta Railway Company....	25	3,000,000	
30	Canadian Northern Consolidated Railways.....	25	35,306,600	
31	The Canadian Northern Ontario Railway Company.....	25	10,000,000	
32	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	25	9,550,000	3,849,200
33	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.....	25	1,000,000	
34	Canadian Northern Steamships, Limited.....	25	2,000,000	
35	Canadian Northern System Terminals (Limited).....	25	2,000,000	
36	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500 en garde).....	25	373,625	6,825
37	The Lake Superior Terminals Company Limited.....	25	500,000	
38	The Minnesota and Manitoba Railroad Company.....	25	400,000	
39	The Minnesota and Ontario Bridge Company.....	25	100,000	
40	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited..	25	5,000,000	
41	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	25	925,000	
42	The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited).....	25	100,000	
43	The Quebec and Lake St. John Railway Company.....	25	4,508,300	489,160
44	St. Boniface Western Land Company.....	25	250,000	
45	The Winnipeg Land Company Limited.....	25	100,000	
46	GRAND TRUNK PACIFIC RAILWAY COMPANY.....	1	24,940,200	
47	*Canadian National Steamship Company, Limited.....	46	15,000	
48	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.....	46	200,000	
49	The Grand Trunk Pacific Development Company, Lim- ited.....	46	3,000,000	
50	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Com- pany.....	46	20,000	

À reporter

\$ 4,514,490

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC (*Fin*)

N° des compagnies	Nom de la compagnie émettrice	Appartenant à la compagnie n°:	Capital-actions émis	Appartenant au public
	Report.....			\$ 4,514,490
51	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	46	501,000	
52	CENTRAL VERMONT RAILWAY, INC.....	1	10,000,000	
53	*The Centimont Corporation.....	52	176,400	
54	*Central Vermont Transit Corporation.....	52	5,000	
55	Central Vermont Transportation Company.....	52-53	200,000	
56	The Montreal and Vermont Junction Railway Company.	52	197,300	
57	DULUTH, WINNIPEG AND PACIFIC RAILWAY COMPANY.....	25	3,100,000	
58	Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway Company.....	57	2,000,000	
59	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.....	57	100,000	
60	GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD COMPANY (ORDINAIRES)	1	20,000,000	
60	GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD COMPANY (PRIVILÉGIÉES)	1	25,000,000	
61	*Consolidated Land Corporation.....	60	64,000	
62	Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.....	60	200,000	
63	*Industrial Land Company.....	60	1,000	
64	Muskegon Railway and Navigation Company.....	60	161,293	
				\$ 4,514,490

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

CHANGEMENTS DANS LA PART D'INTÉRÊT ET LE CAPITAL EMPRUNTÉ

	Solde au 31 déc. 1953	Transactions en 1954	Solde au 31 déc. 1954
PART D'INTÉRÊT—			
Capital-actions des filiales détenu par le public.....	\$ 4,514,490	\$ —	\$ 4,514,490
État canadien—compte de l'actionnaire:—			
Capital-actions de la Canadian National Railway Company.....	\$ 396,518,135	—	\$ 396,518,135
Actions privilégiées de la Canadian National Railway Company.....	775,894,217	\$ 19,206,314	795,100,531
Immobilisations dans les chemins de fer du gouvernement canadien.....	379,637,715	136,800	379,774,515
Total, État canadien.....	\$1,552,050,067	\$ 19,343,114	\$1,571,393,181
Total, part d'intérêt.....	\$1,556,564,557	\$ 19,343,114	\$1,575,997,671
CAPITAL EMPRUNTÉ—			
Dette consolidée.....	\$ 589,811,690		\$ 972,969,596
Nouvelles émissions:			
3½% Can. Nat. Bonds, échéance 1 fév. 1974..		\$ 200,000,000	
2½% Can. Nat. Bonds, échéance 1 fév. 1963..		250,000,000	
Rachats:			
5% Can. Nat. Bonds, échéance 1 fév. 1954..		50,000,000	
5% Perpetual Debenture Stocks—divers....		817,712	
4% Perpetual Debenture Stocks—divers....		6,822,176	
2½% Newfoundland Ry.—Billets.....		142,206	
Trust du matériel—paiements en séries....		9,060,000	
Prêts et débetures de l'État canadien.....	342,140,048		126,771,981
Nouveaux emprunts:			
Lois de finance et de garantie:			
Prêts temporaires—Loi, 1942.....		6,889,200	
Prêts temporaires—Loi, 1953.....		19,053,018	
Prêts temporaires—Loi, 1954.....		94,500,000	
Prêts temporaires—Loi, 1954 (T.C.A.).....		10,000,000	
Lois de remboursement:			
Débeture—Loi, 1951.....		6,581,103	
Prêts temporaires—Loi, 1951.....		14,096,103	
Remboursement d'emprunts:			
Diverses Lois.....		367,087,491	
Total, capital emprunté.....	\$ 931,951,738	\$ 167,789,839	\$1,099,741,577
Capitalisation totale.....	\$2,488,516,295	\$ 187,132,953	\$2,675,649,248

MATÉRIEL ROULANT MIS EN SERVICE EN 1954

LOCOMOTIVES DIESEL-ÉLECTRIQUES—

20	locomotives de grande ligne de 1750 c.v.
4	locomotives de grande ligne de 1600 c.v.
17	locomotives de manœuvre sur ligne de 1750 c.v.
27	locomotives de manœuvre sur ligne de 1600 c.v.
5	locomotives de manœuvre sur ligne de 875 c.v.
6	locomotives de manœuvre de 1000 c.v.
19	locomotives de manœuvre de 900 c.v.
15	locomotives de manœuvre de 660 c.v.

VOITURES À VOYAGEURS—

2	autorails Budd
218	voitures ordinaires
30	fourgons à bagages
104	wagons-lits
11	wagons-salons-buffets
6	wagons-salons
14	wagons-restaurants
6	wagons-dinettes

WAGONS—MARCHANDISES—

2950	wagons fermés de 50 tonnes
100	wagons fermés de 30 tonnes
100	wagons plates-formes de 70 tonnes
100	wagons plates-formes de 30 tonnes
15	wagons à bestiaux de 30 tonnes
300	wagons à triple trémies de 70 tonnes
200	wagons-trémies couverts de 70 tonnes
600	wagons à minerai de 75 tonnes
901	wagons-gondoles de 70 tonnes
120	wagons à ballast de 50 tonnes
210	wagons à ballast de 70 tonnes

MATÉRIEL DE SERVICE—

21	wagons à bascule à air comprimé de 50 tonnes et 30 v.c.
4	grues à locomotives diesel—30 tonnes
2	grues à locomotives diesel—40 tonnes
1	grue à locomotives diesel—50 tonnes
1	grue de secours—automotrice à vapeur—250 tonnes
1	grue Burro—12 tonnes
3	épandeurs Jordan
6	charrues à neige
1	wagon plate-forme
10	unités diverses construites avec du matériel récupéré dans nos ateliers
2	wagons-pension—d'occasion

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

LOCOMOTIVES—	au 1er janvier 1954	Mis en service	Réformés	Remodelage Ajoutés	Réformés	au 31 décembre 1954	Commandés au 31 déc. 1954
À vapeur—grande ligne.....	1,804		106			1,698	
À vapeur—manœuvre.....	498		63			435	
Électriques.....	33					33	
Diesel-électriques—							
grande ligne, marchandises.....	176		1			175	
grande ligne, voyageurs.....		24				24	14
manœuvre sur ligne.....	98	45				143	49
manœuvre sur ligne, voyageurs....	3	4				7	
manœuvre.....	226	40				266	5
Total.....	2,838	113	170			2,781	68
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES—							
Wagons à marchandises fermés.....	79,190	3,050	2,439		352	79,449	
Wagons plates-formes.....	6,285	200	148	6	43	6,300	110
Wagons à bestiaux.....	3,010	15	95			2,930	
Wagons-trémies.....	6,149	500	381			6,268	
Wagons-gondoles.....	11,027	901	90			11,838	
Wagons à minerai.....	758	600				1,358	400
Wagons à ballast.....	1,920	330	33			2,217	
Wagons-citernes.....	33		2		6	25	
Wagons frigorifiques.....	4,619		26		4	4,589	100
Cambuses.....	1,871		44			1,827	
Autres wagons, service des marchan- dises.....	3				2	1	
Total.....	114,865	5,596	3,258	6	407	116,802	610
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS—							
Voitures ordinaires.....	1,049	218	129	16	1	1,153	5
Voitures combinés.....	253		16		1	236	
Wagons-restaurants.....	88	20	2		1	105	
Voitures de colons.....	144		6		20	118	
Wagons-salons.....	60	17				77	
Wagons-cafés.....	19					19	
Wagons-lits.....	374	104	3		2	473	1
Wagons-touristes.....	40					40	
Wagons à bagages et à messageries..	1,361	30	47	3	2	1,345	
Wagons-poste.....	57		1			56	
Automotrices.....	43	2	1			44	3
Autres voitures, service des voya- geurs.....	89		6			83	
Total.....	3,577	391	211	19	27	3,749	9
MATÉRIEL DE SERVICE—							
Wagons au service de la Compagnie..	9,080	52	373	420	11	9,168	1
MATÉRIEL FLOTTANT—							
Transbordeurs de wagons.....	8					8	
Barges.....	6					6	
Steamers.....	14					14	
Remorqueurs.....	5					5	
De service.....	3					3	

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1954	1953
TRAINS-MILLES—		
Service des marchandises.....	41,691,390	46,883,109
Service des voyageurs.....	24,315,627	24,949,141
Services des travaux.....	2,013,601	1,959,407
Total des trains-milles.....	68,020,618	73,791,657
LOCOMOTIVES-MILLES—		
Service des marchandises.....	42,623,338	49,201,735
Service des voyageurs.....	24,338,373	25,032,931
Manœuvre des trains —marchandises.....	3,536,589	3,829,035
—voyageurs.....	138,841	146,268
Manœuvre en gares —marchandises.....	16,208,330	17,669,537
—voyageurs.....	1,809,561	1,842,346
Service des travaux.....	2,064,215	2,029,848
Total des locomotives-milles.....	91,719,247	99,751,700
WAGONS-MILLES—		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,183,332,445	1,307,912,853
Wagons vides.....	585,879,454	632,298,695
Voitures ordinaires et combinées.....	5,549,200	6,232,582
Autres.....	10,434,065	9,767,421
Cambuses.....	41,398,352	46,399,773
	1,826,593,516	2,002,661,324
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	654,957	589,003
Wagons vides.....	94,264	119,680
Voitures ordinaires et combinées.....	55,971,199	61,195,748
Wagons-lits, salons et observatoires.....	54,891,732	55,575,809
Wagons-restaurants.....	8,715,465	8,764,185
Automotrices.....	1,047,101	1,021,566
Autres (fourgons, wagons-messageries, etc.).....	86,798,297	89,793,346
	208,173,015	217,059,427
Service des travaux.....	4,295,991	3,531,351
Total des wagons-milles.....	2,039,062,522	2,223,252,102
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	24,155-51	24,152-91
TRAFIC—MARCHANDISES—		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	79,338,230	86,523,327
Tonnes transportées un mille—marchandises productives.....	32,881,706,496	36,677,980,252
Recette des marchandises.....	\$502,830,806	\$553,618,614
Recette par tonne.....	\$6-33781	\$6-39849
Recette par tonne-mille.....	\$0-01529	\$0-01509
Charge moyenne.....	414-45	423-91
Tonne-mille—Marchandises productives par mille de voie.....	1,356,505	1,513,672
Tonnes-mille—Toutes les marchandises par mille de voie.....	1,443,839	1,626,843
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses.....	77,789,741,728	85,911,012,262
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives).....	34,876,664,284	39,293,001,731
Trains-heures, service des marchandises.....	2,345,945	2,660,428
Tonne-milles brutes par heure de marchandises.....	32,841	31,980
Vitesse moyenne des trains de marchandises.....	17-8	17-6
Charge brute moyenne—train de marchandises (tonnes).....	1,848	1,815
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	114	122
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées).....	284	306
TRAFIC-VOYAGEURS—		
Voyageurs transportés.....	17,858,916	18,080,958
Voyageurs transportés un mille.....	1,471,708,931	1,538,832,219
Recette du service des voyageurs.....	\$43,757,015	\$45,916,272
Recette par voyageur.....	\$2-45015	\$2-53948
Parcours moyen d'un voyageur.....	82-41	85-11
Recette par voyageur-mille.....	\$0-02973	\$0-02984
Voyageur-milles par mille de voie.....	60,926	63,712
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	69-2	72-9
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	216	220
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées).....	236	160
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Recette brute par mille de voie.....	\$26,521-37	\$28,842-17
Frais bruts par mille de voie.....	\$26,494-90	\$28,007-62
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$ 26-47	\$ 834-55

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année 1954	Augmen- tation <i>Diminution</i>		Année 1954	Augmen- tation <i>Diminution</i>
	tonnes	%		Tonnes	%
PRODUITS AGRICOLES—					
Blé.....	5,472,322	39.2			
Maïs.....	537,437	4.5			
Avoine.....	1,359,260	21.7			
Orge.....	1,724,677	20.0			
Seigle.....	155,468	1.6			
Graine de lin.....	117,113	4.4			
Autres grains.....	107,146	51.7			
Farine.....	999,623	3.9			
Autres produits de mouture.....	995,306	14.9			
Foin et paille.....	74,981	3.6			
Coton.....	72,870	1.2			
Pommes (fraîches).....	58,696	2.8			
Autres fruits (frais).....	378,739	.7			
Pommes de terre.....	377,787	1.3			
Autres légumes frais.....	293,438	2.0			
Autres.....	908,036	18.5			
Total.....	13,632,899	24.4			
INDUSTRIE ANIMALE—					
Chevaux.....	25,026	.8			
Bestiaux.....	222,222	5.6			
Moutons.....	7,708	.6			
Porcs.....	110,902	1.5			
Volailles (vivantes).....	66	17.9			
Viandes ou volailles.....	188,887	6.3			
Viandes (fumées ou salées).....	31,518	6.6			
Autres conserves (comestibles).....	61,531	4.3			
Œufs.....	5,785	3.5			
Beurre.....	21,545	2.8			
Fromage.....	31,698	2.9			
Laine.....	16,344	31.5			
Peaux et cuirs.....	68,055	16.2			
Autres produits (non comestibles).....	103,862	8.1			
Total.....	875,149	2.2			
PRODUITS MINIERs—					
Charbon anthracite.....	166,421	7.3			
Houille grasse.....	8,577,127	6.0			
Charbon presque bitumineux.....	1,002,521	6.0			
Lignite.....	546,830	6.1			
Coke.....	708,705	8.9			
Minerais de fer et concentrés.....	1,342,464	17.9			
Minerais de cuivre et concentrés.....	264,986	47.9			
Autres minerais et concentrés.....	3,275,096	.7			
Lingots, mattes, etc. (non ferreux).....	738,456	15.0			
Sable et gravier.....	2,458,521	11.2			
Pierre (concassée, brisée, moulue).....	3,187,553	5.0			
PRODUITS MINIERs (suite)					
Ardoise, pierre de grosses dimensions.....	79,585	11.4			
Pétrole brut.....	516,738	47.9			
Asphalte et sous-produits.....	366,235	11.2			
Sel.....	568,391	13.2			
Autres (à demi transformés).....	3,528,421	39.0			
Total.....	28,828,050	.8			
PRODUITS FORESTIERS—					
Billes, poteaux, perches, pilotis..	800,427	18.3			
Bois de corde et de chauffage...	80,751	16.8			
Traverses.....	55,645	17.7			
Bois à pâte.....	4,478,580	3.2			
Bois de sciage, de construction, etc.....	4,093,659	5.8			
Contre-plaqué.....	257,370	25.5			
Autres.....	211,028	16.3			
Total.....	9,977,460	3.0			
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS					
Essence.....	2,172,859	4.5			
Pétrole raffiné et sous-produits...	2,425,091	12.6			
Sucre.....	255,484	4.4			
Fer, en gueuse et en loupe.....	344,449	5.0			
Rails et boulons.....	44,012	18.3			
Fer et acier en barre, en feuille, etc.....	1,102,085	46.2			
Fonte, machinerie et chaudières.....	337,264	4.1			
Ciment.....	1,250,229	3.5			
Brique et pierre artificielle.....	312,574	10.8			
Chaux et plâtre.....	452,052	5.2			
Tuyaux et tuiles à drainage.....	57,336	1.9			
Instruments aratoires et véhicules autres qu'automobiles.....	171,508	41.1			
Automobiles, camions et accessoires d'automobiles.....	1,813,394	22.0			
Articles de ménage et bagages de colons.....	7,163	24.4			
Meubles.....	65,390	13.9			
Boissons.....	386,208	10.5			
Engrais de toutes sortes.....	782,888	6.9			
Papier à journal.....	2,187,106	3.5			
Autre papier.....	507,771	31.4			
Papier pressé, papier à partition..	802,361	8.9			
Pâte à papier.....	1,344,654	10.8			
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.)..	71,215	8.8			
Conserves (toutes les conserves comestibles).....	691,878	18.0			
Autres produits manufacturés et divers.....	7,155,994	9.5			
Marchandises (lots brisés).....	1,283,707	20.0			
Total.....	26,024,672	7.9			
Grand total.....	79,338,230	8.3			

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1954

PARCOURS EXPLOITÉ—

	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique.....	3,790.48	6.41	82.95	3,879.84
Région Centrale.....	7,157.12	327.22	14.82	7,499.16
Région de l'Ouest.....	11,476.47	34.84	94.88	11,606.19
Lignes du Grand Trunk Western.....	883.10	9.50	59.75	952.35
Lignes du Vermont Central.....	363.10.	—	58.73	421.83
Total de la première voie principale.....	<u>23,670.27</u>	<u>377.97</u>	<u>311.13</u>	<u>24,359.37</u>
Lignes au Canada.....	22,208.64	196.10	188.26	22,593.00
Lignes aux États-Unis.....	1,461.63	181.87	122.87	1,766.37

LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES—

Première voie principale.....	23,670.27	377.97	311.13	24,359.37
Seconde voie principale.....	1,230.31	9.31	74.39	1,314.01
Troisième voie principale.....	26.76	—	3.49	30.25
Quatrième et autres voies principales.....	10.04	—	5.09	15.13
Éperons, voies d'évitement et voies de gares.....	6,401.22	126.54	1,421.94	7,949.70
Total.....	<u>31,338.60</u>	<u>513.82</u>	<u>1,816.04</u>	<u>33,668.46</u>

HISTOIRE SYNOPTIQUE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA EN 27 ANS

Année	Recettes d'expl.	Frais d'expl.	Recette nette d'expl.	Impôts locations et autres revenus <i>Débit</i>	Disponible pour intérêts et dividendes	Intérêts	Surplus ou <i>déficit</i>	Tonnes- milles payantes	Revenu des marchandises par tonne-mille	Milles- voyageurs payants	Revenu, voyageur- mille	Salaire horaire moyen d'un employé (*)
	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Millions)	c.	(Millions)	c.	\$
1928	\$304,591	\$249,732	\$54,859	\$9,584	\$45,275	\$41,811	\$ 3,464	22,588	1-011	1,514	2-585	-608
1929	290,497	248,632	41,865	8,623	33,242	45,504	12,262	19,375	1-108	1,401	2-650	-619
1930	250,369	228,288	22,081	6,442	15,639	51,316	35,677	16,910	1-086	1,214	2-710	-640
1931	200,505	199,313	1,192	6,573	5,381	55,587	60,968	14,610	1-020	866	2-679	-649
1932	161,104	155,208	5,896	9,772	3,876	56,965	60,841	12,818	-942	686	2-515	-612
1933	148,520	142,813	5,707	8,197	2,490	56,465	58,955	11,550	-972	665	2-261	-582
1934	164,902	151,936	12,966	5,562	7,404	55,812	48,408	12,950	-974	723	2-259	-559
1935	173,184	158,926	14,258	8,211	6,047	53,469	47,422	13,509	-990	770	2-162	-583
1936	186,611	171,478	15,133	9,252	5,881	49,184	43,303	14,814	-982	831	2-048	-582
1937	198,397	180,789	17,608	9,321	8,287	50,633	42,346	15,165	1-014	953	1-987	-605
1938	182,242	176,175	6,067	9,616	3,549	50,765	54,314	14,505	-964	892	2-030	-647
1939	203,820	182,966	20,854	10,219	10,635	50,730	40,095	17,084	-938	875	2-035	-646
1940	247,527	202,520	45,007	11,533	33,474	50,439	16,965	21,532	-904	1,125	1-929	-643
1941	304,377	237,769	66,608	12,247	54,361	50,345	4,016	27,200	-881	1,762	1-810	-675
1942	375,655	288,999	86,656	12,611	74,045	48,982	25,063	31,729	-909	2,708	1-784	-721
1943	440,616	324,476	116,140	30,838	85,302	49,663	35,639	36,327	-894	3,619	1-848	-734
1944	441,147	362,547	78,600	7,503	71,097	48,070	23,027	36,016	-893	3,697	1-888	-846
1945	433,773	355,294	78,479	7,395	71,084	46,328	24,756	34,600	-915	3,338	1-953	-831
1946	400,586	357,237	43,349	7,630	35,719	44,681	8,962	30,812	-975	2,289	2-190	-877
1947	438,198	397,123	41,075	13,136	27,939	43,824	15,885	32,945	1-040	1,845	2-332	-905
1948	491,270	464,740	26,530	15,233	11,297	44,830	33,533	32,943	1-195	1,755	2-368	1-085
1949	500,723	478,501	22,222	18,164	4,058	46,101	42,043	30,922	1-276	1,621	2-671	1-119
1950	553,831	493,997	59,834	17,417	42,417	45,678	3,261	31,988	1-394	1,408	2-834	1-135
1951	624,834	580,150	44,684	12,901	31,783	46,815	15,032	36,435	1-369	1,611	2-947	1-320
1952	675,219	634,853	40,366	16,061	24,305	24,163	142	38,430	1-397	1,635	2-964	1-453
1953	696,622	659,049	37,573	9,242	28,331	28,087	244	36,678	1-509	1,539	2-984	1-568
1954	640,637	626,465	14,172	11,721	2,451	31,209	28,758	32,882	1-529	1,472	2-973	1-588

(*) Lignes canadiennes seulement à l'exclusion des employés d'hôtels et des compagnies filiales.

Avec votre permission, je vais parcourir rapidement ces pages afin de fournir aux membres du Comité l'occasion de comprendre et de juger la disposition des chiffres et les faits qu'ils sont censés révéler.

Vous remarquerez que nous avons disposé les diverses parties du rapport de façon que la partie statistique, qui est sur papier vert ou bleu, selon l'acuité de votre sens des couleurs, peut s'enlever du rapport. Cette mesure avait en vue la commodité qui en découlerait pour ceux qui voudraient se livrer à une étude des statistiques et à qui nous serons heureux de fournir des exemplaires additionnels sur demande. Je saute des paragraphes pour en venir à ce que j'estime être les points saillants du rapport, afin que vous soyez en mesure de les trouver rapidement si vous désirez entrer dans le détail. Si vous voulez bien tourner la page, vous y verrez le bilan consolidé au 31 décembre 1954.

Le point sur lequel j'attire votre attention ici, c'est que nous traitons d'une industrie de 3 milliards de dollars. C'est la première fois que nous dépassons ce chiffre. Cette industrie est de beaucoup la plus importante au Canada au point de vue des placements immobiliers et du chiffre d'affaires. C'est le plus grand employeur au Canada après l'État lui-même et certainement le nombre de ses employés dépasse de beaucoup celui de toute autre société particulière au Canada. En comparant les chemins de fer Nationaux du Canada avec n'importe quelle autre entreprise canadienne, on est presque renversé par la différence qui existe quant à l'importance.

En vous reportant aux pages suivantes, vous y trouverez des notes se rapportant au bilan consolidé. Ces notes et observations ajoutent des considérations d'ordre technique au sujet du bilan et de l'état des revenus certifiés par les vérificateurs.

A la page 5, vous trouverez l'état des revenus pour l'ensemble du réseau. Cet état contient les groupes comptables principaux fournissant le sommaire des résultats de l'exploitation de la compagnie pour l'année, comparativement à l'année 1953.

Je voudrais attirer votre attention sur les pages 6 et 7 et sur d'autres pages ultérieures du rapport. Les pages 6 et 7 contiennent l'état des revenus de l'exploitation de la compagnie et l'état des frais, et les chiffres sont groupés durant l'année dans des classes établies selon les règles de la comptabilité; les chiffres correspondants de l'année 1953 sont donnés aux fins de comparaison. Ces états, ainsi que les statistiques de l'exploitation des voies ferrées, dont je vais parler dans un instant, sont les moyens dont se sert la direction pour régler son budget de façon à s'assurer que l'exploitation correspondra dans la mesure voulue aux changements qui se produisent dans le trafic et autres conditions économiques. Nous fournissons bien des renseignements détaillés au Bureau fédéral de la statistique et par l'entremise du bureau, le public peut obtenir la plupart de ces renseignements. A l'exception de quelques rares écarts exigés par l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada, la méthode de comptabilité suivie est celle normalement utilisée par la grande majorité des chemins de fer du continent nord-américain depuis de nombreuses années.

Les statistiques passablement détaillées qui sont présentées dans ce rapport sont le résultat en résumé de quelques millions d'opérations particulières. Si les demandes de renseignements pouvaient se limiter à des questions concernant la comptabilité ordinaire ou les données statistiques, selon le cas, celles-ci pourraient recevoir une réponse facile et au point. En s'écartant de cette règle, on nous obligerait à rassembler nos renseignements, ce qui pourrait exiger quelques mois.

En attirant votre attention sur les chiffres, je crois qu'il m'est permis d'affirmer qu'aucune industrie n'est analysée plus à fond que l'exploitation des chemins de fer. Au surplus, il n'est aucune entreprise que je connaisse

qui renseigne davantage le public sur ses affaires, soit sous forme d'information publiée régulièrement, soit en réponse à des demandes d'un genre ou l'autre. Je songe non seulement aux demandes de renseignements qui nous sont adressées par les membres du présent Comité et aux questions posées de temps à autre à la Chambre, mais aussi aux demandes qui nous arrivent sans cesse de la part des journaux. Nous recevons aussi des demandes de renseignements de tous les genres imaginables de groupements au pays. Nous répondons directement aux membres du Comité, ainsi qu'aux lettres du clergé, des maires, des représentants du peuple et des particuliers de toutes les parties du Canada. Je prétends sincèrement qu'il n'est aucune administration au pays, de quelle qu'en soit la forme, qui soit plus empressée à fournir les renseignements désirés et à éclairer le public canadien sur ses opérations que ne l'est le réseau du National-Canadien.

Je me contenterai de feuilleter les pages du rapport pour vous indiquer dans quelle mesure ces renseignements sont contenus dans les états et les tableaux. L'état des immobilisations, à la page 8, donne le détail des additions de l'année 1954 et le chiffre inscrit au bas du tableau correspond aux chiffres du bilan. Le second état figurant à la page 8 énumère les immobilisations dans les filiales qui ne figurent pas au bilan consolidé.

A la page 9, vous trouverez le détail de notre dette consolidée détenue par le public et vous lirez au bas de cette page un sommaire de nos emprunts de l'État.

Aux pages 10 et 11, vous trouverez l'énumération des compagnies constituant le réseau national du Canada. Cette liste comprend 64 noms cette année. L'an dernier, il y en avait 78. Toutes ces compagnies sont réunies dans notre bilan consolidé que j'ai mentionné tout à l'heure. Le progrès accompli dans la réduction du nombre des compagnies de 78 à 64 ne laisse vraiment pas soupçonner tout le travail que nous avons consacré à ce problème.

Nous avons un très grand nombre d'autres fusionnements à réaliser et nous espérons réussir, après avoir réglé les questions juridiques que comporte la situation, à réduire en fin de compte le réseau à environ sept ou huit compagnies, soit une administrant les chemins de fer, une autre les hôtels, une troisième veillant à nos opérations immobilières et une autre aux systèmes de communication. Nous espérons terminer ce travail en ne comptant plus que six ou sept compagnies principales. En réduisant le nombre de nos compagnies, nous éliminerons une bonne partie du travail de comptabilité qui est superflu et inutile et qui occasionne beaucoup de frais.

A la page 11, vous trouverez un état des changements dans la part d'intérêt et le capital emprunté, qui n'exige pas de plus amples explications.

Si vous passez aux pages 12 et 13, vous y verrez ce que j'ai appelé la statistique de l'exploitation du chemin de fer. Nous avons aussi indiqué dans ces pages l'inventaire réel du matériel roulant et les changements qui se sont produits au cours de l'année. Ces pages vous décrivent fidèlement le genre de puissance motrice en service actuellement sur notre réseau pour répondre aux besoins.

A la page 13, vous y verrez le genre de rapport statistique détaillé qui peut intéresser les personnes désireuses de comparer notre exploitation avec celle d'autres chemins de fer.

A la page 14, vous trouverez une intéressante répartition par denrée de notre tonnage productif. Il s'agit ici encore une fois d'un genre courant de statistique que nous croyons très utile comme moyen de nous tenir constamment au courant des effets des conditions économiques sur notre tonnage productif.

Malheureusement, vous constaterez que cette année la plupart des chiffres importants accusent une diminution sensible comparativement à l'année précédente. Au bas de la même page est indiquée la longueur des lignes exploi-

tées qui ont servi au transport de ce tonnage. Nous avons ajouté au rapport, cette année, le tableau de la page 15 qui contient l'histoire synoptique des chemins de fer Nationaux du Canada en 27 ans et qui intéressera les membres du Comité, je l'espère.

A la suite de ces tableaux, vous remarquerez un grand nombre de photos, qui nous ont attiré parfois des critiques, car cette pratique porte à croire que notre rapport doit coûter assez cher. Permettez-moi de souligner que ce rapport n'est pas préparé seulement à l'intention des membres, de façon à leur permettre de se rendre compte de l'exploitation que nous dirigeons, mais qu'il est aussi destiné à servir à des fins publicitaires et qu'il est envoyé pour cette raison à nos expéditeurs. Nous savons d'expérience que ce genre de rapport est bien accueilli et justifie bien la dépense qu'il exige.

J'ai terminé, monsieur le président, quitte à répondre à toute question qui pourra être posée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous venez d'entendre lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1954 et je pense que nous pourrions poser maintenant toute question se rapportant en particulier au crédit 614 du budget supplémentaire.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je pense qu'il serait intéressant d'obtenir de M. Gordon les chiffres correspondants qui nous indiqueraient ce qui s'est produit dans les autres compagnies de chemins de fer du continent relativement à la diminution des recettes brutes et l'effet d'une telle diminution sur leur exploitation, afin que nous ayons en main des états comparatifs. En voyant une réduction des dépenses de 32 millions de dollars, je me suis dit: voilà une réduction considérable. Mais je me rends compte qu'il faudrait comparer ce chiffre avec d'autres si l'on veut bien l'analyser.

M. GORDON: J'ai ici un tableau indiquant les recettes des chemins de fer Nationaux du Canada pendant 1954. Ainsi que je l'ai déclaré, il y a eu une diminution de 56 millions de dollars comparativement à 1953, soit de 8 p. 100. Je connais les recettes du Pacifique-Canadien et je devrais peut-être dire que le rapport annuel du Pacifique-Canadien n'a pas encore été publié officiellement mais j'ai consulté le président de cette compagnie, M. W. A. Mather, qui a eu l'amabilité de m'autoriser à mentionner ces chiffres que je vais vous citer à l'instant, bien qu'ils n'aient pas été publiés officiellement.

La diminution des recettes du Pacifique-Canadien a été de 47.9 millions de dollars, soit 10.2 p. 100, comparativement à une diminution de 8 p. 100 dans le cas du National-Canadien. Les chemins de fer de la catégorie 1, aux États-Unis, ont subi une diminution de leurs recettes de 12 p. 100 comparativement au chiffre que je vous ai cité. Ainsi donc, malgré la diminution étonnante enregistrée par notre compagnie, la proportion est moindre que celle qu'ont connue notre principal concurrent et les chemins de fer américains de la catégorie 1.

La situation est différente, cependant, pour ce qui est des dépenses. Nous avons réduit les dépenses du National-Canadien dans la proportion de 4.9 p. 100, soit d'un total de 32.6 millions de dollars. Le Pacifique-Canadien a réussi à réduire ses dépenses de 44.5 millions de dollars, soit de 10.6 p. 100, tandis que les chemins de fer américains de la catégorie 1 ont réduit leurs dépenses de 751.1 millions de dollars, soit de 9.2 p. 100. Vous remarquerez donc que les chemins de fer Nationaux du Canada sont loin d'avoir réduit leurs dépenses générales dans la même mesure que le Pacifique-Canadien et les chemins de fer américains de la catégorie 1. Voulez-vous en connaître la raison?

M. HANNA: Oui.

M. GORDON: Il existe trois raisons principales. La première, c'est que nous avons établi un programme comportant la pose d'un nouveau rail sur 869 milles de voie et d'un rail un peu usagé sur 268 milles, au cours de l'année 1954.

Lorsqu'il est devenu évident qu'il y aurait diminution du trafic, en novembre 1953, nous avons étudié très sérieusement la possibilité de réduire le programme, mais considérant que depuis dix ans et plus nous avons posé sensiblement moins de nouveau rail que notre concurrent proportionnellement à la longueur des lignes exploitées, notre situation était telle que nous avons cru qu'il ne serait pas de sage administration de réduire notre programme. Ainsi, nous avons délibérément couru un risque. Nous avons pris notre décision avec l'espoir que, malgré la diminution de trafic, la tendance changerait pour le mieux en 1954 et au cours des années à suivre de façon que le programme que nous avons établi soit justifié avec le temps. Bien qu'il n'y ait pas eu d'augmentation du trafic en 1954, la décision de procéder à l'exécution du vaste programme de 1954 concernant la pose du rail était de sage administration. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous n'avons pas posé de rail neuf dans une mesure le moins comparable aux travaux exécutés dans ce domaine par notre principal concurrent et par les chemins de fer de la catégorie 1, durant les bonnes années. D'ailleurs, outre que nous nous trouvions dans une situation inférieure quant à la longueur du rail nouveau posé, nous avons, durant la guerre, poursuivi un programme comportant la pose d'un rail plus léger que n'aurait exigé la bonne pratique technique. Cette décision avait été arrêtée de concert avec le gouvernement afin de conserver l'acier et le résultat en est que nous en subissons les conséquences maintenant, car le rail léger a été grandement endommagé par le trafic du temps de guerre à son plus lourd. Notre conclusion a donc été qu'il nous fallait profiter de ce que, pour la première fois depuis de nombreuses années, nous pouvions obtenir du rail neuf et que, par conséquent, nous devons mettre à exécution le programme de pose de rail.

Ainsi, l'an dernier nous avons posé sur les lignes du National-Canadien du rail neuf sur 869 milles de voie et du rail un peu usagé sur une longueur de 268 milles. D'autre part, le Pacifique-Canadien a réduit son programme de 58 p. 100 comparativement à l'année précédente. En réduisant notre programme dans la même proportion, c'est-à-dire en suivant la même ligne de conduite administrative que cette compagnie, nous aurions pu réduire nos frais d'exploitation de 15 millions de dollars au bas mot, peut-être même davantage, car ce chiffre est certainement prudent.

Le deuxième élément est que nous n'avons pas commencé à renvoyer des employés de nos ateliers,—et je tiens à faire ressortir ce point très clairement,—avant la saison avancée. Encore ici, nous avons couru délibérément le risque de ne pas réduire nos frais d'entretien de la machinerie, réduction qui aurait comporté une diminution du nombre d'employés dans nos ateliers, dans l'espoir, que nous estimions fondé, de voir le trafic augmenter.

Vous pouvez peut-être dire que nous avons fait preuve d'un pauvre jugement. J'ai prêté le flanc à une telle critique. Il n'en reste pas moins que du point de vue de l'avenir, nous avons fait là de la bonne besogne, car nous n'y avons pas perdu d'argent: nous avons placé cet argent dans l'amélioration de notre matériel. Autrement dit, en retardant les dépenses d'entretien du matériel, cela n'aurait réussi qu'à les accroître pour plus tard et nous avons jugé qu'il était de plus saine administration de poursuivre ce travail.

Vous serez peut-être intéressés d'apprendre que le nombre moyen des employés du National-Canadien pour l'année dernière a été de 7,871 de moins que l'année précédente. Le Pacifique-Canadien, dont l'importance, je le répète, n'est que de 60 p. 100 comparée à la nôtre, a réduit sa moyenne de 8,139 employés. Autrement dit, la réduction moyenne du nombre d'employés du National-Canadien a été de 6 p. 100, tandis que celle de notre principal concurrent a été de 8.5 p. 100. Nous aurions pu réduire le nombre d'employés d'une façon plus marquée en accumulant pour plus tard les frais d'entretien, ainsi que je l'ai noté; effectivement, si nous avions réduit le nombre de nos

employés dans la même mesure que le Pacifique-Canadien, notre personnel aurait été réduit de 12,000 à 13,000 au total. En renvoyant des employés de nos ateliers, mettons en mars au lieu de septembre, nos dépenses auraient diminué de 5 à 10 millions de dollars environ. Soit dit en passant, j'ai expliqué cette attitude à nos unions ouvrières et inutile de dire qu'elles y ont souscrit, car elles se rendent bien compte que nous avons fait tout notre possible pour amortir le choc du chômage qui a été causé par des circonstances dépendantes du trafic et elles savent bien que nous avons tenu le coup tant que nous avons jugé prudent de le faire.

Il est un troisième élément, qui est celui-ci. Si le National-Canadien avait eu recours à la dépréciation "selon l'usage", telle qu'appliquée par le Pacifique-Canadien, et qui comporte une diminution de la dépréciation selon que le trafic diminue et vice-versa, notre rapport aurait déclaré une réduction de la dépréciation d'environ 3 à 5 millions de dollars en 1954. Ainsi, en additionnant ces chiffres, on en arrive à une somme d'environ 20 à 25 millions de dollars, qui peut être attribuée à ces trois facteurs.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): N'y a-t-il pas un autre facteur, monsieur Gordon? N'y a-t-il pas la question des pensions?

M. GORDON: La question des pensions est un élément que j'aurais très bien pu mentionner. Nos dépenses du chef des pensions sont assez lourdes. Si vous voulez bien vous reporter à la page 7 des tableaux statistiques, vous y verrez que nos frais de pensions inscrits aux frais d'exploitation sous la rubrique "Généraux", ont été de \$25,560,000, soit une augmentation de 4.6 millions de dollars comparativement à l'année précédente. Ceci n'est pas nécessairement une dépense qui revient chaque année, car il y a eu en 1954 un règlement qu'il a fallu apporter en vertu de la partie II de notre programme concernant le fonds de pension en faveur des employés qui ont pris leur retraite au cours de l'année. J'espère que ce montant sera moins élevé l'an prochain.

M. HAHN: Vous appelez cela la dépréciation selon l'usage?

M. GORDON: Oui. C'est un terme technique et ce régime de dépréciation est basé en général... je vais m'exprimer comme un profane, dans un langage qui ne sera pas précis du point de vue technique, et j'imagine que M. Armstrong sentira sa tension montée à entendre ma description... mais voici comment les personnes ordinaires comprennent ce régime: le montant de la dépréciation varie d'une année à l'autre en fonction de l'usage mesuré par le nombre de milles parcourus. Si l'usage du chemin de fer diminue, les dépenses diminuent également; si l'usage augmente, les frais augmentent aussi.

Or, la moyenne de ces frais est la même que celle à laquelle nous arrivons par notre méthode, mais le montant qui résulte d'un tel calcul selon l'usage correspond aux fluctuations du trafic et ce chiffre n'est pas directement comparable à celui qu'accusent nos comptes.

M. HAHN: Pourquoi alors n'appliquons-nous pas le régime de dépréciation selon l'usage?

M. GORDON: Voilà une question tout à fait pertinente. De fait, toute la question de méthodes de comptabilité uniformes pour tous les chemins de fer a fait l'objet d'une étude de la part de la Commission des transports pendant de nombreuses années et nous nous attendons qu'elle nous révélera ses conclusions cette année et que, dorénavant, la comptabilité sera tenue selon une méthode uniforme, généralement parlant.

M. Armstrong me rappelle que la dernière fois qu'il a eu des rapports avec la Commission sur cette question, il a appris que celle-ci s'attend que le régime de comptabilité uniforme sera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1956 et par la suite, de façon générale la comptabilité des deux chemins de fer principaux se fera sur la même base. On pourrait présenter un long argument

d'ordre technique sur les avantages de chacun des régimes de dépréciation. Chacun comporte, à mon sens, des aspects favorables et d'autres qui sont désavantageux et nous essayons d'en arriver à une méthode qui n'exigera pas un remaniement trop considérable de la comptabilité. Nous espérons que la Commission établira un régime qui sera équitable envers les deux compagnies.

M. HAHN: La majorité des lignes se servent-elles actuellement de la méthode de dépréciation selon l'usage?

M. GORDON: Non, je pense que la plupart des compagnies américaines emploient la méthode de dépréciation uniforme, comme nous d'ailleurs, et que le chemin de fer du Pacifique-Canadien fait plus ou moins exception à la règle.

M. HAHN: Vous n'avez pas sous la main les chiffres qui pourraient servir à comparer notre situation à celle des autres chemins de fer, soit les chemins de fer américains qui appliquent la même méthode de dépréciation que nous?

M. GORDON: Je n'ai aucun chiffre. Je pourrais obtenir ces chiffres, bien que cela nécessiterait un peu de recherche, mais de façon générale nous utilisons la même méthode de dépréciation du matériel que les chemins américains, sauf que nous utilisons une comptabilité de réforme quant à nos voies. La comptabilité de réforme signifie dans notre cas que nous ne portons aux frais d'exploitation aucune dépréciation courante des voies, mais qu'au moment de rembourser quelque effet, nous en imputons toute la valeur comptable au compte des dépenses. Il en résulte en certaines années des anomalies, mais la moyenne est à peu près la même dans le cas d'une entreprise aussi considérable que le National-Canadien.

M. HAHN: Je suis parfaitement d'accord quant à la moyenne à long terme, mais selon vos propres remarques, nous avons une comparaison de ce qui aurait pu être considéré comme un profit ou de l'ordre d'un profit de 3 à 5 millions de dollars à l'article dépréciation, si nous avions suivi la méthode du Pacifique-Canadien, dans les mêmes circonstances.

M. GORDON: C'est exact. Je ne dis pas que le chemin de fer du Pacifique-Canadien a nécessairement raison. Je ne parle que de ses méthodes.

M. HAHN: Je comprend cela, mais je me demandais comment notre dépréciation se comparerait avec, mettons, celle du *Great Northern Railway* ou d'un autre chemin de fer utilisant une méthode semblable, soit une comparaison en terme de pourcentage. Y aurait-il similarité, ou nos profits ou nos pertes en seraient-elles modifiées sensiblement si nous utilisions partout le même régime?

M. GORDON: J'ai envie de vous imposer M. Armstrong. Il vous dira, avec votre permission, que les chemins de fer des États-Unis emploient ordinairement la même méthode que nous pour ce qui est de la dépréciation du matériel, de sorte que ces résultats seraient exactement les mêmes, mais ils n'emploient pas la même méthode que le National-Canadien quant aux voies et je ne puis vous dire dans le moment si en utilisant... ai-je bien compris que vous cherchez à savoir quels auraient été les résultats, quant à nos comptes de l'an dernier, si nous avions appliqué dans ce cas la même méthode que les chemins de fer américains?

M. HAHN: Oui, si nous avions employé la même méthode qu'eux. Ceci nous permettrait de comparer nos comptes en ce domaine avec ceux des chemins de fer américains. Vous les comparez avec ceux du Pacifique-Canadien et dites que nous aurions pu enregistrer de 3 à 5 millions de dollars, mais à la vérité cette comparaison n'est guère possible puisque notre méthode est différente de la leur.

M. R. D. ARMSTRONG: (*Contrôleur du National-Canadien*): Voici qui me semble l'essentiel de la question. Nous déprécions le matériel selon la

même méthode de comptabilité que les chemins de fer américains qui sont régis par la *Interstate Commerce Commission*. Le Pacifique-Canadien, cela va sans dire, n'est pas soumis à l'autorité de la *Interstate Commerce Commission*. Nous utilisons les taux moyens de dépréciation du matériel comme ces chemins de fer et je dirais donc que le montant de la dépréciation est le même, qu'il soit calculé selon la méthode américaine ou la nôtre. Mais ainsi que vous l'avez noté, l'utilisation de la méthode de dépréciation selon l'usage, suivie par le Pacifique-Canadien, aurait donné un résultat un peu différent. Naturellement, M. Gordon faisait une comparaison générale entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Mais le résultat serait un peu différent quant aux comptes relatifs à la voie. Les chemins de fer américains et le National-Canadien n'emploient pas la même méthode de dépréciation en ce qui concerne la voie elle-même. Nous employons la comptabilité de réforme et les différences se contrebalancent au cours d'une longue période; seulement, notre méthode peut donner lieu à des anomalies dans une année particulière.

M. HAHN: Autrement dit, alors que cette année nous avons enregistré une nouvelle perte, nous aurions pu déclarer un nouvel excédent?

M. GORDON: Vous pouvez donc conclure qu'en un temps de trafic réduit, le Pacifique-Canadien aura tendance à imputer au compte des dépenses un plus faible montant de dépréciation que nous. Et si le trafic augmente, le montant de la dépréciation augmentera pour eux plus que pour nous. Voilà la situation. Ainsi, lorsque le trafic tend à augmenter, la méthode que nous suivons actuellement maintiendra plus faible en comparaison notre montant de dépréciation. Mais toutes ces différences disparaîtront lorsque la Commission des transports aura imposé la méthode de comptabilité uniforme qui, à ce que me dit M. Armstrong, doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1956.

M. HAHN: Voici ce à quoi je veux en venir. Dans le passé, nous avons déclaré des bénéfices, alors que l'application d'une comptabilité selon l'usage aurait exigé une plus grande dépréciation par suite d'un plus grand usage. Ainsi, ces profits n'auraient pas été aussi considérables si nous avions employé la méthode de dépréciation selon l'usage?

M. GORDON: C'est exact. Mais la moyenne serait la même au cours des années.

M. HAHN: Ainsi, quand, par les années passées, nous avons enregistré des profits, comparativement au Pacifique-Canadien, ces profits étaient forcés?

M. GORDON: Oui. C'est simplement une question de méthode qui nous est favorable lorsque le trafic augmente et défavorable quand le trafic diminue.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si je comprends bien, la conclusion pratique est que cette année le National-Canadien s'est puni un peu en comparaison du Pacifique-Canadien en employant sa méthode de comptabilité qui a accru l'écart?

M. GORDON: C'est bien cela, monsieur.

M. MURPHY (*Westmorland*): Comment cette dépréciation uniforme, appliquée par le National-Canadien, se compare-t-elle à la dépréciation uniforme appliquée par les autres compagnies?

M. ARMSTRONG: Vous voulez parler de la dépréciation de la voie sans considérer l'effet des dépenses de circulation?

M. MURPHY (*Westmorland*): Non, je crois comprendre des paroles de M. Gordon qu'il existe un régime de dépréciation selon l'usage et un autre régime, utilisé par le National-Canadien, qu'il a appelé, je crois, la méthode de dépréciation uniforme. Comment la méthode de dépréciation uniforme du National-Canadien se compare-t-elle à la méthode de dépréciation uniforme des autres réseaux de chemins de fer?

M. ARMSTRONG: Pour ce qui est du matériel, la méthode est exactement la même. Dans le cas de la voie elle-même, les chemins de fer américains utilisent la méthode de dépréciation uniforme, tandis que nous employons une comptabilité de réforme. Voilà la différence que nous espérons, comme le disait M. Gordon, voir abolie lorsque la Commission des transports rendra publiques ses directives concernant la comptabilité qui devront entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1956. Effectivement, c'est ce qu'indique le projet de rapport que nous avons examiné.

M. MURPHY (*Westmorland*): Alors il n'existe pas en réalité d'autres chemins de fer avec lesquels nous pouvons comparer le National-Canadien quant à la dépréciation uniforme?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. MURPHY (*Westmorland*): Il n'y a pas de chemin de fer qui puisse servir à une comparaison?

M. ARMSTRONG: Non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, au sujet du premier facteur avancé par M. Gordon pour expliquer l'état de choses actuel, je veux parler du programme de pose de rail, si j'ai bonne souvenance, lorsqu'il a comparu devant le Comité l'an dernier, il a déclaré qu'il n'avait pas été possible en 1953 de compléter le programme de pose de rail que la compagnie désirait exécuter à cause du manque de rail; or, il vient de dire que cette année le National-Canadien y est allé sans restriction, peut-être même dans une plus grande mesure qu'il n'aurait été nécessaire, s'il s'était accompli plus de travail dans ce domaine au cours des années passées. En me reportant à la page 6 des tableaux statistiques, sous la rubrique frais d'exploitation, j'y vois un article qui excite ma curiosité. Il s'y trouve plusieurs détails qui pourraient avoir rapport à ceci, mais je m'arrête en particulier au détail "pose de rails et revêtement", qui accuse une diminution d'environ 2 millions de dollars comparativement à 1953. Je me demande comment concilier ce renseignement avec la déclaration qui a été faite affirmant que cette année, le programme de pose de rail a été sensiblement accru. Je sais bien qu'apparemment nous avons acheté plus de rail et plus de matériel de voie ferrée.

M. GORDON: Le compte que vous mentionnez ne rapporte pas tous les frais du programme complet. Cette dépense ne s'applique qu'à la pose des rails et au revêtement, à l'exclusion du matériel. En regardant plus haut sur cette page, vous y verrez que le détail concernant les rails mêmes mentionne une dépense accrue de plus de 4 millions de dollars. Il faudrait prendre plusieurs de ces détails et les combiner.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Permettez-moi cette question, monsieur le président. Prenons par exemple le chef de dépense "rails". S'agit-il d'achats réels de rails?

M. GORDON: Non. Cet article comprend le coût réel des rails d'acier après installation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et je suppose que la même remarque s'applique à tout article concernant le matériel de la voie?

M. GORDON: Le coût réel du matériel même.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ainsi, les frais de la main-d'œuvre que comporte l'installation de ce matériel sont compris plus bas, dans le détail concernant la pose de rails et le revêtement, n'est-ce pas?

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Nous arrivons donc à ce qui me préoccupe. Apparemment, nous avons acheté plus de rails et plus des autres matériaux nécessaires à la construction des voies ferrées et cependant nos

dépenses en main-d'œuvre ont été moindres. La main-d'œuvre qui a servi à l'utilisation de ce matériel a été moins considérable puisque les frais de la main-d'œuvre ont été réduits de 2 millions de dollars. Je cherche donc à comprendre comment cela peut se concilier avec la remarque de M. Gordon selon laquelle notre programme de pose de rails, cette année, a été sensiblement accru?

M. GORDON: Pour pouvoir vous répondre, il faudrait étudier les comptes qui ont été analysés et rapportés sous un assez bon nombre de chefs de dépense. Si vous le voulez bien, j'examinerai cette affaire pendant la période du déjeuner et je tâcherai de vous donner une réponse plus satisfaisante. Mais peut-être que M. Armstrong pourrait vous répondre dès maintenant?

M. ARMSTRONG: Monsieur Hamilton, le détail intitulé "pose de rails et revêtement" a d'abord trait à l'application de ces matériaux à la voie, mais il comporte également un élément important qui n'a rien à voir à l'application du nouveau matériel. Le détail comprend un élément qui se rapporte strictement à l'entretien, soit le nettoyage du ballast, l'élargissement du remblai, le soudage des extrémités des rails et autres travaux de ce genre, pour lesquels il n'y a pas utilisation de matériel. La part des travaux exigés par la pose de rails et le revêtement, en ce qui concerne l'application de matériaux à la voie, a augmenté, mais la part des travaux qui n'utilisent pas ces matériaux a diminué.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voilà en principe une chose que je puis comprendre. Je pense que vous conviendrez que le Comité serait intéressé à entendre une analyse un peu plus poussée de ce chef de dépense "pose de rails et revêtement", car à première vue il semble bien qu'il y ait un désaccord.

M. GORDON: Vous touchez peut-être là à un bon point et je voudrais examiner cette question plus attentivement, mais nous pouvons aussi poser plus de rails en utilisant plus de machineries et une main-d'œuvre moins considérable que par le passé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si tel est le cas, la déclaration selon laquelle nous aurions peut-être pu réaliser une économie de 15 millions de dollars en exécutant un programme parallèle à celui du Pacifique-Canadien à cet égard aurait peut-être pu être examinée de nouveau, du moins quant à l'économie possible.

M. GORDON: Oui. On me rappelle que les frais de la main-d'œuvre que comporte la pose de rails ne constituent qu'environ 6 à 8 p. 100 de l'ensemble des frais d'un programme de pose de rails. J'étudierai de nouveau votre question.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mon autre question est peut-être d'ordre un peu plus général. L'économie que vous avez supposée était en comparaison, si j'ai bonne mémoire, d'abord du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: En effet.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-il possible d'établir une comparaison entre les chemins de fer américains de la catégorie 1, en général, et notre situation au Canada; autrement dit, nous devons considérer que leurs dépenses ont baissé proportionnellement presque autant que celles du Pacifique-Canadien? Les chemins de fer de la catégorie 1 aux États-Unis ont-ils réduit dans l'ensemble leur programme de pose de rails dans la proportion de 50 p. 100?

M. GORDON: Nous n'avons pas ce renseignement. Tout ce que nous savons, c'est qu'ils ont réduit leurs frais d'entretien du matériel et de l'entretien des voies dans une mesure beaucoup plus grande que nous. Je n'ai pas les chiffres en détail. Mais je puis dire ceci: les chemins de fer de la catégorie 1 ont

réduit leurs frais d'entretien des voies de 14·6 p. 100 et les frais d'entretien du matériel de 12·7 p. 100, soit une réduction totale de 13·6 p. 100 de leurs frais d'entretien comparativement à une réduction de 4·3 p. 100 par le National-Canadien. La conclusion s'impose donc, savoir que cette économie de 14·6 p. 100 doit provenir en grande partie d'une réduction de leur programme de pose de rails, car cela constitue la plus grande dépense d'entretien de la voie.

M. KNIGHT: Peut-on supposer que leurs rails étaient en meilleur état?

M. GORDON: Absolument. Je dirai sans hésiter qu'à la fin de 1953 l'état des voies ferrées, dans l'ensemble, des chemins de fer de la catégorie 1 aux États-Unis était bien supérieur à l'état des voies du National-Canadien. Mais il ne faudrait pas trop conclure de cette affirmation. Je ne veux pas insinuer que les chemins de fer Nationaux du Canada soient des chemins de fer de classe inférieure à la normale, loin de là. Mais je dis qu'il y a de grandes longueurs de voies qui devraient être dans un bien meilleur état et l'une des raisons que je vous ai mentionnées pour cela, c'est que nous avons sacrifié la qualité pendant la guerre en posant un rail léger. Par la suite, la sage attitude à prendre était que maintenant que le rail était installé, il fallait le laisser tant qu'il durerait; mais il en est résulté que nous avons dû entreprendre un lourd programme de remplacement.

M. KNIGHT: Est-ce qu'il serait juste de dire que nous payons en partie cette année les conséquences d'un programme de pose de rails non pleinement exécuté l'an dernier; je ne prétends pas qu'il aurait fallu le terminer, car je me rends bien compte que l'on ne disposerait peut-être pas du rail nécessaire; mais serait-il juste de parler ainsi?

M. GORDON: Je le pense. Pour généraliser, je dirais que nous voyons maintenant aux besoins du temps de guerre et de l'après-guerre et non aux besoins courants. Il arrive que des travaux d'entretien de cette nature soient retardés assez longtemps. Il est à peu près impossible de dire à un moment donné s'il s'agit d'entretien courant ou d'entretien retardé. A noter cependant que l'attitude des autorités du National-Canadien a été de ne pas s'exposer à des frais d'entretien punitifs. Par frais d'entretien punitifs j'entends les frais découlant d'une décision de ne pas accomplir certains travaux de la voie qui comporteront des frais accrus au moment de leur exécution retardée. Il est des travaux d'entretien qui peuvent être remis à plus tard sans qu'il en coûte plus cher de les exécuter après un tel retard. Ainsi, nous pouvons laisser sur une voie un wagon en mauvais état sans qu'il ne se détériore davantage avant que nous décidions de le réparer. Mais si un bâtiment a grand besoin d'être peint et que ce travail soit retardé de quatre ans, voilà ce qui s'appelle l'entretien à caractère punitif et les frais seront accrus lorsqu'on en viendra à peindre ce bâtiment. Mon argument est celui-ci: malgré l'augmentation de nos frais que cela comporte, nous n'allons pas adopter la pratique de l'entretien retardé qui entraîne un surcroît de dépense, même s'il résulte de cette attitude un risque d'aboutir à un déficit.

M. WEAVER: Monsieur Gordon, vos prévisions de l'an dernier en ce qui concerne les recettes étaient-elles assez justes, à l'exception des produits de la ferme?

M. GORDON: Non, et à cet égard, je me suis exposé à la critique. Vous vous souviendrez que notre budget de l'an dernier comportaient des recettes prévues de 688 millions de dollars. A cette époque-là, j'avais pris grand soin de faire remarquer qu'il s'agissait franchement d'une conjecture et que j'avais choisi d'adopter une attitude très optimiste. Les recettes de 1954 ont été en réalité de 640 millions de dollars par suite d'une baisse bien décevante du trafic, car cette baisse s'est révélée beaucoup plus forte que ce que nous avions prévu fin 1953.

M. WEAVER: Monsieur Gordon, j'ai dit à l'exception des produits de la ferme.

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page 14 de votre résumé statistique, vous verrez sur quoi a porté la diminution. Les grains et les produits des grains ont diminué le plus fortement. Une proportion d'environ 40 p. 100 de la baisse de nos recettes provenant du transport était attribuable aux grains et aux produits des grains.

M. WEAVER: Voilà où je voulais en venir. A la page 14, il est indiqué qu'une des raisons de la diminution du tonnage est la diminution du transport de produits agricoles.

M. GORDON: Je ne suis pas bien votre raisonnement, car il y a d'autres produits dont le transport a diminué sensiblement.

M. WEAVER: Dont le tonnage total a diminué?

M. GORDON: Oui. La baisse la plus sérieuse s'est fait sentir quant au transport des grains et des produits des grains, il faut toutefois se souvenir qu'il n'y a pas seulement cette baisse du tonnage des grains eux-mêmes, mais qu'il y a aussi ce que j'appellerai l'effet "fertilisant" de cette chute du trafic des grains dans les provinces de l'Ouest, car lorsqu'un cultivateur n'obtient pas un bon prix pour ses grains ou qu'il envisage une mauvaise année, il a tendance à limiter ses achats d'articles tels que postes de radio, machines à laver et postes de télévision. J'ai toujours estimé qu'une mauvaise année pour les cultivateurs de l'Ouest signifie une mauvaise année dans tout le Canada.

M. WEAVER: Ce que j'allais dire, c'est qu'on a maintes fois dit en public que le problème auquel font face les chemins de fer est la conséquence d'un tarif peu élevé pour le transport des grains. Si le tarif du transport des grains de l'Ouest est trop bas, ne devrait-on pas s'attendre à une situation meilleure lorsqu'il se produit une diminution considérable dans le transport de cette denrée peu payante?

M. GORDON: Voilà qui est très juste et voilà aussi une des conclusions à laquelle on arrive par un examen superficiel. Je sais que j'aborde une question délicate, mais permettez-moi de m'exprimer franchement. Il est parfaitement vrai de dire qu'un tarif au-dessous du tarif normal pour le transport des grains, autrement dit, un tarif qui ne rembourse pas les frais d'exploitation, est une mauvaise affaire pour le chemin de fer. Mais d'autre part, les chemins de fer existent déjà dans ces régions et ils y maintiennent un personnel et le matériel nécessaire à la manutention des grains de l'Ouest. Or, si la récolte est mauvaise, nous ne recouvrons pas nos frais généraux. Ainsi, même si le taux de transport des grains est bas, à condition que nous ayons un tonnage convenable, nos frais généraux sont en partie couverts; mais si le tonnage est insuffisant, nous ne recouvrons pas du tout ces frais généraux. Voilà pourquoi les chemins de fer ont un meilleur rapport financier quant le tonnage est élevé. Mais tout cet argument ne répond pas à la question de savoir si le tarif est suffisamment élevé pour couvrir les frais d'exploitation. La situation est la même que dans le cas d'une grande usine de fabrication. Votre usine est établie et prête à entrer en activité; vous avez des frais généraux provenant de la machinerie et des frais fixes. Si votre usine ne fonctionne qu'à 15 p. 100 de son rendement, la perte y sera très grande, tandis que si son rendement est de 90 p. 100, le résultat en sera des profits très considérables.

M. HAHN: Quand vous dites qu'un plus fort tonnage de grains tenderait à équilibrer vos comptes, je conclus que vos frais réguliers se maintiennent élevés et que vous ne les abaissez pas au point qu'ils soient couverts?

M. GORDON: Certaines dépenses ne peuvent être accordées au trafic. Le chemin de fer a été construit, il existe et il serait insensé de dire que nous devrions le démolir.

M. HAHN: Ainsi, les frais de la main-d'œuvre, etc., serait la partie essentielle, le fait que votre circulation augmente en ferait partie?

M. GORDON: Oui, même si le trafic baisse dans l'Ouest canadien, nous devons maintenir nos gares, nos expéditeurs de trains, notre signalisation, nos signaleurs, etc., que ce soit pour 20 ou 120 trains. Il nous faut généralement parlant le même personnel pour assurer la sécurité de l'exploitation et pour diriger les trains. Nous pouvons bien réduire les frais de fonctionnement des trains eux-mêmes, mais nous ne pouvons réduire les autres frais qui sont plus ou moins fixes.

M. HAHN: Je comprends cela.

M. GORDON: Il est des dépenses impossibles à déduire pour les faire concorder aux variations du trafic, et semblablement, si le trafic augmente, certains de nos frais n'augmentent pas jusqu'à ce que l'exploitation ait atteint un certain point. C'est pourquoi le fort tonnage est le salut des chemins de fer.

M. HAHN: Cela revient à dire que la main-d'œuvre figure probablement pour une bien faible partie de ces pertes?

M. GORDON: Non pas, car si vous examinez l'ensemble de nos frais, vous observerez que 59.63 p. 100 de nos dépenses exprimées en dollars sont versés en salaires à nos ouvriers. En 1953, la proportion était de 61.06 p. 100.

M. HAHN: Ainsi, ce que vous faites en réalité en suivant une telle ligne de conduite relativement à l'emploi, c'est de subventionner le travail au Canada par le moyen de nos chemins de fer. Est-ce bien ce que vous diriez?

M. GORDON: Dans la mesure où nous employons un excédent d'ouvriers qui ne gagnent pas leur salaire, cela serait exact; mais nous cherchons à éviter un tel état de chose et nous réduisons notre personnel en fonction du trafic dans tous les domaines où cela est possible. Par ailleurs, il est vrai également que nous maintenons notre chemin de fer en exploitation et qu'il y a des dépenses qui ne peuvent être réduites lorsque baisse le trafic.

M. HAHN: Iriez-vous jusqu'à dire que les 58.5 p. 100 des 39.2 p. 100 de diminution quant au transport des grains... car vous avez déclaré que les expéditions de grains avaient diminué de 40 p. 100 et d'autre part, vous mentionnez une part de 38.2 p. 100 de vos frais attribuable à la main-d'œuvre sur votre réseau... diriez-vous donc que cela représente 58 p. 100 de 39 p. 100 de votre déficit total?

M. GORDON: Les frais de la main-d'œuvre dont je parle actuellement sont les frais de l'ensemble de l'exploitation du réseau. Il faudrait un calcul assez compliqué pour déterminer chacune des parties du trafic.

M. HAHN: Ma deuxième question porte également sur la main-d'œuvre relativement à la pose de rail et au revêtement de la voie. Concédez-vous à des entrepreneurs l'exécution de la pose de rails ou accomplissez-vous ce genre de travail vous-mêmes?

M. GORDON: En général, ce sont nos propres employés qui posent les rails, mais il est arrivé que nous en concédions l'exécution à forfait et nous sommes prêts à mettre ce travail à l'entreprise dans des cas particuliers afin d'en réduire les frais. Cependant, en règle générale, ce sont nos employés qui exécutent la pose de rails.

M. HAHN: Les travaux que vous avez fait exécuter à forfait vous ont-ils généralement coûté moins cher que ces mêmes travaux exécutés par vos équipes?

M. GORDON: Ce serait l'unique raison pour laquelle nous concéderions l'exécution d'un travail à l'entreprise.

M. HAHN: Serait-il possible qu'on nous cite un exemple de travaux exécutés à forfait, afin que nous puissions établir une comparaison?

M. GORDON: En réalité, l'étude que nous en avons faite indique que les frais de travaux exécutés à forfait par une entreprise étrangère dépasseraient les frais de ces mêmes travaux exécutés par nos propres équipes, de sorte que, sauf le contrat d'un caractère spécialisé que nous avons passé avec la *R. F. Welch and Company*, nous n'avons actuellement aucun contrat en vigueur relativement à ce genre de travaux et le contrat qui nous lie actuellement avec la *R. F. Welch* doit se terminer fin mai de cette année.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander si l'article 614 était adopté? Il me semble que cette question a été débattue à fond et nous aimerions qu'elle fût adoptée avant l'heure du midi.

M. HAHN: Allons-nous poursuivre la discussion actuelle plus tard?

Le PRÉSIDENT: Après l'adoption de l'article 614, je pensais que nous pourrions continuer l'étude du rapport.

M. HAHN: J'ai une autre question très brève à poser.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. HAHN: Comment les salaires qui sont payés par les entrepreneurs se comparent-ils avec ceux que nous payons nous-mêmes?

Le PRÉSIDENT: L'article 614 est-il adopté?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une question brève à poser à ce sujet. M. Gordon a indiqué, au détail 2, alors qu'il comparait le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, que cela représentait probablement une somme additionnelle de 10 millions de dollars que le National-Canadien aurait pu épargner en suivant le même principe que le Pacifique-Canadien. Y a-t-il des chiffres disponibles? Sûrement, l'*Interstate Commerce Commission*, aux États-Unis, doit publier une statistique semblable des congédiements de personnel des chemins de fer de la catégorie 1 dans ce pays. Comment ces chiffres se comparent-ils aux nôtres, proportionnellement, pendant 1954?

M. GORDON: On ne peut encore les obtenir de la façon ordinaire de l'*Interstate Commerce Commission*. Il faut beaucoup plus de temps pour obtenir ces choses des États-Unis qu'ici au Canada.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est ce que je crains à propos d'une autre question.

M. GORDON: Aux États-Unis, on semble se rendre bien compte qu'il faut du temps pour établir une statistique.

M. HAHN: Monsieur le président, je n'ai pas encore reçu de réponse à ma question, mais qu'il me soit permis de dire à ce sujet que j'avais un but en vue.

M. GORDON: C'est ce que j'ai pensé.

M. HAHN: Je ne crois pas que ces entrepreneurs paient des salaires raisonnables à leurs ouvriers et je désire savoir quels sont exactement ces salaires en comparaison de ceux que nous payons.

Le PRÉSIDENT: Vous aurez l'occasion de poser cette question lorsqu'il s'agira des relations ouvrières. Il y a un article qui traite de relations ouvrières et vous pourrez y revenir à ce moment-là. Je désirerais l'adoption de cet article.

M. KNIGHT: Monsieur le président, me permettrez-vous une toute brève question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. KNIGHT: En ce qui concerne la pose de rails, comment achetez-vous vos traverses? Ce qui m'intéresse, c'est que j'aimerais que les achats de traverses soient répartis de telle façon que les petites gens en bénéficient, ces personnes qui sont en état d'amasser quelques milliers de pieds de traverses, si c'est comme cela qu'il faut dire. Je pense qu'il y a eu des plaintes de la part des petites gens qui prétendent n'avoir obtenu aucune part du commerce des traverses et qui se voient privées, cette année, d'un travail qui leur était confié d'habitude.

M. GORDON: En effet. La question de l'achat des traverses est débattue depuis une trentaine d'années, d'après ce que j'ai remarqué en examinant les affaires du passé. Je puis vous renseigner sur la situation actuelle. Depuis bien des années, nous invitons des soumissions et tous les fournisseurs locaux peuvent soumettre leurs prix. En pratique, nous observons que lorsque les affaires sont bonnes, ils ne font aucune offre parce qu'ils peuvent employer leurs ouvriers à meilleur profit ou parce qu'ils peuvent vendre leurs produits à meilleur prix. Quand les temps sont durs, ils nous arrivent en masse et tout le monde désire une part de ce commerce. Généralement parlant, nous permettons à tous de nous faire des soumissions. Si une personne peut nous convaincre que son produit est satisfaisant et s'il peut effectuer la livraison de façon que nous puissions compter sur elle, une partie de nos commandes lui sera concédée, mais il est naturel que sur ce point nous ayons tendance à favoriser ceux qui ont déjà fait leurs preuves. Par là, j'entends les personnes qui nous fourniront des traverses de qualité satisfaisante tant dans les bonnes années que dans les mauvaises. Nos besoins sont en fin de compte limités et il n'y en a pas pour tout le monde. Les éléments décisifs sont le prix et la livraison.

M. KNIGHT: Un des éléments ne serait-il pas la quantité?

M. GORDON: En partie, oui, mais pas nécessairement. Nous ne voulons pas faire affaire avec les petites entreprises qui ne peuvent donner satisfaction, mais nous allons certainement confier de la besogne aux entreprises locales qui peuvent accomplir le travail de façon satisfaisante.

Voici ce que je crois être le chiffre relatif à l'emploi aux États-Unis, bien que je ne le propose pas comme définitif car je soupçonne qu'il peut ne pas être officiel. M. Armstrong m'informe que la réduction du nombre d'employés des chemins de fer de la catégorie 1 durant 1954, comparativement à 1953, a été de 138,500, soit une proportion d'un peu plus de 10 p. 100. Cela répond-il à votre question?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et ce chiffre se compare proportionnellement à la réduction de 6 p. 100 de votre personnel et à la réduction de 8 p. 100 du personnel du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Oui, ces chiffres sont calculés sur une même base. Nous utilisons la même formule et le même genre de statistique sert au calcul.

M. FOLLWELL: Monsieur Gordon, vous avez dit qu'environ 15 millions de dollars, soit plus de la moitié du déficit global, représentaient les frais de l'exécution de votre programme de pose de rails. Je me demande quel est votre programme dans ce domaine pour 1955.

M. GORDON: Je parlerai de cela à l'occasion du budget, mais en comparaison de 1954, nous poserons du rail neuf sur une longueur de 437 milles, comparativement à 869.

Le PRÉSIDENT: L'article 614 est-il adopté?

Adopté.

Nous commencerons donc l'étude du rapport, paragraphe par paragraphe, à 3 h. 30.

APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons convenu ce matin de commencer l'étude paragraphe par paragraphe. Le premier paragraphe que je mets donc à l'étude traite des "Marchandises". C'est à la page 5. Avez-vous des questions à poser au sujet du paragraphe intitulé "Marchandises", à la page 5? Adopté?

Adopté.

Le paragraphe suivant a trait aux tarifs des marchandises. Avez-vous des questions à poser là-dessus?

M. MURPHY (*Westmorland*): Les tarifs des marchandises comprennent ceux du service par remorques et wagons-plateformes. Ce service est-il assuré d'une extrémité à l'autre du Canada?

M. GORDON: Non. Nous en sommes encore plus ou moins au stade de l'expérimentation. Ainsi qu'il est dit dans le rapport, ce service a commencé d'abord entre Toronto et Montréal et plus tard il a été prolongé jusqu'à Hamilton. Nous étudions la possibilité d'établir ce service sur un ou deux autres parcours, mais nous n'avons pas pour le moment de visée aussi ambitieuse que celle d'étendre ce service à tout le Canada.

M. MURPHY (*Westmorland*): C'est ce service que les journaux appellent communément le service "piggy-back"?

M. GORDON: Oui.

M. MURPHY (*Westmorland*): Ce service n'existe pas actuellement en Colombie-Britannique, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, et il y a aussi la différence suivante. Le service "piggy-back", comme on l'appelle souvent aux États-Unis, permet aux camionneurs de transporter leurs camions sur des wagons-plateformes. Nous n'avons pas exploité ce service au Canada jusqu'ici. Nous n'avons pas jugé bon de le faire et notre service par remorques et plateformes ne sert qu'à nos propres remorques que nous chargeons de marchandises, par exemple à Montréal, et que nous transportons ensuite par wagons-plateformes.

M. MURPHY (*Westmorland*): Avez-vous reçu des demandes à ce sujet des camionneurs?

M. GORDON: Il y a eu des discussions, mais leurs arguments ne nous ont pas convaincus.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur le président, je ne sais pas bien à quel article nous en sommes.

Le PRÉSIDENT: Pardon, nous traitons du paragraphe concernant les tarifs des marchandises, à la page 6, monsieur Macdonnell.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Serait-il à propos de demander à M. Gordon, au sujet de la réduction du tonnage des marchandises, dans quelle mesure cela reflète une réduction générale du transport des marchandises et dans quelle mesure cela représente une part diminuée des marchandises transportées par chemins de fer?

M. GORDON: Là, monsieur Macdonnell, est la question par excellence. Nous voudrions bien en connaître la réponse. Il est à peu près impossible d'analyser les affaires des compagnies de transport au Canada de façon à savoir en définitive si les chemins de fer continuent d'obtenir leur part du gâteau. Nous croyons avoir perdu un peu de terrain mais notre analyse n'est pas assez précise pour que nous en ayons la certitude. Il est cependant très évident que la concurrence qui nous est faite par les camionneurs et autres empiète sur notre trafic à taux élevé, de sorte que nous estimons à tout prendre que nous sommes en train de perdre du terrain pour ce qui est de conserver notre part du gâteau.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Par exemple, au bas du paragraphe 10, au sujet des résultats obtenus par le service par remorques et plateformes, pouvez-vous tirer quelques conclusions de ces résultats?

M. GORDON: Il est un peu tôt pour des conclusions définitives, mais je puis dire que jusqu'ici les résultats ont été assez encourageants. Vous vous souviendrez que la raison pour laquelle ce service a été établi était la suivante: nous nous étions rendu compte, par suite d'une étude détaillée, que le trafic de Montréal sur Toronto et vice versa avait été retiré aux chemins de fer et confié aux camions dans une telle proportion que la quantité qui restait aux chemins de fer ne constituait plus qu'une très faible proportion. C'est pourquoi nous avons cru que si nous pouvions user de notre avantage inhérent, qui est de pouvoir transporter de grandes quantités de marchandises et réduire nos tarifs au point que nous puissions définitivement concurrencer les camionneurs en matière de tarifs, nous pourrions reprendre une partie du trafic que nous avions perdu.

Ce faisant, nous avons délibérément couru un risque, car nous avons réduit les tarifs de transport des marchandises que nous avions toujours transportées tout en cherchant à reprendre ce que nous avions perdu. Il reste à calculer, ce qui sera intéressant, si le résultat de notre expérience sera que nous reprendrons une part suffisante de trafic pour justifier le tarif plus bas. Comme je le disais tout à l'heure, les résultats semblent encourageants. Il est cependant encore trop tôt pour prédire avec certitude le succès de ce service, car la première conséquence a été une réduction de tarif de la part des camionneurs à peu près au niveau des nôtres et il s'agit de voir combien de temps ils pourront se maintenir dans les affaires avec les taux qu'ils offrent et qui sont, d'après nous, insuffisants pour couvrir leurs frais ou à peine suffisants pour leur assurer un très faible bénéfice. L'avantage essentiel des chemins de fer est que nous pouvons faire mieux que les camionneurs quant aux frais de transport de grandes quantités de marchandises.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Est-ce le bon moment de parler des taxes convenues ou la question est-elle encore devant les tribunaux?

M. GORDON: Aussi bien en parler ici qu'ailleurs. Vous noterez qu'il en est question au paragraphe 11.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): En effet, je le constate et j'ai en main le rapport de la Commission royale d'enquête et je suppose que la question revient à celle-ci: peut-on nous donner une idée de l'effet et de l'importance possible de cette mesure?

M. GORDON: Évidemment, cela reste à voir. Le rapport présenté par la Commission royale d'enquête n'est encore qu'un rapport et j'espère que le gouvernement jugera à propos d'y donner suite avec votre appui et celui des autres députés de la Chambre. Si cela arrive, nous serons en mesure de chercher à augmenter nos affaires, mais quelle sera l'amplitude de ces affaires, je l'ignore.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): N'avez-vous pas déjà convenu de certaines taxes, bien qu'avec certaines restrictions?

M. GORDON: Oui, depuis deux ou trois ans, nous avons pu obtenir une part assez grande d'affaires grâce à la taxe convenue, qui a été appuyée par la Commission des transports, bien qu'elle ait été contestée. Et maintenant le rapport de la Commission royale d'enquête vient sanctionner la pratique des taxes convenues en la qualifiant de saine pratique de fixation des tarifs qui peut être appliquée sans toute cette réglementation qui l'entoure actuellement.

M. FULTON: A ce propos, quelle est, d'après vos analyses, la cause de la baisse de recettes, monsieur Gordon? Est-ce une diminution générale de la

quantité de marchandises transportées ou la baisse que vous avez subie provient-elle de ce que vous avez transporté un plus faible pourcentage de la quantité totale? Pouvez-vous nous dire à peu près le rapport qui existe entre les deux?

M. GORDON: M. Macdonnell a posé exactement la même question il y a un instant, mais je me ferai un plaisir de vous répéter la réponse, si vous le désirez.

M. FULTON: Non, il n'est pas nécessaire de répéter.

M. BELL: Au sujet des Maritimes, monsieur Gordon, et des taxes convenues, voudriez-vous en prédire les effets possibles? Je sais bien que cela est peut-être prématuré, mais j'ai lu deux déclarations discordantes dans les journaux. Une personne considérée comme une autorité en matière de tarifs de transport dit qu'il ne se produira aucun changement, tandis qu'une autre personne prétend que l'effet en sera très nuisible sur les importations d'automobiles et de denrées en boîtes dans les provinces Maritimes. Pouvez-vous faire une déclaration générale au sujet de l'avenir?

M. GORDON: Voilà, la taxe convenue, comme vous le savez, peut être présentée comme une chose très complexe, mais au fond c'est un accord très simple. Elle consiste en ceci: nous disons aux expéditeurs particuliers qui peuvent exploiter le même genre d'affaires, que s'ils consentent à expédier par chemin de fer un certain pourcentage de leurs marchandises, lequel peut varier selon le genre d'article dont il s'agit, nous leur accorderons un taux plus bas que celui que fixe le tarif pour des chargements particuliers. Voilà l'essentiel de la taxe convenue. Son application variera, naturellement, selon le genre de marchandises à transporter.

Il y a un contrat très intéressant que nous avons négocié récemment concernant le transport d'automobiles dans l'Ouest du Canada. L'objet premier de cet accord était de répondre à la concurrence qui nous était venue, avons-nous découvert, de la part de particuliers qui conduisaient des voitures jusque dans l'Ouest à un prix inférieur au tarif de transport. Il y avait aussi d'autres considérations dans cette affaire, soit le transport par camions, etc. Nous avons donc proposé aux fabricants de voitures que s'ils consentaient à expédier par chemin de fer tant pour cent de leur production, nous allions leur accorder tel tarif de transport. Tous n'ont pas consenti, mais il est très significatif que peu après qu'on eût observé l'effet de cet accord sur les concurrents, ces fabricants d'automobiles qui n'avaient pas voulu s'engager par le contrat original font maintenant partie du groupe lié par cette entente.

Or, sans allusion particulière aux provinces Maritimes, car ma réponse doit nécessairement être d'ordre très général, la question dépend du genre de marchandises qui se prêteraient à cette espèce d'accord. Dès que la taxe convenue sera reconnue par la loi et que nous serons dispensés de toute la réglementation à laquelle elle est maintenant soumise, nous serons en bien meilleure situation, au point de vue de la concurrence, pour chercher à nous voir confier toutes sortes de marchandises. A l'heure actuelle, toutes sortes de restrictions nous rendent très difficile de faire la concurrence et particulièrement difficile de conclure rapidement un accord. Parfois le moyen primordial de faire face à la concurrence est d'agir rapidement, mais nous ne pouvons le faire à l'heure actuelle.

M. BELL: Y a-t-il, actuellement ou en perspective, plusieurs entreprises des Maritimes qui participeraient à un accord sur une taxe?

M. GORDON: D'après le tableau que j'ai devant moi, nous avons conclu vingt-trois ententes dans l'Est du Canada et quatorze dans l'Ouest, douze de l'est à l'ouest, trois de l'ouest à l'est et deux à la tête des Grands lacs et en direction est et ouest de ce point dans l'Ontario, soit un total de cinquante-

quatre taxes convenues et de 231 expéditeurs compris dans ces ententes. Voilà la situation actuelle. J'espère, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, que cela ne nous sera qu'un départ.

M. BELL: Ai-je bien compris que vous avez dit, au sujet des automobiles expédiées dans les provinces Maritimes, qu'il se peut que leur prix augmente? Vous dites aussi que le transport par camion peut venir en concurrence et que, par conséquent, il se peut qu'il y ait un encouragement...

M. GORDON: Je m'excuse de vous interrompre, mais ne venez-vous pas de dire que la taxe convenue aurait pour effet d'accroître le taux de transport dans les Maritimes?

M. BELL: Non, je m'excuse, les automobiles importées dans les Maritimes... leur coût augmenterait.

M. GORDON: Non à cause de la taxe convenue.

M. BELL: L'opinion générale dans cette partie du pays est que l'effet serait une augmentation du prix des voitures de \$26 à \$76 chacune. J'ignore s'il y a un rapprochement à faire, mais c'est bien le sentiment qu'on a là-bas.

M. GORDON: Je pense que vous confondez deux choses. Vous parlez de l'égalisation, n'est-ce pas? Cela est une tout autre affaire, mais la taxe convenue aurait pour effet de réduire les taux, quel que soit le tarif établi. Si nous concluons un accord avec un manufacturier de l'Ontario afin d'obtenir une certaine proportion de son produit pour expédition dans les Maritimes, la seule raison pouvant motiver une telle taxe convenue serait la réduction des frais de transport.

M. BELL: S'il existait un accord concernant les automobiles transportées dans le Centre du Canada, cela tenderait à réduire le coût des voitures dans cette région, mais pour ce qui est du transport des automobiles dans les provinces Maritimes, cela signifierait une augmentation possible de \$25 ou plus par voiture comparativement au prix payé ici.

M. GORDON: Mais non à cause des frais de transport.

M. BELL: Non, mais à cause de la taxe convenue en vigueur dans le Centre du Canada.

M. GORDON: Non, je ne puis pas du tout suivre votre raisonnement. La taxe convenue a pour effet, dis-je, de réduire les frais de transport quelle que soit la destination et puisque ces frais constituent un élément du prix de l'automobile...

M. BELL: Alors la taxe convenue serait à notre détriment, à moins que nous n'en profitions nous-mêmes. Il y a très peu d'établissements des Maritimes qui ont à l'heure actuelle conclu une entente concernant la taxe. Peut-être y en aura-t-il dans l'avenir.

M. GORDON: Vous vous souvenez que ce ne sont pas des établissements des provinces Maritimes qui ont conclu des accords sur la taxe avec nous, mais que ce sont les fabricants d'automobiles et cela représente un élément de leur prix de revient sous forme de frais de transport. Mettons, par exemple, que le tarif de transport de Windsor (Ontario) soit moins élevé en raison d'une taxe convenue, le prix de l'automobile dans les provinces Maritimes doit nécessairement être moindre qu'il ne le serait autrement. Je ne parle que des frais de transport. Je ne puis dire ce que le fabricant d'automobiles pourra décider quant à la ligne de conduite qu'il suivra concernant les prix.

M. BELL: Puis-je poser une autre question? Mes idées sont un peu plus justes là-dessus, mais au sujet de l'expéditeur des Maritimes, quelle sera sa situation dans les provinces du Centre, au point de vue de la concurrence, après l'établissement de la taxe convenue?

M. GORDON: Les mêmes choses s'appliquent dans son cas. S'il est un expéditeur en état de conclure une entente en matière de taxe avec le chemin de fer, ses frais de transport en seraient réduits. Nous ne pouvons conclure de tels accords avec tous les expéditeurs. Ce ne sont pas tous les expéditeurs qui sont en état de le faire, mais les expéditeurs à qui conviendrait un tel accord pourraient en bénéficier.

M. BELL: Je suis porté à croire au premier abord que cela aurait pour effet de tendre à accroître le transport par camions dans les provinces Maritimes, car la raison de profiter de la taxe convenue manque certainement dans cette région.

M. GORDON: Tout ce que je peux dire là-dessus, c'est que si la taxe convenue a pour effet d'accroître la concurrence qui nous est faite par les camions et de fournir aux camionneurs un meilleur marché pour leurs services qu'au chemin de fer, il est alors étonnant que les camionneurs se soient opposés si vigoureusement à la taxe convenue au cours de l'enquête de la Commission royale. Les camionneurs ne semblent pas être de cette opinion.

M. HANNA: Je pense que M. Gordon connaît bien le point de vue qui est répandu dans l'Alberta au sujet de la taxe convenue. En général, on y est opposé car on prétend que cette pratique vient en contravention de la règle de 1½. Y a-t-il une part de vérité dans cette affirmation, que j'ai souvent entendue, d'après laquelle il est moins coûteux, dans le cas de certaines marchandises, de les expédier de Montréal sur Vancouver pour les rapporter à Edmonton, que de les expédier directement sur Edmonton?

M. GORDON: Oui.

M. HANNA: Cela ne semble pas très économique et je me demande si M. Gordon voudrait bien nous dire s'il existe un moyen d'éviter cela?

M. GORDON: Vous entrez dans une discussion au sujet de la règle touchant le transport à longue distance et à courte distance et il faudrait tout un livre pour expliquer toutes les ramifications des tarifs des marchandises. Je dirai cependant, au sujet de la pratique de la taxe convenue, que la Commission royale d'enquête l'a étudié à fond et que son rapport a été remis au Gouvernement qui en saisira probablement la Chambre et je suis incertain de la convenance qu'il y a pour moi de parler du jugement dans l'état où en est actuellement l'affaire. Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre?

L'hon. M. MARLER: Je pense que nous aurons probablement l'occasion d'en discuter plus tard.

M. HANNA: A ce moment-là, pourrai-je demander si le chemin de fer transporterait en connaissance de cause des marchandises à Vancouver pour les rapporter à Edmonton, plutôt que de les transporter directement à Edmonton?

M. GORDON: Oui, du point de vue du tarif des marchandises dans certaines circonstances, ce serait la manière sensée d'agir.

M. HANNA: Il semble que cela ne devrait pas avoir lieu.

M. CARTER: J'ai une ou deux questions à poser.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cela, n'est-ce pas du point de vue des expéditeurs?

M. GORDON: Je pourrais peut-être mitiger un peu cette affirmation. En théorie, ce que je dis est vrai, c'est-à-dire que ce serait la chose à faire du point de vue du tarif. Pour ce qui est de la pratique, nous ne le faisons pas.

M. HANNA: Voilà ce à quoi je voulais en venir.

M. CARTER: Dans les tarifs forfaitaires que vous avez établis ou que vous devez établir ou mettre en vigueur, avez-vous prévu une quantité minimum de marchandises au-dessous de laquelle vous ne vous préoccuperez pas de taxe convenue?

M. GORDON: Cela dépend des circonstances de chaque cas particulier. Nous spécifions telle quantité que nous estimons nécessaire, après examen du genre particulier d'expédition, pour qu'il soit de bonne pratique économique pour nous de fixer un taux. Cela peut varier de 55 à 70 p. 100, et peut-être plus, mais nous étudions le problème du point de vue de la quantité. Si nous obtenons une quantité déterminée, nous pouvons alors établir un taux qui soit justifié; autrement dit, le pourcentage établi a une portée directe sur le taux que nous offrons.

M. CARTER: Et le genre de denrée même?

M. GORDON: Et le genre de denrée même. Si le fabricant prétendait ne pouvoir nous donner que 55 p. 100, notre taux ne serait pas aussi avantageux que s'il était disposé à nous confier 65 ou 70 p. 100.

M. CARTER: Avez-vous examiné l'opportunité d'appliquer la taxe convenue au transport du poisson, soit du poisson gelé ou du poisson conservé dans la glace?

M. GORDON: Je n'ai pas souvenance qu'un accord ait été proposé jusqu'ici pour cette espèce de denrée. C'est là, je pense, une question qui serait étudiée après que nous saurons à quoi nous en tenir au sujet du rapport de la Commission royale, mais il est nécessaire, pour consentir une taxe convenue, qu'il s'agisse de chargements en quantité. Il nous est nécessaire de trouver des expéditeurs qui voudront bien collaborer entre eux. Cette pratique ne se prête pas au cas d'un petit exploitant qui agit seul.

M. CARTER: Vous ne pouvez mentionner de niveau exprimé en pourcentage, mais je songeais à des chargements en quantité.

M. HAHN: Monsieur Gordon, le taux dépend de la quantité de marchandises que la compagnie ou les compagnies expédieront par chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. HAHN: Alors, pour faire suite à la question de M. Bell, les taxes convenues sont avantageuses aux expéditeurs du Centre du Canada, aux manufacturiers qui ont un gros chiffre d'affaires et qui bénéficieront de cette taxe convenue pour l'expédition de leurs marchandises dans les provinces Maritimes, mais les petits manufacturiers des Maritimes, parce qu'ils n'ont pas une production aussi considérable que ceux des provinces Centrales, ne pourraient bénéficier de cette espèce de taux. Autrement dit, la pratique est favorable à ceux qui expédient des marchandises dans les provinces Maritimes mais non à ceux qui expédient hors de ces provinces?

M. GORDON: Cela n'est pas nécessairement vrai. Quand je parle de quantité, j'entends des chargements de wagons. Qu'il s'agisse d'expédition dans les Maritimes ou non, nous parlons toujours de chargements de wagons au sujet des taxes convenues. Il n'est pas nécessaire que ce soit une très grande quantité; on considère la quantité relativement aux expéditeurs avec lesquels nous avons passé un contrat. Nous ne pouvons agir de la sorte à moins qu'il ne s'agisse de chargements de wagons, mais si un expéditeur envoie des marchandises en quantité suffisante pour emplir un wagon, nous pouvons très bien lui proposer un accord sur la taxe.

M. HAHN: La distance a-t-elle quelque chose à voir au tarif établi?

M. GORDON: Oui, bien sûr. La distance entre en ligne de compte dans tout tarif de marchandises.

M. HAHN: Alors, pour ce qui est de conclure un accord aux fins d'expédition à l'intérieur des provinces Maritimes, qui ne sont pas très grandes en superficie, il n'y aurait pas à cela autant d'avantage qu'ailleurs au Canada. Il ne serait pas pratique de chercher à conclure une entente pour expédition de marchandises d'un endroit dans les Maritimes à un autre de la même région?

M. GORDON: Non, toutes ces choses ont un aspect relatif. Relativement parlant, je suis d'avis que les provinces Maritimes ont autant d'occasion de profiter de cela que le reste du Canada.

M. HAHN: Mais ne sont-elles pas exclues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Les endroits auxquels je songe dans les Maritimes sont compris dans la Loi de 1923 sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. GORDON: Tout ce que je puis dire, c'est que voilà du nouveau. C'est la première fois que j'entends cette remarque. Je ne la crois pas exacte. Je ne sache pas, et je crois avoir raison, que la pratique de la taxe convenue puisse être empêchée par une situation comme celle-là.

M. HANNA: Il est possible d'appliquer la taxe convenue entre deux endroits des Maritimes?

M. GORDON: A ma connaissance, oui. La taxe convenue n'a rien à voir à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Tout cela dépendra, évidemment, du genre de Loi que vous voudrez bien adopter pour nous aider.

M. MURPHY (*Westmorland*): Vous avez à plus d'une reprise employé l'expression "en état de profiter de la taxe convenue". Entendez-vous par là un chargement de wagon ou des expéditions à intervalles réguliers?

M. GORDON: J'entends l'importance du chiffre d'affaires des expéditeurs et le genre d'affaires qu'ils exploitent. Dans certains cas, nous pouvons faire plus que dans d'autres, mais chaque taux doit pouvoir être justifié à l'examen. Je ne vois pas pourquoi toutes les espèces de marchandises ne pourraient faire l'objet d'une taxe convenue. Il faudrait une enquête afin de s'assurer que le chemin de fer pourra réaliser une économie en obtenant de transporter une proportion arrêtée des marchandises d'un expéditeur particulier.

M. HAHN: Il faudrait que ce soit un pourcentage des ventes d'un expéditeur, le minimum étant un chargement de wagon?

M. GORDON: Voilà la théorie générale.

M. CARTER: Monsieur Gordon, parlant de chargements de wagons, à Terre-Neuve nous avons un chemin de fer à voie étroite et les régions sont petites. Concéderiez-vous la taxe convenue dans le cas d'un petit chargement de wagon? Je songe à nos industries telles que notre industrie du contreplaqué, du bois pressé, dont le marché s'étend jusqu'à Montréal et dans le Centre du Canada et même aux États-Unis. Pourrait-on dans ce cas profiter de la taxe convenue?

M. GORDON: Voilà, il me faut réfléchir un peu sur cette question, car vous posez une condition qui exige réflexion. En premier lieu, vous devez vous souvenir que la taxe convenue est essentiellement une mesure de concurrence. Or, j'ignore si l'industrie particulière que vous mentionnez présente un aspect de concurrence propre à intéresser le chemin de fer à offrir un taux de façon à concurrencer un autre mode de transport. La taxe convenue, il ne faut pas l'oublier, est par sa nature un taux de concurrence.

M. CARTER: S'il n'existe pas de routes, il n'existe pas de concurrence.

M. CARRICK: Monsieur Gordon, afin de maintenir la concurrence entre les expéditeurs, votre compagnie concéderait-elle les mêmes taux à deux expéditeurs expédiant leurs marchandises du même endroit à une même destination, les quantités expédiées étant égales?

M. GORDON: Sous le régime de la taxe convenue?

M. CARRICK: Oui. Ne pensez-vous pas que la taxe convenue s'appliquerait de telle façon que ces deux cas obtiendraient le même taux?

M. GORDON: C'est bien l'idée en général. Si nous accordons un tarif forfaitaire, tous les expéditeurs d'une même catégorie, dans les mêmes circonstances, peuvent en profiter.

Soit dit en passant, monsieur Carter, si les expéditions que vous avez mentionnées étaient destinées à un marché canadien, il y aurait peut-être là un élément de concurrence qui puisse entrer en ligne de compte.

M. FOLLWELL: J'aimerais savoir si une taxe convenue du National-Canadien serait comparable à une taxe convenue du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Absolument, car la loi projetée sur la taxe convenue ne peut être passée si les deux chemins de fer l'acceptent,—de fait tous les chemins de fer.

M. FOLLWELL: En aucune circonstance, vous n'offririez des tarifs inférieurs à ceux des autres chemins de fer?

M. GORDON: Non, nous ne pourrions agir ainsi de notre propre chef. Les deux compagnies doivent y prendre part et vous trouverez cela dans la loi actuelle ainsi que dans les recommandations de la Commission royale d'enquête. Selon les mêmes constitutions, les compagnies de transport par voie d'eau sont aussi admissibles.

M. FULTON: J'aimerais demander à M. Gordon si, lorsque la compagnie offre des tarifs aux expéditeurs, le taux forfaitaire concédé à un manufacturier qui consent à expédier 75 p. 100 de ses marchandises par voie ferrée serait également offert à d'autres fabricants du même article? Pour m'exprimer autrement, dans quelles circonstances le même taux serait-il offert à un autre fabricant du même article?

M. GORDON: Si l'autre manufacturier fabrique un produit de la même espèce et dans les mêmes circonstances générales, il serait admissible au même tarif.

M. FULTON: Il devra consentir à expédier la même espèce de marchandise?

M. GORDON: Généralement parlant, oui.

M. FULTON: Supposons que sa production soit moins grande, supposons qu'elle soit sensiblement moindre que celle de l'autre fabricant; supposons que 75 p. 100 de la production du fabricant A représentent 100,000 pièces, tandis que 75 p. 100 de la production du fabricant B représentent 50,000 pièces. Pourriez-vous lui accorder le même tarif?

M. GORDON: Oui. C'est le pourcentage qui détermine le tarif, si je comprends bien, le pourcentage de la production expédié au taux taxe convenu. Comme je le disais tout à l'heure, si un pourcentage a été fixé pour une industrie particulière, la taxe convenue est offerte à tous ceux qui veulent en tirer avantage.

M. FULTON: Ainsi, celui qui a un plus gros chiffre d'affaires n'a pas plus d'avantage?

M. GORDON: Dans certaines circonstances, sauf correction, nous serions disposés à varier le pourcentage si un autre manufacturier composait son chargement d'une façon différente. Sa composition pourrait être telle qu'il lui serait difficile d'atteindre la proportion de 75 p. 100, mais nous sommes bien prêts à étudier ces circonstances.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Les tarifs sont-ils secrets et privés ou sont-ils publiés?

M. GORDON: Les tarifs seront publiés et autorisés par la Commission des transports, mais chaque entente est signée séparément par les expéditeurs et la compagnie de chemins de fer.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, l'expéditeur ou le groupe d'expéditeurs qui conviennent avec vous d'une taxe visant les expéditions des Maritimes pourraient encore profiter des termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: Oui, absolument.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: J'aimerais demander à M. Gordon s'il a répondu à la question suivante: le service du transport des voyageurs accuse-t-il un profit dans l'ensemble? Je me rends compte qu'il est difficile de faire le partage entre le transport des voyageurs et celui des marchandises.

M. GORDON: Cette question renferme toutes sortes d'éléments. J'ai ici des chiffres estimatifs. Il est à peu près impossible de déterminer ce que l'on pourrait appeler un déficit provenant du service des voyageurs, car il est tellement difficile de définir quelle part des frais du chemin de fer doit être attribuée au service des voyageurs et quelle part au transport des marchandises; autrement dit, nous avons des gares et des voies ferrées qui continueraient d'exister même s'il n'y avait aucun service des voyageurs. L'*Interstate Commerce Commission*, des États-Unis, a établi une formule servant à la répartition des frais et il résulte, de l'application de cette formule, des chiffres bien extraordinaires en ce qui concerne le déficit des chemins de fer américains attribuable au service de transport des voyageurs; l'an dernier, le déficit ainsi calculé était d'environ 700 millions de dollars. Si nous devions nous servir de cette formule,—et je souligne que je n'approuve pas personnellement la formule, car je pense que les pertes s'en trouvent exagérées, mais c'est tout de même la formule employée aux États-Unis,—si nous appliquions cette formule, dis-je, à notre exploitation, nous avons estimé qu'en nous retirant tout à fait du service des voyageurs, nous économiserions chaque année de 40 à 50 millions de dollars.

Je viens de dire une chose que je n'aurais pas dû, car cette déclaration sera rapportée en manchette et elle n'est pas juste du tout, mais c'est la meilleure réponse que je puisse vous donner. Quitte à répéter que je ne crois pas moi-même ce que je viens de dire, je vous cite les chiffres probables.

M. FULTON: Y a-t-il assez longtemps que vous connaissez cette formule pour savoir si la tendance au Canada est vers des déficits accrus ou êtes-vous en mesure de mieux équilibrer les dépenses et les recettes?

M. GORDON: A notre avis, la perte diminue.

M. FULTON: Comme résultat du nouveau matériel?

M. GORDON: En partie, oui, bien que nous soyons bien déçus, comme vous le constaterez par le rapport, qu'en cette première année, le nouveau matériel n'ait pas servi à accroître le trafic. D'autres économies ont néanmoins été réalisées grâce à l'utilisation du nouveau matériel et de moyens tels les diesels, et les pertes diminuent aux États-Unis. Nous comptons emboîter le pas également.

M. FULTON: Une partie de votre nouvelle annexe... mais j'imagine qu'il vaut mieux attendre que nous en soyons là.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

M. CARTER: Monsieur le président, j'ai un ou deux problèmes concernant les voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe suivant a trait aux tarifs de voyageurs. Vos questions portent-elles sur les tarifs?

M. CARTER: Non pas, sur les voyageurs. Nous entendons des plaintes provenant de nos villes à l'intérieur de la province, en particulier de Gander et de Grand-Falls. A Gander, environ la moitié des avions y sont retenus au sol et les voyageurs doivent terminer leur voyage par train jusqu'à Saint-Jean. Cela se produit généralement pendant la nuit et apparemment l'employé de nuit n'a pas ce qu'il faut, il n'a pas d'argent pour la vente des billets et d'ailleurs n'est pas ordinairement assez connaissant pour s'occuper de cette besogne.

Je me demande si M. Gordon voudrait bien prendre note de cela. La plainte a trait au service donné à Gander, à Grand-Falls et dans d'autres villes de l'intérieur. En réalité, je pourrais prendre comme exemple, au lieu d'une centaine de voyageurs empêchés de poursuivre leur voyage en avion, une centaine de bûcherons sortant du bois. Il n'y a personne qui s'occupe d'eux, qui leur vend des billets ou encore les billets ne sont vendus qu'un par un. Ce qui arrive, c'est que tout le monde monte dans le train où le chef du train doit vendre les billets; mais lui non plus ne peut le faire car il n'a pas la monnaie voulue, voyageant seulement d'une gare à l'autre. Il y a là un petit problème à régler.

M. GORDON: Je serai heureux de m'en occuper. Je n'avais pas entendu parler de cet ennui particulier, mais j'en prends note et m'en occuperai.

Le PRÉSIDENT: Ce paragraphe est-il adopté?

Adopté.

M. CHURCHILL: Au paragraphe 14, je remarque que le nombre de voyageurs a reflété en partie l'ajustement des affaires au cours de l'année, état aggravé par les perspectives incertaines de l'agriculture dans l'Ouest et la concurrence des avions, des autobus, etc. Un des plus grands concurrents du National-Canadien c'est Air-Canada. Je remarque qu'alors que les chemins de fer Nationaux du Canada accusent une diminution de 1 p. 100 du nombre de voyageurs, Air-Canada rapporte une augmentation de 10 p. 100, que cette compagnie attribue à l'état de prospérité générale, à un programme énergique de publicité dans lequel la publicité nationale a joué un rôle clef et au fait qu'elle a pu éviter toute augmentation des prix des billets. Je me demande si la diminution du nombre de voyageurs dans les trains du National-Canadien ne serait pas attribuable à d'autres raisons que celles qui sont énoncées dans ce paragraphe.

M. GORDON: Je comprends par votre question que vous me demandez si une déclaration que j'ai faite dans le rapport est exacte ou non. Au meilleur de ma connaissance et de mon jugement, elle l'est. Il est également vrai que Air-Canada a connu une année excellente et je pense que pour la première fois dans son histoire, ses recettes provenant des voyageurs ont dépassé celles que le National-Canadien a retirées du même genre d'affaires. A noter également que le National-Canadien, pour accumuler ces recettes, a transporté au total 17,858,916 voyageurs, tandis que la compagnie Air-Canada a transporté 1,438,349 voyageurs qui lui ont valu des recettes brutes plus élevées que celles qu'a accumulées le National-Canadien. L'explication saute aux yeux: c'est que la compagnie Air-Canada retire plus d'argent que nous en raison de la longueur moyenne des voyages.

M. CHURCHILL: Cette compagnie a un programme de publicité dans lequel elle annonce qu'il n'y a pas eu augmentation des prix des voyages.

M. GORDON: Nous avons aussi un programme de publicité qui est certes énergique. Il me semble que la preuve en est donnée par divers détails mentionnés dans le rapport. Vous lirez au paragraphe 15 certaines des choses que nous avons accomplies, en plus d'avoir amélioré beaucoup notre matériel. Le moyen de transport, comme vous savez, devient parfois affaire de mode et moyennant certaines conditions, on préfère voyager en avion que par train.

M. FULTON: Le nombre de voyageurs que vous aviez transportés l'an dernier avait baissé de 4 p. 100 comparativement à 1953, alors qu'il y a eu cette année une diminution additionnelle de 1 p. 100. Je ne veux pas insinuer que le rapport de cette année est inexact, mais je me demande si peut-être il n'est pas trop facile de conclure que la raison se trouve simplement dans des conditions adverses. Ce n'était pas le cas en 1953.

M. GORDON: Vous avez peut-être raison. Je ne prétends pas que nos analyses soient parfaites. Tout ce que je puis affirmer, c'est que nous avons fait tout notre possible pour augmenter nos affaires, mais nous n'avons pu réussir à augmenter nos recettes provenant des voyageurs. Je ne pense pas que cela soit attribuable à un manque de service. Je ne crois pas que ce soit attribuable à un manque d'effort de notre part pour satisfaire les désirs du public; il n'en reste pas moins qu'il n'y a pas eu augmentation des affaires. Vous vous demandez alors pourquoi et il y a peut-être une demi-douzaine de raisons diverses.

M. FULTON: Pouvez-vous nous faire une comparaison avec les chemins de fer des États-Unis?

M. GORDON: Ils ont subi une baisse au moins aussi forte. Il faut aussi considérer que notre pays est en expansion et que chaque année les grandes routes se multiplient, de même que les automobiles, ainsi qu'il est possible de le constater par les enregistrements d'automobiles; les autobus aussi deviennent de plus en plus nombreux. Toutes ces choses constituent de la concurrence aux chemins de fer à mesure que notre pays connaît une plus grande expansion et que plus de grandes routes sont aménagées. Cette concurrence se fera de plus en plus sérieuse. La diminution dont il s'agit ne reflète certes pas la seule concurrence des avions. Elle reflète la concurrence de toute espèce, y compris celle qui nous vient des voitures particulières qui sont, après tout, notre principal concurrent.

M. FULTON: Permettez-moi cette question. Vous vous appliquez surtout, en particulier en ce qui concerne le nouveau matériel que vous installez cette année, à améliorer le trajet transcontinental et je ne veux pas dire qu'il n'y a pas lieu de considérer ce trajet et de faire plus à cet égard qu'à d'autres, mais il me semble que lorsqu'il s'agit de traverser le continent, l'élément durée des voyages en avion comparativement aux voyages par train est à son plus fort en faveur des avions. Je me demande, par conséquent, si on ne pourrait insister davantage sur les trajets interurbains.

M. GORDON: Je pense que vous avez là un argument très solide et nous avons maintes fois discuté cette question. A vrai dire, nous allons observer de très près nos nouveaux trains "Super Continental" qui entreront en service le 24 avril de cette année, afin d'établir exactement où le trafic est le plus lourd et où il est à pleine capacité. Je n'exclue pas la possibilité que nous décidions plus tard de nous spécialiser dans les trajets interurbains aux dépens des trajets transcontinentaux. Je répète que nous étudions actuellement cette question. Vous avez soulevé un point tout à fait valable.

M. CARTER: Vous avez le même degré de variation des voyageurs-milles que dans le nombre de voyageurs d'une année à l'autre?

M. GORDON: Non, je ne crois pas. Cette année en particulier, vous remarquerez que les voyageur-milles ont diminué de 4 p. 100 alors que le nombre de voyageurs transportés a baissé seulement de 1 p. 100. Ces détails sont donnés au paragraphe 13. Cela signifie que la longueur moyenne des parcours a été moindre cette année que l'an dernier. Mais c'est là une situation pour laquelle je doute qu'il soit possible de trouver une raison analytique.

M. CARTER: Vous ne croyez pas que pour de longs trajets, les voyageurs préfèrent peut-être l'avion au train?

M. GORDON: Je crois que notre riche parent, Air-Canada, est plus en mesure que nous de répondre à cette question. Les voyages en avion ont encore l'attrait d'un mode de transport luxueux et aussi d'un mode de transport rapide; tout ce que nous pouvons faire pour les chemins de fer est d'insister sur le confort et autres aspects semblables et, dans certains cas, souligner...

M. FULTON: Il me semble qu'il y a encore beaucoup de ce caractère luxueux dans les trains.

M. GORDON: C'est aussi mon avis, mais je ne critique pas les lignes aériennes qui insistent sur les caractéristiques qui leur sont propres et qui poussent les voyageurs à préférer l'avion. Je ne m'oppose pas à cela.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je me demande s'il m'est possible, à moi qui ne suis qu'un petit actionnaire dans cette entreprise de 3 milliards de dollars, de découvrir un aspect encourageant dans cette affaire. N'est-ce pas un fait que le nombre de vos voyageurs a diminué seulement de 1 p. 100 cette année, comparativement à une diminution de 4 p. 100 l'année précédente?

M. GORDON: Non, nous disons que le nombre de voyageurs que nous avons transportés a diminué de 1 p. 100.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Le nombre de voyageurs transportés a diminué de 1 p. 100?

M. GORDON: Les voyageur-milles payants ont diminué de 4 p. 100.

Le PRÉSIDENT: L'an dernier.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ne puis-je considérer comme encourageant le fait qu'en 1953 la diminution du nombre de voyageurs a été de 4 p. 100 comparativement à l'année précédente, tandis qu'en 1954, cette diminution n'était que de 1 p. 100?

M. GORDON: La diminution est moindre en proportion, c'est vrai, et j'aimerais pouvoir moi aussi m'encourager par cette constatation. Personnellement, j'estime que si nous avions obtenu livraison de notre nouveau matériel plus tôt, notre situation aurait peut-être été meilleure. Ce n'est que vers le milieu de l'année que ce nouveau matériel a commencé à nous arriver et les résultats, par conséquent, n'ont pu s'observer durant toute l'année.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): A mon sens, les nouveaux wagons contiennent un si grand nombre d'engins divers qu'une personne simple comme moi a besoin qu'un mécanicien vienne lui en faire une démonstration. Je retiens parfois ma place dans de vieux wagons dont les fenêtres laissent pénétrer la cendre.

M. GORDON: J'oserais croire que M. Macdonnell est une de ces personnes qui aiment voyager par train afin de voir comment fonctionnent ces inventions.

M. FOLLWELL: Au paragraphe 15, vous mentionnez l'adoption de taux attrayants. Je me demande quels en ont été les résultats? Votre chiffre d'affaires en a-t-il augmenté?

M. GORDON: Oui. Nous avons constaté des résultats encourageants. Les effets en ont été passablement intéressants et, naturellement, l'application s'étend de plus en plus. Mais ces taux sont encore une idée nouvelle.

M. FOLLWELL: J'ai noté que les compagnies d'autobus offrent ces taux.

M. GORDON: En 1954, notre service des excursions nous a rapporté un revenu brut de \$78,565, ce qui est à toutes fins pratiques de nouvelles recettes. Pour une nouvelle méthode, nous croyons que ce résultat est assez encourageant pour que nous continuions ce service. La demande nous semble assez forte pour que nous estimions que cela en vaut la peine; les frais qui nous sont occasionnés par ce service ne sont pas très grands et notre bénéfice augmente. Il faudra des années pour exploiter ces idées et pour en contrôler la valeur. Les résultats ne se font pas voir très rapidement dans l'exploitation d'un chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: L'article "Voyageurs" est-il adopté?

Adopté.

"Tarifs de voyageurs"

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A propos des "autorails", a-t-on étudié l'opportunité d'utiliser certains de ces autorails sur une plus grande

échelle, pour le service interurbain? Supposons qu'il y ait deux départs de la ville. Il pourrait y avoir quatre ou cinq éléments échelonnés sur toute la journée et pouvant effectuer huit ou dix départs. Par exemple, entre Montréal et Québec. Il se produit peut-être dix ou douze départs d'avions par jour.

M. GORDON: Nous avons commencé un bon nombre d'enquêtes, nous proposons d'utiliser les autorails là où leur utilisation économique serait justifiée et nous avons établi ce service pour quelques trajets l'an dernier. Actuellement, nous comptons quelque dix-sept autorails en service payant qui font divers trajets au Canada. La chose n'est pas aussi facile que vous pourriez vous l'imaginer. Nous avons étudié l'opportunité de maintenir un service par autorail entre Ottawa et Montréal. Il est évident que pour épargner du temps sur ce parcours, entre Montréal et Ottawa, par autorail, il faudrait que le train fasse ce trajet à peu près sans arrêt. Cela signifierait un service tout à fait nouveau. Nous sommes engagés à desservir un bon nombre de localités situées entre Montréal et Ottawa et l'inauguration d'un service sans arrêt par autorail ne nous dispenserait pas du service qu'il nous faudrait assurer par un autre train pour la poste et le trafic-messageries, etc., destinés à ces endroits. Il est donc assez difficile de prévoir si nous aurions suffisamment de voyageurs. Si le nombre de voyageurs devait être suffisant pour justifier un tel service, nous l'établirions, mais il n'y a pas assez de voyageurs pour justifier ce qui serait à toutes fins pratiques un train spécial.

M. KNIGHT: Je m'excuse de mon ignorance. L'autorail est-il un genre de train plus léger?

M. GORDON: On le désigne souvent comme un autorail Budd. Vous en verrez une photographie à la page 22 du rapport. Il s'agit en réalité d'un train de voyageurs automoteur.

M. KNIGHT: Je croyais, d'après le paragraphe 16, que vous aviez abandonné toute idée d'exploiter des services de banlieue. Votre chemin de fer a-t-il essayé les trains de banlieue du genre que l'on voit sur la ligne *Delaware, Lackwanna et Western* et que l'on voyait autrefois dans les banlieues de New-York, soit des trains tirés par des locomotives plus légères?

M. GORDON: Nous avons un service de ce genre, précisément, pour traverser le tunnel Mont-Royal et entrer dans Montréal; ce train est désigné comme un train à éléments multiples à l'électricité. Ce service a été établi il y a trois ou quatre ans et c'est un train spécial désigné pour le service de banlieue. Mais rappelez-vous ceci: du point de vue économique des chemins de fer, pour ce qui est de genre de trains spécialisés, il ne faut pas oublier que chaque fois qu'un train spécialisé entre en service, il ne peut servir qu'à cette fin particulière, et si les wagons ne sont pas échangeables, ils ne peuvent servir sur d'autres lignes. Si le service spécial ne rapporte pas des recettes suffisantes, la situation est mauvaise, surtout durant les périodes de peu de voyageurs, comme pendant les fins de semaine. Chaque fois que nous avons un train spécialisé, nous sommes pris et ne pouvons l'utiliser à d'autres fins.

M. KNIGHT: Je suppose que ce qu'il vous faudrait, ce serait une population concentrée.

M. GORDON: Voilà une considération en ce qui concerne le service à travers le tunnel. Notre train va à la plus grande vitesse possible. Les trains sont remplis à capacité seulement le matin et le soir, et entre ces périodes de pointe, les wagons servent très peu.

M. KNIGHT: A New-York, on a une méthode régulière d'amener les voyageurs d'endroits situés à vingt ou trente milles de la ville. Les trains font le trajet à toutes les quinze minutes.

M. GORDON: Les pauvres exploitants de ce service vous diront pour leur part qu'ils y perdent énormément.

M. KNIGHT: Je ne savais pas cela.

M. CHURCHILL: Ces statistiques se rapportent à tout le réseau?

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Avez-vous des chiffres relatifs à l'augmentation du nombre de voyageurs dans certaines parties du pays? Est-ce un état de choses général?

M. GORDON: Je n'ai pas le détail des chiffres par région, mais mon impression est qu'il s'agit d'une situation assez générale.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

"Tarifs de voyageurs".

M. CHURCHILL: Quelle est la situation en ce qui concerne les taux de voyages, depuis cinq ans? De combien ont-ils augmenté, s'il y a eu augmentation?

M. GORDON: Il n'y a pas eu de changement général des tarifs de voyageurs. Il y a eu un ou deux changements peu importants quant aux taux minimums, mais il n'y a pas eu augmentation générale des taux.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

Adopté.

"Messageries"

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avant d'aborder la partie intitulée "Messageries", j'aimerais dire ceci. M. Gordon m'a bien enseigné pendant quelques années, alors qu'il faisait partie de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre, à toujours vérifier les états financiers ou le rapport du président en les comparant aux états financiers. Nous sautons l'article "Postes", de l'état des revenus, qui est inscrit entre les articles de revenus "voyageurs" et "messageries". En réalité, l'état financier contient quelques articles qui ne sont pas repris dans le rapport. Les recettes provenant des postes ont diminué un peu. Je ne vois pas de chiffres correspondants concernant la quantité de courrier transporté.

Le PRÉSIDENT: A quelle page est-ce?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A la page 5.

M. GORDON: Vous parlez de la diminution des recettes provenant des postes?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous déclarez une légère diminution des recettes. Avez-vous quelque chiffre correspondant, relatif à la quantité?

M. GORDON: Non, je ne crois pas en avoir ici. Je puis vous obtenir ce détail, si vous y êtes intéressé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aimerais le connaître, en particulier à cause du changement dans les dispositions prises par les postes, afin de savoir si ce changement est reflété dans la quantité de courrier transporté par les chemins de fer.

M. GORDON: La quantité dépend des changements que fera le ministère des Postes en confiant aux chemins de fer Nationaux plus ou moins de courrier en comparaison des autres moyens de transport.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet du paragraphe intitulé: "Messageries"?

Adopté.

"Communications"?

M. CARTER: Puis-je demander à M. Gordon si le service des communication est profitable?

Le PRÉSIDENT: Il y a eu augmentation cette année.

M. CARTER: Avez-vous un surplus?

M. GORDON: Oui, le Service des Communications est dirigé comme une division et, sans l'analyser chaque année, nous l'analysons cependant par période. Si j'ai bonne souvenance, la dernière analyse a révélé que le service était profitable. La question qui se pose ici, c'est que nos recettes ont été de \$17,084,000 et nos frais d'exploitation, de 19 millions de dollars, ce qui résulte en un excédent des frais relativement aux recettes d'environ 2 millions de dollars, mais un montant relatif aux services rendus au chemin de fer doit être inscrit au crédit de ce compte. En portant au crédit de ce compte la valeur estimative des services rendus au chemins de fer, nous obtenons un excédent, provenant des opérations de commerce, d'environ \$1,300,000 par année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pendant que nous en sommes à cette partie concernant les communications, peut-on savoir si le chemin de fer ou le Service des Communications a eu des difficultés quelconques au sujet de la location de fils privés qui serviraient à la transmission de bulletins des courses au Canada. Il y a trois ans environ, il s'est produit aux États-Unis une situation qui est devenu un problème assez épineux. Y a-t-il eu au Canada un problème semblable?

M. GORDON: Parlez-vous de ce qu'on appelle le service de location de fil privé?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Justement.

M. GORDON: Je ne sais rien de cela. Aucune difficulté n'a été portée à mon attention. Le fil privé est, évidemment, à la disposition de la personne qui l'achète et s'il y a des transactions irrégulières qui s'effectuent, l'affaire relève des autorités compétentes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est ce à quoi je voulais en venir.

M. GORDON: On ne nous a rien rapporté d'incorrect.

Le PRÉSIDENT: L'article "Communication" est-il adopté?

Adopté.

"Frais d'exploitation".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je m'excuse d'être aussi tenace, mais il existe un autre article sous le titre "recettes d'exploitation". Sous la rubrique "Toutes les autres", il est un article intitulé: wagons-restaurants et buffets. Vous noterez une petite augmentation intéressante de 3.6 millions de dollars à 3.8 millions. Puisqu'il y a des indices que le prix des repas a baissé, est-ce que l'on doit conclure que le nouveau matériel a été cause d'une augmentation notable des recettes?

M. GORDON: Je répondrais affirmativement à cette question. Il y a eu une augmentation encourageante de la clientèle de nos wagons-dinettes, fait que j'ai mentionné quelque part dans le rapport.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il en est question indirectement, à la page 11, où l'on traite du matériel.

Le PRÉSIDENT: Il en est question sous le titre: Changements dans les services. Peut-être pourrions-nous attendre d'être arrivés là pour discuter cette question.

M. GORDON: Je puis vous dire que le nombre de repas servis en 1954 a augmenté d'environ 30,000 comparativement à l'année précédente. Je puis aussi vous dire que la perte moyenne par repas a diminué, soit de 59c. en 1953 à 52c. en 1954. En réalité, notre perte a diminué en moyenne de 7½c. le repas, tandis que le nombre de repas servis a augmenté. Voilà une tendance tout à fait dans le bon sens et qui sera accélérée cette année, nous l'espérons,

à mesure que les wagons-dinettes en particuliers seront plus fréquentés. Toute la réponse n'est pas dans les wagons-dinettes. Nous nous sommes appliqués à moderniser beaucoup notre service des wagons-restaurants. Nous comptons poursuivre cet effort, car la perte que nous subissons par l'exploitation du service des wagons-restaurants nous cause beaucoup de soucis. Seulement, il faut se rappeler, au sujet de ce service, qu'il n'est pas juste de le considérer uniquement du point de vue perte. Il s'agit en partie de frais de service, car il nous faut bien assurer un service de wagons-restaurants, si nous voulons des voyageurs qui entreprennent de longs voyages. Cela fait partie des frais généraux provenant de l'exploitation d'un train, et tout en faisant notre grand possible pour réduire la perte, ce service est une espèce "d'article sacrifié" dans ce service de trains de voyageurs. En réalité, voilà le point qui sert plus souvent que tout autre pour établir des comparaisons ou des contrastes, si vous voulez qu'on emploie ce terme, avec les services de wagons-restaurants aux États-Unis. On compare constamment les autres trains aux trains canadiens, parfois à notre désavantage, parfois à notre avantage; mais les voyageurs ne badinent pas là-dessus.

M. KNIGHT: Sommes-nous en train de discuter cette partie?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes aux "Frais d'exploitation" et je propose que nous parlions des wagons-restaurants plus tard, quand nous en serons à l'article "Changements dans les services".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pour ma propre gouverne puis-je poser une question? Je crois comprendre que le rapport du président est présenté ici dans l'intention d'éclaircir le rapport financier qui y est annexé. Le rapport du président suit à peu près le même ordre que le rapport financier, mais dans l'état financier l'on découvre une foule de détails qui ne sont pas repris dans le rapport du président. Il me semble qu'en suivant le rapport du président, alors qu'il n'est pas reflété dans l'état financier, nous sommes exposés à engager bien des discussions tout à fait hors de propos. Ma question avait trait spécifiquement aux recettes provenant du service des wagons-restaurants et des buffets. J'espère qu'il s'agit de recettes.

Le PRÉSIDENT: Il a été convenu ce matin que nous suivrions l'ordre du rapport du président. S'il est des points à discuter, il faudrait qu'ils se rapportent aux sujets énoncés dans les titres des divers paragraphes du rapport.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Prétendez-vous qu'une question concernant les dépêches serait irrégulière?

L'hon. M. MARLER: Je pense qu'il y aurait un moment approprié pour cela, après l'étude du rapport.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que c'était un point qu'il convenait de soulever au moment où il a été soulevé. Il semblait que la question était opportune selon l'ordre suivi.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les recettes provenant des wagons-restaurants et des buffets ne sont-elles pas des "recettes"? N'est-il pas approprié d'en parler à ce moment?

Le PRÉSIDENT: Il en est question plus loin dans le rapport et en suivant l'ordre des parties du rapport, nous y viendrons plus tard.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il n'était question que du nouveau matériel.

Le PRÉSIDENT: A la page 11.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il n'est nullement question des recettes de l'exploitation de ces wagons. On pourrait discuter cette question à ce moment-là.

M. CARTER: En ce qui concerne l'article 1, on pourra poser des questions quand nous étudierons les prévisions budgétaires. Tout ce que le rapport ne contient pas pourra être discuté à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Quand les prévisions budgétaires seront soumises à la Chambre, oui.

M. GILLIS: M. Gordon a fait des observations au sujet de l'importance des locomotives diesel dans cette partie qui a trait aux frais d'exploitation. Je voudrais poser la question suivante, monsieur Gordon. Quelle est la quantité totale de charbon que les chemins de fer ont utilisé en 1954?

M. GORDON: Il existe plusieurs façons de rapporter ces chiffres, comme nous l'avons fait dans le passé. On peut parler de commandes, d'achats, d'expéditions ou de consommation. Je vous cite les chiffres relatifs à la consommation. La consommation de charbon en 1954 a été de 4,110,560 tonnes. Sur cette quantité, 1,016,175 tonnes étaient du charbon canadien et 3,093,585, du charbon des États-Unis.

M. GILLIS: Importé par les chemins de fer?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Pouvez-vous me dire quels sont les marchés encore existants, mettons, de Montréal à Sydney, en Nouvelle-Écosse, pour du charbon utilisé par le National-Canadien?

M. GORDON: De Montréal à Sydney?

L'hon. M. MARLER: Vous voulez dire, entre Montréal et Sydney?

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Si je comprends bien votre question, et j'ai à la mémoire des discussions antérieures, ce que vous voulez connaître, c'est la région économique. Le point de division, généralement parlant, est la ville de Québec, pour ce qui est de la vente du charbon des provinces Maritimes. A cet endroit, la subvention offerte aux chemins de fer par l'État permet l'importation du charbon des États-Unis.

M. GILLIS: Il y a encore une bonne proportion de charbon qui provient des Maritimes dans cette région?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: Avez-vous une idée de la quantité que vous y utilisez ou que vous avez utilisée en 1954? La raison pour laquelle je pose une telle question est que l'impression est née, en particulier dans les Maritimes, que le charbon des Maritimes ne trouvait plus du tout marché auprès du National-Canadien dans cette région considérée comme leur région économique.

M. GORDON: Je puis vous citer les totaux par district, si cela peut vous aider. Dans la région de l'Atlantique, nous avons utilisé 538,530 tonnes de charbon canadien. Dans la région centrale, nous avons utilisé 38,049 tonnes de charbon. Ces 38,000 tonnes constituent la quantité qui est entrée dans la région du Centre, mais dans l'ensemble, ce que vous voulez connaître c'est la quantité de 538,000 tonnes utilisées dans la région de l'Atlantique. Dans cette dernière région, nous avons utilisé seulement 17,000 tonnes de charbon américain. Les chiffres se rapportant à la région de l'Ouest sont: 440,396 tonnes de charbon canadien et 487,518 tonnes de charbon américain. Comme je vous l'ai déjà dit c'est le prix qui détermine seul cette question. Nous voudrions bien, et même nous souhaiterions beaucoup, acheter certaines variété de charbon des provinces Maritimes, si nous pouvons en disposer à prix convenable sur le marché du Centre de l'Ontario. Nous avons encore un marché du charbon assez considérable dans le Centre de l'Ontario.

M. HAHN: Pour ce qui est du charbon fourni aux régions de l'Ouest en provenance des États-Unis, d'où en vient la plus grande partie, dans les États-Unis?

M. GORDON: Vous voulez savoir quels sont les producteurs eux-mêmes?

M. HAHN: De quelles régions précises des États-Unis obtenez-vous ce charbon utilisé par vous dans les régions de l'Ouest?

M. GORDON: Je ne puis répondre à cette question. Nous l'achetons par l'entremise de distributeurs. Il s'agit de savoir quels sont les distributeurs qui peuvent vendre à prix acceptables au Canada. Il y aurait toute une analyse à faire.

M. GILLIS: Pendant que nous en sommes à cette question...

M. GORDON: M. Dingle me dit que ce charbon provient en plus forte partie de l'autre côté des Grands lacs.

M. GILLIS: Votre compagnie étudie-t-elle encore la possibilité d'utiliser une locomotive actionnée par une turbine à gaz de houille, à Montréal?

M. GORDON: Pas directement. Nous nous tenons au courant de l'expérience en cours à l'Université McGill. Nous savons où on en est.

M. GILLIS: Croyez-vous qu'il y ait là quelque possibilité pour les chemins de fer dans un avenir prévisible?

M. GORDON: Je me suis créé des difficultés l'année dernière, pour avoir exprimé mon opinion personnelle au sujet d'une expérience technique. L'expérience en question est un travail de recherches qui a été confié à l'université McGill. C'est une expérience très intéressante, mais je ne suis pas un technicien et je ne voudrais pas exprimer une opinion technique. Le professeur Mordell, qui est chargé de l'expérience, est très enthousiaste.

M. GILLIS: Cette expérience a été représentée dans la presse, surtout par des gens comme nous qui n'en connaissent pas bien long sur ce sujet, comme une solution de tout le problème de l'industrie du charbon pour l'avenir; mais, pendant qu'on discute de cette expérience, l'industrie houillère est en train de disparaître et, quand l'expérience en sera rendue au stade de la réalisation, il n'y aura plus de charbon. Voilà mon opinion à ce sujet.

M. GORDON: D'une manière générale, je puis dire que le problème de la locomotive actionnée par une turbine à gaz de houille est loin d'être résolu. On espère que le marché du charbon ne disparaîtra pas, mais c'est trop me demander que de donner mon opinion sur la possibilité du succès absolu de l'expérience en question.

M. GILLIS: Puisque vous êtes indécis à ce sujet, je suis tout à fait satisfait.

M. GORDON: Je ne suis pas indécis. Je suis encore optimiste. Au risque de m'attirer encore des difficultés, je puis ajouter que, si la locomotive actionnée par une turbine à gaz de houille peut être employée efficacement, elle supplantera la diesel. Que mes amis les fabricants de diesels me prennent à parti pour ce que je viens de dire.

M. GILLIS: Est-ce que vous n'avez pas engagé des capitaux considérables pour l'achat de diesels et est-ce que vous ne continuez pas ce programme?

M. GORDON: C'est exact.

M. GILLIS: Votre programme dans ce domaine doit durer encore a peu près deux ans et demi. Ne peut on pas supposer raisonnablement que le National-Canadien amortira cette immobilisation au cours des quinze ou vingt prochaines années?

M. GORDON: Je vais dire quel est notre programme et je pense que je peux le justifier du point de vue économique. Notre programme est de diéséliser les services quand il est démontré que cette opération représente, par

rapport au type de locomotive actuellement en usage, une économie qui amortira en dix ans les capitaux engagés. Nous croyons, par conséquent, qu'aucune locomotive si améliorée soit-elle, qu'elle soit mue par le gaz, l'huile, des turbines ou même l'énergie atomique, ne sera en mesure de venir en concurrence avec le système diesel au cours de cette période. C'est pourquoi nous maintenons un système facilement adoptable. Nous ne sommes pas attachés pour toujours à un type quelconque d'énergie motrice; mais, quand nous adoptons un type quelconque de force motrice, comme par exemple le système diesel, nous le faisons en calculant qu'il pourra durer dix ans. Nous calculons que nous pourrions amortir nos immobilisations à même les économies réalisées et nous serons alors prêts à adopter un nouveau genre d'énergie motrice.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Comment en êtes-vous arrivés à cette période de dix ans dont vous parlez? Vous êtes vous basés sur la durée possible de la locomotive diesel ou sur la possibilité qu'un nouveau type d'énergie s'impose pendant cette période, ou sur les deux facteurs à la fois.

M. GORDON: Nous nous sommes basés sur l'estimation des économies par l'utilisation de la diesel comme force motrice. En d'autres termes nous nous sommes basés sur les économies réalisées par ce genre de locomotive.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourquoi dix ans plutôt que douze?

M. GORDON: Le chiffre de dix ans est sur les économies réalisées au cours de cette période dans les services diésélisés. Les économies que nous comptons réaliser dans les services spéciaux où nous employons la diesel égaleront le capital engagé à la fin d'une période de dix ans.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mais je ne peux pas encore comprendre pourquoi dix ans est le nombre magique. Pourquoi dix plutôt que onze.

M. GORDON: Parce que nos calculs nous ont donné le nombre dix. Nous réalisons une économie annuelle dans nos services diésélisés et nous avons découvert que dans dix ans ces économies sont suffisantes pour amortir le capital engagé. L'économie varie d'année en année. Nous calculons les économies moyennes pendant dix ans. Quand on dote un service du système diesel, on réalise une économie considérable la première année. Le loi du rendement décroissant s'applique ensuite; mais, en moyenne, nous calculons que le capital sera amorti en dix ans.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cela ne veut pas dire nécessairement que vous abandonnez l'usage de ce genre de force motrice au bout de dix ans?

M. GORDON: Non, loin de là; mais, si au bout de dix ans il n'y a pas lieu de changer de système de force motrice, nous aurons l'avantage de nous servir d'un matériel payé, car les dépenses d'immobilisation auront été amorties.

M. KNIGHT: Je crois que vous avez souvent qualifié de mythe l'assertion que, pour ce qui est du trafic transcontinental, le gouvernement ou la compagnie ou d'autres influences ont mis les freins au National-Canadien.

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: On affirme que le National-Canadien pourrait réellement faire le voyage en douze heures de moins que le Pacifique-Canadien. Il me faudra des preuves pour être persuadé qu'il n'en est pas ainsi. C'est là-dessus que je base ma question. Peut-être que c'est là une façon un peu injuste de poser la question; mais on n'a jamais nié que, aussitôt que le Pacifique-Canadien a commencé à raccourcir de huit ou dix heures la durée du trajet à travers le continent, vous avez été capables d'en faire autant. Je suppose qu'il y a à cela une explication. Est-ce que la raison de cette réduction de temps est l'emploi des locomotives diesel ou est-ce une autre raison?

M. GORDON: Sans aucun doute. C'est là tout simplement le résultat de la concurrence. Il est très évident que, lorsque nous commençons à employer des diesels rapides pour traverser le pays afin d'améliorer le trafic-voyageur sur notre réseau, le fait devient connu; de même si c'est le Pacifique-Canadien qui le fait, nous le savons. Nous avons commencé à faire l'expérience de l'emploi des locomotives diesels sur les lignes transcontinentales de notre réseau pour voir de combien nous pourrions raccourcir le temps du trajet. Le Pacifique-Canadien, qui est intéressé comme nous au système diesel, en a fait autant. C'est un fait connu que les deux compagnies se concertent au sujet du changement de l'horaire, qui arrivera le 24 avril cette année. Nous en venons à une entente au sujet de la date de la mise en vigueur de l'horaire de printemps. C'est la seule entente que nous ayons. Nous convenons de la date où nous raccourcissions le temps des trajets. Vous verrez dans l'annonce du changement d'horaire que le Pacifique-Canadien a réduit la durée des trajets plus que nous l'avons fait. La raison est que la durée de notre trajet jusqu'à Winnipeg est plus courte que la leur. Mais, pour nous rendre jusqu'à la côte du Pacifique, notre ligne est plus longue que la leur, et, conséquemment, il nous faut plus de temps pour nous rendre à Vancouver. Mais il nous faut desservir des cités et des villes intermédiaires et notre principal but, quand il est question de réduire la durée des trajets, est d'arriver à une heure raisonnable aux villes et cités principales que nos trains doivent desservir. C'est là notre principale considération; tout le reste n'est qu'accessoire.

M. KNIGHT: Cela amène une question à laquelle je voulais arriver. Après le changement d'horaire qui aura lieu le 24 avril, est-il vrai que le train de l'Ouest du National-Canadien arrivera à Vancouver deux heures plus tard que le train du Pacifique-Canadien? Je dois vous dire que, dans cette question de concurrence, le National-Canadien a toute ma sympathie. Je ne voudrais pas que l'on ait des raisons d'insinuer que, d'une manière ou d'une autre, le National-Canadien est un chemin de fer de seconde zone. Est-il vrai d'abord que, d'après le nouvel horaire, votre train transcontinental arrivera plus tard que celui du Pacifique-Canadien et, si oui, pour quelle raison? Et pourtant, si je suis bien informé, la pente de la voie du National-Canadien est plus douce que celle du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Oui, mais la distance à parcourir est plus longue. La distance entre Montréal et Vancouver sur le National-Canadien est de 2,930 milles. Sur le Pacifique-Canadien elle est de 2,881 milles. Le trajet du Pacifique-Canadien est plus court de 49 milles.

Nos nouveaux services transcontinentaux suivront l'horaire suivant:

N ^o 1	N ^o 3				N ^o 4	N ^o 2
3.25 pm	8.00 pm	Dép.	Montréal	Arr.	9.15 am	5.20 pm
5.35 pm	10.20 pm	Arr.	Ottawa	Dép.	6.50 am	3.05 pm
5.45 pm	10.35 pm	Dép.	Ottawa	Arr.	6.35 am	2.50 pm
N ^o 51	N ^o 53	Dép.	Toronto	Arr.	N ^o 54	N ^o 52
6.00 pm	11.00 pm				7.00 am	2.15 pm
N ^o 1	N ^o 3				N ^o 4	N ^o 2
10.30 pm	9.00 am	Arr.	Winnipeg	Dép.	8.00 pm	8.05 am
10.55 pm	10.00 am	Dép.	Winnipeg	Arr.	7.00 pm	7.40 am
8.05 am	9.05 pm	Arr.	Saskatoon	Dép.	6.25 am	8.35 pm
8.15 am	9.35 pm	Dép.	Saskatoon	Arr.	6.00 am	8.25 pm
3.25 pm	5.40 am	Arr.	Edmonton	Dép.	10.15 pm	1.30 pm
3.40 pm	6.20 am	Dép.	Edmonton	Arr.	9.25 pm	1.15 pm
9.25 pm	12.20 pm	Arr.	Jasper	Dép.	3.45 pm	7.55 am
8.35 pm	11.50 am	Dép.	Jasper	Arr.	2.15 pm	6.45 am
1.45 pm	7.00 am	Arr.	Vancouver	Dép.	8.00 pm	2.15 pm

Le trajet du Pacifique-Canadien est plus court entre Toronto, Montréal et Vancouver. Nous faisons le trajet plus rapidement jusqu'à Winnipeg, mais nous prenons un peu plus de temps pour le trajet jusqu'à Vancouver.

M. KNIGHT: Est-il vrai que votre train du National-Canadien arrive plus tard?

M. GORDON: Oui, il arrive plus tard à Vancouver. Il arrive à Vancouver à...

M. DINGLE: Il arrive à 1 h. 45 de l'après-midi; le train du Pacifique-Canadien arrive à 9 h. 10 du matin.

M. KNIGHT: N'est-il pas possible de regagner ce temps?

M. GORDON: Nous partons plus tard.

M. KNIGHT: Peu importe l'heure de l'arrivée. Ce qui m'intéresse, c'est le temps que prennent les deux trains pour faire le trajet entre Montréal et Vancouver. Est-ce que ce temps ne peut pas être égalisé?

M. GORDON: Il ne faut pas oublier qu'il faut prendre en considération les différents services. D'après le nouvel horaire, nous prenons une heure et vingt minutes de moins pour nous rendre de Montréal à Winnipeg.

M. KNIGHT: Eh bien! j'en suis très heureux.

M. GORDON: Nous prenons en considération le fait que c'est là un endroit auquel il est important de donner un bon service et, de plus, notre route est plus courte pour se rendre à cet endroit. Le départ a lieu à des heures différentes. Mais, pour ce qui est du service jusqu'à Vancouver, le temps total pour le voyage est de...

M. DINGLE: La différence pour le trajet est la différence entre 9 h. 10 du matin et 1 h. 45 de l'après-midi.

M. GORDON: Le Pacifique-Canadien arrive à 9 h. 10 du matin et nous arrivons à 1 h. 45 de l'après-midi. Cela ne représente pas la différence de la durée du voyage, mais plutôt la différence dans l'heure de départ. Quoi qu'il en soit, pour tout le trajet jusqu'à Vancouver, le Pacifique-Canadien prend une heure et cinquante-cinq minutes de moins que nous.

M. KNIGHT: Voilà où je voulais en venir. Peu m'importe l'heure de l'arrivée du train à Vancouver. Ce qui m'intéresse, c'est que le National-Canadien fasse le voyage aussi vite que le Pacifique-Canadien entre Montréal et Vancouver.

M. GORDON: Soyez certain que nous établissons nos horaires avec soin. Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas engagés dans une guerre de vitesse, qui serait insensée. Notre but principal est d'accorder un bon service aux localités où nos trains passent et d'y arriver à une heure raisonnable. Par conséquent, si l'on prend en considération que le trajet sur le Canadien-National jusqu'à Vancouver est un peu plus long et que nous nous préoccupons de donner un bon service à toutes les localités situées sur ce trajet, nous croyons que notre horaire est raisonnable pour chaque endroit desservi.

M. KNIGHT: Les remarques que l'on entend parfois au sujet du National-Canadien m'ennuient énormément et, étant donné que cette prétendue infériorité n'est qu'un mythe, j'aimerais qu'on fasse disparaître une fois pour toutes cette inégalité en trouvant le moyen de faire le trajet jusqu'à Vancouver aussi rapidement que le Pacifique-Canadien.

M. FULTON: Peut-être que M. Knight pourrait vous construire une nouvelle voie ferrée.

M. KNIGHT: Je ne veux pas que le National-Canadien soit considéré comme un chemin de fer de seconde zone.

M. GORDON: Je ne suis pas prêt à accepter une telle affirmation et le point que nous discutons à l'heure actuelle ne fait pas du National-Canadien un chemin de fer de seconde zone.

M. KNIGHT: Je veux vous poser une autre question. Cette affaire me préoccupe du point de vue de l'effet qu'elle peut avoir sur le moral des employés du National-Canadien.

M. GORDON: Je suis persuadé que nos horaires actuels ne peuvent avoir aucun mauvais effet sur le moral des employés du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que cette ligne doit être meilleure que celle de Monbasa à Nairobi.

M. GORDON: Nous ne sommes pas engagés dans une guerre de vitesse. Nous avons organisé nos convois de la meilleure manière possible tout en songeant à faire arriver nos trains à une heure convenable aux localités situées sur notre ligne. Par exemple, le service de messagerie est une partie intégrante de notre service général et nous donnons au public pour la ville de Winnipeg un service meilleur que celui de l'autre compagnie; et, pour l'ensemble de nos trains, nos heures d'arrivée sont raisonnables et convenables pour chacun des points que nous desservons.

M. KNIGHT: Avec tout le respect que je dois à votre opinion, monsieur Gordon, je ne crois pas que la suppression d'une différence d'une heure et demie constituerait une guerre de vitesse.

M. GORDON: Je crois que cela pourrait conduire à une telle guerre; car je suis bien certain que, si nous laissons de côté notre principe fondamental, qui est d'arriver à une heure raisonnable à un certain endroit, à seule fin de faire le trajet plus vite que le Pacifique-Canadien, celui-ci essaiera de faire le voyage encore plus vite et nous serons ainsi engagés dans une guerre de vitesse.

M. KNIGHT: Je ne vous demande pas de le faire, mais je vous demande si vous pourriez le faire.

L'hon. M. MARLER: N'est-il pas plus important de donner un bon service aux usagers de nos trains que d'établir des records de vitesse pour les voyages transcontinentaux.

M. KNIGHT: Monsieur le ministre, je soutiens encore que la réduction d'une heure et demie répartie sur toute la largeur d'un continent ne peut causer de graves ennuis à personne, n'est-ce pas?

L'hon. M. MARLER: Une heure et demie de plus ou de moins que 11 h. du soir serait 10 h. du soir ou 1 h. du matin.

M. KNIGHT: Mon premier argument est beaucoup plus simple que celui-ci.

M. GORDON: Une heure et demie peut sembler peu de chose pour un trajet de cette longueur; mais, si vous pouviez vous rendre compte de toutes les peines que nous avons prises pour en arriver à l'horaire actuel et si vous saviez jusqu'à quel point il faut tout synchroniser, en tenant compte des arrêts de dix minutes à diverses gares, et le travail que ce calcul nécessite, vous seriez en état d'apprécier l'effort que nous faisons.

M. KNIGHT: Quand on songe à ce mythe dont il a été question précédemment, ne pensez-vous pas qu'il y aurait là un bon moyen de le faire disparaître?

M. GORDON: Comment le faire disparaître?

M. KNIGHT: Par l'élimination de cette différence d'une heure et demie.

M. GORDON: C'est alors que vous établiriez véritablement cette mauvaise réputation, qui aujourd'hui n'est qu'un mythe, car vous ne pourriez en arriver à cette égalité de temps pour le trajet qu'en convenant avec le Pacifique-Canadien que cette compagnie s'engagerait à ne pas faire le trajet plus vite.

M. KNIGHT: Voulez-vous dire, monsieur Gordon, que vous avez peur du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Non.

M. KNIGHT: Que vous craindriez des représailles si vous en arriviez à faire ce voyage aussi rapidement que lui?

M. GORDON: Non. Je dis que le principe que nous avons suivi en établissant l'horaire actuel est d'arriver aux différentes localités à une heure raisonnable. Le reste est accessoire par rapport à ce principe. Mais vous rappelez la fausse rumeur qui a couru, à savoir qu'il y a un arrangement entre notre compagnie et le Pacifique-Canadien. Ma réponse est que, si nous entreprenons de faire le voyage aussi vite que l'autre compagnie coûte que coûte, nous ne pouvons le faire que grâce à un arrangement avec elle.

M. KNIGHT: Pourquoi le Pacifique-Canadien doit-il toujours damer le pion au National-Canadien?

M. GORDON: Je crois que le service que donne le Supercontinental est beaucoup meilleur que celui du Pacifique-Canadien.

M. KNIGHT: J'espère qu'il l'est et qu'il le restera.

M. GORDON: Quand vous aurez le loisir de le faire, je vous conseille de considérer que l'infériorité du National-Canadien en fait d'horaire est encore plus un mythe que l'infériorité de son service de train. Nos convois arrivent à destination à temps.

Je voulais mentionner ce point, parce que je le crois important. Nous pourrions faire le voyage de Vancouver dans la même limite de temps que l'autre compagnie si nous ne prenions pas en considération la question du coût. Si nous ne prenions pas cette question en considération, nous pourrions le faire; mais nous avons établi un horaire qui est raisonnable, si on prend en considération le service que nous fournissons au public et l'exploitation efficace du chemin de fer. Mais nous pouvons atteindre un point où la vitesse est coûteuse et même très coûteuse. Au delà d'une certaine limite, le prix que coûte la vitesse est beaucoup trop élevé et nous ne croyons pas qu'un gain d'une heure et demie vaille ce prix.

M. KNIGHT: Je me rends bien compte que vous n'êtes pas responsable de l'efficacité du Pacifique-Canadien; mais êtes-vous d'avis que cette compagnie, en faisant le voyage une heure et demie plus rapidement, sacrifie l'efficacité du service?

M. GORDON: Non, parce qu'elle opère dans des conditions différentes. Nous arrivons avant elle à Winnipeg. Cela ne semble pas l'inquiéter. Je veux parler de la durée du trajet. Nous faisons le trajet entre Ottawa et Winnipeg plus vite qu'elle.

M. HAHN: Je voudrais reprendre certains points de la discussion que j'ai commencée ce matin avec M. Gordon au sujet du remplacement et de la pose des rails et du ballast de la voie ferrée, qui sont mentionnés au paragraphe 24. M. Gordon a cité ce matin M. R. F. Welch...

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question reviendra plus tard. Je suis au courant de ce fait et la question ne vient pas sous le titre de la pose des rails, mais probablement au chapitre des relations ouvrières. M. Weaver a attiré mon attention sur ce fait et m'a demandé s'il ne serait pas à propos de discuter cette question au chapitre des relations ouvrières plutôt qu'au chapitre de la pose de la voie ferrée.

M. HAHN: Je laisse donc la question en suspens jusqu'à ce qu'on discute les relations ouvrières.

M. FULTON: Il y en a plusieurs d'entre nous qui sont intéressés à cette question et je pense que nous devrions attendre pour la discuter que nous en soyons à la question des relations ouvrières.

M. CHURCHILL: Le paragraphe 19 indique une réduction importante et on dit que la réduction est due en partie au volume moins considérable de trafic et en partie aux profits réalisés grâce aux méthodes récentes de modernisation, particulièrement à l'emploi plus généralisé du système diesel. Quelle est la différence essentielle entre les deux systèmes?

M. GORDON: D'après notre estimation, les économies brutes réalisées grâce à l'emploi du système diesel, au lieu des locomotives à vapeurs, s'élèvent pour l'année 1954 à environ \$31,167,000. Le total des économies brutes jusqu'à la fin de 1954 sont estimées à environ \$85 millions. Je devrais peut-être éclaircir ce point un peu plus. Le montant de 31 millions que j'ai donné était le montant représentant les économies accumulées au cours du programme de cinq ans, mais les économies supplémentaires qui se sont ajoutées au cours de l'année en raison de l'emploi du système diesel sont de \$3,131,900. Naturellement, nous avons des économies qui s'accroissent sans cesse.

M. CHURCHILL: Je me demandais jusqu'à quel point la diminution était due à l'emploi du système diesel et jusqu'à quel point elle était attribuable à un volume de trafic moins considérable. J'ai remarqué ensuite que vous envisagez des réductions à peu près semblables pour 1955.

M. GORDON: Si vous examinez la page 5 du rapport statistique, vous y verrez que nos dépenses d'exploitation ont diminué en tout de \$32,600,000. Si vous examinez ensuite les chiffres sous les différents titres, vous constaterez que la grande partie de l'économie réalisée provient du compte de transport, qui est réduit de \$25 millions par rapport à l'année précédente.

Or le compte de transport est celui auquel on impute le coût réel du transport du trafic et c'est là le meilleur endroit pour effectuer des économies. Si vous réalisez des économies sur l'entretien de la voie, des bâtisses et de l'outillage, il est possible que vous ayez à payer plus tard pour ces économies; mais, si vous réduisez votre compte de transport, vous effectuez là une économie réelle.

M. CHURCHILL: C'est ainsi que vous arrivez à la réduction de \$24 millions?

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Est-ce que vos calculs pour 1955 sont établis sur la même base? Espérez-vous réaliser les mêmes économies sur les dépenses de transport?

M. GORDON: Cela nous amène au budget d'immobilisations et c'est là une question différente.

M. CHURCHILL: Je remarque que vous faites des prévisions dans les paragraphes 29, 30, 31 et 32.

M. GORDON: Je me suis préparé à discuter cette question en détail au budget d'immobilisations, monsieur le président. Peut-être serait-il préférable de différer la discussion de cette question en ce moment; car, en ce moment, nous sautons constamment d'un sujet à l'autre. Est-ce que cela vous donnerait satisfaction, monsieur Churchill?

M. CHURCHILL: Au paragraphe 20, alors, quand vous parlez de frais de transport, cela ne se rapporte aucunement au programme de diésélisation, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, en partie. Vous constaterez qu'on en arrive à un point où les frais de transport dépendent en partie du trafic. Si on a moins de trafic à transporter, évidemment cela coûte moins cher. La question, cependant, est de savoir si on réduit les dépenses plus ou moins proportionnellement

à la réduction du trafic. Nous avons réussi à réduire nos frais de transport en 1954 plus que notre concurrence ou plus que les chemins de fer de première classe des États-Unis.

Dans le coût de la manutention du trafic, il faut tenir compte des avantages de l'emploi des locomotives diesel, car c'est l'énergie qui déplace le trafic. Ce compte comprend les salaires des équipes et autres dépenses nécessaires pour transporter des convois d'un point à un autre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, M. Gordon pourrait-il nous donner approximativement le détail de ces dépenses? Ainsi, le chemin de fer dépense environ \$1,600,000 pour la publicité. Pourrait-on nous donner approximativement le détail des dépenses effectuées aux États-Unis et au Canada? Nous avons discuté précédemment la diminution du trafic-voyageurs au Canada et cela m'intéresse; car, si nous faisons une grande partie de notre publicité aux États-Unis, cela peut indiquer que nous n'en faisons pas assez au Canada pour établir notre clientèle canadienne.

M. GORDON: J'ai ici, monsieur Hamilton, le détail de nos dépenses de publicité dans les journaux, à la radio et par d'autres moyens. Je ne possède pas les chiffres au complet; car, sous ce titre de publicité, \$1,600,000, nous incluons des items comme les horaires et autres publications semblables; mais, du point de vue de la publicité dans les journaux, ce qui est le point qui, je crois, vous intéresse, nous avons dépensé \$402,320 dans les journaux et les revues du Canada et nous avons dépensé \$560,024 dans les journaux et revues des États-Unis. De plus, nous avons dépensé \$20,603 pour l'annonce à la radio, ce qui fait un total de \$982,947. Le reste de ce montant de \$1,600,000 se compose d'items divers comme les horaires et autres publications semblables.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois, monsieur le président, que ces renseignements suffisent pour étayer l'argument que je veux développer. Je veux aussi faire remarquer que le Service Air-Canada qui, comme on nous l'a fait savoir, a accusé l'année dernière une augmentation considérable dans son trafic-voyageurs, a dépensé pour la publicité, comme mon collègue M. Churchill l'a rappelé, un montant de \$1,800,000. Nous avons ici un chemin de fer dont le trafic-voyageurs au Canada subit une diminution. Je suppose que ce chemin de fer compte surtout sur le public canadien pour constituer sa clientèle de voyageurs et cependant il ne dépense pas au Canada la moitié de son budget de publicité.

M. GORDON: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Sans insister plus longuement sur la question, il me semble que le National-Canadien pourrait comparer son programme de publicité avec celui d'Air-Canada et examiner ensuite si un effort additionnel de publicité n'aurait pas pour résultat une augmentation du trafic-voyageurs. Cette pratique a parfaitement réussi à nombre d'autres industries.

M. GORDON: Il faut noter cependant que le Service d'Air-Canada annonce au Canada pour obtenir la clientèle canadienne. Il n'annonce pas aux États-Unis comme nous le faisons, parce que, nous, nous cherchons à attirer la clientèle des touristes qui viennent dans nos hôtels et autres endroits semblables. C'est pour cette raison que nous annonçons aux États-Unis des attractions comme l'auberge de *Jasper Park* afin d'encourager le public à s'y rendre par chemin de fer. Je ne crois pas que le programme des deux compagnies soit réellement comparable.

Si votre critique a pour but, comme je le crois, de faire remarquer que nous ne dépensons pas assez pour la publicité, je suis prêt à la prendre en considération en temps opportun. Il se peut que vous ayez raison, mais il est très difficile d'apprécier exactement les résultats de la publicité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, le problème ne consiste pas en ce que le chemin de fer ne dépense pas suffisamment pour la publicité. C'est là un problème discutable et je ne crois pas que ce soit ici l'endroit pour le débattre. Mais le point sur lequel je désire attirer l'attention, c'est que, pour ce qui est des voyageurs américains par comparaison au nombre des usagers canadiens de nos chemins de fer, nous dépensons une proportion trop considérable de notre budget de publicité aux États-Unis. Le trafic-voyageurs des chemins de fer subit une baisse constante. Il est intéressant de noter que le National-Canadien a augmenté de \$175,000 son budget de publicité en 1954 et que la diminution du trafic-voyageurs, qui était de 4 p. 100 les années précédentes, n'a été que de 1 p. 100 en 1954. Une autre suggestion que je veux faire, c'est que les autorités du chemin de fer étudient la possibilité de changer en augmentation la diminution du trafic-voyageurs en s'efforçant davantage d'attirer le public voyageur canadien au lieu de dépenser \$500,000 aux États-Unis pour y trouver des clients. Le dollar dépensé aux États-Unis pour la publicité ne donne pas d'aussi bons résultats que le dollar dépensé au Canada.

M. GORDON: Je crois que vous venez d'apporter un argument solide. C'est là une question qui mérite considération. Naturellement, le programme de publicité peut dépendre des événements qui se présentent au cours d'une année. Ainsi, nous mettons en service cette année notre Supercontinental, qui est un nouveau convoi rapide traversant le Canada. Il va sans dire que nous ferons porter notre publicité sur ce point au Canada. Le programme de publicité dépend de ce que nous avons à vendre. Il y a aussi un facteur supplémentaire qu'il faut prendre en considération. C'est que, généralement, le coût de la publicité est plus élevé aux États-Unis qu'au Canada. Par conséquent, les résultats obtenus pour le même montant de dépenses ne sont pas les mêmes. Quoi qu'il en soit, quand nous étudierons notre budget de publicité, nous prendrons en considération le point que vous avez soulevé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a une couple d'autres points que je désire soulever au sujet des dépenses de publicité. Je ne vois ici aucune mention des restaurants. Cependant, je crois que c'est ici l'endroit de discuter cette question, au chapitre des statistiques financières. Voici ma question. On peut s'expliquer pourquoi le service des wagons-restaurants et des buffets sur les trains est une exploitation coûteuse et qui ne rapporte pas de profit, mais pourquoi les profits réalisés par nos restaurants sont-ils si petits au point des proportions presque infinitésimales? Apparemment nous sommes en concurrence avec d'autres restaurants qui, je le crois, réalisent de bons profits. Si les membres du Comité veulent obtenir les renseignements à ce sujet, ils les trouveront aux pages 6 et 7 du rapport. Les recettes sont à la page 6, deuxième colonne, sixième ligne du haut, et à la page 7, deuxième colonne, "Divers", 2^e ligne.

M. GORDON: Au sujet des restaurants eux-mêmes, je crois que le seul commentaire de portée générale que j'aie à faire est qu'il ne sont pas une exploitation satisfaisante. Nous avons essayé par tous les moyens possibles de les rendre payants, mais, avec la meilleure volonté du monde, nous avons été incapables de trouver les méthodes voulues pour les rendre profitables.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le chemin de fer exploite les restaurants lui-même ou les loue-t-il à des concessionnaires?

M. GORDON: Ceux dont il est ici question sont nos propres restaurants. Nous avons, sans doute, des contrats avec la *Canada Railway News*, qui a des concessions dans plusieurs de nos stations; mais les restaurants dont il est ici question sont nos propres restaurants. Nous ne sommes pas fiers du tout de l'exploitation de nos restaurants. C'est là un problème que nous nous appli-

quons à résoudre par tous les moyens possibles, mais le service des repas est une industrie très spécialisée. Nous espérons obtenir de meilleurs résultats; mais, du point de vue de l'administration, c'est un problème qui présente des difficultés constantes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous étudié la possibilité de louer ces restaurants à une compagnie canadienne comme la compagnie Murray, par exemple?

M. GORDON: Nous avons étudié cette possibilité et nous avons même demandé des soumissions. Nous n'avons pas réussi à obtenir d'un exploitant de l'extérieur une soumission intéressante.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): D'après le volume d'affaires de ces restaurants dans notre partie du pays, j'imagine que votre offre se bornait à un ou deux seulement des plus gros restaurants, tout d'abord celui de Montréal probablement. Est-ce que le service des restaurants est un de ses services que le chemin de fer est obligé de donner?

M. GORDON: Nous avons essayé de maintenir ce service en le considérant comme service nécessaire. Les wagons-dînettes auront un résultat considérable sur l'avenir des restaurants. Nous constatons qu'il y a moins de clientèle dans les restaurants des stations en raison des wagons-buffets que nous avons attachés aux convois, mais la situation est bien indécise à l'heure actuelle. Ce n'est pas là une question sur laquelle je suis prêt à faire des promesses d'amélioration pour l'avenir. Si nous le pouvions, nous fermerions volontiers tous nos restaurants. Nous les gardons plus ou moins comme un service rendu au public voyageur.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon pourrait-il nous donner le pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs en 1954 par comparaison avec 1953? Je crois qu'il serait désappointé si nous ne lui posions pas cette question, car je suis certain qu'il possède la réponse.

M. GORDON: Je crois que ce renseignement est dans le rapport. Je vais le chercher.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce renseignement était dans le rapport l'année dernière et je ne puis le trouver cette année.

M. GORDON: A la page 13 vous trouverez le pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs. Le pourcentage est de 69·2 p. 100 en 1954.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A la page 13?

M. GORDON: Oui, dans les tableaux statistiques. C'est à peu près à la sixième ligne du bas de la page. Le pourcentage est de 62·9 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'essaie de trouver le point de comparaison. L'année dernière vous disiez que ce pourcentage s'était amélioré de près de 7 p. 100 par comparaison avec les années précédentes et que c'était le meilleur pourcentage depuis 1940. Je me demande si vous vous êtes maintenus à ce haut degré d'efficacité.

M. GORDON: De quel paragraphe est extrait le renseignement que vous donnez?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je cite le rapport de l'année dernière au chapitre intitulé "Recettes d'exploitation". C'est au deuxième paragraphe de ce chapitre.

M. GORDON: L'année dernière le rapport enregistrait une amélioration d'environ 7 p. 100 sur 1952. Si vous avez le rapport de 1953, vous constaterez que le pourcentage de 1952 était de 66 p. 100 et que celui de 1953 était de 72·9 p. 100. Le pourcentage pour 1954 que je viens de mentionner est de 69·2 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Nous nous maintenons donc à un niveau satisfaisant. Je désirerais poser une question au sujet des dépenses

d'entretien du système de communication. Ce qui m'intéresse ici, monsieur le président, c'est la comparaison de trois montants. Nous voyons qu'il y a une augmentation considérable dans les recettes du service de communication. Nous voyons qu'il y a une petite diminution des dépenses d'exploitation de ce que je crois être le même service. Je me demande si cette augmentation et cette diminution proviennent d'une exploitation plus efficace. Je vois ces chiffres au chapitre des recettes d'exploitation, Service des communications. Le chiffre des dépenses est à la page 7, première colonne, sept lignes du bas de la page, où on lit ce qui suit: "Exploitation du système de communications \$12,230,741." Ce montant représente une légère diminution en comparaison de l'année précédente. Notre revenu a augmenté d'environ 1 million. Ce qui m'intéresse, c'est de savoir si ce résultat est dû à une exploitation plus efficace.

M. GORDON: Si je me le rappelle bien, il y a eu une augmentation de taux qui a pu avoir une influence sur le total des recettes. Il y a eu deux facteurs qui ont influencé ce résultat. Il y a eu une augmentation de taux qui augmente les recettes et nous avons augmenté notre service de location de fils télégraphiques, ce qui est plus économique que l'emploi des lignes ordinaires de communication.

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

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon a promis ce matin qu'il nous donnerait cet après-midi des renseignements supplémentaires au sujet du paragraphe 24, Mise à exécution du programme de pose de rails. Ceci termine, monsieur le président, la série des questions que j'avais à poser sur ce chapitre et je crois que vous en serez très heureux.

M. GORDON: Vous voulez parler de la comparaison entre les années 1953 et 1954. Eh bien! vous ne pouvez comparer ces montants pour les fins que vous avez en vue; car, bien que le nouveau programme de pose de rails soit inclus dans ces montants, ils comprennent aussi des réductions dans ce qu'on pourrait appeler l'entretien ordinaire du chemin de fer, comme l'élargissement du remblai, la pose des traverses et du ballast, item que nous avons réduits au cours de l'année. Bien que nous ayons augmenté notre programme de pose de rails, nous avons réduit la dépense sur les item que je viens de mentionner, de sorte que les autres montants n'offrent pas une base équitable de comparaison.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous dites qu'il n'y a pas de point de comparaison entre les différentes années en ce qui concerne votre programme de pose de rails?

M. GORDON: Oui, nous pouvons trouver un point de comparaison; mais il ne se trouve pas dans les chiffres que vous venez de citer. Ce que vous avez en vue, c'est le coût de cette exploitation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce à quoi je pense, monsieur le président, c'est à ce chiffre de \$15 millions qu'on nous a donné ce matin comme une économie que le chemin de fer aurait pu réaliser s'il avait suivi la même pratique que le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Veuillez me permettre d'expliquer cette question. J'ai dit ce matin que les chiffres du Pacifique-Canadien accusent une réduction de 58 p. 100 dans le programme de pose de rails depuis des années. J'ai dit que, si nous avions suivi un programme semblable et si nous avions réduit notre programme de 1954 de 58 p. 100 par rapport à celui de 1953, nous aurions réduit nos dépenses d'environ 15 millions en 1954.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien! pour en arriver à ce chiffre, il faut que vous calculiez le coût de votre programme de pose de rails, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, d'une manière approximative. Au sujet de ce programme, je peux vous dire combien il en coûte au Canada pour la pose d'un mille de rails. Je puis vous donner la différence entre le coût de cette opération en 1953 et 1954 et, en se basant sur ce coût nous pouvons calculer l'économie que nous aurions réalisée dans nos dépenses, si nous avions réduit notre programme de pose de rails. Le coût de la pose de nouveaux rails est d'environ \$25,000 le mille.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si ce chiffre de 15 millions représente 58 p. 100 du total de la pose des rails, le coût total pour l'année serait donc d'environ 27 millions, n'est-ce pas?

M. GORDON: Le rapport indique que le programme de pose de rails pour 1954 a été le suivant: 869 milles de rails neufs et 268 milles de rails usagés, ce qui donne un total de 1,137 milles de rails.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Au coût d'environ \$25,000 le mille?

M. GORDON: Avez-vous mentionné 27 millions comme total?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A peu près vingt-sept ou vingt-huit millions.

M. GORDON: Prenez ce total de 27 millions, réduisez-le de 58 p. 100 et vous obtenez le 15 millions dont j'ai parlé. L'opération est simple comme cela.

Le PRÉSIDENT: Ce paragraphe est-il adopté?

Adopté.

"Relations ouvrières".

M. WEAVER: Monsieur le président, d'après les rapports, certains experts en chemin de fer ne voient pas d'un bon œil les contrats collectifs. On a dit que ce système empêche les augmentations de salaires pour l'entretien régulier. M. Gordon peut-il expliquer toute cette question au Comité?

M. GORDON: C'est une question très compliquée. Je vais tâcher d'y répondre aussi brièvement que possible. Si vous jugez que ma réponse n'est pas suffisante, dites-le-moi et je vous donnerai tous les renseignements que vous jugerez à propos. Depuis plusieurs années, il existe entre la compagnie R. F. Welch et le National-Canadien une certaine forme de contrat en vertu duquel la compagnie Welch fournit des hommes pour exécuter certains genres de travaux d'entretien de la voie ferrée. Cette main-d'œuvre est généralement connue sous le nom d'équipes supplémentaires de manœuvres. Cette entente s'est révélée extrêmement commode pour permettre au chemin de fer d'exécuter des travaux pressants dans les quelques semaines de la belle saison. La compagnie Welch possède des facilités spéciales pour enrôler rapidement la main-d'œuvre occasionnelle qu'il faut pour constituer des équipes supplémentaires. Cette main-d'œuvre, comme je vous l'ai dit, est très variable. En 1951, cependant, la fraternité des cheminots a obtenu son accréditation conformément aux lois ouvrières du Canada, ce qui l'autorise à représenter tous les cheminots sur le National-Canadien y compris les équipes supplémentaires de manœuvres. Ces équipes supplémentaires sont donc représentées depuis cette date par l'organisme en question. En raison de cette accréditation et des interprétations qui en ont résulté dans le contrat de salaire connu généralement sous le nom de contrat n° 13, tous les contrats entre le National-Canadien et la compagnie Welch prendront fin à la fin de mai de cette année. Il s'est tenu des réunions entre les fonctionnaires du chemin de fer et ceux de la fraternité en vue de préciser les positions respectives de la compagnie Welch et du chemin de fer. Je voudrais déclarer ici qu'il est bien entendu que le chemin de fer se réserve le droit d'accorder des contrats de travail pour des projets spécifiques dans ce domaine ou dans d'autres domaines, s'il considère

que cela est à l'avantage du chemin de fer. Il est peut-être nécessaire de donner quelques explications supplémentaires à ce sujet. La compagnie *R. F. Welch*, dont je viens de parler, possède depuis plusieurs années des facilités spéciales pour recruter de la main-d'œuvre parmi les immigrants. Elle a fait cela en se servant de moyens que le chemin de fer ne pourrait pas prendre. Nous avons découvert qu'elle a fait des arrangements avec le gouvernement italien, par exemple, en vertu desquels elle paie le prix du passage de ses immigrants, leur accorde des contrats de travail généralement pour la durée d'un an et s'occupe jusqu'à un certain point de les établir au Canada. C'est là une des sources du recrutement de la main-d'œuvre qu'elle a fournie au chemin de fer sous forme de manœuvres et d'équipes supplémentaires.

Outre ce recrutement de main-d'œuvre parmi les immigrants, la compagnie *R. F. Welch* rend un autre service très utile au pays, à mon avis, en se tenant en relation avec ceux que l'on pourrait appeler les déshérités de la fortune qui ont été victime de quelque malheur sous une forme ou sous une autre. Elle en a soin, leur fournit des secours, les remet dans le bon chemin et les emploie dans des équipes. Dans certains cas, la compagnie Welch leur fait des avances en argent ou autrement et prend diverses initiatives pour avoir soin de ces gens. L'entente que nous avons avec cette compagnie était très utile et je suis très peiné de la voir se terminer. Quoi qu'il en soit, en raison du fait que la fraternité est maintenant accréditée, nous faisons maintenant un arrangement en vertu duquel le National-Canadien n'emploiera plus que des cheminots sur ses voies ferrées. Si, toutefois, la compagnie *R. F. Welch* est prête à soumissionner pour un contrat,—nous ne savons pas encore si elle est disposée à le faire,—sur une base de soumission ouverte à tout le monde, il se peut alors que nous passions un contrat avec la compagnie *R. F. Welch* pour exécuter un travail spécial de pose de rails. Elle peut nous dire par exemple: "Je demande tel prix pour poser tant de milles de rails". Quelles seront ses relations avec les unions ouvrières à ce propos, cela ne nous concerne pas. Des difficultés ont surgi dans le passé en raison du fait que la nouvelle interprétation du contrat de salaire permettrait aux manœuvres de la compagnie Welch qui travaillaient en vertu d'un contrat d'être mêlés à nos propres équipes supplémentaires de manœuvres, en dépit du fait qu'il existait entre eux des conditions différentes en ce qui concerne les heures de travail et, en certains cas, des arrangements différents au sujet de la nourriture et autres conditions de travail. Ces difficultés vont disparaître avec la disparition de ce genre de contrat. On a dit parfois, et personnellement je le déplore, que ce contrat avec la compagnie Welch représente une certaine forme d'esclavage. Rien n'est plus absurde. Les salaires payés par la compagnie Welch sont tout à fait comparables aux salaires payés par les chemins de fer. La seule différence qui existe dans le cas de ces ouvriers, c'est que la compagnie Welch leur rend des services spéciaux. J'ai ici un relevé indiquant que le salaire de base des ouvriers de cette compagnie pour l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique est le même que celui que paye le chemin de fer, c'est-à-dire 90c l'heure, avec cette exception que le National-Canadien, après une période de six mois, porte ce tarif à 95c. Cette augmentation ne s'est pas appliquée, autant que je le sache, aux ouvriers de Welch, en raison du fait qu'ils reçoivent le traitement spécial dont j'ai parlé plus haut. J'ai entendu dire par certaines personnes que ces ouvriers étaient liés par un contrat d'un an. Cela est vrai jusqu'à un certain point; mais, autant que je le sache, la compagnie Welch ne s'est jamais opposée à ce qu'un ouvrier quitte son emploi et, de fait, les chiffres le démontrent clairement. Ainsi, le nombre d'immigrants amenés au Canada par la compagnie Welch en 1953 a été de 1,022 et le nombre de ceux qui ont quitté son emploi avant l'expiration de la période de garantie de douze mois a été de

645. Cela indique bien qu'on n'a fait aucune difficulté à ces gens s'ils désiraient quitter l'emploi de la compagnie après s'être familiarisés avec les conditions de travail au Canada. Voilà l'exposé de cette question autant que je la connaisse, mais il peut y avoir des points sur lesquels vous désireriez m'interroger davantage. Je crois que j'ai ici assez de documents pour répondre à toutes les questions qu'on désirerait poser à ce sujet.

M. WEAVER: Je crois que vous nous avez donné là une explication très claire.

M. FULTON: Si je comprends bien, bien qu'ils puissent regretter de n'avoir pas réglé cette question pendant l'existence du contrat, la difficulté sera cependant réglée pour eux au mois de mai de cette année.

M. GORDON: C'est ainsi que je comprends la question. L'accréditation est entrée en vigueur en 1951, mais les contrats de salaire basés sur cette accréditation n'ont été signés qu'au mois d'avril 1953. A cette date nous avions tellement besoin d'organiser nos équipes de manœuvres que nous avons passé un nouveau contrat d'un an avec la compagnie Welch et ce contrat a duré jusqu'ici. A l'expiration du contrat, au mois de mai, on réglera la question de cette prolongation de contrat. Je voudrais faire remarquer ici que nous ne savons pas si nous pourrions recruter la main-d'œuvre dont nous avons besoin par l'entremise de la Fraternité des cheminots. Nous leur avons demandé, par exemple, s'ils étaient prêts à nous garantir de la main-d'œuvre et ils ont répondu qu'ils ne l'étaient pas. La compagnie Welch peut s'engager à nous fournir tant d'hommes à tel endroit à telle date pour tel genre de travail et, au cours des entrevues que nous avons eues avec les représentants de la Fraternité, nous leur avons dit: "Si vous voulez que nous rescindions notre contrat avec la compagnie Welch, vous engagez-vous à nous trouver de la main-d'œuvre?" Si je ne me trompe, ils ont répondu catégoriquement: "Non".

M. FULTON: Ils vous ont rencontré récemment, le 8 février et le 11 mars?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: La discussion que vous rapportez a eu lieu lors de ces rencontres?

M. GORDON: Oui, une partie de la discussion a eu lieu à cette occasion. Voilà pourquoi je dis que nous devons attendre pour voir comment cet arrangement fonctionnera. Si nous sommes capables de recruter la main-d'œuvre qu'il nous faut pour les travaux nécessaires des voies ferrées, très bien. Sinon, nous donnerons à la compagnie Welch la chance de soumissionner et nous verrons ce qu'elle est en mesure de nous offrir.

M. FULTON: Avez-vous avisé la Fraternité de l'expiration du contrat au mois de mai?

M. GORDON: M. Dingle m'apprend que ce sera là le premier avis. Nous ne lui avons pas encore fait parvenir un avis officiel. M. Dingle me dit que nous avons avisé la compagnie Welch, mais c'est là le premier avis formel que recevra la Fraternité des cheminots.

M. FULTON: J'allais vous demander si la Fraternité s'est montrée satisfaite ou mécontente; mais, évidemment, elle n'est pas encore en mesure de prendre une décision. Je vais donc poser ma question autrement. Au cours de la discussion de ce sujet avec la Fraternité, et particulièrement au cours des deux réunions de février et mars de cette année, a-t-il été question de la résiliation de ce contrat et, si tel est le cas, la Fraternité a-t-elle indiqué qu'elle était satisfaite ou mécontente?

M. GORDON: J'aimerais vous en dire beaucoup plus long au sujet de nos discussions, mais je crois que ce n'est pas à propos. Je crois que cela ne contribuera pas à améliorer les relations entre la Fraternité et le chemin de fer.

M. FULTON: J'ai une question à poser et vous voudrez bien me dire si cette question aborde un terrain qu'il n'est pas à propos d'aborder. Si la question de la résiliation du contrat au mois de mai a été discutée avec la Fraternité, celle-ci a-t-elle fait voir que cette résiliation rencontrait ses vues?

M. GORDON: Tout ce que je puis vous dire, c'est que, au cours des dernières discussions que nous avons eues avec deux représentants des unions, nous avons eu l'impression que nous en étions venus à une entente à l'amiable sur tous les points. Après nous avoir quittés pour discuter les questions à l'étude avec leur comité, les représentants sont revenus et nous avons constaté que nous n'en étions pas venus à une entente. La question en est là pour le moment.

M. FULTON: Ainsi la Fraternité n'a réellement exprimé aucune opinion?

M. GORDON: Elle n'a pas exprimé d'opinion au sujet du fait et nous avons avisé la compagnie Welch de notre intention de résilier notre contrat actuel. La discussion à l'heure actuelle au sujet de notre intention de demander une soumission à la compagnie Welch ou à d'autres organismes pour un contrat de travail est une chose qui pourrait soulever des difficultés, car la Fraternité a naturellement l'impression qu'elle est autorisée à négocier au nom de ses membres.

M. FULTON: Cependant, si je ne m'abuse, vous ne seriez pas disposé à recourir à des contrats séparés, si vous constatiez que vous pouvez trouver assez d'ouvriers au sein des unions?

M. GORDON: C'est exact. Nous n'avons pas du tout l'intention de recourir à des contrats séparés à moins qu'il ne soit démontré que c'est là le moyen le plus efficace et le plus économique d'atteindre notre but. Ce qui nous préoccupe, c'est de recruter le genre de main-d'œuvre qu'il nous faut et de l'avoir en temps voulu et à l'endroit voulu. Cela est très important pour le chemin de fer. Je vois par les journaux qu'on est un peu alarmé au sujet du chômage en certains endroits. Pour nous, il y a des régions où nous ne pouvons trouver la main-d'œuvre nécessaire pour travailler à tel endroit et au moment voulu.

M. FULTON: Peut-être qu'il serait mieux de suspendre la discussion de cette question jusqu'à ce que vous ayez obtenu d'autres renseignements de la Fraternité.

M. GORDON: Je le pense. Je ne voudrais pas laisser l'impression qu'il y a sur ce point un conflit ou une querelle entre le chemin de fer et la Fraternité, car il n'en est pas ainsi. Nous croyons que les choses s'arrangeront comme s'arrangent d'ordinaire les difficultés que nous rencontrons, et je ne voudrais pas qu'on ait l'impression que j'ai voulu faire entendre qu'il y a conflit entre nous et la Fraternité.

M. FULTON: Je ne veux pas laisser entendre qu'il en est ainsi. Je crois que, partout où la chose est possible, il faut régler ces questions avec les unions. C'est seulement dans le cas où il est impossible d'en venir à une entente que nous jugerions opportun d'intervenir. Quelle est la pratique suivie par le Pacifique-Canadien à ce sujet?

M. GORDON: Il n'a pas fait d'entente avec la compagnie Welch, mais il en a fait avec d'autres compagnies du même genre.

M. FULTON: En d'autres termes, il a recours au système d'engagement direct des ouvriers et à des contrats avec des compagnies pour se procurer de la main-d'œuvre?

M. GORDON: Il a recours à divers genres de contrats. Il n'a pas recours à une seule méthode, mais à plusieurs. L'accréditation de la Fraternité en vue de négocier au nom de ce que nous appelons les équipes supplémentaires de manœuvres a causé une certaine alarme aux dirigeants des chemins de fer.

Nous avons déclaré que cette décision nous inspirait une certaine inquiétude et nous ne nous sommes pas encore adaptés à toutes les conséquences qui peuvent résulter de cette décision.

M. HAHN: J'allais vous demander si vous en êtes venu à une entente formelle; mais, comme il me semble qu'il n'y ait pas eu d'entente, je n'ai pas besoin de poser ma question.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a une question qui doit être mentionnée ici. Je suis heureux que M. Gordon ait donné des explications au sujet des relations qui existent entre la Fraternité et le chemin de fer, car je crois que la plupart des membres du Comité ont reçu le mémoire de la Fraternité au sujet de l'entente entre elle et le chemin de fer. Je crois que M. Gordon a donné à ce sujet des explications satisfaisantes. Au cours de l'exposé qu'il nous a fait lundi dernier, M. Gordon nous a dit que la compagnie Welch a recruté une bonne partie de sa main-d'œuvre parmi les immigrants qui arrivent au Canada, et que vraisemblablement il existe une entente entre la compagnie Welch et le gouvernement d'un certain pays, je ne me rappelle plus lequel.

M. GORDON: Le gouvernement italien.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, cela m'amène à poser une question à M. Gordon. En raison du fait que le chômage augmente en ce pays à l'heure actuelle, est-ce qu'il ne croit pas qu'il y va de l'intérêt du chemin de fer et du pays tout entier de se renseigner encore davantage sur les conditions d'emploi de ces immigrants par la compagnie Welch, de s'assurer si ces gens ne viennent pas ici prendre la place de nos propres ouvriers, que la compagnie Welch leur paie le salaire des unions et que leurs conditions de travail peuvent supporter la comparaison avec les conditions de travail des autres ouvriers du Canada. Il me semble que, si le chemin de fer ne s'occupe pas de cette question, on pourra le critiquer, on pourra l'accuser de ne pas se préoccuper de ses propres concitoyens qui sont chômeurs et qui seraient capables de faire ce travail. Je serais très peiné d'apprendre qu'on ne s'est pas assez préoccupé de cette question dans le passé. Nous avons entendu M. Gordon nous déclarer que la compagnie Welch présente des soumissions pour obtenir des contrats de travail et que le chemin de fer ne se soucie pas du salaire qui est payé aux ouvriers. Je crois que c'est à peu près ce qu'il a dit. On pourra me corriger si j'ai mal interprété ses paroles. J'espère que les chemins de fer verront à ce que la compagnie Welch ne nous amène plus d'immigrants pour les mettre en concurrence avec nos propres compatriotes à un salaire qui désavantage ces derniers.

M. GORDON: Je désire faire remarquer que l'on ne peut jouir des avantages des deux systèmes à la fois. Sous le régime des contrats qui existe à l'heure actuelle, nous sommes intéressés à savoir quels salaires sont payés aux ouvriers. L'avantage de ce système, c'est que le salaire horaire payé à l'ouvrier de la compagnie Welch est à peu près le même que le salaire des employés réguliers de chemin de fer; mais, si je suis forcé de mettre de côté ce genre de contrat, je devrai avoir recours aux soumissions de la compagnie Welch ou de la compagnie Jones ou d'une autre compagnie et je ne peux certainement pas prendre la responsabilité de dire à ces compagnies comment gérer leurs propres affaires. Cela leur appartient. Quant aux observations que vous avez faites à l'égard du traitement accordé au immigrants, je peux vous dire qu'ils sont bien traités. Il y a d'abord leur propre gouvernement qui a fixé les conditions de leur venue dans ce pays. De plus ils sont introduits au Canada sous la surveillance du ministère de l'Immigration, qui prend les mesures voulues pour assurer leur bien-être et qui voit à ce que leurs intérêts soient sauvegardés. Je le répète: nous ne pouvons jouir à la fois des avantages des deux systèmes. Si je demande une soumission à quelqu'un pour l'érection d'un édifice ou la construction d'une

ligne de voie ferrée et si quelqu'un soumissionne pour un certain prix, il me semble que cette personne peut exécuter ce travail de la façon qu'elle l'entend. Je ne peux pas tout régir en ce pays. Il y a des moments où je me demande si je réussis bien à administrer le National-Canadien, et pourtant je donne tout mon temps à cette besogne.

M. JOHNSTON: Si le chemin de fer passe un contrat avec une compagnie comme la compagnie Welch et s'il décide ensuite de mettre fin à ce contrat, est-ce parce que certains des employés de cette compagnie sont entrés dans les unions ouvrières?

M. GORDON: Non. La seule raison pour laquelle nous avons dû mettre fin à ces contrats, c'est que la Fraternité des cheminots nous a laissé entendre que la manière de faire de la compagnie Welch était une violation des termes du contrat de salaire. C'était une question d'interprétation du contrat et je ne sais si nous avons absolument raison. C'est une condition nouvelle qui se présentait. Quand nous avons préparé le contrat de salaire des cheminots conformément au certificat d'accréditation dont j'ai parlé, nous avons reconnu que la Fraternité avait raison jusqu'à un certain point dans les observations qu'elle nous présentait. Nous avons discuté et négocié avec elle et nous en sommes arrivés à une décision qui, je crois, est équitable. Elle fait disparaître les complications qui existaient par suite de nos contrats avec la compagnie Welch, lesquels étaient difficiles à expliquer aux membres de l'union.

M. JOHNSTON: Si les ouvriers de la compagnie Welch se syndiquaient, est-ce que cela n'influerait pas sur votre décision de les engager ou d'accorder un nouveau contrat à la compagnie?

M. GORDON: Le fait que les employés de la compagnie Welch appartiennent ou non à une union ne me concerne pas du tout.

M. JOHNSTON: Cela n'aurait aucune influence sur votre décision?

M. GORDON: Non. Je demande à la *Dominion Bridge Company* une soumission pour la construction d'un pont. Très bien; cette compagnie construit le pont à un tel prix. Voilà tout. Je ne connais ni ses échelles de salaires ni les prix qu'elle paie pour les matériaux ni aucun autre détail de son administration. Voilà les faits. Naturellement, je vous prie de remarquer que, dans tous les contrats pour lesquels nous demandons les soumissions, il y a une clause sur le juste salaire. C'est là notre ligne de conduite générale. Je suppose que cette explication apporte quelque lumière sur la question que vous avez soulevée.

Le PRÉSIDENT: Ce chapitre est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: Le paragraphe 31 est ainsi conçu: "Un tribunal de conciliation a été créé pour étudier les demandes de la Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives. A la fin de l'année le tribunal n'avait pas encore fait sa recommandation." A-t-on reçu sa recommandation depuis?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Êtes-vous en mesure de nous faire un certain rapport au sujet de cette recommandation?

M. GORDON: Oui. J'essaie de me rappeler la suite des événements. On nous a fait un nombre assez considérable de demandes et nous en étions venus à une entente générale au sujet de ces demandes. Mais ce qui compliqua et retarda le règlement de l'affaire, c'est qu'il surgit un conflit au sujet des attributions respectives des chauffeurs et des mécaniciens. Vous en avez probablement entendu parler. C'est un vieux différend qui date de 1946. En face de ce conflit de juridiction, le chemin de fer ne pouvait prendre aucune décision. Un tribunal de conciliation, sous la présidence de monsieur le juge Maybank,

fut chargé du règlement de ce problème. Après avoir discuté la question pendant un certain temps, le tribunal nous renvoyait la question. Il y a un mois environ, je crois, nos fonctionnaires en sont venus à une entente avec les employés sur tous les points sans avoir à soumettre de nouveau la question au tribunal de conciliation. En d'autres termes, on a réglé le conflit de juridiction et on en est venu à une entente sur tous les points excepté au sujet d'une augmentation de salaires mentionnée dans l'entente. Les employés voulaient que cette augmentation fût rétroactive à compter du mois de février 1954.

Je me suis opposé à cette demande, car je considérais que cette augmentation rétroactive était injuste, pour la bonne raison qu'il n'y a aucun moyen pour nous de récupérer cette somme additionnelle. C'est une dépense nouvelle et directe imputable sur nos déboursés de 1955. En raison de ce fait toute la question fut renvoyée au tribunal de conciliation. Monsieur le juge Maybank et ses deux collègues ont siégé récemment pour discuter la question. On m'a fait savoir, immédiatement avant mon départ, que le tribunal en était venu à une décision unanime qui approuve l'augmentation rétroactive demandée par les employés. Cette décision a pour résultat d'ajouter un montant de \$1,730,000 à nos déboursés de 1955. Cette augmentation n'est pas comprise dans les prévisions budgétaires que je présente en ce moment. Sur ce montant, \$750,000 représentent l'augmentation rétroactive; le reste représente les salaires en entier pour l'année 1955. Voilà un exemple de ces déboursés inattendus auxquels nous devons faire face parfois et cela illustre bien combien il est difficile de présenter des prévisions budgétaires définitives.

M. FULTON: Je suis bien de votre avis.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Avez-vous quelque chose à nous communiquer au sujet du numéro 32?

M. GORDON: Cette question n'est pas encore réglée. Il est difficile d'être précis au sujet des négociations mentionnées dans cet article, parce qu'elles se poursuivent continuellement. La dernière fois que j'ai examiné la question, il y avait, je crois, quarante-sept ententes à l'étude. Si on accordait toutes ces demandes, cela coûterait un montant supplémentaire de 16 ou 17 millions de dollars par année. Ce sont des demandes d'augmentation de salaire rétroactive au 1^{er} mars. Le nombre exact des demandes est de 51 et le coût estimatif annuel de ces augmentations serait de \$15,362,000. Ce genre de négociation se poursuit continuellement.

M. FULTON: Toutes vos ententes sont-elles faites sur une base annuelle?

Le TÉMOIN: Oui, je le crois. Je ne puis me rappeler une seule entente qui ne fût pas sur une base annuelle.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le chapitre est adopté?

Adopté.

Nous en sommes au chapitre "Impôts, locations et autres comptes de revenus." Est-ce qu'il y a des questions à poser à ce sujet?

Comme il est 6 heures, je propose que nous suspendions la séance jusqu'à 8 heures. Nous étudierons alors ce chapitre.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le 29 mars 1955.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme nous avons le quorum, nous pouvons commencer l'étude de l'article que nous avons laissé en suspens à 6 heures. Nous en sommes à "Impôts, locations et autres comptes de revenus", à la page 9 du rapport.

Avez-vous des questions à poser au sujet des impôts, locations et autres comptes de revenus? L'article est-il adopté?

Adopté.

"Exploitations des hôtels".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une question à poser sur ce sujet. Au deuxième paragraphe, n° 35, on parle de l'introduction d'un système de comptabilité de dépréciation. Avons-nous des chiffres indiquant la dépréciation de ces hôtels en 1954?

M. GORDON: La dépréciation des hôtels pour l'année 1954 est de \$447,074.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quel est le revenu provenant de l'hôtel de Vancouver?

M. GORDON: Le partage des revenus que nous avons fait avec le Pacifique-Canadien est basé sur les recettes d'exploitation nettes. Notre part des recettes nettes est de \$427,249.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que nous partageons également?,

M. GORDON: Ce partage se fait d'après une certaine formule qui équivaut à peu près à une division à parts égales. C'est un système assez compliqué qui prévoit des changements de prix de location et autres considérations.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que le partage se fait avant ou après la déduction de la dépréciation sur cet hôtel de Vancouver?

M. GORDON: Avant. Le chiffre que je vous ai donné est le revenu net qui nous échoit: \$427,249. Le chiffre de la dépréciation à déduire de ce montant est \$106,585.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous dites que notre part des profits d'exploitation de l'hôtel de Vancouver a été d'environ \$427,000?

M. GORDON: \$427,249.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et la dépréciation a été d'environ \$106,000?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Faut-il rembourser ce montant à la corporation ou que fait-on de ce montant?

M. GORDON: Voici. Le National-Canadien est propriétaire de l'hôtel. Il est loué à la *Vancouver Hotel Company*, dont le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont copropriétaires.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je comprends. Ainsi le prix de location de l'immeuble est appliqué à la dépréciation?

M. GORDON: Ce prix de location nous revient en tant que propriétaire.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): La dépréciation est entièrement à la charge du National-Canadien en tant que propriétaire.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pendant que nous en sommes sur ce sujet de l'exploitation des hôtels, M. Gordon pourrait-il nous dire si les ventes d'hôtels ont été profitables?

M. GORDON: Ces hôtels payaient leurs frais d'exploitation, mais ils ne rapportaient pas assez de profits pour le service de la dépréciation et des intérêts.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrions-nous savoir le total de l'exploitation des hôtels?

M. GORDON: Quel total?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Le surplus total provenant de l'exploitation de ces quatre hôtels avant le calcul de la dépréciation? Je n'ai pas fait l'addition.

M. GORDON: Je vais vous donner ce montant dans un instant pour l'année 1954. Je vais en faire l'addition. Voici. Le revenu net de l'exploitation des quatre hôtels a été de \$82,907 en 1954.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): J'ai une autre question à poser au sujet de la dépréciation. Je crois que vous nous avez donné le montant de la dépréciation des hôtels. Je crois que c'est pour l'hôtel de Vancouver et que ce montant était de \$447,000?

M. GORDON: Non, la dépréciation de l'hôtel de Vancouver était comprise dans ce montant.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Non, non.

M. GORDON: Le montant total de dépréciation de \$447,000 que je vous ai donné, c'est pour tous les hôtels.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Est-ce que ce montant comprend la dépréciation sur l'hôtel de Vancouver?

M. GORDON: Oui, cela comprend la dépréciation sur l'hôtel de Vancouver, qui était de \$106,585.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cette dépréciation de \$447,000 est calculée sur quelle valeur totale?

M. GORDON: Ce montant est calculé sur la valeur des immeubles seulement, qui représente une immobilisation de \$36,229,633. C'était là l'évaluation de tous les hôtels dans la comptabilité de 1954.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Et cela comprenait l'évaluation de l'hôtel de Vancouver?

M. GORDON: Oui, cela comprenait l'évaluation de l'hôtel de Vancouver.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je ne suis pas un expert en fait de calcul de dépréciation, mais cela ne me paraît pas un montant très élevé.

M. GORDON: Nous suivons à peu près la méthode reconnue pour le calcul de la dépréciation. Cette dépréciation est calculée sur la base d'un amortissement de quarante ans. Je pourrais faire remarquer en passant que les quatre hôtels que nous avons vendus avaient tous besoin d'une forte dépense d'immobilisation. C'est là une des raisons qui nous ont amenés à la conclusion que ces hôtels ne nous promettaient pas assez de revenus pour nous autoriser à procéder à une forte dépense d'immobilisation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, la valeur comptable de ces hôtels était approximativement de \$3,289,000.

Le PRÉSIDENT: Où avez-vous pris ce chiffre?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Aux pages 246 à 248 du rapport du Comité de l'an dernier, nous trouvons la liste des hôtels du C.N.R. Cette liste indique la valeur immobilière des propriétés en 1953.

M. GORDON: Quel est ce chiffre que vous avez mentionné?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le chiffre que j'ai trouvé dans ce rapport est \$3,289,000.

M. GORDON: Très bien, ce chiffre est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avons-nous le chiffre de la valeur estimative comparé à la valeur d'immobilisation?

M. GORDON: Non, nous n'avons aucun chiffre de la valeur estimative de ces propriétés basée sur une estimation indépendante.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes il n'y a pas d'autre base de comparaison pour estimer la valeur de ces hôtels.

M. GORDON: Non, il n'y a que la valeur comptable dont vous avez parlé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quel est le montant que vous avez reçu pour ces hôtels, monsieur Gordon?

M. GORDON: Pour tous les hôtels?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui.

M. GORDON: C'est là l'une de ces choses qui, comme nous l'avons dit, appartiennent à ce genre de renseignement que nous ne pouvons communiquer au Comité en raison du fait qu'ils touchent aux affaires de certaines autres personnes. Toutefois, je peux vous dire que, en se basant sur la valeur comptable moins la dépréciation et en tenant compte d'un ajustement de l'inflation de la valeur du terrain de l'hôtel Prince-Arthur, la vente des quatre hôtels représente à peu près la valeur comptable.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): L'ajustement dont vous parlez au sujet de la valeur du terrain a-t-il été un facteur important dans la transaction?

M. GORDON: Le montant de l'ajustement relatif au terrain de l'hôtel Prince-Arthur figure dans nos livres pour un chiffre de \$592,000. Ce chiffre résulte d'un prix fantaisiste établi par MacKenzie et Mann pour l'hôtel Prince-Arthur à l'époque de l'acquisition du terminus du *Canadian Northern*. C'est une très vieille transaction dont les chiffres sont restés dans nos livres sans ajustement. Quand nous avons décidé de faire un ajustement, ce montant de \$592,986 fut réduit à une valeur actuelle de \$250,000, ce qui porte le montant de l'ajustement dont j'ai parlé à \$342,986, montant représentant la réduction de la valeur de ce terrain.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et on a fait cet ajustement à peu près à l'époque de la vente de l'hôtel?

M. GORDON: Cela a été fait comme une partie de l'ajustement de la comptabilité à l'époque de la vente des hôtels.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ainsi, si j'ai bien compris votre exposé de la transaction en question, nous avons le coût d'immobilisation originel des hôtels moins la dépréciation. Si aucune autre considération n'était entrée en ligne de compte, la transaction aurait indiqué une perte d'environ \$340,000.

M. GORDON: Je vous prierais de vouloir bien répéter cette explication.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je disais donc: nous avons le prix d'immobilisation originel des hôtels moins la dépréciation. Après cette déduction, la transaction aurait indiqué une perte approximative de \$340,000, parce que vous nous avez déjà dit que, en prenant en considération les trois facteurs (immobilisation, dépréciation et diminution de la valeur du terrain), le prix obtenu équivalait à peu près à la valeur comptable des hôtels. Par conséquent, en prenant en considération chacun des facteurs, j'en viens à la conclusion que la diminution de la valeur du terrain est de \$340,000. Pour que le prix de vente des hôtels fût équivalant à leur valeur comptable, il fallait tenir compte de la diminution de \$340,000, dans la valeur des terrains.

M. GORDON: Il y a quelque chose d'inexact dans votre calcul, mais je n'ai pas encore pu mettre le doigt sur l'erreur.

L'hon. M. MARLER: Qu'est-ce que vous essayez de prouver, monsieur Hamilton?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Me serait-il permis de faire ici une observation? Il me semble que ce que nous discutons en ce moment diffère tout à fait de ce que nous avons discuté jusqu'ici. Naturellement, nous n'essayons pas de gérer le chemin de fer. C'est M. Gordon qui est chargé de cette gestion et nous lui demandons des comptes. Toutefois, nous avons ici quelque chose

qui est tout à fait différent de l'ordinaire. Il y a eu cession d'une partie de notre entreprise et je pense que, en tant qu'actionnaires, ou en tant que représentants des actionnaires, nous nous trouvons dans une situation différente. Nous devrions être mis en mesure de pouvoir en arriver à une conclusion au sujet des principes qui ont présidé à cette transaction, car ce n'est pas là une transaction qui se fait dans le cours ordinaire des affaires. Pour ma part, je suis désappointé de ce que nous ne puissions pas obtenir le prix de vente. Dans la province d'Ontario, je crois qu'il est nécessaire de publier le prix de vente, dans le cas de la vente d'une propriété. Je ne sais si c'est la même chose dans la province de Nouvelle-Écosse. Je serais très heureux qu'il en fût ainsi dans tout le pays. Il n'y aurait ainsi aucune objection à ce que l'on nous donne le prix de vente.

Je prends la liberté de poser la question au ministre comme question de politique gouvernementale et de lui demander si les membres du Comité, en tant que représentants des actionnaires, comme je l'ai dit plus haut, ne devraient pas être mis au courant de tous les faits quand on nous dit qu'il y a eu vente d'une partie de la propriété qui appartient à l'État.

M. POULIOT: Monsieur le président, la question soulevée par M. Hamilton est d'un caractère très technique; mais pour autant qu'un profane peut comprendre ces questions, je crois qu'il voulait établir la valeur réelle de l'hôtel de Vancouver afin de connaître la proportion qui existe entre le revenu de cet hôtel et sa valeur réelle. N'est-ce pas là ce que vous vouliez établir, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, monsieur le président. Après avoir obtenu les renseignements que je désirais au sujet de l'hôtel de Vancouver, j'ai passé à l'étude de la vente des hôtels. Il n'y a pas de rapport du tout entre ces deux questions. Je devrais peut-être reprendre l'argument. Je crois que je peux le mettre passablement à la portée de tous de la façon suivante. Quand nous avons demandé le prix de vente de ces hôtels, M. Gordon a répondu: "Je ne puis vous donner le prix de vente de ces hôtels."

M. GORDON: Je vous demande pardon. J'ai dit que je ne pensais pas que j'étais autorisé à vous donner ce prix.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A mon tour je vous demande pardon. M. Gordon a dit: "Je ne crois pas devoir vous donner le prix de vente des hôtels; mais, je peux vous dire que, après avoir pris en considération la question de leur dépréciation et un ajustement relatif à la valeur du terrain d'un certain hôtel, le prix que nous avons reçu équivaut à peu près à leur valeur comptable". Je crois que c'est là un résumé assez exact de ce que M. Gordon a déclaré.

M. GORDON: C'est exact. J'ai essayé d'être utile, mais je me rends compte que j'en ai probablement trop dit.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Après cette réponse j'ai dit que, puisque dans cette transaction nous avons comme données la valeur dépréciée des hôtels, le prix de vente et la diminution de la valeur du terrain (rien que ces trois facteurs à considérer), il s'ensuit que, si la transaction s'était faite en évaluant le terrain au prix qui figure dans les livres de la compagnie depuis plusieurs années, nous aurions subi une perte de \$340,000 sur la transaction, ce qui est le montant qui correspond exactement à la diminution de la valeur du terrain d'après M. Gordon.

M. GORDON: Il n'y a pas de doute, monsieur Hamilton, qu'en nous basant sur les chiffres que j'ai donnés un par un, vous avez pu sans trop de difficulté faire un petit calcul et découvrir le prix de vente de ces propriétés. Je suis à la disposition du Comité. Je vous dis qu'en principe l'administration du chemin de fer a toujours été appuyée quand elle a refusé de révéler les détails des

transactions avec des tierces parties. Je n'ai rien à cacher. Il n'y a rien de mystérieux dans cette affaire, mais je crois que je suis lié par ce principe et que je ne dois pas répondre à des questions qui ont toujours été regardées par le Comité comme des questions auxquelles il n'est pas à propos de répondre.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Gordon, qu'il y a une différence entre ce que vous dites et ce que M. Macdonnell a dit, à savoir: "Je ne sais pas ce que dit la loi dans d'autres parties du pays, mais dans la province d'Ontario le prix de vente d'une propriété peut être publié afin que le public le connaisse." Ce n'est pas là l'application du principe qui s'applique quand un vendeur fait connaître de son plein gré le prix qu'il a reçu pour sa propriété. Ne croyez-vous pas qu'il y a là une distinction?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je le crois; mais, pour moi, nonobstant le fait que j'admets ce que dit M. Gordon au sujet du principe qui a toujours été suivi jusqu'ici et que je veux continuer de suivre, il y a un principe tout différent qui doit s'appliquer dans un cas comme celui-ci où l'on se défait d'une partie de nos biens. Je sais que M. Howe a dit à la Chambre en plaisantant, que nous pourrions vendre toute l'entreprise; mais je suis certain que personne ne prendrait cela au sérieux. Dans le cas qui nous occupe, la compagnie cesse l'exploitation de certains hôtels. Je soutiens très énergiquement que, dans un cas comme celui-ci, le Parlement doit être mis au courant de ce fait, parce qu'il y a là un changement très important dans l'ensemble de l'entreprise. Dans le cas qui nous occupe, la question n'est peut-être pas tout à fait aussi tranchée que cela; mais je soutiens qu'il y a quand même ici une transaction qui diffère des transactions ordinaires et, à moins que M. Gordon ne se sente empêché de donner des renseignements en raison de certaines obligations d'honneur contractées envers un tiers, s'il s'agit simplement de suivre le principe qui a été suivi jusqu'ici par ce Comité, je vais faire remarquer au Comité, monsieur le président, et particulièrement au ministre, qu'il s'agit ici d'une situation qui diffère grandement des transactions ordinaires. Il s'agit ici de la cessation d'une entreprise de caractère privé.

M. GORDON: Monsieur Macdonnell, voici la difficulté dans laquelle je me trouve. Ces hôtels ont été vendus à M. Thorn et à ses associés. Les ventes ont été faites après l'examen de soumissions que nous avons reçues de toutes les personnes intéressées que nous avons averties et à qui nous avons demandé de soumissionner. Je ne sais pas du tout ce que M. Thorn se propose de faire avec ces hôtels, mais le prix qu'il a payé est une question purement personnelle et, si nous divulguons ce prix, je crois que ce serait injuste à l'égard de l'acheteur qui, dans le cours ordinaire des choses, a droit à ce que le secret soit gardé au sujet d'une transaction de ce genre. S'il faut, quand j'achète ou vends au nom du chemin de fer, que je sois obligé de dire à ceux qui font affaires avec moi: "Je serai obligé de divulguer tous les prix qui seront mentionnés entre nous", je me trouverai dans une situation très désavantageuse pour vendre ce que j'ai à vendre.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je suis de votre avis, mais je soutiens qu'il s'agit ici d'une transaction qui diffère beaucoup des transactions ordinaires. Je soutiens qu'il ne s'agit pas ici d'une transaction ordinaire et j'ai peine à croire qu'une personne faisant affaires avec le chemin de fer dans un cas comme celui-ci, le chemin de fer agissant au nom du gouvernement, j'ai peine à croire, dis-je, que cette personne ne s'attendrait pas que le Parlement voulût être renseigné au sujet de cette transaction, qui, permettez-moi de le répéter, n'est pas une transaction ordinaire.

Comme le président l'a fait remarquer, pour ce qui est de l'Ontario, la loi oblige à faire connaître le prix de vente. Je ne sais pas ce qu'il en est pour la Nouvelle-Écosse.

M. GORDON: La différence, en ce qui concerne ces quatre hôtels, c'est qu'ils ont été vendus en bloc et qu'on n'a pas fixé de prix pour aucun d'eux en particulier. La soumission que nous avons acceptée est une offre pour les quatre hôtels ensemble et non un prix pour chacun des quatre en particulier. Nous avons reçu toutes sortes de soumissions: les unes faisaient une offre pour un hôtel, d'autres pour deux. Nous avons accepté la soumission que nous considérons la meilleure pour la vente des quatre hôtels en bloc. Je ne sais pas du tout comment l'acheteur répartira ce prix entre les quatre hôtels.

M. Thorn et ses associés pourront éventuellement vendre un ou deux de ces hôtels et je ne crois pas qu'il serait juste pour lui que nous révélions le prix global qui pourra être réparti entre les quatre propriétés.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je me demande si, réellement, ce que vous venez de dire ne renforce pas mon argument.

M. GORDON: Je puis vous assurer que ce n'était pas là mon intention.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je me demande si, réellement, vous avez fixé un prix global qui est mentionné dans votre transaction. Je me demande si cela ne résout pas le problème et ne vous donne pas toute liberté.

L'hon. M. MARLER: Il me semble, monsieur le président, que ce renseignement est public, étant donné que le public peut l'obtenir au bureau des Terres ou au Bureau d'enregistrement. Je ne suis pas membre de ce Comité, mais je ne crois pas qu'il appartienne au vendeur de divulguer le prix payé par l'acheteur de ces propriétés. Si le renseignement est public, par suite du fait que les actes de vente ont été enregistrés, toute personne qui veut recourir à cette source d'information peut le faire; mais je crois, moi aussi, que le président de la compagnie ne doit pas être placé dans la nécessité de révéler des faits, qui, à mon avis, ne devraient l'être normalement que par l'acheteur lui-même. Je désire ajouter que je ne puis m'empêcher de songer que le Comité pourrait facilement être entraîné ainsi à l'examen d'un grand nombre de transactions du même genre. Du moment que nous établissons que, s'il est question d'un hôtel ou d'une autre propriété vendue par le chemin de fer, nous devons révéler le prix payé pour cette propriété, nous devons nous demander aussi quelle était l'évaluation de cette propriété, et alors nous substituons notre jugement au jugement des administrateurs de chemin de fer à l'égard de cette transaction. Je crois que c'est à cela que nous en viendrions si nous prenions un cas en particulier et si nous disions: "Examinons l'histoire de cette transaction". Je ne dis pas cela pour blâmer en quoi que ce soit l'attitude de M. Hamilton; mais, s'il se met en frais de demander l'évaluation de la propriété et ensuite le prix de vente et ainsi de suite, je crois que ce serait là juger les décisions du conseil d'administration et je doute fort que ce soit là le désir du Comité.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): J'admets tout ce que vous avez dit quand il s'agit des transactions ordinaires, mais je crois que la transaction dont il s'agit ici n'est pas une transaction ordinaire. Je soutiens qu'il s'agit ici d'un montant sur lequel les actionnaires désireraient être pleinement renseignés, même s'il s'agit d'une transaction ordinaire. C'est là la base de tout mon argument. J'admets qu'il faut prendre en considération les intérêts de l'acheteur; mais la réponse, du moins partielle, à cette objection, c'est que le renseignement sera quand même à la disposition du public. Le ministre prétend que ce renseignement devrait être obtenu séparément, parce que c'est de cette façon qu'on peut se le procurer officiellement. Mais je soulève la question de principe et je ne mentionne l'autre question que pour aider à résoudre le problème. Je suis certain que M. Gordon a l'impression qu'il nuirait peut être à l'acheteur. Ce n'est pas ce que j'ai en vue et personne n'a cela en vue. Quoi qu'il en soit, je

ne crois pas que cela doive empêcher le public canadien que nous représentons de se procurer ce renseignement, si réellement, comme je le prétends, il s'agit ici d'une transaction qui n'est pas une transaction ordinaire.

L'hon. M. MARLER: Je ne veux certainement pas prolonger la discussion. J'admets une grande partie de ce que vous avez dit, mais j'ai exprimé une opinion sur ce qui me paraît l'aspect juridique de la question. Si une compagnie hôtelière vend l'un des hôtels qu'elle possède, cette vente sera-t-elle considérée comme une transaction exigeant l'approbation des actionnaires dans le cours ordinaire des choses? Quand une compagnie vend tout son actif, il est d'usage qu'elle obtienne, pour cela, l'approbation des actionnaires; mais, si elle vend seulement l'une de ses propriétés, je doute fort qu'elle soit obligée d'obtenir cette approbation.

M. MURPHY (*Westmorland*): Le bilan consolidé de la compagnie indique un actif de 3 milliards. Je suppose que nous pourrions demander le détail de cet actif et, puisque ce bilan est donné en détail, y a-t-il quelque chose qui puisse empêcher un membre du Comité de demander des renseignements au sujet des hôtels en question?

M. GORDON: Nous avons donné la valeur comptable qui figure dans le rapport de l'année dernière et nous sommes consentants à donner de nouveau ce renseignement. M. Hamilton possède ce renseignement et il l'a répété. Si je comprends bien, il veut savoir le prix payé par l'acheteur pour ces quatre hôtels. Je prétends que ce renseignement est une question qui ne concerne que l'acheteur.

M. GILLIS: Il possède déjà ce renseignement. Ce qu'il désire, c'est le prix de vente de chaque hôtel.

M. MURPHY (*Westmorland*): S'il nous a donné la valeur comptable et si nous connaissons le chiffre de l'ajustement...

M. BELL: N'y a-t-il pas une certaine ressemblance entre cette vente et la vente des vaisseaux du type "Lady" en 1953? On a donné alors le prix global pour ces deux vaisseaux. C'était un cas semblable. Le *Canadian National Steamship* vendit deux vaisseaux du type "Lady" en 1953 et on fit connaître le prix total de la vente. Selon l'expression de M. MacDonnell, cette transaction s'était faite dans le cours normal des affaires.

M. GORDON: Si j'ai bonne mémoire, l'acheteur, dans ce cas, était tout à fait consentant à ce que le prix d'achat fût connu. Dans certains cas, nous avons publié notre prix de vente, quand l'acheteur n'avait pas d'objection à cette publication. Je me rappelle un cas où l'acheteur a mentionné lui-même le prix d'achat d'une propriété dans son rapport annuel. Dans ce cas, il n'y avait aucune objection à ce que nous révélions notre prix de vente. Ce que je soutiens, c'est que l'annonce du prix d'achat doit être rendue public par l'acheteur lui-même et non pas par le vendeur. C'est ce que M. Marler a fait remarquer il y a un moment. Nous faisons des milliers de transactions immobilières chaque année. Nous achetons ou vendons des propriétés tous les jours. Personne ne soutient que nous devrions révéler les prix de vente de toutes ces transactions. Personnellement, je vois peu de différence entre la transaction à l'étude et d'autres transactions, excepté que la transaction à l'étude est un peu plus considérable et a attiré l'attention publique davantage. Je vous le déclare avec toute l'expérience que j'ai acquise comme président du chemin de fer: il serait désavantageux pour le National-Canadien si nous étions obligés de discuter en public les affaires personnelles des particuliers qui font affaires avec le chemin de fer. Et je suis d'avis que la transaction dont il est ici question tombe dans la catégorie qui doit bénéficier de cette discrétion.

M. POULIOT: Maintenant, monsieur Gordon, quand le National-Canadien achète une propriété, est-ce pour son propre usage ou pour faire de la spéculation immobilière?

M. GORDON: Nous avons toutes sortes de propriétés. Nous achetons des propriétés en vue de nous en servir, assurément; mais nous en avons que nous gardons pendant des années en notre possession de différentes manières. Nous pouvons découvrir un jour que nous n'avons pas besoin d'une certaine propriété et que nous pouvons en disposer. Nous faisons cela très souvent pour des propriétés dont nous pouvons avoir besoin ou nous faisons des réajustements de toutes sortes. Je vais vous en donner un exemple frappant. Je puis dire sans exagération que nous possédons des centaines de propriétés dans la ville de Montréal par suite de transactions que nous avons faites avec la ville au cours des années en vue du développement de notre terminus. Nous vendons des propriétés à la ville et nous en achetons d'elle et cela se poursuit continuellement. Nous n'achetons pas ces propriétés pour des fins de spéculation. Nous les achetons pour notre propre usage.

M. POULIOT: C'est bien ce que je pensais. Quand vous achetez un terrain, ce n'est pas en vue de le revendre avec un bénéfice.

M. GORDON: C'est exact. Mais il arrive parfois que les choses ne vont pas comme nous l'avions espéré et nous avons des propriétés à vendre. En ce cas, croyez-le ou non, il nous arrive parfois de réaliser des profits.

M. POULIOT: Mais votre but n'était pas d'acheter pour vendre avec un profit.

M. GORDON: Il peut arriver que nous fassions un profit, mais nous n'achetons pas pour des fins de spéculation.

M. POULIOT: Quand le chemin de fer fait un achat, ce n'est pas en vue d'un profit?

M. GORDON: C'est exact.

M. POULIOT: Monsieur Gordon, vous soutenez qu'il y a dans cette question la même difficulté que pour la vente du charbon de bois et des poteaux de clôture. Vous m'avez dit l'année dernière qu'il était contraire à l'éthique commerciale de faire des révélations à ce sujet. Je cite ce cas pour renseigner les membres du Comité au sujet de la réponse que vous m'avez faite l'année dernière. Mais ce genre d'affaire est bien différent des transactions immobilières, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne le pense pas.

M. POULIOT: Je vais vous expliquer en quoi il diffère. C'est que les achats de charbon de bois et de poteaux de clôture ne sont pas inscrits au bureau d'enregistrement. Vous savez cela, monsieur Gordon?

M. GORDON: Très bien.

M. POULIOT: Et le prix de la propriété immobilière est enregistré au bureau d'enregistrement?

M. GORDON: Pas toujours.

L'hon. M. MARLER: Vous savez, monsieur Pouliot, qu'il arrive souvent dans la province de Québec de trouver un acte de vente enregistré dans lequel le prix de vente mentionné est un dollar pour cause ou considération valable.

M. POULIOT: J'en viens à ce point. Mais les actes de vente doivent être enregistrés.

L'hon. M. MARLER: Tôt ou tard.

M. POULIOT: Pour que votre droit de propriété soit reconnu. Vous passez donc un contrat de vente avec moi pour une propriété que je possède. Je parle au sens figuré. Et je vous vends cette propriété pour \$100,000.

M. GORDON: Non, monsieur, vous ne me le vendez pas.

M. POULIOT: Est-ce parce que vous ne vous intéressez qu'à des chiffres plus considérables que celui-là?

M. GORDON: Non, je prends soin aussi de mon propre compte de banque.

M. POULIOT: Supposons que j'e fasse affaires avec vous et que je ne sois pas membre du Parlement. Supposons que je sois un homme riche et que je vende une propriété au gouvernement.

M. GORDON: Moi aussi, monsieur Pouliot, je peux faire des rêves.

M. POULIOT: Puis je passe un contrat et je vends le terrain au chemin de fer, à grand sacrifice, pour la somme de \$100,000. Le prix est un élément essentiel du contrat, comme vous le savez. Sans prix fixé, il n'y a pas de contrat de vente. Vous savez cela, monsieur Gordon. Il n'est pas nécessaire d'être avocat pour savoir cela. Un banquier sait cela. Vous savez que le prix est un élément essentiel d'un contrat de vente. Vous savez cela, sans doute.

M. GORDON: Je ne suis pas avocat; je vais prendre votre parole sur ce point.

M. POULIOT: Je ne parle pas comme un avocat en ce moment.

L'hon. M. MARLER: Je pense que nous nous entendons tous sur ce point, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Je remercie le ministre d'avoir fait cette observation. Donc, le prix est fixé entre les deux parties, le vendeur et l'acheteur. Le prix convenu peut figurer sur le contrat ou n'y pas figurer.

L'hon. M. MARLER: C'est exact.

M. POULIOT: Si les contrats en question mentionnent un prix défini, le fait est public, car le contrat doit être enregistré au bureau d'enregistrement. Il n'y a donc pas de raison pour que M. Gordon ne nous révèle pas ce prix. Ce n'est pas comme pour la vente du charbon de bois et des poteaux de clôture, dont on ne pourrait, dit-on, nous révéler le prix d'achat sans manquer à l'éthique professionnelle. Y a-t-il un prix mentionné dans ces contrats?

M. GORDON: Pas à ma connaissance. Il y avait un prix global pour les quatre hôtels et ce prix comprenait, non seulement le prix des immeubles eux-mêmes, mais aussi le mobilier et autres biens meubles. Je ne sais si on peut trouver ce chiffre au bureau d'enregistrement. Mais je me hâte d'ajouter que, si vous me vendez certaines propriétés à un prix élevé, je serai très heureux de révéler ce prix au Comité.

M. POULIOT: Vous me répondez avec habileté. J'aime mieux une réponse habile que pas de réponse du tout. Je vais maintenant continuer de poser mes questions.

M. GORDON: Très bien.

M. POULIOT: Cet argument a une base solide. Pour moi, il y a une différence essentielle entre la vente de certains biens mobiliers et la vente d'un terrain, qu'il y ait ou non une construction sur ce terrain.

L'hon. M. MARLER: Ou la vente de biens mobiliers et immobiliers à la fois.

M. POULIOT: En effet. On peut avoir une vente de biens mobiliers et immobiliers à la fois. Mais le point principal est la valeur du terrain et des constructions érigées sur ce terrain. Par conséquent, si M. Gordon ne veut pas nous dire le prix de vente des biens mobiliers qu'il y avait dans ces immeubles, nous pourrions au moins savoir le prix de vente des immeubles eux-mêmes. Et maintenant M. Gordon nous dit que, à sa connaissance, il ne sait pas s'il y a eu un prix déterminé pour les constructions elles-mêmes. Il peut avoir négligé ou oublié ce renseignement; mais je suis certain que, comme

directeur général du chemin de fer et président de son conseil d'administration, il doit avoir connu la valeur de ces immeubles et il doit en avoir fixé le prix avant de consentir à la vente.

M. GORDON: Certainement. Si le vendeur, comme dans l'exemple que vous avez apporté, est consentant à faire connaître le prix d'achat, je n'ai rien à dire à ce sujet, mais la vente dont il est ici question est la vente de certains établissements en pleine exploitation. Nous avons vendu des terrains, des constructions, une certaine partie de l'ameublement et de l'outillage, en un mot cette vente est la vente d'une entreprise en pleine exploitation. Je déclare que c'est pour moi une question de principe de n'être pas mis en demeure de divulguer les affaires privées des personnes qui font affaires avec le National-Canadien et cette manière de faire a toujours été approuvée par ce Comité depuis plusieurs années.

M. POULIOT: Monsieur Gordon, j'ai pratiqué la profession d'avocat depuis plusieurs années et c'est la première fois que j'entends exposer cette doctrine. Voilà ma première observation. Et ma seconde observation est celle-ci: la vente en question est publique. Ce n'est pas un secret, ce n'est pas une transaction qui s'est faite à huis clos. C'est une transaction publique.

M. GORDON: Très bien.

M. POULIOT: Et cette transaction est enregistrée au bureau d'enregistrement.

M. GORDON: Je vous demande pardon. Autant que je le sache, la transaction n'est pas enregistrée.

L'hon. M. MARLER: Il semble que le contrat n'ait pas encore été enregistré.

M. POULIOT: M. Gordon a dit qu'il ne l'était pas, à sa connaissance. Mais il n'a pas donné de réponse définitive. Je voudrais que M. Gordon nous réponde catégoriquement oui ou non.

M. GORDON: A ma connaissance, il n'a pas été enregistré.

M. POULIOT: Cela n'est pas une réponse. Je veux qu'on me réponde catégoriquement oui ou non.

M. GORDON: C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner.

M. POULIOT: Avec tout le personnel qui est à votre service, vous pouvez obtenir ce renseignement.

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Pourquoi ne le donnez-vous pas? Est-ce que ce n'est pas une question publique? N'importe qui peut aller à Vancouver, se rendre au Bureau d'enregistrement, payer 50c. et obtenir le renseignement. Pourquoi ne nous donnerait-on pas ce renseignement ici à nous qui sommes membres du Parlement?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je comprends la difficulté dans laquelle se trouve M. Gordon et je propose que cette question soit laissée en suspens jusqu'à demain matin.

M. POULIOT: Excusez-moi, monsieur Macdonnell. C'est moi qui interroge M. Gordon en ce moment et je ne veux pas être interrompu quand j'interroge un témoin.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je croyais que vous aviez fini.

M. POULIOT: Je n'ai pas fini. Je regrette de vous avoir offusqué, monsieur Macdonnell; car j'ai un grand respect pour vous. Les fonctionnaires du National-Canadien viennent ici et personne n'est capable de nous donner la réponse à une question que nous posons. Et je trouve pas mal raide que ces fonctionnaires nous traitent de haut comme vient de le faire M. Gordon.

S'il ne le sait pas, il devrait le savoir. C'est son devoir de se procurer le renseignement demandé. Il n'a qu'à demander à un de ses commis de téléphoner au siège social à Montréal et de se procurer le renseignement demandé. J'ai fait rire de moi l'année dernière. Cette année je n'ai pas l'intention de faire rire de moi ni par M. Gordon ni par quelqu'un d'autre. Comment se fait-il que nous ne puissions pas savoir le prix d'un immeuble qui appartient au chemin de fer? Nous avons droit de le savoir, parce que toute personne qui réside à Vancouver peut se procurer ce renseignement en payant 50c. Je voudrais savoir quel est le montant qui figure sur cet acte de vente. Est-ce un dollar ou un autre montant? Est-ce un million ou deux millions? Je veux le savoir et j'ai droit de le savoir. Autrement ce Comité n'est qu'une farce. J'ai toléré jusqu'ici, mais j'ai fini. Je crois, monsieur Gordon, qu'il est pas mal impertinent de votre part de parler comme vous le faites aux membres du Parlement. Allez-vous me donner ce renseignement oui ou non?

M. GORDON: Je vais vous donner tous les renseignements que je possède.

M. POULIOT: Comment se fait-il que vous ne possédiez pas le renseignement que je vous demande?

M. GORDON: Je ne suis pas censé posséder ce renseignement. J'ai autre chose à faire.

M. POULIOT: Veuillez nous répondre poliment et sans échappatoires.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pouliot, je ne voudrais pas que cette question soit poussée trop loin. Je ne sais si les fonctionnaires du chemin de fer s'attendaient à produire ici un contrat de vente ou un certificat d'enregistrement ou autre document du genre. Si le Comité insiste pour obtenir ce renseignement, je suppose que le renseignement peut lui être donné. Mais je crois qu'on peut garder la question en suspens. Si vous désirez ce renseignement, on peut retarder jusqu'à demain.

M. POULIOT: Monsieur le président, je vous remercie. Je ne voudrais pas que mes paroles soient mal interprétées. Mais quand un témoin me dit qu'il ne possède pas le renseignement voulu pour répondre à ma question et qu'il me semble qu'il peut se procurer ce renseignement et qu'il refuse de se le procurer, je trouve que c'est pas mal raide. Vous me conseillez d'attendre jusqu'à demain. Je suis prêt à tout faire pour vous être agréable, monsieur le président. Nous attendrons jusqu'à demain. Très bien, mais nous ne nous ferons pas traiter de haut ici par le témoin.

Le PRÉSIDENT: Sauf cette réserve, est-ce que le chapitre de l'exploitation des hôtels est approuvé?

M. FULTON: En quoi consiste le point réservé?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de certains renseignements demandés au sujet de la valeur des hôtels. Je crois que ce point n'aurait pas dû être soulevé à ce chapitre. Le point réservé concerne la vente de quatre hôtels du National-Canadien. Il s'agit de savoir si on peut obtenir le renseignement demandé. Nous en viendrons à ce point plus tard à la page 15. Je vous demanderais d'approuver le chapitre relatif à l'exploitation des hôtels, car le point contreversé n'aurait pas dû être soulevé à ce chapitre.

M. FULTON: Je voulais simplement savoir quel était le point réservé.

Le PRÉSIDENT: Ce point reviendra plus tard. Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de l'exploitation des hôtels?

M. FULTON: Oui. En ce qui concerne le point réservé et le montant du prix de vente, je ne veux rien ajouter. J'arrive un peu tard pour le faire. J'espère sincèrement que nous pourrons obtenir ce renseignement, et je me réserve le droit de discuter ce point quand nous en serons au paragraphe 80. Je crois que c'est à ce paragraphe que viendra cette question. Je suis heureux

de constater que, d'après les renseignements contenus dans le paragraphe 34, l'exploitation des hôtels s'est révélée plus profitable cette année que l'année dernière. Si je me le rappelle bien, le résultat n'était pas trop mauvais l'année dernière. Je me demande si M. Gordon peut nous dire pourquoi on a décidé de vendre des hôtels cette année.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a répondu à cette question avant votre arrivée, monsieur Fulton. M. Gordon nous a dit que, d'après lui, ces hôtels ne produisaient pas de bénéfices, si on prenait en considération l'intérêt et la dépréciation.

L'hon. M. MARLER: Il y avait aussi de fortes dépenses d'immobilisation à faire.

M. FULTON: Au paragraphe 35, je suppose qu'il s'agit d'une corporation séparée qui tient une comptabilité tout à fait distincte de la comptabilité relative à l'exploitation du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler de l'hôtel de Vancouver? On a répondu à cette question.

M. FULTON: Je crois que j'arrive un peu en retard.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre intitulé "Exploitations des hôtels" est-il adopté?

M. POULIOT: Avant qu'on adopte ce paragraphe, pourrais-je savoir s'il est question quelque part de l'hôtel *Queen Elizabeth* de Montréal?

Le PRÉSIDENT: Cette question viendra plus tard sous le titre "Nouvel hôtel", à la page 4. C'est au chapitre intitulé "Changement dans les services" et je pense que M. Hamilton voulait poser une question au sujet du service "casse-croûte". Y a-t-il des questions à poser à ce sujet?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que nous avons obtenu la plus grande partie des renseignements demandés, sauf une seule exception. Quelle est la comparaison entre le prix moyen des repas dans nos wagons-restaurants et buffets en 1953 et le prix moyen en 1954? Je crois qu'on a répondu précédemment à toutes les autres questions.

M. GORDON: La dépense moyenne par repas en 1953 était de \$2,279; en 1954, la dépense moyenne est de \$2,228. C'est là la moyenne pour tous les wagons-restaurants.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quel est votre revenu par repas?

M. GORDON: Le revenu par repas était de \$1,683 en 1953 et de \$1,707 en 1954.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De sorte que, en d'autres termes, malgré l'introduction des nouveaux wagons-buffets et la diminution du prix des repas ainsi que l'introduction des repas à prix modique, il n'y a eu qu'une très légère augmentation, s'il y en a eu une, dans le revenu moyen de chaque repas.

M. GORDON: Je vous ai déjà donné ce chiffre. Nous avons réduit notre perte moyenne par repas de 59.6c. en 1953 à 52.1c. en 1954. En d'autres termes, notre perte par repas a diminué de 7½c.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que c'est là un résultat très satisfaisant; j'étais très désireux d'être renseigné sur ce point.

M. KNIGHT: Est-ce que ce résultat est donné en dollars?

M. GORDON: Oui, j'aurais dû dire en dollars; la perte moyenne en 1953 était de 59c. par repas.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'étais très désireux de connaître les résultats obtenus par notre service de wagons-restaurants et de wagons-buffets par suite de l'introduction du système de repas à prix modique et de la réduction du prix des repas ordinaires; car, nous voyons par le rapport que

le coût réel du service des wagons-restaurants et buffets n'accuse qu'une faible augmentation, soit environ \$14,000, tandis que l'augmentation du revenu des wagons-restaurants et des wagons-buffets est d'environ \$200,000. Ces renseignements se trouvent aux pages 6 et 7 du rapport. On donne là des revenus des wagons-restaurants et des wagons-buffets. On trouve à la page 6 les revenus d'exploitation à la troisième ligne de la deuxième colonne.

M. GORDON: Ces chiffres corroborent ce que je vous ai déjà dit au sujet des repas. Le service des wagons-restaurants et buffets figure comme une dépense qui doit être comparée au revenu de ce service pour produire le chiffre que j'ai mentionné il y a un instant.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela est évident. Mais ce qui m'intéresse particulièrement, c'est la mise en vente de ce service; car il semble que nous ayons éprouvé de la difficulté à "vendre" le trafic-voyageurs et autres services de notre chemin de fer. Nous avons installé un meilleur outillage et apparemment nous avons offert nos repas à un prix moins élevé et cependant notre revenu a augmenté considérablement sans augmentation correspondante dans le coût. Est-ce exact?

M. GORDON: La question du volume d'affaires est un facteur qui entre en ligne de compte. Le nombre des repas servis au cours de l'année accuse une augmentation de 29,500.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et vous attribuez la plus grande partie de cette augmentation à l'introduction de nouvel outillage.

M. GORDON: Je crois que l'augmentation est due à plusieurs facteurs. Nous avons simplifié le service des wagon-restaurants en vue de réduire le coût des repas. De plus, l'introduction du système des repas à prix modique dont vous avez parlé nous a attiré une clientèle plus considérable. Nos wagons-restaurants ont aujourd'hui une clientèle plus nombreuse, et nous croyons que cette clientèle augmentera encore avec l'augmentation du trafic-voyageurs.

Dans l'étude de ce problème que nous avons faite il y a quelques années, nous avons découvert que 8 p. 100 seulement de nos voyageurs prennent leurs repas dans les wagons-restaurants. C'était un service de luxe. C'était un service utilisé en grande partie par des gens qui bénéficient d'un compte de dépenses. Et nous nous sommes dit que nous devrions faire des efforts pour encourager les voyageurs des wagons ordinaires à se servir de nos wagons-restaurants. Mais il y avait deux objections. Il y avait d'abord une certaine hésitation, une certaine timidité de la part des voyageurs des wagons ordinaires à se présenter au wagon-restaurant. L'atmosphère leur semblait généralement un peu trop luxueuse et, de plus, ils ne pouvaient pas se permettre cette dépense. Nous avons pris certaines initiatives pour voir s'il n'y aurait pas moyen de changer cet état de choses. Le wagon-dinette est un de ces moyens, le système de repas à prix modique en est un autre. Nous avons fait certaines choses que le public n'a pas aimées. Par exemple, le remplacement de serviettes de toile au déjeuner par des serviettes de papier. Mais, en général, nous avons montré que nous pouvons faire quelque chose en vue de résoudre le problème et nous espérons que nous continuerons à enregistrer des succès dans ce domaine.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En réalité le voyageur moyen paie aujourd'hui le même prix qu'il payait il y a un an pour un repas sur un train.

M. GORDON: Le même prix pour un repas?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Votre moyenne en 1953 était de \$1.68.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et, en 1954, la moyenne est de \$1.70.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De sorte que le prix moyen par repas n'a pas baissé malgré l'introduction de ce système de repas à prix modique. Je crois cependant que le système est bon et vous pouvez citer mon opinion dans votre publicité à ce sujet. C'est là une autre question qui m'intriguait.

M. GORDON: Oui, mais les chiffres de 1954, sous certains rapports, sont trompeurs à ce sujet, parce que le wagon-dînette où le prix des repas est considérablement réduit, n'a été mis en service qu'à la fin de l'année. Nous espérons pouvoir montrer de meilleurs résultats en 1955. Dans le wagon-dînette vous pouvez avoir un bon repas pour \$1.00 ou \$1.15 environ. Auparavant les repas étaient beaucoup plus cher; mais l'influence de cette réduction de prix sur les repas des wagons-dînettes ne s'est pas fait sentir pendant une grande partie de l'année. Je crois que ce service de wagons-dînettes n'a été mis en vigueur qu'au mois d'octobre ou au mois de novembre. Cela explique le peu d'influence que ce système a exercé sur le chiffre moyen de l'année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que vous avez dit que vous avez servi environ 29,000 repas de plus cette année que l'année dernière?

M. GORDON: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et que votre prix moyen par repas était de \$1.70?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela fait une augmentation d'environ \$60,000. En réalité, je crois, que se serait plus près de \$50,000.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et, si on considère maintenant le service de wagon-restaurants et buffets, nous constatons qu'il est passé de \$3,650,000 à \$3,848,000, ce qui fait une augmentation de \$200,000. \$50,000 de ce montant s'explique par la raison que vous nous avez donnée, mais quelle est la raison du reste de l'augmentation?

M. HARRISON: Peu importe.

M. GORDON: Je crois qu'il m'est tout à fait impossible de traiter des détails de ce genre. Je suppose que je pourrais le faire avec un peu d'effort; mais, après tout, notre compagnie à un revenu de \$640 millions et il me semble que nous en venons à des détails qui vont nous prendre un temps extrêmement considérable. Je suis désireux de donner tous les renseignements voulus; mais, bonté divine! nous en sommes rendus à des fractions décimales au sujet du service des wagons-restaurants. Il me semble que c'est aller un peu trop loin.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est ce \$50,000 que je ne peux pas comprendre.

M. GORDON: En tous cas, c'est une augmentation. Je ne puis vous donner la réponse séance tenante, mais je vais tâcher de vous trouver le renseignement demandé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le paragraphe intitulé "Changement dans les services" est adopté?

M. POULIOT: M. Gordon pourrait-il nous dire qui a préparé les menus des wagons-restaurants au cours des dix dernières années?

M. GORDON: C'est, naturellement, le service des wagons-restaurants

M. POULIOT: Oui, mais qui, au sein de ce service, les a préparés?

M. GORDON: Nous avons un personnel spécial pour cela.

M. POULIOT: Est-ce que ce sont des diététiciens trop âgés?

M. GORDON: Je ne le crois pas. Nous avons un personnel très compétent dans notre service de wagons-restaurants.

M. POULIOT: Mais les menus sont toujours les mêmes. Je me demande pourquoi vous gardez un personnel considérable pour cela. C'est toujours la même chose.

M. GORDON: Je ne crois pas que les faits prouvent ce que vous avancez.

M. POULIOT: Oh! oui.

M. GORDON: J'ai ici en main les menus des wagons-dînettes. Ces menus sont tout à fait variés.

M. POULIOT: Monsieur, quand vous voyagez, vous voyagez dans un wagon particulier, tandis que nous, nous voyageons sur les trains ordinaires.

M. GORDON: J'ai déjà entendu cette remarque, et je peux vous assurer que je sais ce qui se passe. Je me sers moi-même des trains ordinaires et je sais ce qui s'y passe.

M. POULIOT: Très bien. Je vous donne mon expérience de voyageur, qui est différente de votre expérience de président du chemin de fer. Je regrette d'avoir à le dire, mais je dois déclarer que souvent j'ai trouvé les repas peu appétissants.

M. KNIGHT: Monsieur le président, à mon avis, il faut féliciter le chemin de fer d'avoir établi le service des wagons-dînettes. J'ai déjà fait cette recommandation dans le passé et c'est avec plaisir que je constate qu'on a établi ce service, car je crois que l'administration du chemin de fer a changé d'avis à ce sujet. Je me souviens d'avoir demandé à M. Gordon il y a trois ans environ ce qu'il se proposait de faire au sujet du déficit qui s'élevait alors à environ 65c. du repas. Je me rappelle très bien que M. Gordon m'a répondu: "Eh bien! monsieur Knight, chacun de nos services est indépendant, et la seule suggestion que j'aie à faire, c'est d'augmenter les prix." Et j'ai différé d'opinion très énergiquement avec lui à cette occasion.

Mon opinion au sujet du service des wagons-restaurants, particulièrement sur un chemin de fer de l'État, c'est que ce service ne doit pas être sélectif mais universel; et la preuve du succès de cette entreprise, c'est la proportion croissante de personnes de toutes les classes de la société qui encouragent ce service. Au cours de mes voyages à travers le pays, je n'ai entendu que des éloges pour ces wagons-dînettes où les jeunes gens peuvent entrer à toute heure du jour pour acheter un petit gâteau ou une boisson gazeuse. D'après mon expérience du voyage, je crois qu'on n'a pas toujours besoin d'un repas complet. Cela est particulièrement vrai d'une femme qui voyage avec des enfants. J'ai toujours été peiné de voir un femme entrer dans le wagon-restaurant, examiner avec soin le menu et acheter quelque chose pour ses enfants et en sortir sans rien prendre elle-même. Nous voyons aussi des gens qui sont obligés d'apporter leurs collations. Le nouveau système n'a pas encore eu l'occasion de se généraliser, mais je crois que c'est une excellente entreprise, qui deviendra très populaire avec le temps.

M. POULIOT: Je suis de votre avis sur ce point, monsieur Knight, et je suis aussi de l'avis de M. Gordon. Quand le chemin de fer a suivi notre avis, il a fait des progrès, parce qu'il suivait l'avis des membres du Parlement. Je vous présente mes félicitations sur ce point, monsieur Gordon, même si vous ne voulez pas les accepter.

M. GORDON: Je les accepte. Je vous sais gré de vos conseils, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Peut-être que vous ne vous en rendez pas compte, mais nous sommes vos meilleurs amis et, si vous négligez la critique, vous êtes fini. Nous vous aidons continuellement.

M. JAMES: Monsieur le président et messieurs, M. Gordon a en main un menu du wagon-dînette. Au cours de ces derniers mois j'ai fort apprécié les repas appétissants et à bon marché que vous servez dans ces wagons. Je vois ici, par exemple, un sandwich au bœuf chaud pour 55c. C'est une véritable aubaine.

M. GORDON: Il y a ici toute une série de prix depuis 25c. jusqu'à 90c. comprenant salades au poulet, côtelettes de porc frites, pommes de terre en purée, pain maïs et pain brun. Je crois qu'il vous serait difficile d'obtenir le même repas au même prix ailleurs sur le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pouvez même pas en avoir autant au restaurant du Parlement.

M. HARRISON: Je voudrais appuyer quelque peu ce que M. James a dit au sujet des excellents menus que l'on trouve dans les wagons-restaurants. Quant au point soulevé par M. Hamilton, je crois qu'il est un peu trop tôt pour calculer ce que les wagons-dînettes rapportent de revenu au chemin de fer en ce moment; car, si j'ai bonne souvenance, au cours d'un voyage que j'ai fait dans l'Ouest au mois de novembre dernier, on m'a dit que le train sur lequel je faisais le voyage était le premier à avoir ce service. Et seulement jusqu'à Winnipeg. Je suppose donc que le service d'un océan à l'autre n'a été installé que plus tard et que son influence sur le revenu du chemin de fer ne se fera sentir que cette année.

Je désire donc vous féliciter pour ce service. Il offre d'excellents menus à des prix qui, comme vous le dites, ne se rencontrent pas ailleurs. S'il est une chose que j'aime sur le National-Canadien, c'est ce service de wagons-dînettes et le fait que vous pouvez prendre un repas à n'importe quelle heure. Quand nous quittons Ottawa après une semaine très occupée, nous aimons parfois à dormir tard le lendemain matin et, avec le système ordinaire des wagons-restaurants, nous manquons le déjeuner, tandis qu'avec le système de wagons-dînettes nous pouvons prendre un repas raisonnable à l'heure qu'il nous plaît. Nous pouvons même prendre un repas tard dans la soirée, si nous le désirons. Nos habitudes de vie ici nous ont accoutumés à ce régime. C'est là certainement un service qui attirera une clientèle considérable au chemin de fer quand le public le connaîtra.

Je désire ajouter qu'il m'arrive de faire le voyage de l'Ouest de temps en temps et que je préfère pour cela me servir du chemin de fer, si je ne suis pas trop pressé. Avec le système de wagons-lits et le service de wagons-restaurants que vous avez, j'aime mieux me servir du chemin de fer que d'Air-Canada ou autres services aériens de luxe, pour la bonne raison que par chemin de fer on arrive à destination bien reposé et qu'on peut prendre d'excellents repas en route.

M. FULTON: J'aimerais poser une ou deux questions à M. Gordon, au sujet du paragraphe 41.

M. GILLIS: Puis-je demander à M. Gordon à quelle date il se propose d'inaugurer ce service de wagons-dînettes de Montréal vers l'Est? Il n'y a rien du genre dans la région actuellement.

M. GORDON: Nous n'en avons que six actuellement.

M. POULIOT: En attendant, monsieur le président, la discussion de notre Comité se termine par une bataille de fleurs.

L'hon. M. MARLER: Les fleurs, c'est notre menu habituel au Comité, n'est-ce pas, M. Pouliot?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Monsieur Gillis, je dois dire que nous n'avons encore que six de ces wagons-dînettes. Nous en sommes encore sur ce point au stade de l'expérimentation. Ces six wagons ont été mis sur les lignes qui vont de Montréal vers l'Ouest. Nous n'en avons pas encore mis sur les lignes qui vont vers l'Est. L'avenir de ce genre de wagons dépendra des résultats de nos expériences et je suis heureux d'avoir entendu des expressions d'opinion favorables à ce genre de service avant que nous fassions des dépenses considérables pour le développer. Je dois dire que ces wagons nous coûtent \$255,000 chacun. Les six wagons représentent donc une mise de fonds de plus de \$1,500,000. Avant de continuer dans cette voie il nous faut des preuves plus concluantes de la popularité et de l'efficacité de ce service. Nous en sommes encore au stade de l'expérimentation et nous rencontrons des difficultés. Nous avons eu quelque difficulté à former des équipes d'employés pour ce service, que nous ne considérons pas encore comme complet. Quand nous aurons bien maîtrisé toute la technique de ce service, nous nous proposons de l'établir partout où il sera en mesure de donner les résultats que nous attendons. Il fallait commencer quelque part et nous avons placé sur des lignes régulières, pour fin d'expérimentation, les six wagons-dînettes que nous possédons et que nous employons d'une façon continue en ce moment.

M. GILLIS: J'aurais cru que le meilleur moyen de faire l'expérience de ce service aurait été de placer un de ces wagons-dînettes dans chaque division du chemin de fer. Évidemment, je ne suis pas surpris que vous ayez commencé sur la ligne de Montréal vers l'Ouest, parce que c'est là la tendance générale. Je n'ai jamais rien vu encore en fait d'étude ou d'expérience au Canada qui ne se soit pas terminé à Montréal. Quoi qu'il en soit, je crois que l'*Océan Limité* aurait été un bon train pour faire une telle expérience. Si c'est une expérience que vous faites, vous ariez dû la faire dans tout le pays. Nous espérons donc avoir un jour un de ces wagons-dînettes.

M. KNIGHT: Quelle a été, en général, l'influence de ces wagons-dînettes sur les restaurants des petites stations telles que Hornpayne et autres?

M. GORDON: L'influence n'a pas été très bonne. Ces restaurants se plaignent à l'heure actuelle et il nous faudra faire certains ajustements à ce sujet, parce que la plupart de ces restaurants sont exploités en vertu de contrats passés avec la *Canada Railway News*. C'est là l'une des difficultés que nous avons rencontrées.

M. KNIGHT: Le chemin de fer a-t-il des intérêts dans ces petits restaurants?

M. GORDON: Dans plusieurs cas, les exploitants sont des concessionnaires. Nous louons l'espace au *Canada Railway News* et le paiement est généralement basé sur la part du revenu qui échoit au concessionnaire. A l'heure actuelle ces restaurants souffrent de la concurrence des wagons-dînettes.

M. KNIGHT: Il est certain qu'il est très commode pour les personnes qui ne peuvent pas se payer le luxe d'un repas coûteux de pouvoir manger sur le train.

M. GORDON: Cela est vrai, mais il est vrai aussi que tous les nouveaux systèmes entraînent certains dérangements dans les pratiques établies.

M. FULTON: Je voudrais poser une couple de questions à M. Gordon à propos du paragraphe 41. Je joue actuellement le rôle de pacificateur. Demain la situation sera peut-être un peu différente. Monsieur Gordon, quand vous comparez devant ce Comité et que votre compagnie se trouve malheureusement en déficit, vous devez, je suppose, vous attendre à vous faire semoncer d'importance par le Parlement?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Je crois que c'est là une expérience nouvelle pour vous.

M. POULIOT: Qui donc a semoncé si fort M. Gordon?

M. FULTON: Permettez-moi d'introduire ma question au moyen d'un bref commentaire. Tous les membres du Parlement veulent certainement, comme vous, voir le chemin de fer exploité avec profit et ils apprécient certainement les efforts que vous faites pour parer aux situations qui amènent des déficits même au niveau local. Cependant, bien que nous voulions tous que le chemin de fer soit exploité de manière à produire des surplus, il me semble que le Parlement et le peuple du Canada veulent aussi qu'un chemin de fer soit exploité de façon à rendre service. Je me rends compte que votre concurrent, le Pacifique-Canadien, n'éprouve pas cette difficulté. Je rattache donc cette question à la question de l'abandon des lignes qui ne rapportent pas de profit. Nous comprenons fort bien le problème que vous avez à résoudre; mais vous comprendrez aussi le désir qu'éprouve le peuple canadien que certains services soient continués même s'ils ne sont pas profitables, si la chose est possible. Dans le paragraphe 41, vous exposez la situation générale. Voudriez-vous nous dire quelle est l'ampleur de ce problème? Vous pourriez peut être nous indiquer certains cas où la situation est désespérée. Dans le tableau d'ensemble, jusqu'à quel point est-il justifiable ou raisonnable pour nous de vous dire que, en tant que président de ce grand chemin de fer national, vous devez vous attendre à nous donner certains services même si ces services, dans certaines situations particulières, ne produisent pas de bénéfices? Quelle est l'envergure du problème? Dans combien de secteurs l'entreprise est-elle exploitée sans profit?

M. GORDON: Vous avez touché un grand nombre de points dans cette question générale. Je voudrais vous rappeler, cependant, que nous ne sommes pas libres d'abandonner arbitrairement certaines lignes. Nous devons pour cela comparaître devant la Commission du Transport, qui tient une session spéciale pour étudier le cas. Toutes les personnes atteintes par l'abandon projeté d'une certaine ligne peuvent comparaître devant la Commission. Un avis est envoyé longtemps d'avance à tous les intéressés pour leur permettre de se présenter devant la Commission et de lui exposer comment leurs intérêts souffriraient de l'abandon du service en question. Cette ligne de conduite a toujours été suivie très rigoureusement par la Commission du Transport et, chaque fois qu'un chemin de fer demande de cesser un service, il se trouve dans une situation d'infériorité pour obtenir ce qu'il demande. Il faut non seulement prouver que la perte subie par les lignes que nous désirons abandonner est telle qu'il n'est pas justifiable d'en continuer l'exploitation. Il faut aussi prouver qu'il y a d'autres moyens de communications au service du public intéressé. La Commission ne consentira pas à l'abandon réclamé à moins que nous soyons capables de lui prouver d'une façon ou d'une autre qu'il y a de bons moyens de communication à la disposition des localités desservies par la ligne que nous voulons abandonner. Si nous jetons un coup d'œil sur l'histoire du passé de notre chemin de fer, voici ce qui arrive en réalité. Le chemin de fer construit une ligne pour desservir une certaine collectivité. Cela a pu se passer il y a cinquante ou même cent ans. Avec les années ce chemin de fer a contribué au développement de la collectivité en question. Au début, c'était, pour toutes fins pratiques, le seul moyen de transport; mais, en raison du fait que le chemin de fer a développé cette collectivité, des industries se sont établies et des chemins ont été construits, et le territoire tout entier devient une région développée où d'autres moyens de transport s'établissent. Quand ces autres moyens de transport se sont développés au point où la clientèle du chemin de fer est devenue trop petite, alors, et alors seulement, nous nous considérons justifiés de dire que le chemin de fer n'est plus utile pour cette région. Pour le règlement de ces cas, la Commission du Transport a énoncé une règle que je cite d'après une note

que j'ai ici devant moi. Voici cette règle, qui exprime en résumé l'attitude de la Commission: "Le point à décider dans chaque cas, c'est de savoir si la perte et le contretemps que subit le public par suite de l'abandon d'une ligne sont plus graves que les inconvénients que subit le chemin de fer en continuant d'exploiter cette ligne." En d'autres termes, la Commission s'assure si les inconvénients que subirait le public par suite de l'abandon d'une ligne de chemin de fer sont plus graves que les pertes que le chemin de fer subit en continuant d'exploiter la ligne. Nous savons par expérience que notre seul moyen de convaincre la Commission de la validité de notre demande est de prouver que l'inconvénient subi par le public par suite de cet abandon est si petit qu'il n'existe pratiquement pas. Nous établissons ordinairement cette preuve en démontrant qu'il existe une autre forme de transport à la disposition de la collectivité intéressée. Pendant que j'y suis, je pourrais vous donner la liste des faits que la Commission prend en considération quand on lui présente une demande d'abandon d'une ligne de chemin de fer. Je vous sou mets cette liste pour vous prouver que l'on fait une enquête approfondie dans chaque cas.

Voici les facteurs qui sont pris en considération par la Commission quand on lui présente une demande d'abandon d'une ligne de chemin de fer:

1. Recettes du réseau pour les trois dernières années au moins.
2. Dépenses du réseau pour les trois dernières années au moins.
3. Service de trains actuel; volume et genre de trafic.
4. Économies annuelle prévue par le chemin de fer.
5. Distance entre les stations de la ligne de chemin de fer et autres services de chemin de fer ou facilités de transport de la région.
6. Services de remplacement pour marchandises, voyageurs, postes, etc.—en été et en hiver.
7. Rendement de la région.
8. Influence sur les tarifs des marchandises.
9. Effets sur les employés.
10. Influence sur la valeur des biens et sur les taxes.
11. Si la population de la région augmente ou décroît.

Tel est le genre de questions auxquelles nous devons répondre. J'ai devant moi un tableau qui indique qu'entre les années 1927 et 1954 le total des lignes abandonnées s'élève à 1,092 milles. J'ai également devant moi un tableau indiquant les demandes présentement soumises à la Commission. Nous avons tout particulièrement étudié les lignes moins utilisées en tenant compte des conditions que nous discutons aujourd'hui du point de vue de notre déficit, et nous avons reçu de la Commission certaines décisions ayant trait à des demandes formulées anciennement qui ont été reprises maintes fois au cours des années. Nous voyons que maintenant la Commission est prête à adopter un point de vue que nous considérons être plus réaliste que par le passé.

La demande pour le parcours du "Scotia" sur Faldives a été approuvée le 21 janvier et nous évaluons à \$97,000 par an l'économie ainsi réalisée.

Maintenant, n'oubliez pas qu'en présentant à la Commission cette question de partie de lignes, nous portons au crédit de ces lignes chaque sou qu'il nous semble possible de leur attribuer. Si du trafic apparaît ailleurs qui peut être attribué à une ligne, nous lui en donnons l'avantage. Nous savons par expérience qu'agir autrement serait à notre détriment. La suppression de la ligne en question amène une économie nette de \$97,000 par an. La Commission a récemment tenu des auditions concernant un certain nombre de demandes, y compris les suivantes:

Trenton à Pictou Landing; Peticodiac à Elgin (N.-B.), Hillsboro à Albert, (N.-B.), *Montreal and Southern Counties Railway Company* (P.Q.), Alliston à Creemore. Nous en avons une demi-douzaine d'autres du même genre que la Commission examine et il y en a probablement huit ou dix autres que nous étudions nous-mêmes mais dont nous n'avons pas encore décidé de demander la suppression. Toutefois je puis vous assurer que lorsque nous arrivons à une suppression de ligne nous avons minutieusement examiné la question, car nous ne voulons pas abandonner une ligne qui offre la moindre promesse et notre jugement à nous est très sévère, de sorte que lorsqu'une suppression de ligne a été soumise à tous les examens, je puis dire catégoriquement qu'elle est entièrement justifiée.

M. FULTON: Ce que vous venez de dire soulève certaines autres questions. Vous avez dit que vous êtes appelés à allouer au cas de suppression en question, ce que je comprends être les recettes et les dépenses du réseau. Dois-je comprendre par là que vous devez allouer à une telle ligne aussi bien sa part de frais généraux et de frais de maintien que sa part de revenus réalisés?

M. GORDON: Puis-je lire ceci? Vous l'avez demandé.

M. FULTON: Je l'ai demandé parce qu'il a été dit qu'il serait difficile d'allouer à une ligne ou à un service particulier sa part de frais généraux.

M. GORDON: Il est difficile de suivre les considérations d'ordre économique, mais je vais vous lire les données d'un mémoire établi par mon service de recherches:

La valeur nette représentée par une ligne d'embranchement pour le réseau doit inévitablement comprendre sa capacité d'alimenter le réseau. Ceci s'effectue en portant au crédit de la ligne d'embranchement toutes les recettes du réseau provenant de trafic ayant leur origine ou se terminant sur la ligne d'embranchement, et en débitant cette dernière non seulement de ses propres frais mais également de ceux encourus par le restant du réseau sur lequel est transporté le trafic de la ligne d'embranchement. Ces frais "hors-ligne" sont établis en prenant la moitié des gains réalisés hors-ligne, c'est-à-dire en se servant d'une proportion de 50 p. 100 pour l'exploitation. Les gains hors-ligne s'obtiennent en établissant la proportion des revenus du réseau sur la base du transport hors-ligne comparé au transport total.

Le chiffre de 50 p. 100 a été établi à la suite d'études; il a déjà été appliqué et fut accepté par la Commission des Transports dès 1938. Ce chiffre représente le coût moyen du système des transports sur une base déficitaire.

M. FULTON: Si j'ai bien compris ce que vous disiez plus tôt, la plupart des lignes qu'il est question de supprimer et dont la Commission a été saisie, sont dans les provinces Maritimes?

M. GORDON: Non. Celles qui retiennent l'attention de la Commission en ce moment lui ont été soumises lors d'auditions tenues en Nouvelle-Écosse et dans le Nouveau-Brunswick. Il y a deux demandes, l'une pour le Québec et l'autre pour l'Ontario, dont la Commission a été saisie, mais pour l'audition desquelles une date n'a pas encore été déterminée. C'est tout ce que nous avons devant la Commission à l'heure actuelle.

M. FULTON: Dans ce cas j'ai deux autres questions à poser. Premièrement, vous avez expliqué votre manière de procéder avant de vous décider de formuler une demande à cause de l'attitude inflexible de la Commission. Permettez-moi de vous demander ceci; jusqu'à quel point gardez-vous en vue la question de servir le public?

M. GORDON: À très haut point. Cette question surgit lorsque nous considérons les autres moyens de transport qui existent. Si une communauté n'a pas d'autres moyens de transport à sa disposition, nous reconnaissons comme

un devoir envers le public de continuer les transports par voie ferrée. Mais si nous sommes satisfaits que ces autres moyens sont suffisants, nous ne nous sentons pas avoir autant de responsabilité envers le public.

M. FULTON: L'autre question que je désire poser concerne le rapport que vous avez lu au sujet de la formule qui attribue à une ligne d'embranchement sa part de frais généraux et de maintien, et sa part de revenus. Est-ce que cette formule pourrait s'appliquer de façon générale à des régions et à des services de même qu'entre service-voyageurs et service-marchandises?

M. GORDON: Non, je ne pense pas.

M. FULTON: Pourquoi?

M. GORDON: Eh bien, il s'agit ici d'un service isolé. Demandez-vous si nous pourrions ou non appliquer la même formule à toute une région?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Je sais que la réponse c'est non, mais, si vous me demandez d'expliquer pourquoi, je risque de m'aventurer assez loin.

M. ARMSTRONG: En ce qui concerne les lignes d'embranchement, comme M. Gordon l'a dit, il s'agit d'un cas isolé. Nous traitons ici de frais pour ainsi dire additionnels par suite de ces mouvements spéciaux, ce qui n'est pas du tout la même chose que de répartir le total des frais.

M. FULTON: Ceci ne s'applique pas à la répartition des frais entre les régions?

M. ARMSTRONG: Non.

M. FULTON: Est-ce qu'il vous a été possible d'établir un système de répartition entre divisions et régions?

M. ARMSTRONG: Non.

M. HAHN: En ce qui concerne les paragraphes 37 et 38, vous m'avez dit, monsieur Gordon, que vous cherchiez le moyen d'augmenter ce service remorques-plates-formes. Je me demande si... vous avez là une liste de 20 remorques neuves... ces remorques sont semblables aux remorques pour automobiles?

M. GORDON: 44 remorques et 22 wagons-plates-formes?

M. HAHN: Oui.

M. GORDON: Il s'agit là des remorques et des plates-formes en service sur la ligne Montréal-Toronto-Hamilton.

M. HAHN: Est-ce que vous envisagez un tel service pour les parcours interurbains ou pour parcours Trans-Canada?

M. GORDON: Jusqu'à présent nous avons fait des essais sur les parcours interurbains. Pour le moment nous avons limité le service remorques-plates-formes aux parcours entre villes.

M. HAHN: Est-ce que vous étudiez l'opportunité de faire de ce service un service Trans-Canada?

M. GORDON: Nous faisons à présent l'étude d'une région déterminée. Nous sommes actuellement d'avis que ce genre de service peut seulement donner les résultats que nous désirons dans une région de forte circulation où il y a forte concurrence des entreprises de camionnage interurbain.

M. HAHN: Est-ce que le National-Canadien perd en ce moment des revenus à cause de cela?

M. GORDON: Oui. Et je parle pour les deux compagnies de chemins de fer. Nous avons examiné ensemble le transport de marchandises de toutes espèces allant de Montréal à Toronto et de Toronto à Montréal, et après avoir établi la quantité des marchandises transportées par camion par un contrôle direct

effectué pendant une assez longue période de temps (chose qui n'est pas facile à faire) nous sommes arrivés à la conclusion que les chemins de fer ne recevaient qu'un pourcentage relativement peu élevé du total des marchandises transportées. Nous avons donc décidé qu'en établissant un tarif par chargement de wagon, nous pourrions fournir un service du genre indiqué et baisser notre taux de marchandises à un degré tel qu'il serait difficile aux camions de prendre le genre de marchandises qui devraient voyager par voie ferrée. Ceci ne veut pas dire que les camions se trouveraient entièrement éliminés. Il y a certains transports pour lesquels le camionnage est particulièrement indiqué. Là ou il s'agit de chargement de wagon d'un genre spécial, nous pensons pouvoir nous permettre de les prendre à un prix peu élevé et si nous obtenons le gros du trafic nous n'aurons rien à craindre. Le tarif que nous citons n'a rien de la pratique de la vente à perte mais, au contraire, il en résultera un bénéfice.

M. HAHN: Existe-t-il un accord entre le Pacifique-Canadien et notre compagnie pour l'échange de remorques à l'intérieur d'un secteur interurbain.

M. GORDON: Non. Nous nous chargeons de notre propre matériel mais les prix sont traités et chacun de nous est tenu à pratiquer les mêmes prix mais nous n'échangeons pas notre matériel.

M. HAHN: J'ai une autre question à ce sujet. De combien se compose l'équipe de ces wagons Budd?

M. GORDON: De trois, un conducteur, un facteur et un mécanicien, ce qui fait une économie de deux hommes sur ce qu'on peut appeler une équipe normale pour un train.

M. POULIOT: Est-ce-qu'il y a deux remorques sur chaque wagon-plate-forme?

M. GORDON: Oui, deux.

M. POULIOT: Combien d'automobiles peut-on mettre sur ces remorques?

M. GORDON: Les remorques ne sont pas indiquées pour transporter des automobiles, du moins les wagons-plates-formes ne le sont pas. Ces wagons-plates-formes sont prévus spécialement pour transporter deux remorques que l'on attache au wagon, mais ils ne sont pas faits pour prendre des automobiles de particuliers.

M. POULIOT: Qu'est-ce que vous transportez sur ces remorques?

M. GORDON: Des marchandises. Voyez-vous, ce qui arrive c'est ceci, disons dans la ville de Montréal: nous envoyons un tracteur attaché à une remorque; il se rend chez un expéditeur de Montréal où la remorque est chargée de marchandises pour transport à Toronto.

M. POULIOT: De même façon que pour un gros camion?

M. GORDON: Oui, et ensuite nous l'amenons sur les rails, nous poussons la remorque sur le wagon-plate-forme et le tracteur est détaché et part prendre un autre chargement. Ce n'est que la remorque seule que nous envoyons à Toronto. Lorsqu'elle arrive à destination un autre tracteur la déplace et livre le chargement complet.

M. POULIOT: Le tout?

M. GORDON: Oui.

M. GILLIS: La Commission des transports a récemment donné l'autorisation de supprimer le service entre New-Glasgow et Pictou-Landing. Vous avez dit, il y a quelques instants que l'une des questions qu'ils vous ont posées avait trait aux autres moyens de transport disponibles dans cette localité. Quels sont les autres moyens de transport disponibles dans la localité que vous avez abandonnée?

M. GORDON: Il existe une décision de la Commission des transports à ce sujet. Malheureusement je ne l'ai pas avec moi. La situation est décrite au complet dans ce document. Dans chaque cas de suppression de ligne, la Commission des transports examine tout le dossier et résume ses conclusions quant à la justification de la suppression. Je me ferai un plaisir d'obtenir un exemplaire de cette décision.

M. GILLIS: Je ne doute pas que la suppression soit justifiée, mais je songe aux services rendus par cette ligne. Je ne crois pas qu'il y ait un autre moyen de transport dans cette région.

M. GORDON: Est-ce au service voyageurs que vous pensez?

M. GILLIS: Au service marchandises également.

M. GORDON: M. Dingle me dit qu'il existe un service d'autobus, Je suis sûr qu'il est indiqué dans la décision que je viens de mentionner et je pourrai vous en fournir un exemplaire.

M. GILLIS: Merci.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, pour en revenir à la question de M. Fulton, je n'ai peut-être pas entendu certains renseignements que vous avez donnés. Quelle est la ligne d'embranchement que vous abandonnez dans l'Ontario? Je ne sais pas si vous l'avez indiquée.

Le PRÉSIDENT: Il y en a une près de Collingwood.

M. GORDON: La ligne allant d'Alliston à Creemore, dans l'Ontario. L'audience devait se tenir à Collingwood le 16 mars. Je n'ai pas encore reçu la décision.

M. FOLLWELL: Pour en revenir aux remorques sur wagons-plateformes, transportez-vous des remorques autres que celles sur wagons-plates-formes?

M. GORDON: Non.

M. FOLLWELL: Vous ne cherchez pas ce genre d'affaires?

M. GORDON: Non.

M. FOLLWELL: Je me demande si vous pourriez faire des affaires avec les compagnies de transport en remorquant leurs remorques?

M. GORDON: Nous pourrions le faire, mais nous n'y tenons pas parce qu'il nous semble que la situation est telle qu'il est à notre avantage de transporter nos propres remorques.

M. HAHN: Que pourrions-nous faire pour empêcher les entreprises de transports de mettre leurs remorques sur des wagons-plates-formes?

M. GORDON: Il n'y a pas de tarif pour ce genre de transport.

M. HAHN: Ils ne pourraient pas être admis à des prix convenus?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Ce poste est-il adopté?

M. FOLLWELL: J'ai une autre question à poser au sujet des services urbains de camionnage que nous inaugurons. Je remarque que nous avons ajouté quatre nouveaux services. Voulez-vous nous en parler et voulez-vous également indiquer au Comité le nombre de lignes de camionnage dont vous vous servez comme auxiliaires et où celles-ci fonctionnent.

M. GORDON: De façon générale, en ce qui concerne le camionnage entre les grands centres nous ne faisons pas une concurrence acharnée aux entreprises de camionnage. Notre concurrence est d'ordre complémentaire et supplémentaire aux services par voie ferrée. Il nous arrive d'étendre ou d'augmenter un service mais en général nous ne cherchons pas à faire uniquement du camionnage parce que nous croyons pouvoir obtenir de meilleurs résultats en nous limitant à notre propre champ d'action et également parce que nous

pouvons effectuer le transport par voie ferrée à des prix plus bas. Toutefois il y a parfois des cas où un service d'autobus peut suppléer à un service de chemin de fer local et où il est moins coûteux pour nous de fournir un autobus que de faire circuler un train. Il arrive aussi que la distance par voie ferrée entre deux points est considérablement supérieure à la distance par route et dans ce cas nous cherchons à établir un service par route. D'autre part dans des localités où la circulation est peu intense et où les possibilités de gain sont très limitées nous essayons de restreindre nos pertes en réduisant le service par voie ferrée et en fournissant des services d'autobus ou de camion. Tous nos services, soit d'autobus ou de camion, font partie d'un système coordonné de transport par voie ferrée et par route. Nous n'avons pas l'intention d'entreprendre le camionnage en tant que tel.

Dans le courant de l'année nous avons inauguré des services régionaux de camionnage Saint-Jean (Québec), à Atikokan (Ontario), à Du Pas (Manitoba) et à Saskatoon. Cela s'entend pour des livraisons dans ces localités. Nous avons établi des services d'autobus entre Sackville et Charlettetown, dans le genre de ceux auxquels vous pensez, et nous avons un contrat pour le service d'autobus entre Bathurst et Tracadie et Côteau et Valleyfield (Québec). Ensuite nous avons un service de camions entre Norton et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick); Montréal et Huntingdon; Valleyfield et Côteau ainsi qu'entre Allandale et Penetang.

Nous avons ici toute une liste d'autres services mais ceux que j'ai indiqués sont les services établis pour 1954. Comme je dis, nous en avons une longue liste.

M. FOLLWELL: Une question encore. Lorsque vous remplacez des services par voie ferrée par des services d'autobus, est-ce que vous êtes obligés d'obtenir l'autorisation de la Commission des transports et les droits de concession?

M. GORDON: C'est généralement le cas.

(La séance est suspendue pendant que se prend un vote à la Chambre).

A la reprise:

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre et je crois que M. Bell désire poser une question.

M. BELL: Je voulais simplement poursuivre un peu cette question de suppression de lignes. Vous avez parlé de 1,092 milles supprimés pendant une certaine période. Pourriez-vous me donner la répartition par année, mettons il y a trois ans, deux ans et cette année?

M. GORDON: Je crois vous avoir donné le chiffre de 1,092 milles.

M. BELL: Oui.

M. GORDON: Je pourrais vous le donner par intervalles de 5 ans. Est-ce que cela peut vous convenir?

M. BELL: J'aurais voulu connaître le nombre de catégories ou le nombre de demandes. Le nombre de milles ne m'intéresse pas.

M. GORDON: J'en ai deux pages ici. Voulez-vous que je les dépose?

M. BELL: Est-ce qu'une tendance s'établit en matière de demandes? Le nombre de demandes a-t-il augmenté pendant les dernières années? Reconnaissiez-vous cela?

M. GORDON: Non. Je ne puis dire qu'elles aient augmenté pendant les dernières années. Je dirai plutôt qu'il y a un nombre de demandes qui ont été soumises il y a longtemps sur lesquelles nous commençons à obtenir des résultats parce que nous insistons auprès de la Commission des transports. Le chiffre que je vous ai cité se réfère aux années 1927 à 1954 et il y a eu beaucoup de hauts et de bas dans le régime économique pendant cette période. J'ai ici une

liste des lignes individuelles qui ont été supprimées pendant la période que je viens d'indiquer. Cela vous conviendrait peut-être mieux si je la déposais auprès du secrétaire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela a déjà été fait.

M. BELL: Oui.

Voir Appendice A du fascicule 3 des Procès-verbaux et Témoignages.

Dans le même ordre d'idée, ne diriez-vous pas que le nombre de demandes est nettement relié à la situation générale de la compagnie de chemins de fer? Autrement dit, quand les temps sont durs il y a tendance à augmenter les demandes?

M. GORDON: C'est là une de ces généralisations que je n'aime pas à prendre entièrement à mon compte, mais je crois qu'il est juste de dire que parfois, lorsque les recettes sont mauvaises, les employés supérieurs cherchent naturellement tous les moyens d'effectuer des économies et sont peut-être un peu plus vigilants en ceci que lorsque les temps sont favorables. Ceci n'est pas une ligne de conduite. Notre ligne de conduite est de chercher tout le temps à déterminer ces lignes qui ne rapportent pas dans les conditions que je vous ai décrites et dont l'existence n'est pas justifiée au point de vue de l'économie.

M. BELL: Prenons le cas d'une ligne qui a été reprise par le National-Canadien et qui appartenait à différents groupements de cette province. Il s'agit d'une ligne déjà ancienne. Ils ont soigneusement examiné les demandes qui pourraient exister ainsi que les différentes personnes ou groupements. Autrement dit il y avait des obligations en cours, ou d'une façon générale pas encore rachetées.

M. GORDON: Cela ne se rapporte pas au cas présent, car il n'y a pas d'obligations des Chemins de Fer Nationaux du Canada qui ne représente un engagement de la Compagnie portant la garantie du Gouvernement canadien.

M. BELL: Tout cela entre réellement en ligne de compte dans chaque cas?

M. GORDON: Oui. Je dois dire que le chiffre de 1,092 milles que je vous ai cité peut peut-être donner une fausse idée de la situation générale. Vous vous rappelez que pendant la période de 1927 à 1934, et peut-être même jusqu'en 1935, le réseau du National-Canadien était en formation et que nous procédions à la fusion de six lignes concurrentes qui, comme vous le savez, avaient fait faillite. Par conséquent, il se trouvait compris dans ces lignes supprimées un nombre assez considérable de lignes devenues disponibles par suite de la fusion, considérées évidemment au point de vue de la distance. Il vous faudrait faire des recherches plus approfondies pour vous faire une opinion à ce sujet.

Dans le courant des années 1935 à 1939, sur les 1,092 milles, 330 furent abandonnés pendant cette seule période et 335 milles en tout pendant les années 1927 à 1934. Ainsi pour toute la période de formation du National-Canadien vous trouverez de 600 à 700 milles sur les 1,092 dont j'ai parlé.

M. BELL: Avez-vous des chiffres pour des lignes aux États-Unis? Je suppose que le Pacifique-Canadien ne fournirait pas un bon exemple, mais avez-vous des chiffres pour des lignes qui auraient été supprimées aux États-Unies? Je ne veux pas dire des chiffres définitifs, mais existe-t-il une manière de procéder ou une tendance quelconque?

M. GORDON: Il y a une façon de procéder bien définie là-bas. Je n'ai pas de chiffres avec moi mais même une personne qui n'aurait qu'une connaissance très vague des chemins de fers américains sait qu'il existe une orientation définie en ce qui concerne les lignes improductives, et il y a eu des débats très mouvementés à ce sujet. Mais à vrai dire ils ont suivi le même procédé là-bas pour réduire le nombre de lignes d'embranchement dont le rendement était insuffisant.

M. BELL: Avez-vous une idée du montant qui serait économisé si ces suppressions étaient approuvées?

M. GORDON: Oui, je crois l'avoir déjà indiqué.

M. FULTON: Je crois, Monsieur, que ce chiffre ne s'appliquait qu'à une seule ligne, vous avez cité le montant de \$97,000.

M. GORDON: Non, je vous ai donné le montant pour les trois demandes qui ont été approuvées par la Commission des transports. Je l'ai ici. Je vais vous le donner. Les trois demandes récemment approuvées par la Commission des transports nous permettront de réaliser une économie de \$80,000, plus \$97,000 dans le cas de la ligne Scotia à Falding dont j'ai parlé plus tôt, en tout environ \$200,000 quant aux demandes déjà approuvées. Il y a deux autres cas pour lesquels nous nous attendons à réaliser une économie d'à peu près \$370,000 par an.

M. BELL: Une question si vous permettez. Quand pensez-vous que cette façon de procéder pourrait changer? Je veux dire, si la situation du réseau s'améliorerait dans un an ou deux et même si ces lignes étaient encore déficitaires y aurait-il tendance à abandonner les demandes?

M. GORDON: Non, parce que ces demandes se justifient par elles-mêmes, sans tenir compte de la prospérité générale du réseau. Je crois également que dans des périodes de recettes insuffisantes ou très faibles il y aurait tendance à y voir de plus près, mais d'autre part nous nous efforçons toujours de nous maintenir à jour en ce qui concerne la suppression de lignes qui ne sont plus justifiées au point de vue de l'économie.

M. BELL: En ce qui concerne ces lignes, elles sont en effet l'objet d'études approfondies, et dans toute l'affaire il y a une question de service, je crois. Mais je pense que lorsque les cas ont été examinés et les demandes sont en cours les journaux, qu'ils comprennent ou non la décision de la Commission des transports, ont tendance à exagérer—une économie de \$500,000 par-ci ou de \$30,000 par-là,—et cela crée une mauvaise impression. J'en fais simplement la remarque.

M. GORDON: Oui, c'est évidemment un fait classique que ceux qui prétendent avec insistance qu'un service pour voyageurs est nécessaire arrivent au tribunal dans leur propre automobile pour plaider leur cause.

M. BELL: C'est bien ça, et il y a autre chose à prendre en considération, ce me semble; c'est qu'il faudrait tenir compte de la situation générale en ce qui concerne le revenu de la région en question pour chaque demande. Il n'est pas facile d'obtenir des chiffres séparés mais, prenons un exemple, une ligne a été supprimée dans le Nouveau-Brunswick parce qu'elle est devenue peu lucrative, toutefois il n'a pas été soumis de chiffres pour la région entière. Or, il se pourrait que cette région soit très avantageuse (je ne pense pas que ce soit le cas mais cela pourrait arriver) et ce sont ses habitants qui doivent en porter la charge. Il faudrait peut-être en tenir compte.

M. GORDON: Je me permets de vous rappeler que les causes d'un déficit sont examinées par la Commission des transports. Il ont l'intérêt du public très à cœur et ne manque pas d'exercer leur autorité afin d'examiner tout ce qui pourrait avoir une portée sur le cas en question. Chaque cas de suppression est traité selon ses propres mérites et je vous assure que l'examen auquel la compagnie est soumise lors de l'audition devant la Commission des transports, laisse bien peu à désirer.

M. CHURCHILL: Combien de demandes de suppression de lignes ont été rejetées par la Commission des transports au cours des dernières années?

M. GORDON: Il me semble qu'il y en a eu pas mal, mais je n'ai pas de données précises à ce sujet. Nous n'enregistrons que les succès que nous obtenons dans ce domaine.

M. BELL: Pouvez-vous me dire de quelle façon ces demandes sont refusées? Les refus sont-ils annoncés officiellement?

M. GORDON: Oui, la Commission des transports prend une décision pour chaque cas. Elle passe en revue toutes les dépositions et prononce ce qui équivaut au jugement d'un tribunal dans une cause par lequel elle indique qu'elle est arrivée à une conclusion pour ou contre. Ce document est très détaillé et il est à la disposition de quiconque désire se mettre au courant d'un cas particulier.

M. BELL: Combien de temps devez-vous attendre avant de pouvoir refaire une demande?

M. GORDON: Pour autant que je sache il n'y a pas de règlement à ce sujet. Il suffit de procéder avec bon sens. Si la ligne continue à ne pas être satisfaisante il arrive que nous revenons à la charge lorsque nous sentons que la situation s'est un peu calmée.

M. FULTON: Où lorsqu'il y a de nouveaux faits à présenter?

M. GORDON: Ou lorsqu'il y a de nouveaux faits à présenter.

M. BELL: N'est-il pas vrai que vous avez ces projets de suppression présents à l'esprit? Autrement dit, si une ligne devient mauvaise, disons en vingt ans de temps, et que vous l'avez laissé baisser parce qu'elle n'est pas d'un assez bon rapport et que son rendement a diminué, la compagnie ne cesse d'y penser?

M. GORDON: Je peux vous assurer que la perspective de devoir abandonner une ligne ne nous réjouit nullement. Nous n'aimons pas supprimer une ligne. Dans un sens c'est une façon d'admettre une défaite. Nous cherchons par tous les moyens possibles de réhabiliter la ligne ou de la maintenir en service. A cet effet nous essayons même d'obtenir de nouvelles industries pour alimenter la ligne et autres mesures de ce genre. Nous sommes loin d'être heureux quand nous avons à envisager la suppression de lignes, loin de là.

M. BELL: Dans la plupart des cas les voies sont enlevées complètement?

M. GORDON: Oui. Il y a différents genres de suppression. Il nous arrive, par exemple, de donner un service de rang inférieur et de remplacer un train de voyageurs par un train mixte, ou bien d'établir un service trois fois par semaine au lieu d'un service quotidien. Nous ne cherchions pas chaque fois une suppression totale. Nous prenons en considération les besoins de la région et nous nous y conformons.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le poste est adopté?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Non, j'ai une question à demander. J'aimerais avoir des précisions au sujet de ce service de remorques sur un wagon-plates-formes. Pouvez-vous nous dire, M. Gordon, comment s'appliquent les contrats pour le transport de remorques sur wagons-plates-formes; est-ce que ceci se fait à un prix convenu?

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que le système des remorques est établi séparément du matériel roulant du réseau?

M. GORDON: Non, il arrive simplement que nous citons un prix pour un chargement sur wagon ou sur remorque dont peut bénéficier un expéditeur de Montréal, de Toronto ou d'Hamilton, selon le cas. Si vous étiez expéditeur et que vous vouliez profiter de ce service vous n'auriez qu'à appeler notre bureau des marchandises et leur dire "J'ai un chargement pour remorque". Supposons qu'il s'agit d'épiceries. Nous irions prendre le lot à votre entrepôt de Montréal ou ailleurs, nous le chargerions sur la remorque qui se dirigerait sur la voie de garage à Montréal. La remorque est ensuite hissée sur le wagon-plate-forme, fixé en place et transportée à Toronto par voie ferrée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que cela se fait au taux du tarif ordinaire?

M. GORDON: Non. Il y a un prix spécial pour les transports par remorque sur wagon-plateforme. Il est indiqué au tableau du tarif.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est un prix convenu?

M. GORDON: Non. C'est simplement un prix tarif comme celui que nous donnons pour n'importe quel transport de marchandises. Nous transportons un chargement sur remorque à un prix déterminé de même que nous transportons tout autre chargement qui peut nous être confié.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que vous faites le même prix pour n'importe quelle entreprise de camionnage?

M. GORDON: Non, pas pour n'importe quelle entreprise de camionnage. Nous faisons ce prix pour ceux qui désirent expédier des marchandises.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): N'est-ce pas que si une entreprise de camionnage s'adresse à vous pour expédier une remorque sur un de ces wagons-plates-formes vous devez accepter cette commande au même prix que vous faites à d'autres?

M. GORDON: Non. Nous ne sommes pas tenus de le faire et nous n'avons pas de tarif pour cela.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): N'est-ce pas une façon assez injuste de procéder?

M. GORDON: Je ne vois pas pourquoi. Ils nous font concurrence. Ils se servent de leurs camions pour transporter des marchandises de Montréal à Toronto et vous prétendez que nous devrions prendre leurs camions sur notre train.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): S'ils paient les prix habituels.

M. GORDON: Il n'y a pas de prix établis pour cela. Ces remorques sont à nous. Nous fournissons un service qui permet à l'expéditeur d'envoyer des chargements de marchandises sur nos remorques ainsi que je l'ai indiqué.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que les entreprises de camionnage peuvent louer vos wagons-plates-formes afin d'y mettre leurs propres remorques?

M. GORDON: Nous n'avons pas de prix établi pour cela. Nous ne nous occupons que de nos remorques à nous.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais est-ce qu'ils peuvent le faire?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Il a déjà été répondu à cette question.

M. GORDON: Tout ce que nous vendons c'est l'utilisation de notre matériel pour un service fourni par nous.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En réalité, d'après ce que je comprends vous avez créé ce service dans l'espoir d'augmenter la concurrence avec les entreprises de camionnage?

M. GORDON: C'est juste.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et c'est un service que vous n'avez pas l'intention de mettre à la disposition d'entreprises semblables autres que la vôtre?

M. GORDON: C'est un service par voie ferrée; c'est notre service à nous.

M. CARRICK: Pour établir un parallèle, si un camionneur veut utiliser une de vos remorques pour charger des marchandises et les transporter, vous le feriez pour lui comme pour tout autre client?

M. GORDON: Non. Nous fournissons ce service de remorques pour aller à l'entrepôt d'un expéditeur et lui permettre de charger ses marchandises sur notre remorque.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Supposons que je sois expéditeur et que j'aie un chargement de produits alimentaires, ou toute autre marchandise à expédier de Toronto à Montréal—je me trouve moi-même à Toronto. Je me rends chez-vous pour vous demander de m'envoyer une remorque pour prendre le chargement et le transporter à Montréal. Le feriez-vous au même prix que pour vos propres transports?

M. GORDON: Il y a là une hypothèse qui ne se présentera jamais. La personne à laquelle vous faites allusion ne déplacerait jamais son chargement de sa remorque à la nôtre pour le faire transporter par chemin de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Disons qu'elle a un entrepôt où elle se rend pour charger du matériel. Si vous mettez votre service à sa disposition et que vos prix soient tels que vous êtes en concurrence complète avec lui, il pourrait facilement vous demander de venir avec votre remorque prendre les marchandises et les transporter à Montréal si votre prix était inférieur au sien.

M. GORDON: Je crois qu'il y a confusion entre expéditeur et camionneur. L'expéditeur qui fabrique ou qui distribue des marchandises peut nous appeler et nous irons avec notre remorque charger ses marchandises que nous transporterons. Le camionneur toutefois n'est pas un expéditeur. C'est quelqu'un qui, faisant concurrence aux chemins de fer, offre un moyen de transport à un expéditeur et lorsqu'il charge sa remorque ou son camion c'est à lui de s'occuper de ses propres moyens de transport. Vous ne devez pas confondre entre expéditeur et camionneur. Le camionneur fait concurrence au chemin de fer mais non pas l'expéditeur.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Qu'est-ce que cela peut faire à la compagnie de chemin de fer que ce soit l'un ou l'autre qui ait un transport à effectuer du moment qu'il existe des marchandises à transporter et que la compagnie est payée pour ses services?

M. GORDON: Ce que nous vendons c'est un service de transports et nous voulons pouvoir dire à l'expéditeur: "Si vous voulez vous servir de notre service de remorques nous vous le fournirons à un prix qui amènera des affaires à la compagnie de chemin de fer".

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce prix est un prix convenu?

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le principe est exactement le même.

M. GORDON: Pas du tout. Il n'y a aucune condition quant au pourcentage de marchandises qui peuvent être expédiées par voie ferrée tandis qu'il en existe dans le cas d'un prix convenu.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pouvez-vous en donner la justification entre expéditeurs? Est-ce que les chemins de fer ont le droit de dire que je ne suis pas un expéditeur du moment que j'ai des marchandises dans mon entrepôt? Est-ce que cela regarde—excusez-moi de m'exprimer ainsi—mais est-ce que cela regarde la compagnie de chemin de fer à qui appartiennent les marchandises du moment que votre remorque vient à mon entrepôt, que vous y chargez des marchandises et que je vous paie pour cela? Je vous paie le même prix que vous demandez à d'autres pour un service semblable?

M. GORDON: Nous sommes prêts à transporter sur nos remorques les marchandises de tous ceux qui veulent ce genre de service, mais nous ne voulons pas transporter les remorques ou les camions de nos concurrents.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ainsi, si je comprends bien, si je suis camionneur, et que j'ai un entrepôt et des marchandises à expédier, vous ne voulez pas venir avec votre camion prendre mes marchandises, les expédier à Montréal sur vos wagons-plates-formes et les livrer aux endroits que je vous indique, au même prix que vous le feriez pour un autre grossiste qui a des marchandises à expédier?

M. GORDON: Je ne comprends pas où le camionneur trouve ses marchandises. Est-il en affaires, ou quoi?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela ne regarde pas les chemins de fer. C'est moi qui ai les marchandises.

M. GORDON: Mais si, cela nous regarde. Nous sommes en concurrence et si le camionneur auquel vous faites allusion est un camionneur commercial qui fournit un moyen de transport, alors nous ne sommes pas disposés à lui faire un prix pour effectuer son service de transport à lui avec nos moyens à nous.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais vous iriez à l'autre compagnie et vous leur feriez un prix spécial s'ils voulaient utiliser votre service?

M. GORDON: Ce prix est celui du tarif pour tous ceux qui sont en droit à utiliser notre service de remorques.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pour ce service spécial?

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est donc un prix convenu?

L'hon. M. MARLER: Non, ce n'est pas un prix convenu.

M. GORDON: Il n'y a pas la moindre ressemblance entre ceci et un prix convenu.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Allez-vous me dire que parce que par hasard j'ai un entrepôt et mon propre camion—est-ce que vous allez me dire: "Nous ne pouvons pas transporter vos marchandises"?

M. HARRISON: Mais ce ne sont pas vos marchandises, elles appartiennent à quelqu'un d'autre.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je traite avec la compagnie des chemins de fer.

M. GORDON: Il y a toute espèce de cas différents. Nous avons un service qui est connu aujourd'hui comme le service par remorque, mais ce n'est pas un service d'expéditions. Il y a des entreprises qui rassemblent des lots de marchandises qui ne constituent pas un chargement complet. Ils les amènent dans un entrepôt central où ils les rassemblent en chargements d'un wagon, et ils obtiennent de la compagnie des chemins de fer un prix pour chargements d'un wagon complet. Ils gagnent leur argent sur la différence entre le tarif pour chargements incomplets et le prix pour chargement d'un wagon, et ils fournissent un service de transports. Nous pouvons envoyer un wagon sur une voie de garage d'un tel entrepôt où l'expéditeur peut s'occuper du chargement et effectuer son service.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et vous n'en feriez pas autant pour moi si j'avais deux ou trois, ou même trois ou quatre gros camions?

M. GORDON: Nous ne transporterions pas vos camions.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ai un entrepôt et plusieurs camionnettes de même que des grosses remorques; je fais le tour de la ville en disant que je peux offrir un prix par chargement d'un wagon et je vous demande de me fournir ce service.

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Parce que j'ai mes propres camions à remorque et je dirais que j'ai une entreprise de camionnage.

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous dites que vous ne voulez pas prendre mes remorques?

M. GORDON: Nous parlons de matériel chargé sur nos wagons-plateformes. Le matériel qui est chargé sur nos wagons-plates-formes est un matériel spécial

qui est construit pour nos propres besoins et prévu pour s'adapter aux wagons-plates-formes. Je ne connais personne qui ait une remorque qui remplirait les conditions nécessaires pour qu'elle puisse être chargée sur nos wagons-plates-formes. Notre matériel est un matériel spécial.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je désire que vous vous serviez de votre remorque spéciale. C'est-à-dire d'une remorque qui est conçue de telle façon qu'elle peut être chargée sur vos wagons-plates-formes construits à cet fin. Si j'ai un entrepôt pour mes marchandises, peu importe leur provenance, et que je vous demande de venir les prendre avec vos remorques spéciales et de les transporter à Montréal sur vos remorques-plates-formes spéciales et les livrer à une destination déterminée, me feriez-vous ce prix spécial?

M. GORDON: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans ce cas vous mettez la compagnie des chemins de fer dans la position où c'est elle qui décide si les uns ou les autres sont des négociants travaillant pour leur propre compte ou si oui ou non j'ai une entreprise de camionnage.

M. GORDON: Les conditions suivant lesquelles nous pouvons fournir ce service par remorques sont indiquées dans les listes des tarifs. Ce service est à la disposition de tous ceux qui ont droit à s'en servir. Il n'est pas accessible aux transporteurs commerciaux.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ne trouvez-vous pas que cela n'est pas juste envers les camionneurs?

M. GORDON: Non. Considérons cela dans le sens inverse, voudriez-vous que la compagnie des chemins de fer s'adresse au camionneur afin que celui-ci transporte des marchandises qui voyageraient normalement par voie ferrée?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je n'ai pas dit que je le ferai, mais j'aurais le droit de le faire.

M. GORDON: Eh bien! nous n'insisterons pas là-dessus. Le camionneur fait marcher son affaire. Vous proposez, dans le sens contraire, qu'en tant que transporteurs par voie ferrée nous devrions être obligés de prendre certaines de vos marchandises.

M. FULTON: En tous les cas il en résulte que le camionneur ne pourrait pas se maintenir longtemps si vous consentiez à le faire, car il a des marchandises dans ses entrepôts, il s'est fait payer pour ses services et il a des clients chez qui il prend ses marchandises et d'autres, dans une autre ville, à qui il les livre. Il s'adresse ensuite à vous et vous demande de transporter ces marchandises pour son compte. Là-dessus vous partez charger les marchandises sur votre remorque, vous les mettez sur votre wagon-plate-forme, vous les transportez à une autre ville, vous les livrez à l'adresse qu'il vous a donnée et vous lui comptez le même prix qu'à n'importe quel autre client qui se serait servi de ce service. Très bien. Le camionneur, qui doit vous payer, doit par conséquent compter des frais de service à son client. Il doit donc lui faire un prix plus élevé que vous feriez à ce dernier pour le même service de sorte qu'il se trouverait immédiatement dans l'obligation de cesser ses affaires.

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est sa propre entreprise et ça n'a pas d'importance s'il gagne de l'argent ou non. Tout ce que je voudrais connaître, c'est s'il peut traiter avec votre compagnie.

M. POULIOT: J'aimerais savoir si j'ai bien compris ce qui a été dit depuis que nous sommes revenus.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que nous adoptons le paragraphe "Changements de service"?

M. POULIOT: D'après ce que je comprends le service décrit par M. Gordon est semblable au service par messagerie, qu'il n'en diffère que parce qu'ils transportent les marchandises sur des remorques au lieu de les transporter dans des wagons et qu'ils se servent de remorques au lieu de wagons à messageries. Également, qu'ils reçoivent les marchandises de l'expéditeur, les livrent aux consignataires et la seule différence entre le service par remorques et le service par messagerie est celle des prix et que le tarif pour le service par remorques est un tarif pour transports de marchandises. Est-ce juste, monsieur Gordon?

M. GORDON: Oui, je crois que je suis d'accord.

M. POULIOT: Donc, j'ai compris. J'en suis bien content.

M. FULTON: Pour poursuivre un peu la question; si le camionneur auquel M. Johnston a fait allusion devenait effectivement expéditeur ne voudriez-vous pas prendre ses marchandises?

M. GORDON: Je vois bien que dans certaines circonstances nous pourrions le faire. Il est très difficile de répondre à ces hypothèses. Le service par remorques est essentiellement un service de porte à porte. Nous prenons les marchandises au point de chargement, nous les mettons sur un wagon-plateforme et nous les livrons à une adresse à Toronto ou à Montréal, selon le cas. C'est un service de porte à porte et il n'est pas supposé faire partie du service de transports d'un concurrent.

M. FULTON: Mais le cas que M. Johnston vous a présenté c'est en vérité que le supposé camionneur devient expéditeur.

L'hon. M. MARLER: C'est une supposition, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne peux pas m'imaginer comment cela pourrait arriver; si en effet nous avions un camionneur qui serait en même temps expéditeur je ne vois pas pourquoi il travaillerait comme camionneur.

M. FULTON: Exactement, il ne pourrait pas se maintenir longtemps.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il me semble que cela pourrait très bien arriver si vous envisagez l'établissement d'un service de remorques transcontinental, du fait qu'en Alberta les camionneurs veulent prendre des marchandises qui sont sur le Pacifique-Canadien pour les transporter au réseau du National-Canadien et vous charger de les transporter, mettons, d'Edmonton à travers les montagnes jusqu'à Vancouver parce qu'il n'y a pas de bonne route qui traverse les montagnes jusqu'à cette ville. Même ainsi cela coûterait moins cher qu'en passant par les États-Unis. Je me demande si cela serait possible.

M. GORDON: On voit également pourquoi le réseau ne devrait pas le faire, puisque cela permettrait à nos concurrents d'en tirer avantage aux dépens de la compagnie de chemins de fer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il me semble aussi que c'est aux chemins de fer de transporter des marchandises sans tenir compte de leur provenance.

M. GORDON: Pourvu qu'il y ait bénéfice.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais votre bénéfice est là puisque vous lui faites payer le même prix qu'à un autre, mettons, d'une destination de Calgary.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les Changements de service sont adoptés?

M. CHURCHILL: Il y a un changement de service que je voudrais recommander. Cela ne prendra qu'une minute. C'est un changement qui concerne la gare d'Ottawa. Je ne sais pas s'il est question de déplacer éventuellement cette gare, mais avant de le faire ne pourriez-vous pas, dans l'intérêt des voyageurs, améliorer la situation en ce qui concerne la manutention des bagages en gare d'Ottawa? Je ne me plains pas des employés de cette gare, mais il me semble que la manutention des bagages s'y fait d'une façon bien différente que dans les autres gares où je me rends de temps en temps. Dans ces autres gares il y a un porte-bagages derrière le comptoir même. Le voyageur pose

ses bagages sur le comptoir et l'employé les place sur le porte-bagages et lui remet un reçu. A la gare d'Ottawa l'employé prend vos bagages, les dépose par terre, s'en va à un bureau à quelque distance où il prend quelques minutes pour noter les renseignements sur le talon du reçu qu'il vient ensuite vous apporter. Lorsque vous allez reprendre vos bagages, la remise est un endroit accueillant où vous pouvez vous promener et choisir vous-même vos bagages et les faire apporter au comptoir. Il me semble qu'il y a là un système moins moderne que celui des autres gares.

M. GORDON: Je tiendrai compte de vos remarques.

M. POULIOT: Quel pourcentage du tarif des marchandises faut-il payer en supplément pour la prise en charge et la livraison de marchandises par ce service de remorques?

M. GORDON: Je n'ai pas la liste des tarifs, mais il existe un tarif spécialement établi pour cela.

M. POULIOT: Vous ne le faites pas gratuitement?

L'hon. M. MARLER: C'est un prix plus élevé.

M. GORDON: Le tarif pour le service remorques est un prix à forfait parce qu'il comprend la prise des marchandises à un point indiqué et la livraison à destination.

M. POULIOT: Ce prix est sans doute un peu plus élevé que le tarif des marchandises afin de couvrir les frais de prise en charge et de livraison?

M. GORDON: Ces opérations sont en effet comprises dans le prix. Il va sans dire que nous faisons dans ce cas un prix minimum pour attirer les affaires; donc, de façon générale, je ne puis pas dire qu'il soit nécessairement plus élevé que les autres tarifs. Dans certains cas même, il peut être inférieur, mais ce que nous cherchons ce sont les fortes quantités.

M. POULIOT: J'ai une dernière question à poser. Est-ce que vous prenez les marchandises de plusieurs expéditeurs pour les livrer à différents consignataires, ou est-ce qu'une remorque est louée par un seul expéditeur pour expédier des marchandises à un seul consignataire?

M. GORDON: Nous cherchons si possible d'utiliser le service remorques pour un seul expéditeur ou un seul consignataire. Autrement dit nous obtenons un chargement complet. Nous préférons ne pas utiliser le service remorques en tant que service d'expédition. Autrement dit, nous évitons de nous charger d'une série de livraisons qu'il faut rassembler, parce qu'en procédant ainsi nous perdrons les avantages du gros chargement et de la livraison unique qui nous permettent d'économiser.

M. POULIOT: C'est la seule différence qui existe entre ce service et le service par messagerie?

M. GORDON: Oui, c'est la seule. Le service par messagerie prend en général de plus petites quantités, toutefois nous pouvons également faire un prix pour chargement complet par ce service. Mais en général nous prenons des chargements plus petits.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Est-ce que le service de remorques rapporte un bénéfice?

M. GORDON: Oui.

M. POULIOT: Est-ce que ce service de remorques rapporte un bénéfice?

M. GORDON: C'est un tarif de compensation.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ceci est adopté?

Adopté.

Je me permets de rappeler à messieurs les membres du Comité que nous nous réunirons demain matin de 10 heures à 11 h. 45 et qu'à 11 h. 45 nous nous rassemblerons à l'entrée principale où un autobus sera à la disposition de ceux qui ont accepté l'invitation de M. McGregor.

CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE
1955

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA
MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

Séance du

MERCREDI 30 MARS 1955

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1954)

TÉMOINS :

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.; M. S. F. Dingle; et M. R. D. Armstrong

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1955.

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. H. P. CAVERS

Vice-président: M. A. DUMAS

Messieurs

Bell	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Langlois (<i>Gaspé</i>)
Carrick	Hamilton (<i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i>)	Lavigne
Carter		Legaré
Churchill	Hanna	Macdonnell (<i>Greenwood</i>)
Fairey	Harrison	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Follwell	Healy	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Fulton	James	Pouliot
Gillis	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Weaver—26
Hahn	Knight	

Secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 30 mars 1955

(4)

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

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver. (26)

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. F. T. Collins, contrôleur et secrétaire du ministère des Transports; M. Donald Gordon, président et directeur général du National-Canadien; M. S. F. Dingle, vice-président; M. R. D. Armstrong, contrôleur. Et MM. F. P. Turville, C.A., J. D. Morison, C.A., et D. T. G. Padley, C.A., de la société *George A. Touche & Company*.

L'interrogatoire de M. Gordon se poursuit:

A 1 h. 5 de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

Reprise de la séance

(5)

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle reprend ses travaux à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton, (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Weaver. (24)

Aussi présents: Les mêmes que le matin.

S'expliquant sur un fait personnel, M. Macdonnell (*Greenwood*) fait allusion aux tarifs de la banlieue sur le service Toronto-Oakville.

L'honorable M. Marler et M. Gordon, font une déclaration à ce sujet.

Revenant au sujet de la vente de quatre hôtels, M. Gordon, après avoir examiné la question et communiqué avec l'acheteur et le Syndicat qu'il représentait, déclare qu'il est libre de révéler le prix de vente, soit \$915,000. Il fait un exposé détaillé de cette vente.

M. Marler fait aussi une déclaration.

M. Gordon, après avoir lu un exposé sur le nouvel *Hôtel Reine Elizabeth*, est longuement interrogé.

Avant l'ajournement, M. Fulton se réserve le droit de présenter une motion se rapportant au partage des bénéfices avec la société Hilton.

L'interrogatoire de M. Gordon se poursuivant encore, le Comité s'ajourne à 6 heures du soir pour se réunir de nouveau à 10 h. 30 du matin, le jeudi 31 mars.

Le secrétaire du Comité,

Antonio Plouffe.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 30 mars 1955.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Commençons tout de suite l'étude de la rubrique à la page 11, "Entraînement du personnel". Y a-t-il des questions à poser sur cet article, ou est-il adopté?

M. MURPHY (*Westmorland*): Un instant, s'il vous plaît, vous allez trop vite pour nous aujourd'hui. Vous allez plus vite que le train n'a été la semaine dernière.

Le PRÉSIDENT: A la page 11, "Entraînement du personnel", la rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

La rubrique "Recherches", à la page 12?

Adopté.

"Immobilisations et améliorations."

M. FULTON: Nous avons débattu cette question en grande partie sous une autre rubrique.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous en avons vu une grande partie sous d'autres rubriques.

M. FULTON: Oui, mais je voulais demander à M. Gordon si, vu qu'il a dit que l'horaire du nouveau *Super Continental* est établi en vue de donner aux localités le maximum de service, pourquoi n'est-il pas possible de desservir les centres en Colombie-Britannique à une heure plus raisonnable que celle prévue par cet horaire-là?

M. GORDON: Je le regrette, mais je ne vous ai pas compris.

M. FULTON: Vous avez dit hier qu'en établissant les horaires des nouveaux trains vous ne vous intéressez pas beaucoup à la vitesse sur tout le parcours, mais à bien desservir les localités dans la mesure du possible?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Il me semble que le nouvel horaire signifiera un service très incommode pour la population de la Colombie-Britannique. Je pense à ma propre localité en particulier. Nous avons toujours été obligés de nous lever en pleine nuit pour prendre un train.

M. GORDON: Eh bien, j'ai dit que nous nous efforcions de donner le meilleur service possible aux principaux centres sur l'itinéraire du train transcontinental et vous verrez, en consultant l'horaire, que nous avons atteint notre but, dans la limite du possible.

M. FULTON: A quelle heure allons-nous prendre vos trains allant vers l'Est?

M. GORDON: A quel endroit pensez-vous?

M. FULTON: Kamloops.

M. GORDON: Le train quitterait Kamloops Junction à 10 h. 50 du soir.

M. FULTON: Vers l'Est?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Voilà qui est mieux.

M. GORDON: C'est une amélioration.

M. FULTON: Oui, c'est mieux pour les voyageurs qui se dirigent vers l'Est. Je suppose que nous ne pouvons avoir le même avantage dans les deux directions, monsieur Gordon. Je voudrais bien l'avoir.

Le PRÉSIDENT: Vous voyagez généralement vers l'Est, en tout cas.

M. FULTON: Ce train, le *Super Continental*, doit-il être un train additionnel ou une sorte de *Continental Limitée accéléré*?

M. GORDON: C'est un nouveau train en ce qu'il est conçu pour la vitesse, et il est suivi de ce que nous appelons un train-omnibus, le n° 3. Le n° 1 serait le *Super Continental* destiné à faire ce parcours rapide; il partira de Montréal à 3 h. 25 de l'après-midi. Le train du soir partira à 8 heures le même jour et gardera à peu près le même horaire qu'à présent. Il transportera la plus grande partie des voyageurs de 2^e classe et les wagons à bagages, messageries et postes.

M. FULTON: Il s'agit d'un train additionnel et nouveau, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, parce que nous avons toujours eu deux trains.

M. FULTON: L'un partait de Montréal et l'autre de Toronto. Nous n'avions pourtant pas deux trains transcontinentaux partant de Montréal?

M. GORDON: En effet, nous avons toujours eu deux trains, et ce que nous avons fait dans ce cas, c'est d'établir l'horaire du *Super Continental*. En vue de maintenir sa vitesse, une section partira de Montréal et l'autre de Toronto; à Capreol, les deux sections fusionneront et poursuivront leur route vers l'Ouest comme un seul train. Il en est de même pour le train qui part le soir. Les sections quitteront Montréal et Toronto pour se réunir à Capreol et continuer comme un seul train.

M. FULTON: Donc, il en résulte que vous avez encore deux trains?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: C'est ce que vous aviez auparavant?

M. GORDON: C'est exact.

M. BELL: On a déclaré, monsieur Gordon, lorsque le *Super Continental* a été annoncé, qu'on aurait besoin de plus de locomotives diesel même si le service était accéléré. Dites-nous comment cela peut se faire, sans entrer dans trop de détails?

M. GORDON: Il faudra plus de locomotives diesel?

M. BELL: Oui, je le crois. Croyez-vous qu'il en faudrait moins, alors? En d'autres termes, est-ce que le service accéléré aura pour résultat plus ou moins de locomotives diesel?

M. GORDON: Vous comprenez, bien entendu, qu'en introduisant ce service de voyageurs, il nous a fallu acheter de nouvelles locomotives diesel pour les trains des voyageurs; en d'autres termes, la locomotive diesel ordinaire que nous achetons n'est pas munie d'appareils de chauffage appropriés à un train de voyageurs. Alors, en inaugurant ce service, nous avons seulement de nouvelles locomotives diesel de ligne.

M. BELL: Alors, on aura besoin théoriquement du même nombre de locomotives pour le nouveau service, n'est-ce pas?

M. GORDON: Le même nombre de diesels que de locomotives à vapeur?

M. BELL: Oui.

M. GORDON: Mais non. Une diesel peut faire le voyage de Montréal jusqu'à Vancouver aller et retour, tandis qu'une locomotive à vapeur doit aller à la ronde à différents endroits. Quant aux locomotives diesel, tout ce que nous avons à faire, c'est de tenir le plein de mazout et de les vérifier rapidement, mais elle peut faire le trajet de Montréal jusqu'à Vancouver aller et retour, ce qui est impossible avec une locomotive à vapeur.

M. BELL: Alors, cela veut dire qu'il faudra moins de locomotives?

M. GORDON: Oui. De fait, pour le service transcontinental, il en sera ainsi.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur le président, j'aimerais me renseigner. Il y a deux trains, n'est-ce pas, qui partent chaque soir: l'*Ocean Limited* et le *Scotian Limited* à 8 heures et à 8 h. 15 respectivement?

M. GORDON: C'est exact.

M. MURPHY (*Westmorland*): Pourquoi partent-ils à de si courts intervalles?

M. GORDON: M. Dingle pourra répondre à cette question.

M. DINGLE: L'*Ocean Limited*, qui part à 8 heures maintenant, est un train direct, qui fait peu d'arrêts et qui n'a pas de voitures ordinaires et un nombre restreint de wagons à bagages; l'autre train, cependant, partant quinze minutes plus tard, est plutôt un train-omnibus qui se charge du trafic local, y compris les wagons d'avant et les voitures ordinaires.

M. POULIOT: Je suppose qu'il y a des wagons de messageries sur l'*Ocean Limited*?

M. DINGLE: Oui, monsieur Pouliot, des wagons directs.

M. POULIOT: Quelquefois il y en a trois ou quatre?

M. DINGLE: C'est exact.

M. POULIOT: Cette charge de trois ou quatre wagons ne fait pas de différence?

M. DINGLE: Non, monsieur.

M. FULTON: M. Gordon peut-il nous dire si la réduction de temps entre Montréal et Vancouver est réalisée en grande partie en augmentant la vitesse des trains ou en supprimant des arrêts et des haltes d'entretien?

M. GORDON: Elle est due à une combinaison de plusieurs facteurs, mais la principale économie, sauf erreur, est attribuable à la diminution du temps d'arrêt aux gares et aussi au fait que la locomotive diesel exige moins d'entretien que la locomotive à vapeur. Nous pouvons obtenir un meilleur service de la locomotive diesel en abrégant ainsi nos arrêts pour voyageurs et entretien.

M. FULTON: Vous avez dit l'année dernière, monsieur Gordon...

M. GORDON: M. Dingle appelle mon attention sur le fait que jusqu'ici nous n'avons pas augmenté notre vitesse pour le parcours entier.

M. FULTON: Est-ce vrai!

M. GORDON: Nous n'avons pas augmenté la vitesse pour le parcours entier. C'est cette économie de temps sur l'entretien des locomotives diesel qui nous permet de réduire le temps nécessaire pour le voyage. Avec l'amélioration de notre voie et au fur et à mesure que nous acquérons de l'expérience avec ces locomotives de ligne nous pourrions peut-être gagner encore du temps. Mais pour le moment nous avons fait ce que nous considérons pratique et sage.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Vous ne visez pas à atteindre la vitesse de 200 milles à l'heure, comme on le fait en France?

M. GORDON: Nous n'avons pas de voies adaptées à de telles vitesses, monsieur Macdonnell.

M. FULTON: L'année dernière,—et je lis à la page 103,—quand vous parliez de la possibilité de réduire la durée du trajet entre Montréal et Vancouver, vous avez dit que "l'amélioration du service demanderait presque un train additionnel au prix de 2 millions de dollars ou plus. C'est pourquoi, tout ce que je puis vous dire en ce moment, c'est que nous devons nous convaincre d'abord que la réduction de l'horaire entre Montréal et Vancouver produirait un trafic qui justifierait ces fortes immobilisations additionnelles". Alors vous êtes passé à l'exposé de quelques autres détails.

M. GORDON: Eh bien, nous avons bien changé d'avis depuis ce temps-là. Nous avons très sérieusement étudié ce point pendant quelque temps et le premier horaire que nous avons établi indiquait que, pour effectuer une réduction de temps comme celle que nous avons obtenue, il nous aurait fallu un train, mais à la suite des essais pratiques sur la performance des locomotives diesel, nous avons pu élaborer un plan tout nouveau, en fusionnant ces deux trains-là, ce qui a évité la nécessité de mettre un autre train en service.

M. FULTON: Vous avez dû acheter beaucoup de matériel nouveau. Vous en avez acheté. Est-ce que cela approcherait le chiffre de 2 millions dont vous avez fait mention l'année passée?

M. GORDON: Les 2 millions ou plus de dollars que j'ai mentionnés constituent le coût estimatif d'une locomotive plus le nombre ordinaire de voitures, wagons-lits et le reste. Cela représente le coût d'achat de ce que nous appelons un train complet. Donc, quand je vous parlais l'an dernier, nous en étions au stade de notre étude où les directeurs de l'exploitation n'avaient pas eu l'expérience dans les essais pratiques, mais faisaient leurs calculs sur papier. Ils estimaient que, pour assurer un train direct aussi rapide que ceux qui sont présentement en service, il nous faudrait mettre en service un nouveau train complet et éliminer nombre d'arrêts intermédiaires. Mais après avoir mis des diesels à l'essai, ils ont pu, grâce à des prodiges d'ingéniosité, trouver moyen de fusionner les services. Nous avons donc mis en service ces trains rapides pour accomplir le parcours aussi rapidement que possible, en laissant au train-omnibus qui passe plus tard la nuit le service des stations intermédiaires.

M. FULTON: Les 2 millions de dollars prévus l'an dernier auraient donc été dépensés en plus des frais réels d'immobilisations pour fins d'outillage?

M. GORDON: En effet, mais cela ne s'applique pas au nouveau service à l'heure actuelle. Nous avons réduit le montant estimatif redouté, si je puis parler ainsi. Le coût additionnel requis pour la mise en service de ce train rapide sera de \$285,000.

M. FULTON: Qu'est-ce qu'on a constaté aux États-Unis à l'égard de leurs trains plus rapides. Fonctionnent-ils à pleine charge ou presque?

M. GORDON: Cela varie énormément, selon la ligne. Quelques-unes des lignes ont obtenu de bons résultats. Je pense qu'il est trop tôt encore pour y reconnaître une tendance, car une grande partie de ces nouveaux éléments du service-voyageurs sont des innovations introduites au cours des deux dernières années. La concurrence dans le domaine du service-voyageurs rapide a été intense. De plus, les lignes aériennes sont des concurrents aussi. A mon sens, il est trop tôt pour que je puisse exprimer une opinion précise à ce sujet. Mais en lisant les rapports, j'ai eu l'impression que les résultats variaient beaucoup. Cela varie énormément selon les lignes.

M. FULTON: Certaines lignes font en 36 heures le trajet entre la côte du Pacifique et Chicago. Croyez-vous que nous vaincrons jamais les obstacles d'ordre physique au Canada pour nous permettre de faire le trajet aussi rapidement, entre Vancouver et Toronto?

M. GORDON: Que pensez-vous de cela, monsieur Dingle? Nous avons la force motrice qui nous permettrait d'augmenter la vitesse de nos trains, mais pour le moment nos voies sont notre plus grand handicap. Nos voies ne sont pas telles que nous pouvons en toute sécurité faire circuler nos trains à des vitesses supérieures à celles prévues pour ce nouveau service dans nos horaires.

Les fonds que nous avons votés de temps à autre pour la construction des voies constituent une partie très importante de notre budget d'immobilisations. Qu'on le veuille ou non, c'est un travail de longues haleine auquel vient se greffer l'installation très coûteuse d'un bon système de signaux. Je ne crois

pas qu'il serait prudent d'augmenter la vitesse de nos trains comme vous le désirez, avant d'avoir grandement amélioré les assises de la voie, et d'avoir installé des signaux mécaniques sur une grande partie de notre ligne.

M. FULTON: Qu'est-ce qui serait nécessaire pour justifier ce genre de dépenses? Vos chefs de service croient-ils qu'avec la population du Canada—en supposant que vous désiriez faire ces installations à l'heure actuelle—une telle dépense serait justifiée?

M. GORDON: Je crois qu'elle sera justifiée le moment venu, mais c'est une question de temps. Il me semble que notre pays a droit d'attendre un service ferroviaire de haute qualité. Mais, ainsi que je l'ai mentionné plus tôt lors de la discussion des résultats obtenus au cours de l'année, nous n'avons pu nous procurer depuis nombre d'années—depuis la guerre pour être plus précis—la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires pour mettre nos voies ferrées dans l'état où nous voudrions les voir. Pendant toute la guerre il a été impossible d'obtenir de l'acier. L'année dernière nous avons pu pour la première fois mettre à exécution le programme de pose de voies que nous nous étions tracé.

Depuis des années, nous nous présentons ici avec un programme bien conçu de réfection de nos voies, de pose de nouveaux rails et d'autres travaux, programme qui visait à atteindre la limite que nos chefs de service s'estimaient en droit d'espérer. Mais, après tout, il y a une limite à ce qu'on peut entreprendre en matière d'organisation et de travaux.

Chaque année, vous avez eu l'obligeance de nous accorder des crédits, bien que chaque fois nous ne puissions atteindre notre objectif, surtout en raison de la pénurie de rails et de matériaux d'un genre ou d'un autre. Mais aujourd'hui la situation change. L'année dernière, c'était la première fois, en bien des années, que nous avons pu exécuter le programme tracé.

M. FULTON: Par conséquent, une fois que le programme que vous avez conçu sera terminé, vous serez en mesure d'augmenter la vitesse?

M. GORDON: Parfaitement. Et en ce qui concerne le programme très coûteux de l'installation d'un système mécanique de signaux, il reste à décider quel montant nous jugerons à propos d'affecter à ces travaux chaque année. Ce système de signaux mécanique comporte un travail énorme et très coûteux. De plus ce travail est hautement technique et il y a des limites au nombre de techniciens auxquels nous pouvons avoir recours.

Vous vous êtes rendu comte de cette difficulté lorsqu'il s'est agi d'installer un système dans les Rocheuses, où nous avons mis quatre ou cinq ans à exécuter notre programme, sans compter que le travail ne sera pas terminé avant deux ans.

M. FULTON: Serait-il juste de dire que le programme d'améliorations que vous envisagez aurait pour résultat, une fois terminé, d'accroître la vitesse des trains de voyageurs et de marchandises? En d'autres termes, vous ne seriez pas obligés d'élaborer un nouveau programme d'améliorations?

M. GORDON: Non. Nous devons toujours viser à améliorer notre service. Et quand nous nous présentons devant vous, chaque année, je suppose que ce que vous attendez de nous c'est que nous fassions l'impossible pour réaliser ce genre d'améliorations. Encore ici, c'est une question de jugement quant à la somme d'argent que nous jugeons à propos de dépenser, et si cette somme est justifiée dans les circonstances. Je pourrais sans aucune difficulté vous énumérer une liste de projets coûtant de trois à quatre cents millions de dollars, mais il s'agit de se servir de son jugement pour décider ce qu'il est possible de faire.

M. POULIOT: Quelle sera la vitesse moyenne du train *Super Continental*?

M. DINGLE: Quarante milles à l'heure, en moyenne, de Montréal à Vancouver, y compris les arrêts aux stations, l'inspection du mécanisme, et le reste.

M. GORDON: Lorsque nous parlons de vitesse moyenne, cela signifie que nous devons voyager à pleine vitesse de quatre-vingts milles à l'heure dans certains secteurs, pour diminuer à une vitesse moindre dans d'autres sections, mais en moyenne notre vitesse est de quarante milles à l'heure, y compris les retards aux stations et autres arrêts.

M. POULIOT: Maintenant, j'aimerais avoir certains renseignements au sujet du coût de l'enlèvement de la neige cette année. Ce coût doit avoir été très élevé.

M. GORDON: Je n'ai pas le coût total pour l'année courante, mais pour l'année dernière, le chiffre est connu, et ce sera à peu près la même chose cette année.

M. POULIOT: Je crois que le coût sera plus élevé cette année.

M. GORDON: Le coût a été de \$4,360,000 l'année dernière; et nous n'avons aucune raison d'espérer qu'il sera bien inférieur à ce chiffre cette année. Nous sommes encore aux prises avec une épaisse chute de neige à l'heure actuelle qui nous coûtera entre trois et quatre cent mille dollars.

M. KNIGHT: Le déneigement est plus coûteux dans l'Est que dans l'Ouest, sauf dans les Rocheuses.

M. GORDON: Il en a été ainsi cette année, mais il n'en est pas toujours ainsi.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à la rubrique suivante? La rubrique "Locomotives" est adoptée—nous en sommes maintenant à la rubrique "Wagons et voitures de voyageurs?"

M. FOLLWELL: Je vais demander à M. Gordon si le matériel employé sur le *Super Continental* sera du matériel entièrement neuf, ou si les wagons seront du type observatoire annoncé par le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Nous n'avons pas de wagons observatoires comme ceux du Pacifique-Canadien. Nous avons décidé de ne pas doter notre convoi *Super Continental* de ce genre de voitures, mais le matériel roulant sera surtout du matériel neuf. Il sera neuf en ce sens qu'il vient de nous être livré, ou modernisé après avoir été remis au point dans nos ateliers et l'on peut dire que ce sera du matériel neuf pour toutes fins pratiques.

M. FOLLWELL: Est-il raisonnable de demander pourquoi vous avez décidé de ne pas employer de voitures observatoires à dôme vitré?

M. GORDON: Nous en avons décidé ainsi après avoir étudié la situation. A tort ou à raison, nous estimions qu'à la lumière de la préférence manifestée par les voyageurs, le surcroît de dépenses occasionnées par l'utilisation des voitures munies de dôme vitré n'était pas justifié, étant donné qu'il y a dans notre pays peu d'occasions pour les voyageurs de s'installer confortablement et regarder à travers ces dômes le panorama qui se déroule; au contraire, on a décidé que l'argent serait bien mieux utilisé si nous l'affections à l'achat de matériel, et c'est ce que nous avons fait. Je sais que mes amis du Pacifique-Canadien ne partagent pas mon point de vue sur cette question, mais nos administrateurs ont dû prendre une décision et ils ont préféré affecter autant que possible notre argent à la modernisation de nos voitures à voyageurs plutôt que de concentrer nos dépenses sur un type spécial de matériel destiné à un service particulier.

M. CARTER: A Terre-Neuve, il semble que nous soyons à court de voitures à voyageurs. Pouvez-vous m'exposer votre programme de cette année en vue de combler cette lacune?

M. GORDON: Au sujet des achats à venir, notre étude serait plus avancée si nous examinions ce point lorsque nous en arriverons au "Budget d'immobilisations". Nous vous fournirons les détails pertinents à ce moment-là.

M. CARTER: J'ai une autre question à vous poser. J'aurais dû la poser lorsque nous avons étudié la rubrique "Recherches". L'année dernière, votre service de recherches a exposé une caisse réfrigérée spécialement adaptée pour le transport du poisson non congelé.

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Pouvez-vous nous dire ce qui est arrivé depuis?

M. GORDON: Notre expérience a été à la fois désappointante et encourageante; ce fut un mélange des deux. La caisse dont vous parlez porte le nom de "Canex". C'est un dispositif très ingénieux qui nous permet, au moyen d'un type spécial de réfrigérant entourant la caisse, de conserver le poisson frais à une température juste au-dessous du point de congélation, c'est-à-dire autour de 29° F. La température varie très peu et le poisson se conserve frais dans la caisse environ cent heures, même par une température très chaude. En raison de sa teneur bactériologique, le poisson se réchauffe, même s'il est dans la glace, jusqu'au delà de détérioration en assez peu de temps. Nous croyions que ce nouveau dispositif présente un avantage réel. Le public lui a fait un accueil plus ou moins bon, parce qu'il s'agit d'une nouvelle présentation du produit qui diffère complètement de la manière dont le poisson s'est vendu jusqu'ici. Il y a environ un an, je croyais que l'expérience était un échec. Nous n'avions pu intéresser les commerçants et les amener à utiliser cette caisse ou à payer un supplément de prix, ou même à accroître l'usage de nos services en raison de ce type de caisse spécialisée. Cependant, la semaine dernière, je me suis entretenu de nouveau avec M. S. W. Fairweather, qui dirige notre service de recherches, et il m'assure qu'en ces derniers temps, nous avons eu des demandes de gens qui font une spécialité de servir du poisson, surtout dans les restaurants et autres établissements de ce genre. Un certain nombre d'usagers importants manifestent un certain intérêt, et nous espérons maintenant qu'il nous sera possible d'amener certains distributeurs à s'intéresser davantage à ce dispositif. Je n'aimerais pas mentionner leurs noms car ils sont présentement à examiner la possibilité d'employer cette méthode, et il serait injuste d'établir des comparaisons entre eux, mais j'ai bon espoir que le jour où ces distributeurs se seront organisés pour servir le poisson transporté dans des caisses "Canex", le consommateur fera un bon accueil à ce produit savoureux qui est certes destiné à augmenter notre chiffre d'affaires.

M. CARTER: Pourriez-vous me dire si certains de ces distributeurs que vous ne voulez pas nommer sont parmi les distributeurs de Terre-Neuve qui songent à utiliser cette caisse?

M. GORDON: Je ne puis vous donner ce détail, mais j'ai l'impression que la chose s'applique à tous ces gens-là. Dans la distribution du poisson à partir du producteur jusqu'au détaillant, il faut tenir compte de la réduction de poids et de la détérioration du poisson. Emballé dans notre caisse, le poisson ne perd pas de poids, de sorte que le distributeur ne peut tirer parti de l'élément "perte du poids" lorsqu'il s'agit d'établir son prix. C'est là l'un des facteurs qui ont milité contre notre caisse. J'apprends qu'on a fait des épreuves à Terre-Neuve même.

M. CARTER: Je m'intéresse beaucoup à cette caisse, parce que les conservateurs de Terre-Neuve sont handicapés par rapport à ceux de la terre ferme, à savoir que ces derniers disposent d'un vaste débouché pour le poisson non congelé, que les frais de vente sont moindres dans leur cas et qu'ils obtiennent un meilleur prix pour leur produit sur le marché. J'avais espéré que cette caisse ferait disparaître certains des désavantages dont souffrent les conservateurs de Terre-Neuve. J'ai une autre question à vous poser, monsieur Gordon. Jusqu'ici vous ne nous avez entretenus que du poisson. A Terre-Neuve, nous avons beaucoup de difficultés à nous procurer des fruits frais.

M. GORDON: Ces caisses conviendraient parfaitement pour le transport de ce produit également, mais, naturellement, il ne suffit pas que nous fournissions pour le transport un contenant dont nous sommes fiers et qui assurera l'expédition en bon état des produits périssables que j'ai mentionnés, qu'il s'agisse de poissons ou de fruits ou de tout autre produit périssable. Il faut de plus amener les intéressés à l'employer, et jusqu'ici nous n'avons eu que des désappointements parce que les grossistes se sont obstinés à ne pas faire usage de la caisse "Canex" pour la distribution du poisson. Nous avons exécuté tout un programme d'éducation des commerçants sous une forme ou sous une autre et nous espérons toujours que nous parviendrons à faire accepter ce dispositif breveté, mais il faut que le marché lui-même l'accepte.

M. CARTER: J'espérais faire un marché avec le président, en vue de l'amener à acheter notre poisson et nous achèterions à notre tour une certaine quantité de ses fruits.

Le PRÉSIDENT: Excellente idée.

M. GORDON: La meilleure chose que vous puissiez faire c'est de persuader les consommateurs de Terre-Neuve à demander la caisse de fruits "Canex".

M. POULIOT: Pouvez-vous vous servir pour emballer des fruits d'une caisse qui a déjà servi à transporter du poisson?

M. GORDON: Oui, pourvu qu'elle soit bien nettoyée. Le nettoyage ne présente pas de difficulté.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si la question que je veux poser ne l'a pas déjà été, j'aimerais demander jusqu'à quel point vous entendez faire vous-mêmes des recherches scientifiques,—par opposition aux recherches économiques qui sont de rigueur dans votre compagnie, j'imagine,—et combien de recherches vous faites faire ailleurs. Quelle est votre ligne de conduite? Si ce domaine a déjà été abordé je devrai admettre que j'arrive trop tard.

Le PRÉSIDENT: Personne ne l'a encore abordé.

M. GORDON: Je ne pourrais vous donner tous les détails au sujet du programme de recherches scientifiques auxquelles vous faites allusion. Nous avons un laboratoire à Montréal qui est très bien équipé pour éprouver toutes sortes de matériaux et pour faire des expériences. Nous avons un outillage très varié. Si vous vous reportez à la page 26 de notre rapport annuel, vous verrez des photos très intéressantes des expériences que nous faisons à notre laboratoire. Nous faisons toutes sortes d'épreuves de qualité et nous y affectons une somme assez considérable. Mais je ne possède pas les détails précis sur le programme que nous mettons à exécution dans ce laboratoire.

M. CHURCHILL: Il y a deux ou trois ans, j'ai posé une question au sujet du retrait des wagons de colons. Je note qu'il y en avait 144 en service il y a deux ans et qu'on en a retiré un certain nombre en 1953. Vingt-six ont apparemment été retirés du service maintenant. Si j'ai bonne mémoire, vous avez dit à ce moment-là que la compagnie avait l'intention de retirer du service des wagons de colons pour les remplacer par d'autres types de wagons.

La raison pour laquelle j'avais posé ma question, c'est que peu après il s'est produit un grave accident de chemin de fer lorsque des wagons de colons se sont télescopés et ont été incendiés. Si je comprends bien, ces wagons sont à charpente de bois et présentent de graves dangers en cas d'accident. Je voudrais savoir aujourd'hui quelle est la ligne de conduite de la compagnie en ce qui concerne le remplacement de ces wagons de colons?

M. GORDON: En fait, ces wagons de colons sont parmi ceux dont nous aimerions nous débarrasser. Nous avons encore en service un grand nombre de voitures à charpente de bois que nous sommes forcés d'employer parce que nous ne pouvons les remplacer que graduellement. Des 118 wagons de colons qui figurent dans notre inventaire, seulement 36 sont en bois, les autres ayant une charpente d'acier.

M. CHURCHILL: Ma question vise donc les wagons de bois.

M. GORDON: Le National-Canadien a, au total, 490 wagons de bois encore en service. Ces wagons sont tout en bois. Nous tâchons d'en remplacer un certain nombre chaque année dans la mesure où notre budget d'immobilisations nous le permet.

M. CHURCHILL: Combien de temps vous faudra-t-il, à votre avis, pour les remplacer?

M. GORDON: Voilà un point sur lequel je ne voudrais pas donner des chiffres trop précis. Il nous faudra plusieurs années. Quatre-cent quatre-vingt-dix wagons, c'est beaucoup de wagons, et lorsque l'on songe que le coût moyen de chaque voiture à voyageurs s'élève à environ \$135,000, si vous multipliez ce montant par 500, vous avez une somme assez considérable.

M. CHURCHILL: Mais vous n'êtes pas sans admettre que ces wagons présentent un danger?

M. GORDON: Certainement et c'est pourquoi nous ne les mettons pas en service sur les lignes principales où les trains font de la vitesse. Nous les employons presque tous sur des embranchements où la vitesse n'est pas aussi grande que sur les principales lignes rapides. Aucun de ces wagons de colons n'est en service sur la ligne principale.

M. CHURCHILL: Il n'y a pas longtemps, j'ai fait le trajet jusqu'à Ottawa à bord de l'un de ces wagons.

M. GORDON: Peut-être avez-vous cru que ce wagon était en bois. S'agissait-il d'un wagon vide qu'on renvoyait à son terminus?

M. CHURCHILL: Peut-être bien.

M. KNIGHT: Lorsque vous parlez de vous débarrasser de ces wagons, ont-ils une valeur en espèces?

M. GORDON: Oui. Nous les déclassons et les utilisons comme voitures tout usage.

M. KNIGHT: Ils ne constituent pas une perte totale?

M. GORDON: Non. Au cours de la vie d'un wagon, il y a un processus régulier de diminution de service qui aboutit au stade de wagon tout usage.

M. CHURCHILL: Vous avez mentionné qu'ils ne servaient pas sur les grandes lignes, mais vous les employez encore à ces fins spéciales?

M. GORDON: Oui, un certain nombre. Il ne faut pas oublier le problème qui consiste à faire face aux périodes de pointe alors que nous devons employer tout le matériel dont nous disposons. Il se peut que dans des cas d'urgence, nous employions des wagons de bois. Prenez, par exemple, le cas de l'ouragan Hazel; il s'agissait d'un cas d'urgence et nous avons mis en service tout ce que nous possédions.

M. CARTER: J'aimerais demander à M. Gordon si la direction du chemin de fer a songé à trouver une autre base que celle d'Argentia. C'est une base militaire, et à cause de cela, elle ne convient pas très bien comme terminus pour voyageurs. C'est une zone militaire et, par conséquent, une région interdite. C'est une zone réservée depuis l'instant où vous débarquez jusqu'à ce que vous en sortiez.

M. GORDON: Je me souviens d'Argentia, car j'en ai discuté avec M. Dingle. Nos installations pour voyageurs à cet endroit sont destinées à desservir la région, y compris la zone militaire.

M. CARTER: Oui, mais c'est également un terminus pour vos services de navire à passagers, et aucune propriété ne peut vous y appartenir. Même les fonctionnaires du National-Canadien doivent obtenir la permission pour circuler dans cette zone; les déplacements des voyageurs y sont contrôlés et il n'y a pas d'endroit où ils puissent séjourner, aucun hôtel, aucun endroit où

ils peuvent prendre un repas; en un mot, ils doivent demeurer là patiemment jusqu'à l'arrivée du train qu'ils peuvent prendre s'il n'y a pas de correspondance à faire.

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet en vue à l'égard de cet état de choses. Malheureusement, les conditions que vous décrivez sont l'un des désagréments de la vie à cet endroit et nous croyons que nos commodités sont suffisantes pour le trafic qui nous échoit.

M. CARTER: On me dit que l'expansion de la base militaire obligera le National-Canadien à déménager.

M. GORDON: Nous l'ignorons. Cela est hors de notre connaissance. Le saviez-vous, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Non.

M. CARTER: Je crois qu'il faudrait chercher un autre endroit avant longtemps. Il est un autre point que je voudrais vous signaler. Avez-vous songé à aménager des installations à mi-chemin de votre voie au lieu des installations que vous avez aux deux extrémités à l'heure actuelle?

M. GORDON: Que voulez-vous dire?

M. CARTER: Avez-vous songé à y aménager un croisement de voies?

M. GORDON: Non, nous n'avons aucun projet de ce genre en vue.

M. CARTER: Vous n'y avez pas songé?

M. GORDON: Non, nous ne projetons rien de ce genre. La quantité de trafic que nous y avons ne nous encourage pas à nous aventurer dans cette voie.

M. CARTER: Vous réaliseriez une forte économie dans vos services de cabotage. Vous pourriez doubler la fréquence de votre service à un prix moins élevé que votre coût actuel sur la Côte sud et la Côte nord-est, si au lieu de maintenir en service un navire quittant Port-aux-Basques et un autre Argentinia pour se rencontrer en cours de route, vous vous arrangez pour qu'ils partent tous deux de Baie d'Espoir, l'un allant vers l'est et l'autre vers l'ouest. Il pourraient parcourir le trajet dans à peu près la moitié du temps, tout en donnant un bien meilleur service à un coût bien inférieur.

M. GORDON: Monsieur Carter, le point de vue que vous exprimez est très intéressant, mais je crains que ce ne soit là toujours la même histoire: tout le monde sait comment exploiter le chemin de fer sauf ceux qui le dirigent. Chacun a ses idées sur la façon dont ce service et d'autres services devraient être organisés, mais lorsque nous examinons les choses de près, en fonction de la vie économique, ces idées ne tiennent pas debout.

M. CARTER: Il se peut fort bien que je ne connaisse pas grand-chose en matière de chemin de fer, mais il ne semble pas logique de transporter des marchandises à Saint-Jean de Terre-Neuve pour leur faire faire le même trajet de retour par la suite.

M. GORDON: Eh bien, je serais très heureux si vous vouliez bien m'exposer votre point de vue par écrit et me dire exactement ce que vous voulez. J'en ferai faire l'examen et nous pourrons avoir un entretien intéressant à ce sujet.

M. CARTER: Je serais très heureux de me rendre à votre désir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vu que M. Gordon nous a parlé des charges maximums, je désirerais lui demander d'établir une comparaison, du point de vue du coût, entre le transport des marchandises par la traction diesel et le transport des mêmes marchandises par les locomotives à vapeur?

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que nous nous écartons du sujet à l'étude. Nous examinons présentement les propriétés du chemin de fer et votre question a trait aux terminus et autres installations de ce genre. La

diésélisation est sous la rubrique "Locomotives", et nous avons déjà examiné cette rubrique. Nous en avons longuement discuté. Je crois que M. Gordon serait en mesure de vous fournir ces chiffres plus tard, mais pour le moment, nous devons nous en tenir rigoureusement à la procédure régulière.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comme M. Gordon y faisait justement allusion, j'ai cru que ce serait l'occasion idéale pour qu'il me réponde.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devons nous en tenir au sujet à l'étude, c'est-à-dire aux "Propriétés immobilières"; ce sujet a été discuté assez longuement par M. Carter et par d'autres membres, et s'il n'y a pas d'autres questions à poser, nous pouvons passer à un autre point.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Nous en sommes présentement au transport des marchandises, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Non, nous sommes aux "Propriétés immobilières".

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous êtes en avance sur nous. Vous avez annoncé cette nouvelle rubrique avant que nous en ayons fini avec la précédente.

Le PRÉSIDENT: Nous en étions aux "Propriétés immobilières". Nous parlions des gares de triage d'Argentia et je crois que ce sujet entre dans la catégorie des "Propriétés immobilières", mais je ne crois pas que la diésélisation ou la traction diesel ait la moindre chose à voir avec les "Propriétés immobilières".

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Mais elle a certainement trait au trafic-marchandises et au trafic-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Ai-je raison, monsieur Gordon?

L'hon. M. MARLER: Il n'y a aucun doute là-dessus. La seule difficulté, c'est que cette rubrique a déjà été adoptée.

Le PRÉSIDENT: Cette question au sujet de la traction diesel a été posée et M. Gordon y a répondu.

M. GORDON: Je puis y répondre à nouveau si cela ne nous entraîne pas dans une discussion générale. Vous voulez simplement une comparaison entre le coût de la traction diesel et celui de la traction à vapeur?

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

M. GORDON: En général, le coût de la traction diesel s'établit à environ 50 à 60 p. 100 de celui de la traction à vapeur. Il varie selon les circonstances.

M. POULIOT: Je voudrais revenir au paragraphe qui précède celui-ci, c'est-à-dire au paragraphe 50. Pourriez-vous me dire ce qui est arrivé à Prince-Rupert pour provoquer une controverse dans les journaux? Il y a quelque chose que le chemin de fer a fait à Prince-Rupert.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): N'est-ce pas qu'il s'agit de la cale sèche?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: Vous faites allusion à la décision de fermer la cale sèche de Prince-Rupert?

M. POULIOT: Oui.

M. GORDON: La cale sèche elle-même a été vendue et les installations de Prince-Rupert fermées. Nous discutons présentement avec les intérêts locaux pour déterminer s'il serait possible ou non d'en venir à une entente et de leur vendre l'atelier local qui suffirait à assurer le service d'entretien des petits navires de la région. Nos hauts fonctionnaires étudient cette question présentement, mais je n'ai aucun renseignement précis à vous communiquer à ce sujet.

M. POULIOT: Cette décision m'a surpris, étant donné le projet de Kitimat qui se trouve dans le voisinage de Prince-Rupert.

M. GORDON: Eh bien, monsieur Pouliot, on n'avait pas besoin de service de ce genre à cet endroit. Tout ce dont Prince-Rupert a besoin présentement c'est un petit atelier de réparations pour assurer l'entretien des caboteurs de la région, et il n'est pas besoin pour cela d'exploiter une cale sèche de grandes dimensions. A ce propos, je dois dire que cette cale sèche avait grand besoin de réparations; les travaux de remise en état auraient coûté environ 2 millions et les besoins actuels n'auraient pas justifié une telle dépense. On en a donc disposé comme matériel de récupération et le reste des installations qui intéressent les gens de la région font présentement l'objet d'une discussion, et il se peut que nous en arrivions à une entente pour céder notre atelier à des intérêts locaux qui l'utiliseront pour assurer le service dont on a réellement besoin.

M. POULIOT: Il s'agit bien de l'atelier qui servait à la cale sèche?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Je désirerais poser une question à M. Gordon au sujet du paragraphe 60. Avez-vous eu le temps d'en arriver à une conclusion au sujet des économies découlant de la pose de rails continus?

M. GORDON: Nous ne prévoyons pas qu'il sera possible d'obtenir des renseignements utiles avant que le rail en question ait été en service continu pendant une période de trois ans.

M. FULTON: Au sujet de l'économie d'entretien?

M. GORDON: Précisément.

M. FULTON: Réalisez-vous une économie du point de vue du coût de la pose?

M. GORDON: Tous ces éléments sont compris dans notre étude.

M. FULTON: Pouvez-vous me dire combien la pose de ce nouveau rail coûte de plus ou de moins que l'autre rail?

M. GORDON: Nous avons fait le calcul. Le chiffre auquel nous en sommes arrivés,—et, naturellement, il ne s'applique qu'à la toute petite section de dix milles, qui n'est pas un essai probant,—révèle que la pose du rail continu coûtera environ \$1,390 par mille de plus que n'aurait coûté la pose de ce qu'on appelle le rail régulier. Naturellement, ce surplus de 5 p. 100 dans le coût sera annulé grâce à l'économie réelle d'entretien, ce qui justifierait son installation.

M. POULIOT: Qu'avez-vous fait pour agrandir la gare de triage à Rivière-du-Loup?

M. GORDON: L'année dernière, nous n'avons pas réellement agrandi la gare ni construit de rajout à la nouvelle gare. Les voies qui se trouvent dans la gare actuelle ont été un peu prolongées et en 1954 on y a aménagé des voies pour voitures à traction animale. Mais en raison du coût excessif des travaux dans cette gare, nous n'avons pas fait grand chose l'année dernière.

M. POULIOT: La Compagnie songe-t-elle toujours à aménager une nouvelle gare de triage à l'est des anciens ateliers du chemin de fer?

M. GORDON: Nous avons un projet à l'étude au sujet d'une nouvelle gare de triage à Rivière-du-Loup. Nous ne sommes pas prêts à communiquer des détails du projet parce que nous estimons que la chose n'est pas encore nécessaire. Mais le projet est à l'étude et il se peut que nous le mettions en marche l'année prochaine; tout dépendra de nos besoins dans les circonstances; mais nous avons réellement un projet qui prévoit une nouvelle gare de triage à Rivière-du-Loup.

M. POULIOT: Et cette nouvelle gare se trouverait à l'est des anciens ateliers de réparation du chemin de fer?

M. GORDON: Exactement.

M. POULIOT: Je vous remercie.

M. MURPHY (*Westmorland*): Maintenant que vous avez ces nouvelles propriétés immobilières, et de nouveaux horaires, sans parler de la traction diesel en direction est à partir de Montréal, quelle sera la vitesse?

M. DINGLE: La vitesse maximum est 75 milles à l'heure.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je crois que les assises de la voie à l'est de Montréal sembleraient, aux yeux d'un voyageur à tout le moins, en très mauvais état.

M. GORDON: A quel endroit?

M. MURPHY (*Westmorland*): A l'est de Montréal dans la province de Québec, à partir de Campbellton dans le nord du Nouveau-Brunswick. L'assiette est bonne dans la province du Nouveau-Brunswick, mais sur la ligne qui passe dans la vallée de la Matapédia en allant vers le nord jusqu'à Québec, l'assise est dans un état déplorable. Je me demande si on fera quelque chose pour l'améliorer avant d'y mettre en service des nouveaux diesel, parce que si on ne le fait pas, les locomotives quitteront la voie; elles peuvent à peine se tenir sur les rails à l'heure qu'il est.

M. GORDON: Naturellement, c'est la sempiternelle question qu'on se pose au sujet de l'état de notre voie. Nous dépensons d'énormes sommes d'argent pour entretenir cette assise et nous exécutons un programme d'entretien régulier d'une année à l'autre; et vous verrez par notre budget d'immobilisations que nous avons réservé un autre poste à cette fin et nous continuerons de dépenser de l'argent pour son entretien.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je comprends cela, mais vous devez savoir que cette assise est très inégale. Vous ne pouvez pas circuler dans un train qui parcourt la région à laquelle je fais allusion; les verres ne peuvent rester sur les tables.

M. GORDON: M. Dingle est notre vice-président qui dirige les opérations et il ne partage pas du tout votre point de vue. Alors ne vous gênez pas.

M. POULIOT: Je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Je suis de l'avis de M. Dingle.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cette rubrique?

M. GILLIS: Je suis de l'avis de M. Murphy. Je voyage moi-même sur cette ligne très souvent et, dans la section dont il parle, si vous vous trouvez dans le wagon-restaurant, c'est à peine si le garçon peut vous apporter votre repas. Et si vous êtes servi, vous pouvez vous compter chanceux s'il reste encore quelque chose sur la table après que vous aurez franchi ce secteur.

M. GORDON: J'ai le malheur, comme M. Pouliot ne manque jamais de me le rappeler, de voyager dans un wagon spécial lorsque j'emprunte cette ligne. Mais ces wagons sont toujours à l'arrière du convoi, de sorte qu'ils ressentent beaucoup plus que les autres wagons les inégalités de la voie.

Jamais, au cours de mes voyages sur cette voie, je n'ai constaté que ma soupe était renversée, pas plus que mon café ou les autres mets. Il m'est possible de manger, lire, écrire et travailler, et je m'en tire assez bien. Je ne prétends pas qu'il n'y a pas de mauvais endroits. Il y a toujours des endroits où les voies sont inégales. Mais cet état de choses varie au cours de l'année selon les conditions de saison et de température. J'accepte d'emblée l'affirmation de M. Dingle que l'état de l'assise de cette voie est au moins de passable à bon. Je ne dirais pas qu'il est en excellent état, mais il est dans un état de passable à bon. Du reste, nous dépensons beaucoup d'argent pour le maintenir dans un état raisonnablement bon.

M. POULIOT: Il y a cette différence entre vous et moi, monsieur Gordon, que je puis lire, manger et boire, mais il m'est impossible d'écrire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bell.

M. BELL: Au sujet du terminus que vous projetez d'aménager à Moncton (N.-B.), pourriez-vous me dire si vous projetez d'y amener des employés, du personnel ou d'autres installations de l'une des autres régions des Maritimes comme Saint-Jean? Saint-Jean perdra-t-il une partie de ses installations afin que vous puissiez pourvoir le terminus de Moncton du personnel nécessaire?

M. GORDON: Je ne sais pas au juste ce que vous voulez dire, mais, en général, si nous supprimons des installations à un endroit, les employés atteints par une telle décision ont des droits précis en vertu des contrats de salaires, en ce qui concerne l'ancienneté. Ces employés s'échelonnent dans toute la gamme des emplois, depuis les plus élevés jusqu'aux simples commis, et ils vont ailleurs occuper des postes conformes à leurs droits d'ancienneté.

M. BELL: Je pense qu'à Moncton, vous êtes en voie d'ériger un rajout à l'immeuble du terminus ou quelque part ailleurs dans la région. Je me demande si cela signifie le début d'un plan de concentration d'un plus grand nombre d'installations à Moncton?

M. GORDON: Non. L'immeuble dont vous parlez est celui des communications dont nous avons un si pressant besoin afin de centraliser notre matériel de télégraphe et des communications dans un édifice moderne. L'immeuble est dans un état déplorable, et nous avons enfin décidé de réunir ces services dans un même édifice.

M. POULIOT: Je me lève sur une question personnelle. Monsieur Macdonnell, avez-vous pensé au caucus conservateur? Il a lieu à 11 heures.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrais-je dire quelque chose? Je désire signaler que je suis d'accord avec M. Pouliot au sujet de l'état de la voie. J'ai fait exactement la même expérience que lui en novembre dernier. La seule difficulté que j'ai éprouvée, c'était que je ne pouvais écrire, mais mes amis m'assurent que cela n'est aucunement attribuable aux rails.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la rubrique "Propriétés immobilières"?

M. MURPHY (*Westmorland*): J'aimerais poser une question lorsque nous reviendrons.

Le PRÉSIDENT: Posez-la maintenant, monsieur Murphy.

M. MURPHY (*Westmorland*): Il s'agit de l'assise de cette voie. Il y a eu un accident à McGivney Junction au Nouveau-Brunswick il y a environ un mois et je crois que les journaux ont rapporté qu'il s'est produit plusieurs accidents sur cette ligne. Serait-ce à cause de l'assise? Quelle serait la cause de ces accidents au Nouveau-Brunswick?

M. GORDON: Je ne voudrais pas faire de généralisation au sujet des causes des accidents, parce que chaque accident donne lieu à une enquête très approfondie, et l'on découvre qu'il peut y avoir une infinité de causes. M. Dingle me rappelle que nous avons eu certaines difficultés du fait de rails brisés et d'essieux défectueux dans la région que vous avez mentionnée, mais l'un des accidents les plus graves a été un tamponnement qui est survenu à McGivney Junction et qui était entièrement attribuable à la négligence des employés. Où l'accident s'est produit, la vue portait jusqu'à un mille de distance, et il s'agissait là d'une faiblesse inhérente aux êtres humains, à laquelle on ne peut rien en dépit des meilleures précautions. Mais je ne crois pas que vous puissiez généraliser en ce qui concerne les causes des accidents, et je ne dirais pas que l'état de l'assise est une cause spéciale d'accidents sauf si un rail se brise, et chacun sait qu'il est impossible de prévoir une telle chose. Cette brisure peut se produire dans n'importe quelle circonstance en dépit des épreuves les plus rigoureuses auxquelles vous pourriez soumettre un rail. Nous ne

pouvons jamais être absolument sûrs que nos épreuves décèleront toutes les faiblesses du matériel et dans des conditions spéciales de climat ou de trafic, ces défauts peuvent se produire.

M. CARTER: Monsieur Gordon, l'année dernière, j'ai cru que vous aviez élaboré des plans en vue d'améliorer la station à Goobie's Siding. C'est le point de jonction de la ligne de chemin de fer et de la route nationale de la péninsule de Burin, et tous les voyageurs en provenance de la péninsule de Burin, de la Côte occidentale de la baie de Plaisance et de la Côte orientale de la baie Fortune se rendent à cet endroit pour attendre le train. La station est une petite cabane d'environ cinquante ans et qui est loin de répondre aux exigences grandissantes du trafic.

M. GORDON: Voilà, monsieur le président, une question qui s'applique proprement au budget.

M. CARTER: Je puis la réserver jusque là.

M. GORDON: Mais je vais y répondre dès maintenant en vous disant qu'il y a dans le budget un poste relatif à Goobie's Siding.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la rubrique "Propriétés immobilières"?

Adopté.

Nous allons suspendre nos travaux jusqu'à cet après-midi à 3 h. 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous avons quorum. Si vous voulez bien garder le silence, nous allons aborder le premier point à l'étude: "Communications".

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur le président, pourrais-je soulever une question de privilège? Des gens venus d'Oakville s'adressent à moi au sujet des tarifs et j'aimerais avoir un petit moment pour formuler une déclaration. Je crois que M. Gordon, du reste, doit être au courant des sentiments qui m'ont été exprimés par ces gens en même temps qu'ils me soumettaient leur demande de modifier la situation d'une façon ou d'une autre. Je vais tâcher d'être bref, monsieur le président.

Les gens d'Oakville sont inquiets parce que, naturellement, à première vue, l'augmentation qui leur a été imposée est plus considérable que celle qui a été mise en vigueur à Montréal,—et je n'oublie pas le fait que vous cherchez à abandonner le service de Montréal,—mais ils prétendent que l'augmentation de 100 p. 100 est trop élevée et, en deuxième lieu,—et je crois que ceci intéressera M. Gordon,—ces gens prétendent qu'ils ont distribué un questionnaire, auquel de 300 à 400 citoyens d'Oakville ont répondu, dans lequel il est dit que si le service pouvait être amélioré, ils seraient trop heureux de l'utiliser même si le matériel n'était pas modifié. En d'autres termes, le grief qu'ils formulent, c'est qu'ils prétendent que les tarifs qu'on exige d'eux sont excessifs. Ils m'ont remis certains calculs, que je ne crois pas nécessaire de consigner au compte rendu du présent Comité, parce que M. Gordon est au courant et, surtout, ils estiment que le service de banlieue de Toronto-Ouest est loin d'être aussi bon que celui de Montréal. Ayant vécu moi-même dans ces deux villes, j'abonde dans leur sens.

Monsieur le président, voilà tout ce que j'avais à dire sur ce sujet. Je comprends que la Commission a été saisie de l'affaire et que rien ne peut être changé avant qu'elle la remette à l'étude, mais j'ai cru que M. Gordon serait heureux de connaître les faits dans le cas présent, afin de pouvoir au besoin y donner l'attention qui convient.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le ministre voudrait dire quelques mots au sujet de cette affaire.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, j'aimerais faire savoir au Comité qu'après la décision de la Commission du transport, à l'occasion de laquelle la question des taux de banlieue sur le service Oakville a été examinée, après renvoi de l'appel interjeté par l'Association des abonnés de banlieue, on en a appelé au Cabinet conformément aux dispositions de la loi des chemins de fer. Un mémoire a été déposé par l'Association et lorsque la question était sur le point d'être décidée, un autre mémoire a été déposé par l'Association des abonnés de banlieue. Les deux mémoires ont alors été examinés à fond par le Cabinet, et, après avoir bien étudié la question et surtout les plaidoyers de l'Association, le Cabinet en est arrivé à la conclusion que la décision de la Commission du transport devrait être maintenue, et le Cabinet l'a maintenue. Je crois que l'Association des abonnés de banlieue a été informée peu de temps après que la question eut été réglée de cette façon.

Je n'ai aucun doute que les membres du Comité seraient heureux d'obtenir de M. Gordon une brève explication des difficultés que présente l'organisation d'un service dans cette région; il pourrait en profiter pour renseigner le Comité sur les observations formulées par le chemin de fer au sujet de la situation, particulièrement celle qui s'est produite depuis que l'appel originel a été examiné par la Commission des transports.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je n'ai oublié qu'un seul point, c'est qu'on avait espéré que certains des trains directs pourraient arrêter. Je crois que c'est là l'une des choses qu'on demandait au sujet du service.

Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir fourni ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est celle des communications. Cette rubrique est-elle adoptée?

M. CARTER: J'aimerais demander à M. Gordon quel est le programme de la compagnie à Terre-Neuve pour la prochaine année.

M. GORDON: Ce renseignement est également dans le budget des immobilisations.

M. CARTER: Pouvez-vous me dire ceci: songez-vous à prolonger la voie dans la péninsule de Burin?

M. GORDON: Je vous demanderais de poser ces questions lorsque nous en arriverons au budget des immobilisations, et alors je pourrai vous donner des réponses plus satisfaisantes.

M. FAIREY: Je constate qu'on a fait l'acquisition du service téléphonique en Colombie-Britannique depuis Prince-George jusqu'à Prince-Rupert. On a posé une question au sujet des vieux employés de l'ancien service téléphonique. Ont-ils été absorbés dans le nouveau service?

M. GORDON: Ils l'ont été.

M. FAIREY: Sans aucune difficulté?

M. GORDON: Nous avons éprouvé certaines difficultés au moment du changement lui-même. J'ai oublié de quelles difficultés il s'agissait, mais la situation a été corrigée et, autant que je sache, ces employés sont heureux.

M. LÉGARÉ: Au sujet de la voie projetée de Montmagny à Gaspé, la compagnie songe-t-elle à...?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Légaré, faites-vous allusion aux communications ou aux prolongements de voies?

M. LÉGARÉ: Aux prolongements de voies.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous adopter la rubrique "Communications"?

Adopté.

M. LÉGARÉ: Lorsque la compagnie projettera de prolonger la voie du *Golf Terminal Railway* de Montmagny à Matane, je suppose qu'elle songera à la prolonger jusqu'à Ste-Anne-des-Monts?

M. GORDON: Nous n'avons aucun projet immédiat de ce genre.

M. BELL: Monsieur le président, au sujet des prolongements de voies, pourriez-vous nous dire si on projette de prolonger le service jusqu'à...?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaudrait mieux poser cette question lorsque nous en arriverons au budget des immobilisations, n'est-ce pas, monsieur Bell? Adopté?

Adopté.

Le nouvel hôtel.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, avant d'aborder l'étude de cette rubrique, je me demande si M. Gordon pourrait revenir aux quatre hôtels que nous avons discutés hier soir, car il désirerait faire d'autres commentaires à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GORDON: Monsieur le président, j'ai pensé à la discussion qui a eu lieu au sujet des chiffres relatifs aux quatre hôtels à la séance d'hier, et j'en suis arrivé à la conclusion que les chiffres qui avaient déjà été révélés et examinés en même temps que les chiffres qui figuraient dans le rapport de l'année dernière, représentant la valeur comptable, pourraient être groupés ensemble de façon à conduire à une conclusion erronée.

Dans ces circonstances, j'ai cru qu'il serait juste que nous examinions la situation du point de vue de sa signification par rapport à l'acheteur. Par conséquent, je me suis mis en communication avec l'acheteur et le syndicat qui le représentait; je leur ai appris ce qui était arrivé et leur ai fait observer que dans ces circonstances il pourrait exister certains malentendus, et peut-être même des obscurités au sujet de la transaction proprement dite. Je leur ai demandé s'ils s'opposeraient à ce que je révèle les chiffres et à ce que je communique les renseignements que je considérais comme confidentiels au sujet de cette opération. Ils m'ont dit qu'ils n'avaient aucune objection, si je jugeais nécessaire de faire cette révélation.

Ils avaient cependant une objection de principe, à savoir que cette opération était une transaction privée, ils estimaient qu'on ne devrait pas s'attendre à ce qu'ils révèlent la nature de leurs affaires personnelles, mais ils estimaient également que ce serait utile, surtout si cette révélation avait pour effet de dissiper tout caractère mystérieux de cette transaction. "C'est bien, dit-il, vous pouvez divulguer mes chiffres". Je tenais à vous raconter ces faits parce que je désire bien préciser ma position, à savoir que je tiens pour sacré le principe selon lequel il ne convient pas que les administrateurs du National-Canadien soient mis dans l'obligation de divulguer des détails au sujet des transactions effectuées avec des tiers. Par conséquent, subordonné à ce principe général, j'aimerais aborder ce point particulier sous toutes réserves.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gordon, je crois que le Comité partage entièrement mon sentiment au sujet de toutes questions qui pourraient surgir désormais.

M. GORDON: J'ai toujours adopté une telle attitude, et je désire simplement poser cette réserve avant de consentir à parler de cette question séparément.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je suis très heureux d'entendre M. Gordon formuler de telles réflexions, mais je désire également faire une réserve au sujet de l'attitude que j'ai prise hier soir, à savoir que la raison pour laquelle nous croyons que ces chiffres devraient nous être communiqués, c'est que nous ne considérons pas cette transaction comme une opération ordinaire. C'est

pour cette raison que nous avons cru que les chiffres devraient nous être communiqués, car, en fait, il s'agit là d'une transaction qui représente l'abandon des affaires de la compagnie.

M. FAIREY: Monsieur le président, je crois que ce serait créer un précédent.

Le PRÉSIDENT: Voilà pourquoi je me suis prononcé, et je dirais qu'à l'avenir on ne devrait pas considérer la chose comme un précédent en disant: "Vous nous avez donné des chiffres en une occasion."

M. FAIREY: Je crois que si nous communiquons les chiffres, nous nous exposons à ce qu'on considère la chose comme un précédent, parce que c'est un précédent.

L'hon. M. MARLER: Je crois devoir dire, pour adopter le point de vue exprimé par M. Macdonnell hier soir, que la vente des quatre hôtels était pour ainsi dire une transaction sortant de l'ordinaire, et je crois que si nous cherchions une justification de cette décision, nous pourrions trouver là une raison valable de nous écarter de la pratique suivie dans le passé.

M. GORDON: J'aimerais aussi établir un point, à savoir que dans le cas présent, l'acheteur lui-même a compris que la discussion qui s'est déjà déroulée, peut laisser planer des doutes à son sujet et l'exposer à la critique du public. Ceci dit, je ne crois pas qu'il y ait rien d'irrégulier en procédant de la façon que j'ai indiquée.

M. FAIREY: La seule difficulté c'est qu'à la Chambre et en Comité, nous avons toujours considéré qu'il y a certaines communications privilégiées, et je crois qu'il est dangereux d'abandonner ce principe. Toutefois, si M. Gordon est disposé à prendre un risque dans ces conditions, je n'ai rien de plus à ajouter.

L'hon. M. MARLER: Je crois que le point le plus important dans le cas présent, c'est que la divulgation s'est faite avec le plein consentement de la personne qui, normalement, aurait droit de s'y opposer.

M. GORDON: Par conséquent, pour expliquer pleinement tous les aspects de la transaction, j'aimerais vous renvoyer à la réponse que j'ai faite à M. Hamilton. Il m'a demandé, je crois, de lui donner une évaluation de ces propriétés. J'ai répondu que cette évaluation n'avait pas été faite. C'est exact, mais j'aurais probablement dû préciser que nous avons fait faire un examen et une évaluation minutieux de ces propriétés par les fonctionnaires supérieurs de ce service. Ce rapport a été préparé avant que nous demandions des soumissions au sujet de ces propriétés, afin que le Conseil d'administration du chemin de fer puisse prendre une décision en connaissance de cause au sujet de l'opportunité de vendre lesdites propriétés. A la lumière de l'expertise, ce Comité m'a informé qu'après avoir bien considéré tous les détails, le chiffre le plus élevé que nous pourrions espérer obtenir pour ces propriétés serait de l'ordre de \$350,000, mais il a signalé que la valeur de ces propriétés pour un acheteur éventuel pourrait être beaucoup plus élevée que la valeur de récupération. De plus, le Comité en est arrivé à la conclusion que ces hôtels n'ont plus de place dans le Réseau du National-Canadien parce qu'ils ne répondent à peu près plus à leur fin première qui consistait à stimuler le trafic-voyageurs, de sorte qu'ils ne cadrent plus dans notre programme général d'exploitation hôtelière.

Dans ces circonstances, le Comité en est arrivé à la conclusion que le chemin de fer se trouverait en meilleure position si nous pouvions trouver un acheteur pour les quatre propriétés, à la condition que nous obtenions un prix allant de \$350,000 à un million. Ces conditions étant posées, nous avons annoncé les propriétés, demandé des soumissions ou des offres dans tout le Canada, partout où nous pensions découvrir des intéressés; nous avons également pris soin d'écrire personnellement à tous ceux qui avaient manifesté

un intérêt dans un ou plusieurs des hôtels au cours des années. Voilà donc les chiffres, et je désire les répéter et les consigner au compte rendu sous une forme sommaire, afin qu'il n'y ait pas de malentendu.

La valeur comptable des propriétés vendues, ainsi que je crois l'avoir mentionné hier, était de \$3,300,284.

En défalquant de la valeur comptable le montant de l'ajustement de la valeur du terrain dont j'ai parlé hier, soit \$342,986, et en tenant compte de la dépréciation, \$2,047,334, nous sommes arrivés à un chiffre net de \$909,964.

Le plus haut enchérisseur était le syndicat *Thorn*, qui a offert \$915,000, et nous l'avons accepté. Par conséquent, comme je l'ai dit hier, nous avons obtenu un prix à peu près égal à la valeur comptable dépréciée.

A présent, au sujet de certaines autres questions qui m'ont été posées, je désire informer le Comité que l'acte de vente ne nous a pas encore été délivré. Nous sommes encore au stade des négociations, c'est-à-dire que nous avons accepté de vendre, mais l'acte de vente n'a pas encore été délivré et, par conséquent, il n'y a rien à enregistrer dans les bureaux d'enregistrement respectifs. De plus, étant donné qu'il s'agit de quatre propriétés séparées, il va falloir les enregistrer dans trois bureaux d'enregistrement différents et il appartient à l'acheteur de décider quand ces divers enregistrements s'effectueront.

En vertu du contrat, nous avons reçu \$300,000 en espèces et \$50,000 au cours de la première année, de sorte qu'au 1^{er} mars 1956, nous reprendrons une hypothèque d'environ \$500,000 à être amortie pendant une période de dix ans; mais l'acte de vente comprendra la clause habituelle selon laquelle l'acheteur a droit de payer intégralement sans préavis ou rabais.

J'aurais dû ajouter que lorsque M. Thorn et ses associés m'ont permis de divulguer ce chiffre, ils m'ont demandé de vouloir bien mentionner qu'ils projetaient de dépenser immédiatement \$500,000 en améliorations d'immobilisations à ces propriétés.

Je crois que c'est là l'histoire de cette transaction aussi complète que je puisse vous la donner, mais il va sans dire que je serai heureux de répondre à n'importe quelle autre question.

M. FULTON: Monsieur Gordon, lorsque vous avez annoncé la vente et demandé des soumissions, avez-vous spécifié que les soumissions devaient comprendre tous les quatre hôtels?

M. GORDON: Non, nous avons spécifié que quiconque désirait soumettre un prix pouvait le faire pour un hôtel ou tous les quatre. En fait, l'heureux soumissionnaire nous a soumis le prix le plus intéressant que nous avons reçu.

M. FULTON: J'avais l'impression qu'il n'y avait pas eu de soumission.

M. GORDON: J'ai le texte de l'annonce que nous avons fait paraître. En voici un extrait:

"Quiconque est intéressé à l'achat de ces hôtels, soit séparément, soit collectivement, est invité à..."

M. MACDONNELL (*Greenwood*): M. Gordon voudrait-il maintenant comparer les résultats de l'opération, en ce qui concerne les recettes enregistrées avant la transaction et le revenu qu'il recevra maintenant au titre du prix d'achat? J'ai oublié le chiffre que vous nous avez donné relativement au bénéfice d'exploitation de ces quatre hôtels. Si je me souviens bien, c'était quelque chose comme \$85,000.

M. GORDON: Pour l'année 1954. Naturellement, maintenant que nous avons vendu ces propriétés, il n'y aura plus de recette. Je ne comprends pas le sens de votre question.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mais vous les avez vendues au prix de \$915,000 dont vous retirerez un revenu disons de combien... 3 p. 100?

M. GORDON: Je ne le sais pas. Les \$915,000 seront inscrits à notre compte de caisse et nous pourrions y puiser pour les fins générales de la compagnie.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mais ce que je veux c'est une comparaison entre le revenu que vous apportera désormais le prix de cette vente et les recettes que vous enregistriez avant l'opération.

M. GORDON: Mais le problème ne se pose-il pas de la façon suivante, monsieur Macdonnell: sur la base de notre exploitation de ces quatre hôtels, compte tenu de l'intérêt et de la dépréciation, nous accusons une perte nette?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Voilà exactement où je voulais en venir. Il me semble que vous avez amélioré considérablement votre position et je voudrais savoir exactement en quoi consiste cette amélioration.

L'hon. M. MARLER: Vous ne serez pas obligés de faire des réparations à ces \$915,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Précisément.

M. GORDON: Cela dépend, naturellement, de l'élément intérêt; en faisant le calcul rapidement,—je suppose que ce sont des chiffres ronds que vous voulez—après déduction, dis-je, de la dépréciation et des intérêts en chiffre rond, la perte pour l'année dernière, relativement à ces propriétés, est de \$72,000. Désormais, nous éliminerons cette perte et nous enregistrerons les revenus de \$915,000. Si vous comptez toujours l'intérêt à 4 p. 100, ces revenus vous donneraient \$36,000, soit approximativement un total de \$108,000.

M. FULTON: Monsieur Gordon, vous venez d'employer l'expression...—ai-je bien compris que vous disiez que cet argent serait versé dans votre compte de caisse pour servir aux fins générales de la compagnie?

M. GORDON: Eh bien, je ne pourrais l'affirmer avec précision. Nous encaissons l'argent comptant. Cette somme servira à financer les opérations de la compagnie.

M. FULTON: Je me demandais s'il ne serait pas opportun de verser ce montant au compte d'immobilisations et de l'affecter à votre budget d'immobilisations.

M. GORDON: C'est ce que nous ferons. Nous devons avoir un capital d'exploitation pour faire fonctionner l'entreprise. Or, si nous encaissons cet argent, il s'ensuit que nous réduisons le montant des emprunts que nous serions obligés d'obtenir autrement, ce qui nous permet d'économiser l'intérêt sur ces emprunts. En d'autres termes, notre transaction réduit nécessairement nos emprunts ainsi que le service des intérêts.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à la rubrique suivante: "Le nouvel hôtel".

M. BELL: Pourriez-vous nous dire, monsieur Gordon, si vous avez songé à louer ces quatre hôtels?

M. GORDON: Non, il n'a pas été question de louer ces hôtels. Nous avons décidé de les vendre purement et simplement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, je désire exprimer ma satisfaction au sujet de ces chiffres qui, à mon avis, sont très intéressants. En considérant le prix de vente de ces hôtels, a-t-on songé à des éléments comme l'achalandage ou la valeur du nom, ou encore la publicité dont ont bénéficié ces hôtels dans le passé?

M. GORDON: Nous avons tenu compte de ces éléments lorsque nous avons décidé de les vendre au prix offert.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et lorsque nous examinons la valeur comptable que vous avez mentionnée, ce chiffre ne comprend aucun de ces éléments.

M. GORDON: Les chiffres mentionnés représentent la somme imputée sur le compte de l'actif tangible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mon autre question a trait à ce que, d'après moi, vous pourriez très facilement considérer comme le contenu de l'hôtel. D'un côté, nous avons l'immeuble proprement dit et de l'autre le contenu sous forme de lits, ustensiles, literie et autres articles du genre. Je suppose—et c'est là ma première question—que ces éléments ont été traités comme dépenses lors de leur achat et disposés dans l'hôtel, si je ne me trompe?

M. GORDON: Non, ils sont inclus dans le chiffre de 83.3 millions.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Par conséquent, votre montant de \$3,300,000 représente non seulement la valeur des édifices mais également celle de leur contenu?

M. GORDON: Ce montant représente au total les terrains, les édifices, leur contenu et le champ de golf de Minaki.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce considéré comme une coutume régulière dans le domaine de l'hôtellerie de compter comme une dépense beaucoup d'éléments qui autrement seraient considérés comme un actif, par exemple la vaisselle, les ustensiles et autres objets de ce genre, qui, en l'occurrence, doivent représenter plusieurs centaines de milliers de dollars?

L'hon. M. MARLER: Cela importe-t-il beaucoup, cependant? Cherchez-vous à établir que la valeur comptable devrait être inférieure ou supérieure au prix, ou je voudrais bien savoir où vous voulez en venir avec cette question?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce qui m'intéresse, c'est de connaître la valeur de cette propriété comme entreprise en pleine activité, par comparaison au prix de vente. J'estime que, dans ce sens, ma question est tout à fait légitime.

Le PRÉSIDENT: Tous ces biens ont été vendus comme entreprise en pleine activité, d'après ce que je peux comprendre. On les a annoncés et vendus comme entreprise en exploitation et c'est le prix qui a été reçu. N'est-ce pas ainsi, monsieur Gordon?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: De sorte que, je crois que c'est le prix qui a été reçu. Les hôtels ont été vendus comme entreprise en pleine activité et ont été annoncés comme telle.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais mon point, monsieur le président, est celui-ci: M. Gordon se présente ici et très probablement, en définitive, nous allons nous entendre—il dit ceci: "Cette opération a été une bonne affaire. J'avais des propriétés évaluées à tant moins la dépréciation et moins la diminution de valeur des terrains; j'ai obtenu tant, soit \$6,000 de plus que ce montant en vendant".

M. GORDON: C'est une pure coïncidence. Je ne considérerais pas que la valeur comptable ait eu une portée quelconque sur le fait que c'était une bonne affaire. Nous examinons la situation telle qu'elle est aujourd'hui au point de vue du marché, en fonction de ce que représentent ces quatre hôtels, et, de l'avis du conseil de l'administration, après avoir examiné chaque élément en fonction des intérêts de la compagnie, nous décidons de vendre au chiffre que j'ai mentionné.

Mais, il n'y aurait pour moi aucune différence réelle si nos livres indiquaient un bénéfice de \$500,000 ou une perte de \$500,000—cela n'entre pas en ligne de compte dans notre décision.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne faisais aucune allusion au bénéfice enregistré par les hôtels. M. Gordon dit qu'il n'y a aucune importance que l'entreprise enregistre un bénéfice ou une perte.

L'hon. M. MARLER: Nous parlons de valeur comptable et non pas de bénéfice d'exploitation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je parlais de la valeur immobilière des hôtels.

M. MURPHY (*Westmorland*): En sommes-nous au paragraphe 68 ou 80, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Toute cette discussion a trait à certaines questions qui ont été posées hier soir, et M. Gordon désirait fournir certaines explications au sujet des réponses qu'il a données au début de la séance et les questions ont trait aux réponses données par M. Gordon aux questions posées hier soir.

M. FAIREY: Cela ne devrait pas donner lieu à une discussion, monsieur le président.

M. MURPHY (*Westmorland*): Il y a le paragraphe 80 qui traite de la vente des hôtels. Pourquoi n'attendrions-nous pas d'aborder ce paragraphe?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions attendre jusque là si vous le désirez, ou encore le discuter immédiatement; après quoi nous passerons à autre chose.

M. MURPHY (*Westmorland*): Nous ne réglons jamais rien ici; nous passons par-dessus, et c'est là la difficulté.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je reviendrai donc sur la question, monsieur le président, lorsque nous arriverons au paragraphe 80.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire ainsi, vous pourrez revenir sur la question à ce moment-là. Le paragraphe 80 mentionne la vente des quatre hôtels. Vous pourriez en parler alors.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aborderai la question à n'importe quel moment que vous choisirez.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions aborder l'étude du paragraphe 80 maintenant et ça nous évitera d'y revenir plus tard. Passerons-nous au paragraphe 80 tout de suite, après quoi nous pourrions l'adopter?

M. JAMES: Cette question relève du paragraphe 34, n'est-ce pas, "Exploitation des hôtels"?

Le PRÉSIDENT: Elle relève effectivement du paragraphe 80.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien, monsieur le président, avant l'interruption, j'avais posé à M. Gordon une question que je puis formuler comme ceci—: ces hôtels avaient-ils une valeur additionnelle? C'est la seule chose que je désire savoir. Cette question de la valeur immobilière de ces hôtels... il s'agit de la valeur immobilière de ces hôtels en plus de la valeur comptable qu'obtient l'acheteur. Nous savons qu'il y a eu une valeur intangible d'achalandage. Je me pose une question au sujet des accessoires qui auraient pu être dans les hôtels.

M. GORDON: Il n'y avait rien d'autre. Nous avons vendu les hôtels comme des entreprises en pleine activité et nous les transportons à l'acheteur, et, naturellement, il y a un certain nombre d'ajustements à faire, mais, en général, l'acheteur en prend possession comme entreprise active, nous encaissons l'argent, effets recevables et autres, mais il prend possession des établissements et commence à les diriger. Voilà ce que nous lui avons vendu—rien de plus, rien de moins.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon pourrait-il faire un relevé, à notre intention, sous forme de comparaison, des résultats d'exploitation entre ces quatre hôtels qui ont été vendus, disons pour la dernière période connue, et les autres hôtels?

M. GORDON: Monsieur le président, cette demande me paraît très déraisonnable.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cette question demande une réponse.

M. FULTON: Monsieur le président, voilà une question qui doit être absolument réglée.

Le PRÉSIDENT: Ma décision est que cette question ne demande absolument aucune réponse. Je ne crois pas qu'il soit possible de fournir le renseignement demandé.

M. FULTON: Vous ne vous êtes pas assuré si la chose était possible ou non. Si c'est sur cette base que vous formulez votre décision, je crois que vous feriez mieux de demander au témoin s'il lui est possible de fournir le renseignement.

M. GORDON: Si vous désirez un exposé des résultats obtenus à chacun des hôtels, je suis tout à fait disposé à déposer un tel relevé, mais lorsque vous essayez d'obtenir de moi une appréciation de la valeur relative d'un hôtel par rapport à un autre, je crois que vous en demandez trop.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce que j'avais dans l'idée c'est que, d'après certains renseignements que M. Gordon a fournis hier soir, en se fondant sur les chiffres de 1953, relatifs aux résultats d'exploitation de ces quatre hôtels, le résultat net ne différerait pas essentiellement du reste des hôtels du réseau.

M. GORDON: Je suis tout à fait disposé à vous donner toute l'aide qu'il sera possible de donner, si je sais où vous voulez en venir. Si vous cherchez à blâmer la direction du National-Canadien d'avoir manqué de jugement en vendant ces hôtels à un certain prix, pourquoi ne le dites-vous pas, et alors je répondrai à cette critique? En nous disant ce que vous voulez, vous épargnez le temps du Comité et de tous les intéressés.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne blâme pas en ce moment la direction de ces hôtels.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous vous préparez pour l'avenir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Nous sommes nommés à ce Comité par le Parlement, afin d'examiner les méthodes de gestion des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas, que je sache, été privés du moindre renseignement jusqu'ici.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que nous sommes justifiés de demander des renseignements que nous croyons nécessaires, afin de pouvoir nous acquitter de notre tâche au Comité et de tirer des conclusions. Mes remarques n'ont jamais visé et ne viseront probablement jamais à l'avenir à critiquer cette transaction.

M. GORDON: S'il m'est permis de formuler une observation personnelle, je désire dire ceci. Il ne me semble pas lorsque le présent Comité étudie les affaires d'une entreprise ayant un actif de plus de 3 milliards de dollars et enregistre un chiffre d'affaires de quelque 640 millions de dollars par année sous forme de ventes et de services, que nous devrions consacrer une telle partie de notre temps à une question aussi peu importante. On devrait sûrement avoir assez confiance dans la direction de cette entreprise pour supposer qu'elle a fait preuve d'un bon jugement au sujet d'une question de ce genre.

Des VOIX: Très bien, très bien!

M. GORDON: Je ne vise présentement que les questions posées par M. Hamilton et l'espèce d'inquisition qui se déroule au sein du présent Comité, et je dois dire que c'est tout nouveau pour moi. Monsieur Hamilton, vous semblez avoir adopté une attitude tout à fait nouvelle au sujet de la façon de traiter

le président du National-Canadien sous ce rapport. Je suis à la disposition du Comité, mais je demande un peu de considération en ce qui concerne la quantité de détails que vous cherchez à obtenir au sujet de la transaction qui a trait à ces hôtels. Je ne connais aucun autre administrateur au pays qui endurerait cela un seul instant.

M. KNIGHT: J'aimerais jeter un peu d'huile sur cette mer démontée. Ai-je bien compris M. Gordon lorsqu'il a dit qu'il offrait de consigner au compte rendu les résultats financiers relatifs à l'exploitation de ces hôtels depuis quelques années?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. KNIGHT: Ces renseignements ne répondent-ils pas aux questions? Notre collègue pourra alors examiner les chiffres et les comparer.

M. FULTON: Je serais le premier à me réjouir si on faisait cela. J'admets qu'il faut faire preuve de jugement au sujet des détails que l'on désire obtenir. Après tout, ce n'est pas tous les jours qu'on vend un hôtel, et je désire faire observer à M. Gordon qu'il n'est pas déraisonnable qu'il s'attende à être l'objet d'un interrogatoire assez serré sur une question de ce genre. Le temps est venu pour chacun de nous de faire preuve de jugement et de nous demander si le détail sollicité vaut le temps qu'on sera obligé d'y consacrer, mais tant que la question ne sera pas déclarée irrégulière, je dois dire que, d'après moi, il est tout à fait normal que M. Hamilton poursuive son interrogatoire.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la rubrique "Vente de quatre hôtels"?

Adopté.

Le paragraphe suivant est "Le nouvel hôtel".

M. CHURCHILL: Je voudrais poser une question qui m'aiderait à expliquer certains chiffres que M. Gordon a fournis antérieurement. Si j'ai bien compris, M. Gordon a dit que le prix de vente est de \$50,000. Cela ne me dit pas clairement quel montant a été reçu lors du contrat. Je vois le chiffre de \$500,000, mais le montant global est de \$850,000. Pourriez-vous répéter les chiffres que vous avez donnés plus tôt?

M. GORDON: C'est justement ce que je veux dire lorsque je parle de questions de détail, et je peux y répondre en vous donnant des détails. Le contrat est de \$332,500 en espèces et \$82,500 la première année; les paiements commencent le 1^{er} mars. Au 1^{er} mars de l'an prochain, lorsque l'acte de vente aura été délivré, le montant dû sera de \$500,000 en chiffres ronds, montant payable sur une période de dix ans, sous réserve de la clause habituelle d'accélération. Est-ce clair pour vous?

M. CHURCHILL: Oui, il s'agit des paiements effectués au cours de l'année.

M. GORDON: Les paiements commençant maintenant, en prévision des manquements aux engagements, auxquels vous pensiez.

Le PRÉSIDENT: Le poste suivant est intitulé "Le nouvel hôtel".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A titre de renseignement, M. Gordon aurait-il une déclaration à faire?

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait peut-être opportun.

M. GORDON: Je m'attendais bien un peu à certaines questions au sujet de ce poste; c'est pourquoi au lieu de chercher à préparer une déclaration, j'ai décidé de raconter plutôt les événements qui se sont déroulés, et, au cours de mon exposé, de vous donner certaines raisons et répondre à certaines questions qui ont été soulevées relativement à cette transaction. J'ai l'intention d'indiquer la suite des événements et de les expliquer à mesure. A la fin de mon exposé vous pourrez peut-être me signaler les autres points qui nécessitent des éclaircissements. Maintenant, je désire rappeler au Comité...

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Puis-je poser maintenant la question suivante: M. Gordon se propose-t-il de nous communiquer la teneur du contrat? Je ne voudrais pas vous interrompre pendant votre exposé, mais je désire être en possession de ce renseignement pendant que vous parlerez.

M. GORDON: Non, je n'ai pas l'intention de déposer ce contrat. Je suis prêt à en discuter diverses clauses avec vous. Je vous exposerai la suite des événements, et quand nous en étudierons les détails, nous pourrons peut-être étudier ce point un peu plus à fond. Je désire rappeler que la dernière discussion au sujet de l'hôtel a eu lieu lors de la séance du 30 mars 1954. Quand j'ai discuté avec le Comité le projet de la construction d'un hôtel à Montréal, les représentants de la société Hilton ne m'avaient pas soumis leur proposition. J'étais loin de croire qu'il serait possible d'en venir avec eux à une entente satisfaisante, car je ne les avais pas rencontrés. C'est le 5 mai que les mandataires de la société Hilton sont venus me voir pour la première fois, parce qu'il était avéré que nous allions construire un hôtel; du reste, les travaux étaient déjà en marche. Les membres du Comité se rappelleront qu'à plusieurs reprises des promesses ont été faites à ce sujet; en fait, les journaux en ont parlé pendant des années, mais, pour une raison ou pour une autre, l'entreprise était demeurée à l'état de projet. C'est donc la certitude que l'hôtel serait construit qui détermina la société Hilton à m'envoyer ses représentants. Dès leur première visite, ils me firent part du grand intérêt qu'ils portaient à l'industrie hôtelière canadienne; avant même de connaître nos intentions, disaient-ils, ils avaient décidé de s'installer au Canada, ajoutant que la ville de Montréal en particulier les attirait beaucoup. Ils décidèrent donc de venir discuter avec nous pour savoir s'il y aurait des avantages réciproques à exploiter l'hôtel en collaboration.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Lorsque vous dites: "S'installer au Canada", voulez-vous dire que la société Hilton construirait les hôtels elle-même?

M. GORDON: Je veux dire qu'ils s'installeraient d'une façon ou d'une autre, soit en construisant ou en louant des hôtels ou selon toute autre entente qu'ils pourraient conclure. Ils ont eu la délicatesse d'ajouter qu'ils considéreraient le National-Canadien comme l'organisation qui les attirait le plus, et qu'en particulier ce projet d'hôtel à Montréal était très alléchant. Comme je l'ai signalé, ils voulaient savoir s'il y aurait des avantages réciproques à travailler en collaboration. Je ne crains pas de dire que j'ai d'abord été sceptique et je leur ai fait part de mon sentiment. Je leur ai fait observer que nous ne pouvions pas interrompre la construction de l'hôtel. J'ai beaucoup insisté sur ce point, car il y a quelques années, une autre société américaine nous avait soumis un projet semblable, et après en avoir discuté longuement, il n'avait pas eu de suite. Le résultat en a été que la construction de l'hôtel ne fut pas entreprise à ce moment-là, alors que, selon moi, nous aurions eu tout à gagner en mettant notre projet à exécution.

Après maintes discussions, j'ai finalement décidé, après avoir consulté le Conseil d'administration, de confier à un comité de fonctionnaires supérieurs de la compagnie la tâche de discuter les détails du projet pour voir si on pourrait établir les clauses d'un contrat ou d'une entente qui pourraient nous intéresser et qui prouveraient qu'une telle formule serait à notre avantage mutuel. En toute justice, je dois dire que jusque là le gouvernement ignorait tout des discussions qui se poursuivaient entre nous et la société Hilton, et ce ne fut qu'au milieu de juillet que je demandai au gouvernement d'exprimer ses vues au sujet d'une telle entente. La réponse, comme il se doit, fut que le gouvernement considérerait cette question comme relevant des autorités du National-Canadien; qu'il s'en remettait au jugement de la Compagnie quant à la question de savoir si un tel contrat était avantageux et si on pouvait en attendre des bénéfices justes et raisonnables; bref, le gouvernement laissa aux

administrateurs de la Compagnie le soin de prendre une décision. Les discussions avec la société Hilton se poursuivirent durant tout l'été dernier; après avoir examiné de multiples modalités d'entente, nous avons finalement élaboré un projet d'arrangement qui répondait à tous nos problèmes; l'entente fut approuvée par notre Conseil d'administration, parce qu'il la jugeait très acceptable et avantageuse pour le National-Canadien et, naturellement, pour la société Hilton. Nous avons toujours mis la société en demeure de nous prouver qu'en collaborant ainsi avec nous elle y mettrait plus qu'elle n'en retirerait. Nous avons toujours défié ses représentants de nous convaincre qu'en nous associant à eux et à leur organisation mondiale, nous en retirerions plus d'avantages qu'ils ne retireraient eux-mêmes de l'entreprise. En novembre, nous avons conclu une entente qui a été effectivement signée le 16 du même mois. Nous avons alors émis un communiqué de presse, qui indiquait d'une façon assez complète la nature de l'entente. Je ne désire pas vous imposer la lecture de tout le communiqué, mais j'aimerais en citer certains passages, car j'estime que certaines déclarations qui ont été faites concernant cette entente ne l'auraient pas été si les auteurs avaient pris connaissance des renseignements communiqués au public par les autorités du National-Canadien et de la société Hilton lorsque la nouvelle de cette entente a été annoncée. Voici ce que je disais dans le communiqué en question:

En annonçant l'heureuse conclusion des négociations qui se sont poursuivies pendant plusieurs mois, M. Donald Gordon, président et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada, dit: "A tous les points de vue, l'entente conclue entre le National-Canadien et le groupe Hilton est avantageuse pour le chemin de fer et pour le pays. L'hôtel demeure la propriété du Réseau national. L'entente ne couvre que son exploitation, laquelle repose sur une formule bien arrêtée qui comprend la division des profits sur une base de pourcentage après paiement de tous les frais d'exploitation. Non seulement cette entente vise-t-elle à assurer à l'hôtel une clientèle stable et nombreuse, mais elle permet une association d'exploitation entre le National-Canadien et les hôtels Hilton par laquelle chaque réseau d'hôtels aidera l'autre au bénéfice des deux. Ce que cela peut signifier pour le National-Canadien est évident étant donné que le groupe Hilton, qui occupe une place prédominante dans l'industrie hôtelière mondiale, est dans une excellente position pour avoir la mainmise sur toutes sortes de trafic, et en particulier sur celui des congrès, et l'orienter en général vers les hôtels du National-Canadien et vers le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada."

A la suite du communiqué, M. Hilton a déclaré:

Je voudrais qu'il soit clairement entendu que sous la direction Hilton, le plus grand soin sera apporté à conserver la qualité du service et les autres standards d'exploitation et d'ambiance représentatifs de Montréal en particulier et du Canada en général. Au moins 95 p. 100 du personnel sera recruté au Canada et autant que possible, en tenant compte des besoins des autres hôtels du National-Canadien, ce personnel sera emprunté au service des hôtels du Réseau. Le personnel recruté ailleurs qu'au Canada sera choisi à cause d'aptitudes spéciales, de connaissances et autres qualités particulièrement requises pour l'exploitation d'un hôtel de l'importance et du caractère de l'Hôtel Reine Elizabeth.

J'ai terminé ainsi ma déclaration:

Toutefois, ajoute-t-il, en vertu de notre entente, le National-Canadien pourra profiter, autant qu'il le désire, des conseils et de l'expérience des spécialistes du groupe Hilton pour l'aménagement du nouvel hôtel.

Nous croyons que ceci est très avantageux pour le chemin de fer car l'organisation Hilton possède de vastes connaissances dans ce domaine.

D'une importance spéciale pour le National-Canadien, dit M. Gordon, est le fait qu'en vertu de l'entente, les hôtels Hilton partout dans le monde deviendront des agents d'affaires pour les hôtels du National-Canadien à travers le Canada. M. Gordon est d'avis que cette collaboration vaudra en particulier au Canada des congrès d'Américains qui, assurés de pouvoir se loger là-bas, ont préféré jusqu'ici accorder leur clientèle aux grands hôtels américains et se transporter d'année en année d'un hôtel à l'autre de la même chaîne. M. Gordon signale que pour obtenir et diriger cet important trafic hôtelier, le groupe Hilton possède une organisation spécialisée dans les congrès dont le National-Canadien pourra profiter, évitant ainsi d'avoir à assumer les frais d'agrandir son propre bureau des congrès comme cela aurait été autrement le cas. Il dit aussi que le National-Canadien retirera d'autres avantages économiques de son association avec le groupe Hilton, quant à la direction de divers genres de circulation ferroviaire.

J'estime que ce communiqué de presse est un exposé passablement complet, et je n'en ai lu que les points saillants. Maintenant, avant de passer à autre chose, qu'il me soit permis de dire qu'une grande partie des critiques formulées par la suite sont attribuables au fait que les auteurs n'ont pas pris connaissance des déclarations déjà faites. Pour revenir aux principales raisons qui ont motivé cette entente, disons maintenant que cet hôtel de Montréal diffère absolument de tous ceux qu'on avait construits auparavant au Canada. Il est conçu avant tout pour recevoir la clientèle des congrès de grande envergure. Voilà pourquoi nous prévoyons qu'il contribuera à stimuler considérablement les affaires dans la cité de Montréal et qu'il sera une source de nombreux avantages additionnels pour les marchands de la ville et tous ceux qui s'intéressent à l'industrie touristique. Nous croyons qu'en effet les bienfaits découlant de cette entreprise se feront sentir au loin dans la province de Québec pour le plus grand bien de l'industrie touristique au cours de la période des vacances et pour celui des organisations à la recherche d'un endroit propice à la tenue de congrès au Canada. Mais je tiens à signaler que notre hôtel sera d'un grand spécial, étant destiné uniquement à recevoir la clientèle des grands congrès. En étudiant le projet avec les représentants du groupe Hilton, nous avons compris que cette société est l'une des deux grandes sociétés qui ont la haute main sur ce genre d'entreprise. Je ne prétends pas que nous n'aurions pu réussir nous-mêmes. J'ai déclaré l'an dernier au Comité que j'étais bien confiant de réussir, mais il y a succès et succès, voilà où je veux en venir. Cet hôtel de Montréal, comme établissement indépendant, y aurait attiré des congrès, j'en suis convaincu, mais plus j'examinais l'organisation de la société Hilton mieux je comprenais que par son entremise non seulement nous pourrions réduire considérablement notre budget de publicité dans les principales villes des États-Unis où s'organisent la plupart de ces congrès, mais nous pourrions éviter des frais considérables qu'il nous faudrait assumer comme organisation indépendante. Au surplus, j'étais convaincu qu'il serait plus avantageux pour nous de nous associer avec la société Hilton, qui est solidement établie dans cette entreprise et qui nous incorporait dans sa chaîne, pour ainsi dire, comme son chaînon canadien. Quiconque prend la peine d'étudier la question s'aperçoit que neuf fois sur dix ces congrès retiennent pour la prochaine fois des chambres dans les hôtels avec lesquels ils ont commencé. Il devient très difficile pour un hôtel indépendant de lutter contre les chaînes pour obtenir la clientèle de ces congrès que j'ai mentionnés. Il ne s'agit pas d'un "jeu de hasard" pour la société Hilton. Ses employés sont des spécialistes d'organisation de ce genre, et savent comment s'y prendre. Ses nombreux publicistes ont de l'initiative; ils ont des relations personnelles

avec des centaines et des milliers d'organisateur de congrès, et possèdent des milliers de dossiers. Ils procèdent généralement d'une façon systématique et approfondie, et il faut les voir à l'œuvre pour y croire. Lorsqu'il nous a été donné d'étudier leurs méthodes et de connaître leur système, leurs relations avec les agences de voyage, le nombre de clients dans l'univers qui choisissent cette chaîne d'hôtels pour leurs congrès, nous avons compris que nous avions là une chance unique de conclure une entente satisfaisante avec eux. Au cours de ces entrevues, ils ont offert de nous mettre au courant de leur système interchaîne de réserve des chambres, de leur système particulier de sollicitation des congrès, du système de la carte de crédit, et des antécédents de leurs clients (ce qui, en passant, est un grand avantage pour l'industrie hôtelière). La publicité collective, l'avancement des affaires, les services de formation du personnel et d'autres éléments de ce genre nous ont fait voir l'exploitation d'hôtels pour trafic considérable sous un point de vue entièrement nouveau. Je n'ai pas besoin d'affirmer que nous vivons dans un monde qui évolue, et qu'un des principaux problèmes qui nous confrontent est de nous adapter aux changements d'habitudes et de goûts du public. Je dois dire que la mise au point de l'organisation des congrès a été l'une des caractéristiques principales de l'industrie hôtelière. Cet aspect ne s'est manifesté qu'en ces toutes dernières années. Cette entreprise a maintenant pris des proportions très considérables. J'ai par exemple ici—ou je devrais l'avoir, à moins d'un oubli, d'ailleurs très excusable de la part de mon secrétaire—une coupure du *Wall Street Journal* du 12 janvier, où on estime que plus de 10 millions d'Américains ont dépensé plus d'un milliard de dollars au cours de 4,800 congrès importants l'an dernier. C'est là une entreprise d'envergure, et nous avons tenu à nous assurer que la proposition de la société Hilton était alléchante et qu'elle-même avait une raison particulière de vouloir entrer en association avec nous.

Assurés que nous étions de pouvoir compter sur l'importante clientèle qui fréquente les hôtels Hilton, et convaincus que la moyenne de notre clientèle assidue se maintiendrait à un niveau élevé, nous avons conclu que cette entente serait à notre avantage.

Le cauchemar de l'industrie hôtelière est de réduire le plus possible les fluctuations presque inséparables de ce commerce. Cette situation n'est nulle part ailleurs plus grave qu'au Château Laurier, qui, en fin de semaine, se vide littéralement de ses hôtes. Il y a donc des fluctuations importantes et fréquentes dans la clientèle.

Mais grâce à la société Hilton nous étions convaincus d'une moyenne clientèle stable et d'une augmentation sensible des recettes, et c'est cette perspective qui nous a décidés. Du reste, comme je l'ai affirmé, nous étions rassurés au sujet de la première condition que nous avons posée, à savoir que la société Hilton apporterait à cette entreprise plus qu'elle n'en retirerait. On me permettra, je l'espère, de citer un chiffre: En portant de 80 à 85 p. 100 la moyenne de notre clientèle, nous augmentérions nos bénéfices bruts d'environ 8 p. 100. Et cela représente une somme assez considérable.

Il existe d'autres facteurs que je ne peux trop préciser, mais que je tiens néanmoins à mentionner. Nous devons tenir compte du fait que dans la cité de Montréal une chaîne d'hôtels américaine très importante se dressait déjà en concurrente. Je veux parler de la chaîne *Sheraton* à laquelle appartiennent le Mont-Royal et le Laurentien. Dans ces circonstances, il n'y eut plus d'hésitation possible: notre intérêt nous commandait de chercher à nous associer à une des autres chaînes afin de capter notre part de la clientèle congressiste qu'attiraient les chaînes d'hôtels. Notre hôtel à Montréal serait à cet égard le chaînon canadien de la chaîne Hilton.

Un autre élément qui nous intéressait tout particulièrement c'est que la société Hilton s'est montrée très disposée à nous donner satisfaction sur tous les points soulevés par nous en ce qui concerne le maintien du prestige du

Canada et le respect de notre fierté dans l'exploitation de cet hôtel. Elle a accepté presque toutes nos propositions à cet égard.

Un détail important qui intéressera certainement le Comité, c'est qu'en vertu de notre entente la société Hilton a accepté et s'efforce de ne pas faire concurrence soit directement soit indirectement aux hôtels du National-Canadien dans quelque endroit du Canada où se trouvent ces hôtels. Malgré leur intention avouée d'ouvrir des hôtels au Canada, les Hilton ont néanmoins convenu de ne pas faire concurrence aux hôtels du National-Canadien où qu'ils soient.

Je ne voudrais pas relever avec trop de précision certaines observations qui ont été formulées, car je préfère éviter autant que possible toute controverse à ce sujet; mais je sais que l'opinion publique a été soulevée par certaines résolutions formulées en termes énergiques par l'association des hôteliers et qui ont été portées à la connaissance de certains députés.

Cette association se compose de personnes qui sont engagées dans l'industrie hôtelière. Ces personnes sont, en fait, nos concurrents dans cette industrie. Le but de l'association est d'étudier les questions d'intérêt commun, par exemple les mesures législatives en matière de boissons alcooliques, d'impôts, des droits d'auteur, de protection contre les incendies, et autres questions de ce genre. Évidemment, ce sont là autant de questions qui les concernent. Mais ces personnes n'ont jamais été chargées de juger les méthodes d'affaires ou d'administration de leurs concurrents. J'imagine que les membres de cette association s'opposeraient énergiquement à une telle tentative. Je le répète: les membres de cette association, car, c'est avec un sourire amusé que je relève dans la liste de membres de ladite association le nom de la chaîne américaine *Sheraton*.

En vertu de cette association que nous avons formée avec la société Hilton nous avons ouvert la porte à une association mondiale pour nos employés canadiens d'une part et pour les voyageurs canadiens d'autre part, et il s'établira entre le Canada et l'étranger un échange d'intérêts à la faveur du tourisme, des congrès et autres organisations internationales.

Je ne puis penser à un meilleur étalage, ni à une meilleure exposition, ni à une plus belle occasion pour "vendre" notre tourisme canadien qu'une association directe avec l'une des plus importantes sociétés hôtelières du monde. Et je désire faire observer que les intérêts canadiens sont internationaux au sens le plus large du mot, tant du point de vue du commerce et des affaires, que de la politique mondiale d'ordre pratique. Dans ces circonstances je crois que nous favorisons réellement le développement des relations mondiales réciproques que nous avons amorcées au moyen de cette association avec le groupe Hilton. Nous serions, à mon avis, extrêmement imprévoyants, si nous négligions une si belle occasion de faire entrer notre nouvel hôtel moderne de Montréal dans la "ligue majeure" des hôtels de renommée mondiale.

Je désire en dernier lieu formuler une ou deux remarques. On a prétendu que cette décision porte atteinte à l'organisation hôtelière au Canada. Voilà qui est complètement absurde. Nous sommes aussi fiers qu'on peut l'être de l'organisation actuelle des hôtels du National-Canadien. Nous savons que le service est excellent et qu'en général le public en est satisfait. Cette situation ne déprécie aucunement l'organisation actuelle. Il est vrai que cet hôtel de Montréal sera exploité d'après une formule nouvelle et exigera une organisation entièrement différente, que nous l'exploitions ou non nous-mêmes. Mais il est absurde d'affirmer que cette situation porte atteinte à l'organisation hôtelière au Canada.

A vrai dire, il n'existe aucun autre hôtel dans notre organisation qui puisse se comparer à cet hôtel de Montréal du point de vue de la grandeur, et quoique notre organisation soit excellente, elle est néanmoins très limitée par l'étroitesse même de ses cadres. Nous n'avons qu'un seul hôtel ayant plus de cinq cents

chambres, et c'est le Château Laurier. Il est vrai que nous exploitons l'hôtel Vancouver, mais de concert avec le Pacifique-Canadien selon une entreprise conjointe. Cet hôtel compte 547 chambres. Le Château Laurier est le seul de nos hôtels qui ait plus de cinq cents chambres, mais il s'agit d'une entreprise entièrement différente qu'on ne peut comparer à celle de Montréal dont il s'agit ici.

Dans l'organisation hôtelière actuelle du National-Canadien nous n'avons que très peu d'employés d'une longue expérience. Comme je l'ai signalé, en ce qui concerne le recrutement du personnel du nouvel hôtel, on a mentionné une proportion de 95 p. 100 d'employés de nationalité canadienne. D'aucuns ont soulevé des objections à ce sujet; on a même fait des calculs, dont il ressort qu'un assez grand nombre des employés seraient des Américains. Il n'y a rien dans l'entente qui justifie une telle affirmation.

On n'a pas essayé d'indiquer dans cette entente tous les détails des modalités de notre association. C'est une entente mutuelle fondée sur la confiance des deux partis en cause; et quoique nous ayons réglé les points importants, nous savons très bien que, lorsque notre association sera à l'œuvre, nous devrons régler les problèmes à mesure qu'ils se présenteront.

Quant à la clause visant la proportion de 5 p. 100 d'étrangers dans notre personnel, je puis vous assurer que nous n'avons pas l'intention de l'appliquer de la façon qu'on a mentionnée. Il ne s'agit que d'un arrangement selon lequel il nous serait loisible, de concert avec la société, de rechercher dans le monde entier et d'engager des spécialistes afin d'établir la réputation de cet hôtel destiné à recevoir des grands congrès et de donner le genre de service exigé par de telles réunions.

On pourrait faire venir de Paris à Montréal un chef de cuisine de renommée mondiale, pour satisfaire les goûts des gourmets qui s'y rendent dans l'unique but d'y dépenser leur argent. Nous avons l'intention de leur fournir toutes les occasions possibles de dépenser leur argent dans notre nouvel hôtel. C'est notre plus grand désir de les contenter sur ce point et, si nous pouvons trouver quelque part dans le monde un spécialiste dans l'art culinaire, nous ferons l'impossible pour l'amener ici.

Cette décision ne déprécie aucunement les employés d'hôtel canadien. Au contraire, à tous les paliers de notre organisation nous leur avons ouvert de nouvelles avenues et nous leur avons ménagé des chances d'avancement grâce à cette vaste entreprise Hilton, s'ils sont prêts à travailler n'importe où dans le monde.

Je connais suffisamment l'organisation Hilton pour être assuré qu'elle acceptera volontiers tout employé d'un hôtel canadien qui possède la compétence nécessaire pour passer à un champ plus vaste, et nous leur avons ouvert cette porte grâce à cet arrangement.

Je ne puis du tout comprendre les remarques formulées à ce sujet selon lesquelles cette association est une atteinte à la fierté canadienne. Je crois être aussi susceptible que n'importe qui quand la réputation du Canada est en jeu. Je suis aussi fier de mon titre de Canadien qu'il est possible de l'être. Je ne puis comprendre qu'on ait laissé entendre qu'il y a eu atteinte à la fierté canadienne. Il se fait une variété infinie d'échanges d'administrateurs et d'experts entre nos deux pays. Nous savons tous qu'il y a des Américains qui détiennent des postes administratifs au Canada, et qu'il y a de même des Canadiens qui sont heureux de travailler aux États-Unis.

Nous avons engagé un gérant. A titre de propriétaires, nous avons retenu les services d'une société américaine pour diriger l'hôtel. Pourquoi le fait d'avoir retenu les services de ces gens à cette fin porterait-il atteinte à la fierté canadienne? Cela dépasse mon entendement, et je suis incapable de le comprendre.

On a prétendu que la société Hilton ne court aucun risque. C'est faux. Celui qui connaît les antécédents de la société Hilton sait qu'elle est prête à courir un risque normal en affaires. Si elle subit une perte d'exploitation pendant toute année financière, elle la porte en compte et elle l'ignorera dans les années subséquentes. Si la société ne réalise pas un profit raisonnable comparativement au temps employé et aux efforts fournis, elle essuie une perte comme toute autre personne dans les mêmes circonstances. En outre, la société fournit le fonds de roulement destiné à l'achat d'aliments, de breuvages, et d'approvisionnements de toutes sortes pour l'exploitation. Elle achète à son compte et paie comptant, et les déboursés nécessaires à une entreprise de cette envergure représenteraient un montant de un million à un million et demi de dollars, sous forme de fonds de roulement.

Je désire préciser que le National-Canadien reste propriétaire de l'hôtel. L'entente est un contrat de gestion, et non de location. Il est bien entendu que l'hôtel sera toujours reconnu comme un hôtel du National-Canadien.

On a prétendu dans les journaux ce matin que l'hôtel serait appelé le *Hilton Queen Elizabeth*. C'est absolument faux. Cette déclaration n'est justifiée d'aucune façon. La seule indication que l'hôtel est exploité par la société Hilton pourrait se trouver sur les en-têtes de lettre; il pourrait par exemple y avoir une petite indication dans ce sens en petits caractères à gauche de l'en-tête, mais la rédaction n'en a pas été arrêtée. Nous nous sommes entendus sur l'essence de la formule. La rédaction sera quelque chose comme ceci: Hôtel du National-Canadien exploité conjointement avec les hôtels Hilton. Ce sera quelque chose de ce genre; mais le mot Hilton ne figurera pas dans le nom de l'hôtel ni sur les enseignes.

Il y a par exemple dans l'entente une clause stipulant qu'on emploiera de préférence le personnel actuel de nos hôtels canadiens, et, à mon avis, nous nous sommes protégés en stipulant que cette clause sera appliquée sans nuire aux exigences des hôtels de notre Réseau. Voilà jusqu'à quel point nous sommes convaincus qu'ils tiennent à recruter un personnel canadien pour assurer le service de l'hôtel.

Le décor de l'hôtel sera représentatif de Montréal, du Québec et du Canada, et ce sera bien notre faute si nous ne réussissons pas à atteindre ce but. Ce ne sera pas par faute d'efforts, mais c'est une chose difficile à réaliser.

Je termine mon exposé qui devient quelque peu décousu, vu que je parle sans l'aide de notes. Il est vrai que j'ai devant moi un dossier renfermant plusieurs documents sur cette question, mais je ne ferai aucun cas de la plupart de ces papiers parce qu'il y a là des choses propres à envenimer la question. Je tiens tout de même à vous faire remarquer ceci: le groupe de fonctionnaires supérieurs que j'ai désignés pour étudier cette question et en discuter les détails avec la société Hilton est composé des chefs des grands services de la compagnie, à savoir: le vice-président en charge de la Division des recherches et du développement; le vice-président en charge de la Division du trafic; le vice-président et avocat général; le contrôleur, et le gérant général des hôtels. Ces fonctionnaires ont examiné à fond la question et ont recommandé cette transaction au conseil d'administration et à moi-même.

Je voudrais que vous sachiez que ce groupe est composé d'hommes d'affaires aussi énergiques qui se puissent trouver dans le monde. Et je prétends aussi qu'ils possèdent l'expérience et les connaissances requises pour rendre une telle décision. Il n'existe pas dans le monde un groupe d'hommes qui puissent apporter à l'examen de cette question un jugement professionnel plus éclairé. Et je vous affirme que ces hommes ne le cèdent à personne en fait de patriotisme et de civisme.

Je désire faire une remarque au sujet de l'entente elle-même. Je suis prêt à donner toutes les particularités du contrat nécessaires à la compréhension complète de la nature de l'entente en question.

Je tairai seulement les détails qui fourniraient des renseignements à nos concurrents et des renseignements susceptibles de les favoriser indûment.

Je m'explique: la société Hilton passe des contrats de gestion dans plusieurs parties du monde et, selon sa coutume, elle n'en révèle pas les détails. Si ses concurrents en prenaient connaissance, ou si on les comparait aux détails d'autres ententes, il est évident que cela serait préjudiciable à la société. Il semble ironique que je doive insister sur ce point, vu que la véritable raison de la discrétion qui s'impose, c'est que notre entente avec la société Hilton diffère de celles qu'elle a l'habitude de conclure. Le motif de ce traitement de faveur c'est que la société Hilton était disposée à reconnaître au cours de toutes les négociations que la situation de l'industrie hôtelière canadienne nous valait une considération très particulière. Et nous avons insisté sur ce point dès le début des pourparlers. En conséquence, notre entente indique bien que nous conservons la propriété de l'hôtel, que nous avons entièrement financé le projet, et que nous avons accepté la pleine responsabilité de construire l'hôtel, de l'outiller, de le meubler, et de le livrer en état de fonctionner.

Notre entente est plus avantageuse que les marchés semblables habituellement conclus par Hilton, contrairement à certains rapports de journaux qui laissent entendre qu'elle serait du même genre que celles que la société a passées dans d'autres pays.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mes collègues et moi-même désirons poser certaines questions, et j'espère que les renseignements que M. Gordon jugera opportun de nous communiquer nous satisferont. Je désire tout d'abord faire une ou deux remarques générales.

Malgré certaines déclarations très catégoriques de M. Gordon dont je ne mets pas la sincérité en doute, il me semble exagéré de prétendre qu'on puisse éprouver un sentiment d'humiliation au point de vue national ou qu'on soit bouleversé de quelque façon en raison de la signature de ce contrat. C'est néanmoins un fait, selon moi qu'un tel sentiment a été très répandu et je ne crois pas qu'il ait été anormal.

Nous sommes fiers du National-Canadien. Comme M. Gordon l'a signalé, nous sommes fiers de la façon dont il exploite ses hôtels, et du fait que d'autres grands hôtels dirigés conjointement à Vancouver par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont tenu bon.

C'est la première fois, je crois, que nous voyons chez-nous une telle invasion de spécialistes américains de l'industrie hôtelière, mais voici le point que je veux être franc au cours de cette discussion. Nous avons été très déçus que cet événement se soit produit, si réellement il devait arriver. Quand nous avons étudié la question il y a un an, comme l'a rappelé M. Gordon, il n'en était aucunement question. Je crois même qu'alors M. Gordon nous assura bien naturellement que nous avions au Canada les compétences voulues pour une telle entreprise et il l'a répété aujourd'hui. Il s'est déclaré convaincu que le personnel du National-Canadien aurait pu gérer l'hôtel. Mais, pour les raisons qu'il nous a données, on a décidé autrement.

Je désire affirmer catégoriquement que contrairement à ce qu'on a affirmé, cette entente nous a fort déçus et que la population s'inquiète beaucoup. Nous désirons surtout savoir s'il -tait vraiment nécessaire d'adopter cette formule. M. Gordon a parlé d'un cas où l'on a engagé à l'étranger un personnel administratif plus considérable, mais dans le cas présent, ce n'est pas le même principe qu'on a appliqué. Il me semble qu'en ce qui concerne l'administration, nous avons formé une association où nous jouons le second violon et c'est ce qui me tracasse et me préoccupe grandement.

Je poserai maintenant une ou deux questions et mes collègues poursuivront l'interrogatoire... une ou deux questions concernant les détails. La durée de l'entente est de quinze ans, n'est-ce pas?

M. GORDON: C'est exact.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Il n'existe aucune faculté de mettre fin à l'entente au cours de cette période?

M. GORDON: Aucune, à moins qu'il n'y ait manquement à un engagement et ce manquement peut se produire à l'égard de n'importe quel engagement de la société Hilton envers nous. Ainsi, une clause de l'entente vise le genre de service à fournir. Si nous ne sommes pas convaincus que la société nous fournit le genre de service prévu par l'entente, cela pourrait être considéré comme un manquement à un engagement.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je désire simplement poser une autre question, après quoi mes collègues pourront poursuivre l'interrogatoire. Ma question est celle-ci: ne serait-il pas possible d'avoir l'aide du groupe Hilton sans être obligés de former une association avec lui? En d'autres termes, ne pourrions-nous avoir recours aux services décrits qui, sans aucun doute, sont très efficaces, dont il pourrait nous faire profiter en sollicitant de la clientèle à travers tout les États-Unis?

M. GORDON: Non, nous n'avons pas voulu discuter ce genre d'association parce que l'élément le plus important dont ils ont pu nous faire bénéficier dans notre hôtel était leur expérience et leurs relations dans le domaine des grands congrès. Ils désiraient que l'hôtel Canadien fût leur chaînon canadien dans leur entreprise de congrès, ce qui permettrait à notre hôtel de Montréal de constituer un chaînon dans leur réseau d'opérations.

De plus, ils nous ont assurés qu'ils estimaient que la raison pour laquelle ils pourraient conserver cette précieuse clientèle, c'est qu'ils savaient par expérience exactement ce qu'il faut à un congrès. Ils n'ont pas voulu céder sur ce point et, en conséquence, ont cru qu'ils devaient se charger eux-mêmes de ce service.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mais ma question consiste précisément à savoir si vous n'auriez pas pu recourir à leurs services tout en gardant la gestion de l'établissement?

M. GORDON: Non, ils n'étaient pas disposés à considérer un contrat de ce genre. Ils estimaient qu'ils devaient fournir un tel service eux-mêmes afin de s'assurer qu'il serait du genre de celui qu'ils étaient disposés à offrir aux congrès.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mais même s'ils fournissaient ce service surtout aux États-Unis, était-il nécessaire en plus de leur accorder le statut qu'ils ont maintenant en vertu de cette entente et qui nous cause tant de soucis et d'inquiétudes?

M. GORDON: Il est vrai que l'entente prévoit surtout l'exploitation de l'hôtel, afin d'être en mesure de connaître le genre de service qu'ils pourraient offrir. Je suis heureux que vous ayez relevé mes paroles au sujet de "l'embauchage de la direction", car cette expression a un sens très étroit, tandis que notre entente a une portée bien plus grande. Ce n'est pas seulement une question d'embaucher leurs experts; c'est une vaste association que nous avons formée grâce à la chaîne d'établissements dont nous faisons maintenant partie.

M. FULTON: Le groupe Hilton obtient des avantages de cette entente, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je ne crois pas que les Hilton songeraient à signer une entente à moins d'être assurés qu'il en découlerait certains avantages pour eux.

M. FULTON: Ces avantages sont en plus des bénéfiques qu'ils espèrent en tirer?

M. GORDON: Eh bien, je suppose que ce qu'ils veulent c'est d'avoir l'avantage de compter dans leur chaîne d'hôtels un chaînon canadien. J'incline à le croire. Ils n'ont pas manqué de nous signaler qu'ils considèrent leur association avec les chemins de fer Nationaux du Canada comme un élément de prestige.

M. FULTON: Cet élément est donc plus et autre chose que la rémunération en espèces?

M. GORDON: C'est là l'une des raisons pour lesquelles nous avons pu obtenir une entente aussi favorable. Ils ont admis qu'eux-mêmes faisaient un bon marché.

M. FULTON: En fait, le groupe Hilton est rémunéré et je prétends qu'il ne conclurait pas d'entente qui, à mon avis, ne lui apporterait aucune rémunération du simple point de vue pécuniaire. Il est ainsi rémunéré parce qu'il assure ce service et obtient en outre un autre avantage?

M. GORDON: Il espère bénéficier du service qu'il assure, à savoir en plus les avantages indirects dont vous parlez, mais il ne faut pas oublier que le premier critère que nous avons établi c'est que l'hôtel devra être exploité par nous-mêmes, et le conseil d'administration a approuvé notre décision, étant donné que le National-Canadien en retirerait des avantages dépassant de beaucoup ceux que nous avons espéré obtenir, même après avoir rémunéré le groupe Hilton.

M. FULTON: C'est la principale raison pour laquelle vous avez conclu l'entente?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: D'après vous, y a-t-il quelque chose qu'il ne pourrait faire pour maintenir l'orgueil et le prestige canadiens dans cet hôtel?

M. GORDON: Rien du tout.

M. FULTON: J'ai bien noté vos paroles. Vous avez dit: "Ils ont pu satisfaire à peu près à toutes les exigences que nous avons formulées sous ce rapport."

M. GORDON: Selon mon habitude, je n'ai pas exagéré. Autant que je me souviens, ils ont accepté toutes nos demandes, et, naturellement, nous nous sommes montrés raisonnables. Nous n'avons rien exigé qui fût absurde, mais je crois que nous avons soulevé des points qui méritaient d'être considérés et ils se sont empressés de répondre à notre demande.

M. CARRICK: Je ne comprends pas que la discussion de M. Gordon au sujet de l'empressement du groupe Hilton à se rendre au désir du National-Canadien ait été limitée à la seule question qui avait trait au prestige canadien, comme M. Fulton l'a indiqué.

M. FULTON: Je faisais allusion à ce point particulier.

M. CARRICK: Je croyais que la question que vous aviez posée à M. Gordon avait trait à...

M. FULTON: A ce domaine particulier, oui.

M. CARRICK: Sa déclaration était générale.

M. FULTON: Je désirerais savoir si ce groupe a le dernier mot en ce qui concerne le modèle et le style de l'hôtel?

M. GORDON: Non.

M. FULTON: Absolument pas?

M. GORDON: Absolument pas, sauf que nous avons le droit de leur demander conseil et assistance si nous le désirons, et je dois dire, sous ce rapport, qu'il

est arrivé qu'en examinant nos plans, et en les discutant avec nous, ils nous ont fait un certain nombre de suggestions très très utiles, suggestions qui, nous en sommes sûrs, se traduiront par des bénéfices considérables pour nous. Si vous voulez me permettre de préciser davantage, je vous donnerai un exemple de ce que je veux dire. Nous avons une grande expérience dans l'hôtellerie. Notre gérant général des hôtels est aussi compétent que n'importe qui et cherche à se tenir au courant de ce qui se fait dans l'industrie de l'hôtellerie, mais il est loin d'avoir les occasions qui s'offrent au groupe Hilton dans ce domaine important.

Prenons, par exemple, la conception d'une cuisine d'hôtel. Je crois que M. Somerville, notre gérant général des hôtels, serait le premier à reconnaître qu'il a beaucoup appris de l'expérience que les Hilton ont dans ce domaine, en ce qui concerne l'économie de l'espace, l'amélioration du service et la conception de cuisines plus modernes, car les Hilton peuvent faire appel à des spécialistes pour régler ces questions. M. Summerville est chargé du service général des chambres à coucher, des cuisines et autres services particuliers du même genre, mais les Hilton peuvent décomposer le tout et embaucher des spécialistes pour les cuisines et les autres éléments de l'organisation.

M. FULTON: Mais il y a d'autres organisations qui peuvent rendre ce service également?

M. GORDON: C'est juste.

M. FULTON: Mais comment financez-vous la construction de l'hôtel, monsieur Gordon? Pourrions-nous en avoir une idée générale, non pas en détail, mais simplement une idée générale?

M. GORDON: Eh bien, je m'étais proposé d'aborder la question de l'emploi des deniers des contribuables, mais j'ai cru bon de retarder jusqu'à ce que vous la mentionniez. En fait, l'hôtel sera financé partiellement à même notre budget régulier d'immobilisations. Cela veut dire que nous avons vendu des obligations du National-Canadien au public, qui est ordinairement celui qui achète les obligations des chemins de fer Nationaux du Canada. A présent, si nous pouvons rendre cette opération assez rentable pour couvrir les intérêts de ces obligations et absorber la dépréciation, alors le portefeuille du contribuable demeurera sain et sauf. Si nos bénéfices dépassent cela, c'est tout à l'avantage du contribuable parce que le bénéfice, déduction faite des sommes nécessaires au service des intérêts, est versé dans notre compte général des recettes du chemin de fer, qui contribue à augmenter le surplus ou réduire le déficit.

M. FULTON: A ce propos, naturellement, tout ce que vous paierez au groupe Hilton en espèces pour leurs services de gestion réduira le montant destiné à la caisse générale des recettes du chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Exactement comme toute autre dépense.

M. GORDON: Tout dépend du point de départ. Si nous comparons l'exploitation par nous-mêmes avec l'exploitation par le groupe Hilton, alors, j'estime que les recettes que nous obtiendrons grâce à l'administration Hilton seraient plus considérables que celles que nous obtiendrions sous notre propre gestion.

M. FULTON: C'est ce que vous dites, vous vous rembourserez de ce que vous avez payé, mais le point important c'est que le montant que vous payez aux Hilton en retour de leurs services de gestion devra être déduit du montant qui autrement aurait été destiné à la caisse générale des recettes du chemin de fer?

Le PRÉSIDENT: D'une façon ou d'une autre, il faudrait payer pour la direction de votre établissement, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, tout dépend du résultat net obtenu si le National-Canadien, comme unité indépendante, exploitait son hôtel par comparaison au montant obtenu de l'exploitation par le groupe Hilton.

M. FULTON: Ce sont tous là des facteurs qui dépendent de l'importance de vos bénéfiques?

M. GORDON: Je vous l'accorde et je prévois que nous obtiendrons des bénéfiques plus élevés sous la gestion Hilton que nous n'en obtiendrions sous la gestion du National-Canadien.

M. FULTON: Le point est établi, je pense, que les paiements devront être puisés à même cette caisse. Je voudrais savoir si vous avez fait des recherches pour trouver d'autres personnes ou organisations qui seraient en mesure de fournir des avantages semblables et qui auraient consenti à conclure une entente en vue de conduire l'hôtel sans y avoir la haute main?

M. GORDON: La seule autre organisation que nous aurions pu juger capable de nous offrir ce que nous croyons pouvoir obtenir des Hilton, aurait été la chaîne Sheraton. Mais cette chaîne est déjà notre concurrente dans Montréal. Nous avons donc cru que ce projet serait irréalisable et nous n'avons pas invité ce groupe à nous soumettre un projet pour cette raison.

M. FULTON: A présent, croyez-vous que vous pourriez faire savoir au Comité quel pourcentage... Il y a peut-être une question qui a la priorité sur celle-ci. Vous avez dit,—j'ai noté vos paroles et je veux les rapporter aussi fidèlement que possible,—vous avez dit: "L'entente ne vise que l'exploitation de l'hôtel et la rémunération sera sous forme de partage du pourcentage des bénéfiques après déduction de tous les frais d'exploitation." Je voudrais savoir ce que vous entendez lorsque vous dites: "Un pourcentage des bénéfiques, déduction faite des frais d'exploitation?" Je voudrais que vous me donniez des chiffres.

M. GORDON: Le système suivi est un système de comptabilité uniforme pour l'exploitation des hôtels adopté par les chemins de fer Nationaux eux-mêmes depuis nombre d'années. C'est un système de comptabilité des hôtels standardisé qui est utilisé dans la plupart des hôtels du continent nord-américain.

M. FULTON: Pour nous profanes, les mots "bénéfiques après déduction des frais d'exploitation" signifient les bénéfiques qui restent après déduction des intérêts sur les obligations et du montant nécessaire à la dépréciation. En d'autres termes, c'est le bénéfice d'exploitation?

M. GORDON: Permettez-moi d'exposer le cas à ma façon: à même notre part des recettes nous payons l'intérêt et la dépréciation sur l'immeuble. Les frais d'entretien du mobilier et de l'outillage, qui équivalent à la dépréciation, sont une partie des dépenses de l'exploitation, mais la seule chose que nous déduisons de nos recettes ou de notre part des bénéfiques est l'intérêt et la dépréciation sur l'immeuble qui, naturellement, n'est pas très élevé lorsqu'il s'agit d'une construction de ce genre.

M. FULTON: Ce partage se fait-il à un point donné entre le bénéfice d'exploitation et le bénéfice net? Ce partage se situerait à peu près entre le bénéfice réel d'exploitation et le profit net?

M. GORDON: J'ai bien peur de ne pas comprendre cette question.

M. FULTON: Ce que je veux dire, c'est que le bénéfice d'exploitation, si je comprends bien, serait les recettes brutes moins les frais d'exploitation?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Le bénéfice net serait le bénéfice obtenu après déduction de la dépréciation, des impôts et de l'intérêt?

M. GORDON: Je crois que c'est vrai en substance.

M. FULTON: Voudriez-vous fournir au Comité des renseignements...?

M. FAIREY: Puis-je interrompre la discussion? M. Gordon n'a-t-il pas dit que les pertes seraient assumées par la chaîne Hilton?

M. GORDON: En toute année si l'on accuse une perte brute d'exploitation, elle est payable par Hilton.

M. KNIGHT: En d'autres termes, il doit montrer un profit. S'il n'enregistre pas de profit, c'est lui qui subit la perte?

M. GORDON: S'il n'enregistre pas de profit, il assume une perte brute d'exploitation. Cependant, je serais fort désappointé si nous accusions une perte brute d'exploitation dans cet hôtel.

M. FULTON: Vous croyez-vous libre de fournir au Comité,—et je vous demande de bien peser vos paroles car il peut y avoir un point de vue diamétralement opposé,—de fournir, dis-je, au Comité une estimation, et, en ce qui me concerne, c'est la seule que je demanderai, c'est-à-dire le pourcentage du partage?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais ce que vous en pensez, monsieur Gordon, mais, en ce qui me concerne, je crois que cela nous ramène au principe que nous avons déjà discuté, à savoir qu'il ne convient probablement pas de fournir ce renseignement et que le National-Canadien n'est probablement pas en mesure de le divulguer.

M. GORDON: A ce sujet, monsieur le président, je voudrais essayer,—bien que ce semble une tâche assez désespérée,—de convaincre les membres du Comité du bien-fondé de notre attitude. Comme je l'ai dit plus tôt, le groupe Hilton conclut des ententes de ce genre partout dans le monde. Il dirige des hôtes dans sept pays,—Cuba, la Turquie, l'Espagne; il dirige déjà vingt-sept hôtels sous une forme ou sous une autre et neuf autres sont en construction.

Dans chacun de ces cas, les Hilton concluent des ententes, et il serait embarrassant et injuste pour eux si tous les détails de l'entente qu'ils concluent avec nous étaient divulgués au public, car, il est évident que ladite entente servirait d'outil à d'autres négociateurs cherchant à obtenir une position aussi favorable. Je crois donc qu'il est raisonnable que nous nous montrions plus hommes d'affaires à l'égard d'une opération de ce genre en ne violant pas le secret auquel ils ont droit à cet égard.

Je ne demande pas cela parce que j'aurais quelque chose à cacher ou à craindre en divulguant ce renseignement, mais il y va, je crois, d'un principe très important qui veut que le National-Canadien devrait être en mesure de conclure des opérations de ce genre sans que l'autre partie intéressée soit exposée à ce que ses affaires soient connues de tout le monde. C'est une condition absolument essentielle au succès de la gestion du National-Canadien et par conséquent je vous demande instamment d'y songer sérieusement. Je vous fais cette demande après très mûre considération.

M. CARRICK: Pourriez-vous dire si l'autre partie intéressée, sachant que les détails de l'entente qu'elle conclurait allaient être divulgués, refuserait de la conclure?

M. GORDON: Je suppose que c'est ce qui arriverait. Je comptais sur ce précédent au sujet de cette question. Il a été entendu au cours de nos discussions avec le groupe Hilton qu'aucun détail de ce genre ne serait divulgué au public et je tiens à faire remarquer que tous les membres du Comité savent que si cette entente avait été conclue avec le Pacifique-Canadien personne n'aurait laissé entendre qu'un renseignement de ce genre aurait pu être divulgué au public.

Je vous demande instamment de réfléchir au tort que vous obstinez à faire à la direction du National-Canadien et le bon fonctionnement des chemins de fer Nationaux du Canada comme organisation commerciale. Voilà une question qui a souvent été discutée au cours des années. A chaque débat dont j'ai lu le compte rendu depuis 1918—et auquel ont participé des hommes aussi éminents que Sir Robert Borden—ce principe a été sauvegardé dans chaque

cas qui s'est présenté. Je vous le dis avec toute la sincérité possible et en invoquant la responsabilité qui m'incombe à titre de président du National-Canadien, en insistant pour que ce renseignement soit divulgué au public, vous compromettiez grandement l'efficacité de l'administration du National-Canadien.

M. FULTON: Je n'insisterai pas davantage pour le moment. Je comprends le point de vue de M. Gordon, je comprends ses explications, bien qu'il se soit montré un peu trop obstiné. Il s'agit là d'une question que nous devons envisager très sérieusement. J'estime que nous avons des raisons de dire que ce contrat n'entre pas dans la catégorie générale énoncée pour un certain nombre de raisons et que je n'ai pas l'intention d'énumérer en ce moment parce que si je décidais de poursuivre la discussion, je tiendrais à régler ce cas dès maintenant. Mais il ne faut pas oublier les autres raisons et tout particulièrement le fait qu'il s'agit là d'un nouveau contrat qui confie à une entreprise américaine la gestion d'une propriété appartenant au public canadien.

M. GORDON: N'oubliez pas que nous n'en avons pas perdu la propriété.

M. FULTON: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit confié à une entreprise américaine la gestion, moyennant bénéfices, d'un hôtel appartenant au public canadien.

L'hon. M. MARLER: Il serait plus juste de dire une filiale canadienne.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Organisée à cette fin.

L'hon. M. MARLER: Imposable et assujétie aux lois canadiennes.

M. FULTON: Une entreprise appartenant au public. Par conséquent, j'estime que le principe énoncé par M. Gordon ne s'applique aucunement à cette transaction particulière, mais le point en discussion est un point fondamental et j'en laisserai l'examen à quelqu'un de plus autorisé que moi. Je me réserve cependant le droit de présenter toute motion à ce sujet quand j'aurai eu l'occasion d'y penser à loisir et de consulter mes collègues.

M. KNIGHT: Ma question,—peut-être nous en sommes-nous trop écartés jusqu'ici,—mais, oubliant pour le moment l'opportunité d'une déclaration publique au sujet d'une opération de ce genre, M. Gordon aurait-il l'obligeance de nous assurer que les concurrents intéressés ne viendront pas à obtenir ces renseignements de sources autorisées? Je me souviens qu'il y a quelques années le traitement de M. Gordon a été...

M. GORDON: Il n'y a pas de secret à ce sujet. Mon traitement a été établi par décret du conseil.

M. KNIGHT: Il y en avait à ce moment-là.

M. GORDON: Les traitements que j'ai eu l'honneur de recevoir des chemins de fer Nationaux du Canada ont toujours été établis par décret du conseil en conformité de la loi.

M. KNIGHT: Je me trompe peut-être, mais il me semble qu'il y a eu une discussion ici-même au Comité lorsque l'un de mes collègues a demandé quel était votre traitement.

M. FULTON: A-t-on fait cette demande ici-même?

M. KNIGHT: Précisément...

M. GORDON: Il n'y a jamais eu la moindre objection, monsieur le président, à ce que le salaire du président du National-Canadien soit divulgué. Je conteste la véracité de cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a rien à voir à la discussion actuelle.

M. FULTON: Il ne s'agissait peut-être pas de vous, il peut s'être agi de M. Vaughan.

Le PRÉSIDENT: Nous discutons en ce moment une toute autre question et il est bien inutile de nous en écarter.

M. KNIGHT: Monsieur le président, j'ai mentionné ce cas simplement à titre d'exemple. J'allais dire que la plupart d'entre nous ont découvert assez exactement quel était le traitement de M. Gordon, d'une façon ou d'une autre, mais je me demande si M. Gordon pourrait répondre à ma question. N'est-il pas probable que ces concurrents intéressés dans la plupart des cas viendront à découvrir le renseignement qu'on ne veut pas fournir au Comité aujourd'hui?

M. GORDON: Posons le problème comme ceci, si vous le voulez, monsieur Knight. Cette entente est en vigueur depuis le 8 novembre de l'année dernière. Il n'y a rien, à ma connaissance, qui ait été l'objet d'une curiosité plus intense au cours de mon terme d'office au Canada. Y en a-t-il dans cette pièce qui connaissent ce renseignement? Vous me demandez si le secret peut être gardé. S'il est possible de garder le secret dans notre pays où la curiosité est plus grande à ce sujet qu'ailleurs, je crois que le secret peut être gardé n'importe où.

M. KNIGHT: J'ai demandé si, à votre avis, le secret pouvait être gardé.

M. GORDON: C'est bien cela et c'est un exemple.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, j'ai une ou deux questions à poser à ce sujet. Avant de les poser, j'aimerais dire que je crois que les hôtels des chemins de fer au Canada, au cours des années, ont établi une norme d'exploitation qui a été très élevée, et qui a procuré des avantages au commerce de l'hôtellerie en général. Je crois que c'est là l'une des raisons principales pour lesquelles nos normes d'exploitation hôtelière au Canada sont si élevées. Toute question que je pourrais poser m'est inspirée par le simple désir de me renseigner, et je ne suis pas animé par un sentiment de blâme à l'égard de l'entente en question. Si vous distinguez une intention de blâme dans mes paroles, je vous prie de me le dire sans détour. Au sujet de ce partage des bénéfices entre le groupe Hilton et le National-Canadien, et indépendamment de la question de la division proportionnelle, je crois que ce serait un bon pas de fait si nous pouvions établir le point auquel le partage s'effectue, et je crois que dès lors nous pourrions trouver immédiatement un terrain d'entente, parce que probablement M. Gordon et M. Armstrong sont au courant de la pratique régulière suivie par l'Association américaine des hôtels. Dans ces circonstances, vous prenez tout d'abord vos recettes et dépenses d'exploitation, et vous faites la déduction pour obtenir le bénéfice brut. Vous déduisez vos frais d'exploitation fixes, comme l'administration, les réparations, la publicité et autres éléments semblables, et vous obtenez le bénéfice d'exploitation. Vous déduisez ensuite vos dépenses d'immobilisations, qui, en général, sont une exigence permanente, pour arriver enfin au bénéfice net. Ceci dit, j'aimerais demander à M. Gordon à quel stade, que ce soit celui du bénéfice brut, du bénéfice d'exploitation ou du bénéfice net, se fait le partage des profits entre le groupe Hilton et le National-Canadien?

M. GORDON: Avez-vous devant vous, monsieur Mamilton, le tableau figurant dans le manuel de système uniforme de comptabilité des hôtels?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je le regrette, mais je ne l'ai pas.

M. GORDON: Parmi les postes que vous avez mentionnés, il y en a un intitulé "bénéfices applicables au service des intérêts et de la dépréciation". C'est à ce stade que le partage se fait.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce partage se ferait après défalcation de toutes les dépenses pour entretien, réparations, annonces, administration et autres?

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De sorte qu'à même la somme payable au National-Canadien, vous payez l'intérêt et la dépréciation?

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-il vrai de dire que la société Hilton aurait relativement peu à imputer sur cette opération, puisque tout aurait été déduit avant d'obtenir ce chiffre?

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question a déjà été posée.

M. CARRICK: M. Gordon a déclaré ce qu'ils sont en droit de faire. Votre question était celle-ci: "Est-il juste de dire que la société Hilton devra déduire un montant relativement faible?" Je crois que ce qu'elle devra déduire est une chose connue.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ne croyez-vous pas que M. Gordon pourrait avoir quelque chose à dire à ce sujet?

M. CARRICK: Me serait-il permis d'expliquer ma position au président? Notre Comité est certainement intéressé à connaître les faits, mais nous ne sommes pas moins intéressés à sauvegarder notre position concurrentielle du National-Canadien par rapport aux autres hôtels.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Rien n'a été dit jusqu'ici qui ne concorderait pas avec cela.

M. CARRICK: Je cherche à établir que M. Gordon est soumis à un interrogatoire qui, d'après moi, est injuste, et je prétends que c'est mon droit d'appeler l'attention du président sur cet état de choses.

M. FULTON: Pensez-vous que ces questions soient irrégulières? Il importe peu que vous pensiez qu'elles sont injustes.

M. CARRICK: Je ne crois pas que ce soit violer le règlement que d'appeler l'attention du président sur quelque chose qu'on croit injuste.

M. FULTON: Il n'y a pas lieu de vous opposer à la question si vous ne croyez pas qu'elle est irrégulière.

M. CARRICK: Je donnerai ce sens-là à mon observation si vous le désirez, monsieur Fulton.

M. GORDON: Je puis peut-être vous satisfaire jusque-là. Je suis aux prises avec les mêmes difficultés que dans l'autre transaction, c'est-à-dire que si je continue à répondre tout d'abord à une question puis à l'autre, je ne puis garder le fil. Les questions de M. Hamilton sont très adroites. Je veux bien répondre à toute question qui est raisonnable, et même à faire des généralités dans le sens voulu par M. Hamilton, mais je vous prierais de ne pas me presser au point où, ajoutant indiscretion sur indiscretion, je vous aurai révélé le tout. Je ne suis pas intelligent au point de pouvoir me rappeler toutes les questions, mais je puis dire qu'en général tous les montants applicables aux frais d'exploitation par la société Hilton sont des frais directs seulement. Il n'y a pas de frais indirects imputables sur les dépenses d'exploitation de cet hôtel pour la surveillance générale exercée par la société Hilton ou tout autre élément de ce genre. Les dépenses doivent être clairement reconnaissables dans les comptes, etc, à ce propos, tout ce qui figure dans les comptes est sujet à vérification attentive de la part de nos employés, qui, en vertu de l'entente, ont le droit d'exiger toute décomposition ou toute analyse qu'ils jugent nécessaire. Nous pouvons en tout temps avoir accès aux livres pour fins d'inspection.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cette réponse me satisfait entièrement.

M. GORDON: Je vous remercie.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En parlant de la clause de l'entente qui a trait à la concession de quinze ans et en réponse à la question de M. Macdonnell au sujet de la clause de résiliation de la concession, vous avez dit qu'il n'y avait aucune clause de résiliation proprement dite, mais que l'entente pouvait être terminée si Hilton manquait à ses engagements.

Le PRÉSIDENT: "Un manquement à des engagements", voilà comment la chose a été exprimée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne m'inquiète pas outre mesure au sujet de la rédaction de cette clause. Ce qui m'intéresse c'est que si les Hilton désiraient mettre fin à cette entente, tout ce qu'ils auraient à faire, d'après ce que je peux comprendre, serait de retirer leurs services ou tolérer un manquement à un engagement, ce qui mettrait plus ou moins le National-Canadien dans la position de...

M. GORDON: Je vous demanderais de croire que le National-Canadien a des hauts fonctionnaires qui sont capables de protéger nos intérêts, et toutes ces questions ont été prévues. La société *Hilton of Canada* est une filiale organisée à cette fin. Elle pourra, en fait, gérer d'autres hôtels de la chaîne le cas échéant. Cela ne signifie pas nécessairement que la société *Hilton of Canada* limitera ses activités à notre seul hôtel. De plus, la société Hilton internationale est garante de l'entente.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que ces explications sont satisfaisantes. En supposant que les signataires de l'entente sont de bonne foi, c'est une entente d'une durée de quinze ans qui demeurera en vigueur pendant quinze ans?'

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Maintenant, M. Gordon nous a dit au cours de sa déclaration que l'entente restreint la concurrence que la société Hilton fera aux autres hôtels du National-Canadien au Canada.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Y a-t-il quelques restrictions relativement à la concurrence de la société Hilton dans d'autres parties du Canada, à l'égard d'autres hôtels, par exemple à Toronto?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas dit cela du tout.

M. GORDON: Il est une précision que j'aurais dû faire, et c'est qu'au moment où nous avons discuté cet accord, la société Hilton avait entamé des négociations au sujet de la possibilité d'ouvrir un hôtel à Vancouver. Nous n'avons donc pu insister pour que cette entente générale en vertu de laquelle il n'y aurait pas de concurrence à l'égard du National-Canadien, s'appliquât à Vancouver. Mais ce que nous avons réussi à faire admettre à la société Hilton, c'est que si elle décidait de mettre son plan à exécution et d'ouvrir un hôtel à Vancouver, elle discuterait son projet avec nous et nous donnerait l'occasion d'examiner la possibilité de former une association à cette fin. En d'autres termes, si elle décidait de mettre à exécution son projet de Vancouver, ce serait le premier refus que nous aurions essuyé. En dehors de cela, le groupe Hilton s'est engagé à nous protéger partout. Il ne nous fera concurrence nulle part où il y a des hôtels du National-Canadien en activité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): N'est-il pas prévu dans l'entente que le National-Canadien aurait la priorité pour la construction d'un hôtel à Toronto, par exemple, si les Hilton décidaient de s'y établir?

M. GORDON: Aucunement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voici ma deuxième question. L'entente prévoit-elle que le National-Canadien exercera un certain contrôle ou une certaine mesure d'influence sur la façon dont le groupe Hilton présentera cet hôtel dans ses annonces et sa publicité en général?

Le PRÉSIDENT: On a déjà répondu à cette question. M. Fulton s'est informé au sujet du genre de publicité ou de présentation et on lui a répondu qu'il n'y avait aucune restriction à ce sujet.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que sa question portait sur les lignes de l'hôtel lui-même, sur l'architecture, le style et le contenu de l'hôtel.

M. GORDON: Il n'y a pas de clause dans l'entente qui leur impose une restriction au sujet du genre d'annonces. Il y a une clause qui a trait aux tarifs et aux prix de l'hôtel, afin de nous assurer qu'ils seront acceptables et invitants pour le public et que, en ce qui concerne la question générale de la publicité, on donnera une attention spéciale aux recommandations faites par le National-Canadien à l'égard des hauts fonctionnaires ou dignitaires en visite à Montréal et relativement aux autres questions semblables. Comme je l'ai dit plus tôt, nous ne croyons pas qu'il soit possible de mettre des points sur tous les "i" et de barrer tous les "t" dans un accord de ce genre, mais nous sommes convaincus que nos rapports seront assez cordiaux pour que si jamais nous avons lieu de nous plaindre ou de discuter avec la société Hilton au sujet de quelque question que ce soit qui laisserait à désirer ou qui ne serait pas conforme à notre point de vue, je suis sûr que nous n'éprouverions aucune difficulté, car le groupe Hilton s'est lancé dans cette entreprise pour en faire un succès et ils nous traitent comme des conseillers.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): S'ils désiraient présenter cet hôtel dans leurs annonces comme un hôtel Hilton, "*The Queen Elizabeth Hilton*", cela donnerait lieu à des négociations et à des discussions entre le National-Canadien et l'organisation Hilton en vue de changer cette présentation? Vous nous avez déjà dit que vous seriez fortement opposé à cela.

L'hon. M. MARLER: N'est-il pas absolument clair que, si l'annonce d'un hôtel renfermait un nom qui ne figure pas dans l'hôtel, cela constituerait une violation flagrante de l'entente? Il me semble que cela est évident.

M. GORDON: Permettez-moi de vous lire le texte de la clause à ce sujet. "L'hôtel sera identifié publiquement comme hôtel du National-Canadien affilié aux hôtels Hilton."

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je cherche à approfondir ce point, parce que je crois que l'opinion publique est fort inquiète en ce moment. L'annonce serait probablement conçue d'une façon semblable à la publicité actuelle des hôtels Hilton. J'ai entre les mains un spécimen d'annonces Hilton, où il est dit: "Deux grands hôtels Hilton à Washington." Cette réclame énumère les hôtels Hilton établis à différents endroits, puis les hôtels Statler, et enfin les hôtels en construction. Il y aura probablement une autre appellation pour cet hôtel.

M. GORDON: Je ne crois pas que les Hilton fassent cela. En fait, j'ai vu une épreuve des annonces que les Hilton sont prêts à lancer, et elles ne sont pas conçues ainsi du tout. Je ne doute aucunement qu'ils ne discutent ce projet avec nous et n'acceptent notre point de vue au sujet du caractère de la publicité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aimerais aborder pendant quelques instants la question de la capacité de l'organisation Hilton d'obtenir une moyenne élevée d'occupation de cet hôtel. A ce sujet, je crois qu'il a été dit dans le compte rendu des délibérations du comité de l'année dernière: "Notre Comité qui a étudié la proposition relative à cet hôtel est arrivé à la conclusion qu'on obtiendrait un haut degré d'occupation." Je suppose que d'après votre expérience il y aurait un degré plus élevé d'occupation sous la direction Hilton que sous votre propre direction.

M. GORDON: Je crois que sous la direction des Hilton, nous aurons toujours un haut degré d'occupation. Cela est un facteur important. Comme je vous l'ai dit, nous avons cru que notre hôtel serait achalandé, mais ce qui importe surtout c'est de chercher à éviter le trop et le trop peu de clientèle. Grâce à l'organisation que les Hilton possèdent, et à leur capacité d'obtenir de la

clientèle ainsi qu'aux relations dont ils pourront nous faire bénéficier, nous croyons que notre clientèle sera plus nombreuse qu'elle n'aurait été autrement, et par conséquent cela aura un effet important sur les recettes brutes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a une autre question qui vient se greffer sur celle-ci, et qui a trait au partage des profits à la fin de l'année entre les intéressés. M. Gordon, je crois, nous a dit plus tôt que, à son avis et de l'avis de ses collaborateurs, cette entente permettrait au National-Canadien d'enregistrer des profits bruts plus élevés que si sa compagnie exploitait l'hôtel elle-même. Quel est votre avis, monsieur Gordon, au sujet de la comparaison entre le bénéfice net d'exploitation selon cette entente et le bénéfice obtenu si le National-Canadien exploitait l'hôtel seul?

M. GORDON: La même chose s'applique ici. Nous croyons que les bénéfiques nets que nous enregisterons de quelque façon que vous vouliez l'examiner,—si vous voulez le considérer de ce point de vue général,—seront plus élevés sous la direction Hilton qu'ils ne le seraient sous notre propre direction pour les raisons que j'ai mentionnées. De plus, permettez-moi d'ajouter ceci: Nous croyons également que dans les mauvaises années qui peuvent venir, nous aurons une bien meilleure chance d'éviter la disette qui ne manque pas de frapper l'industrie hôtelière de temps à autre, et c'est là une perspective qui me donne lieu de me réjouir parce que je m'intéresse vivement à cet hôtel.

Je désire vous rappeler que cette question dépasse en importance les cadres mêmes de l'hôtel. Je me rappelle très bien les allusions sarcastiques que l'on faisait au "trou dans la terre" à Montréal. Je tiens à rappeler au présent Comité que lorsque j'ai accédé à la présidence du National-Canadien, ce "trou dans la terre" était toujours là et j'ai dit à votre Comité que, tout bien considéré, nous avons décidé que l'hôtel en question était un moyen de rendre très fertile ce morceau de terrain d'un prix inestimable. Bien que ce fût un "trou dans la terre" nous estimions qu'il s'agissait d'un des terrains les plus riches au Canada, à la condition de le bien travailler, et c'est ce que nous faisons. Nous avons encore confiance. Nous avons été les premiers à manifester cette confiance, et je crois que lorsque nous avons annoncé notre intention d'affecter notre argent à la mise en valeur de ce terrain, nous avons dit que cet endroit deviendrait un centre qui, espérons-nous, attirerait l'entreprise privée. Je suis en mesure de vous dire que depuis que nous avons mis notre projet à exécution, et que dès qu'il a été établi que le groupe Hilton s'intéressait à ce terrain, des démarches très prometteuses ont été faites auprès de nous au sujet des possibilités de développement. J'espère que dans un avenir assez rapproché, je pourrai communiquer quelques renseignements au sujet des plans très ambitieux que nous avons élaborés dans cette voie, dont j'espère qu'on me saura gré; j'espère, dis-je, qu'un jour viendra où je ne demanderai plus d'argent mais, qu'au contraire, je pourrai annoncer la découverte d'une nouvelle formule très intéressante. Je puis dès maintenant vous dire ceci, et je sais ce dont je parle, c'est que cet endroit a fait naître un nouvel intérêt, qui se traduira par un essor sans analogue dans le domaine immobilier au pays.

M. JAMES: N'est-il pas vrai, monsieur Gordon, que grâce à ce projet de Montréal, vous et un grand nombre d'autres intéressés dans votre organisation caressez l'espoir que cette entreprise procurera de grands avantages au réseau du National-Canadien à travers tout le Canada?

M. GORDON: Il ne saurait y avoir le moindre doute là-dessus. Comme je l'ai dit, nous exploitons en ce moment une association qui a des ramifications le monde entier, et lorsqu'un voyageur de passage en Espagne s'enquerra du Canada à un hôtel de la chaîne Hilton, on lui indiquera le réseau du National-Canadien, qu'il vienne à Ottawa, à Toronto ou ailleurs. Le premier choix sera un hôtel du National-Canadien et nous avons tout lieu d'espérer qu'on lui signalera l'existence du service-voyageur du réseau National-Canadien.

M. BELL: Cette question a-t-elle été abordée au moment des pourparlers?

M. GORDON: Non, cette question n'a pas été abordée, mais je n'en écarte pas la possibilité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, je dois dire à ce sujet qu'il y a une chose qui m'a fait réfléchir à l'importance du groupe Hilton comme organisation de ventes. Me fondant sur mes modestes connaissances et sur certaines statistiques, je suis impressionné par la magnifique organisation de ventes dont dispose le National-Canadien à travers les États-Unis et dans d'autres parties du monde. Si nous nous reportons aux pages 30 et 31 du rapport, nous voyons une longue liste des bureaux et agences de ventes du National-Canadien. Il y en a près de quarante dans les grands centres où la société Hilton est établie, mais il y en a beaucoup ailleurs également. Nous en avons sept ou huit en Europe, trois en Australie et en Nouvelle-Zélande et il me semble—et c'est là ma question—il me semble, dis-je, que nos propres organisations auraient pu être en mesure de fournir au National-Canadien ce que le groupe Hilton lui fournit.

M. GORDON: Cette organisation n'a rien à voir avec les hôtels. C'est une organisation qui est chargée d'établir des relations au point de vue du transport-marchandises et du public-voyageurs, des touristes, et le reste. Ces services n'ont pas la compétence voulue pour solliciter la faveur des congrès. Ils n'ont jamais fait ce travail, et pour autant que je sache, en dehors des contacts fortuits avec des voyageurs isolés, ils ne sont pas outillés pour s'attaquer aux problèmes de la clientèle hôtelière et des grands congrès.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je désirerais tout de même exprimer mon opinion. Ne croyez-vous pas qu'un programme de formation et d'informations pourrait permettre à ces employés de faire ce travail exactement de la même façon que s'ils appartenaient à une organisation de ventes?

M. GORDON: Cela veut dire qu'ils ne font rien présentement. Je puis vous assurer que ces hommes ont tous l'impression de travailler dur à l'heure actuelle et de plus, il est impossible de décider soudainement qu'on va enseigner à des employés la manière d'obtenir la clientèle des congrès. C'est un travail de spécialiste qui dépasse les cadres de la simple direction d'un hôtel. Ces hommes ne sont pas faits du tout pour ce genre de travail.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien, nous cesserons d'en parler parce que c'est purement une question d'opinion.

M. GORDON: C'est une question d'opinion, mais mon opinion là-dessus est bien tranchée car d'après moi, la direction de cet hôtel me tient à cœur et je vous assure que, du point de vue du personnel, votre proposition est irréalisable.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous nous avez dit, dans vos explications, que le nouvel hôtel est d'un genre tout à fait différent étant donné l'importance de ses dimensions et de l'organisation, et je crois que c'est à cela que se résument vos explications. Je suis allé aux renseignements à Montréal et ailleurs et un autre point qui m'intrigue à ce sujet, c'est qu'il se tient seulement environ quarante à cinquante congrès réellement importants qui pourraient se réunir dans l'hôtel en question étant donné qu'ils ne pourraient se loger dans les hôtels actuels à Montréal. Suis-je bien renseigné?

M. GORDON: Ce renseignement vous vient-il de nos concurrents?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non.

M. GORDON: J'imagine que c'est ce qu'ils vous diraient; mais permettez-moi de vous faire part d'une expérience personnelle. Lorsque j'assiste au congrès du *Railway Club*, qui a un grand nombre de membres à Montréal, il m'est impossible de trouver un hôtel qui peut recevoir tout ce monde sans être obligé de nous loger dans trois pièces séparées. Il y a présentement aucun

hôtel à Montréal qui pourrait recevoir un congrès comme les grands congrès que notre nouvel hôtel est destiné à recevoir. Je doute qu'il y ait présentement un seul hôtel à Montréal qui pourrait loger 500 personnes et leur assurer le même confort que celui que nous leur offrirons. Mais ce qui importe davantage, c'est que je ne veux pas que vous pensiez que cet hôtel se limitera à fournir de vastes salles à manger et des chambres coûteuses. Un service important de l'hôtel sera celui qui comprend des chambres d'exposition. Nous aurons un vaste ascenseur qui pourra recevoir une pleine charge de matériel d'exposition au rez-de-chaussée et l'élever aux chambres d'étalage. Nous aurons toutes sortes d'installations. Il y aura une salle d'exposition et des salles de banquets ainsi que des réfectoires privés et autres salles de ce genre, dont les cloisons pourront s'éclipser au besoin pour en faire une vaste pièce. Mais l'une des choses les plus importantes sera l'espace réservé aux expositions et étalages des congrès de ce genre, car, comme vous le savez, à l'heure actuelle, il y a peu d'espace disponible pour les salles d'étalage dans les hôtels de Montréal.

M. FOLLWELL: Je me demande ceci: maintenant que vous savez que la gestion de l'établissement a été confiée à des mains expertes, n'y aurait-il pas lieu de nous demander où en sont les travaux et quand l'hôtel lui-même commencera à fonctionner?

M. GORDON: Voilà une question à laquelle il est toujours difficile de répondre. Je puis vous assurer que les travaux vont bon train, mais nous avons eu des retards dans différents secteurs. La tâche d'ériger un immense édifice comme celui-là est une source de maux de tête et parfois, si vous vous entretenez avec l'architecte, vous pouvez avoir l'impression que jamais le travail ne sera terminé, et tout les intéressés semblent découragés. Cependant, je crois que nous pouvons dire que nous sommes en retard d'environ deux ou trois mois dans notre horaire. Nous espérons nous rattraper, et il se peut que nous y réussissions. L'un des éléments qui a un peu retardé l'élaboration de nos plans a été la question assez délicate de décider comment nous pourrions donner à un aussi vaste hôtel moderne le décor et l'aménagement qui lui conféreront une "atmosphère canadienne" et "une atmosphère montréalaise", et un "caractère québécois" comme celui que nous aimerions tant obtenir dans notre hôtel.

J'ai réussi à persuader certaines gens compétents d'agir. La plupart sont des Canadiens-français qui ont des dispositions et des connaissances artistiques et autres de ce genre. Ils ont consenti à faire partie du comité consultatif afin de nous faire bénéficier de leurs conseils, et j'espère pouvoir hâter les progrès dans ce sens.

M. CARRICK: Pourriez-vous nous en dire davantage?

M. GORDON: Nous prévoyons que l'hôtel sera terminé en 1957.

M. CARRICK: Ne pourriez-vous nous en dire davantage sur ce point? J'ai l'impression qu'il y avait tendance, dans l'exploitation d'un hôtel de ce genre, à mettre sur pied un gros personnel administratif. Ai-je raison de croire cela? Il y a quelques années le groupe Sheraton s'est installé ici et maintenant c'est au tour du groupe Hilton?

M. GORDON: La livraison de janvier du magazine *Fortune* contenait un article très intéressant, intitulé "*Chain Reaction in Hotels*". L'article en question traite justement du point que vous mentionnez, c'est-à-dire le changement rapide de propriétaires et d'administrateurs des hôtels qui a lieu tout particulièrement aux États-Unis de nos jours. On mentionne un certain nombre de chaînes d'hôtels, dont la plus connue et la plus considérable est la chaîne Hilton, qui est reconnue comme la plus vaste, puis il y a la chaîne Sheraton qui est une forte concurrente. Vous vous rappelez que dernièrement le groupe Hilton a absorbé la chaîne d'hôtels Statler, qui était une énorme entreprise elle-même.

M. CARRICK: En prenant ces dispositions, vous agiriez selon cette tendance moderne?

M. GORDON: Exactement.

M. CARRICK: Vous avez insisté sur l'enquête à fond effectuée par vos hauts fonctionnaires avant que la compagnie souscrive à cette convention. Je crois que chacun est impressionné par le fait qu'on s'est basé sur l'aspect commercial pour porter un jugement. Cependant, vous n'avez pas dit grand chose au sujet du sentiment des directeurs à ce sujet.

M. GORDON: Au contraire! Le Conseil d'administration des chemins de fer a été saisi de la chose en plusieurs occasions. En fait, le projet d'entente a changé de forme plusieurs fois avant que nous en arrivions à une forme définitive et je n'ai pas besoin de vous cacher qu'au début nous n'étions pas tous d'accord là-dessus. Nous sommes loin de nous être entendus du premier coup. Je comprends que même dans le Cabinet il y a différence d'opinions et que parfois il s'écoule un certain temps avant d'obtenir l'unanimité.

L'hon. M. MARLER: Oui et même à la Chambre des communes.

M. GORDON: La même chose arrive chez nous. Mais à mesure que nous examinons les formes successives de l'entente que nous voulions conclure, nous avons constaté des améliorations dans nos négociations et finalement nous sommes arrivés à la conclusion unanime que ce genre d'entente était une bonne affaire et que nous devons y souscrire.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous la rubrique "le nouvel hôtel"?

M. BELL: Vous avez pris soin d'indiquer que lorsque les négociations étaient en cours, il n'y avait pas eu d'interruption dans les travaux de construction de l'hôtel. Qu'entendez-vous par là?

M. GORDON: Je parlais de ma première entrevue avec le groupe Hilton, alors que je les ai prévenus que s'ils avaient l'intention de nous soumettre un projet en vertu duquel l'hôtel ou l'immeuble leur appartiendrait, ou qu'ils se chargeraient de la terminer, leur proposition ne m'intéressait pas, car j'estimais qu'il s'ensuivrait beaucoup trop de retards et de difficultés; je leur ai fait observer que d'après l'expérience que nous avions eue dans le passé, nous n'étions pas disposés à céder notre droit de propriété sur l'hôtel.

J'étais tout à fait sûr de ce que j'avançais et nous étions d'avis que si nous avions arrêté la construction à ce moment-là et cherché à modifier tout l'aménagement de l'hôtel, notre décision n'aurait pas été sage. Il valait bien mieux garder l'hôtel pour nous-mêmes et examiner un marché séparé au sujet de la gestion de l'établissement lorsque l'hôtel sera terminé.

M. BELL: Les congrès dont vous parlez sont surtout des congrès américains?

M. GORDON: La grande majorité des congrès nous viendront des États-Unis. Il y a, naturellement, les congrès canadiens et ceux qui viennent des autres pays, mais le gros des congrès nous vient des États-Unis.

M. BELL: Il est à espérer que nous n'aurions pas besoin de la chaîne Hilton pour obtenir un congrès des chemins de fer de Montréal.

M. GORDON: Non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A ce sujet, je désirerais signaler une chose à M. Gordon, car on est dans l'incertitude sur ce point à Montréal.

M. GORDON: De quoi s'agit-il?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aimerais vous signaler une chose qui intrigue présentement la population de Montréal. Nous constatons les mêmes sentiments à ce sujet chez les principaux concurrents de l'hôtel ainsi que dans d'autres organisations de Montréal. La plupart de ces congrès importants réservent leurs places trois ou quatre ans à l'avance et les organisations montréalaises qui m'ont approché jusqu'ici estiment qu'elles ont de la difficulté

à obtenir des renseignements qui leur permettraient de proposer ces nouveaux motels comme lieux possibles de réunions des congrès, et, en deuxième lieu, elles sont dans l'incertitude au sujet des personnes auxquelles elles doivent s'adresser. Je pense tout particulièrement à une organisation. Il s'agit d'un hôtel dans Montréal qui s'est mis en pourparlers avec le National-Canadien, et qui a été renvoyé au groupe Hilton. On a alors adressé une lettre à M. Sims de l'organisation Hilton, qui, à son tour, les a renvoyés à son organisation internationale. Ils attendent encore leur réponse et, à mon avis, de telles complications ne devraient pas exister.

M. GORDON: Je regrette infiniment qu'il se soit produit une telle confusion à ce sujet. Nous pensions que l'affaire était très claire. Si ces gens sont dans l'incertitude, je vous suggère de leur demander de communiquer avec moi, et je verrai à régler leur cas.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pourrez-vous les renseigner complètement sur la situation telle qu'elle se présentera en 1957?

M. GORDON: Dans la mesure où nous pourrons le prévoir. Je ne crois pas que nous puissions leur indiquer une date précise en 1957, car je n'en suis pas sûr, au moins au début de 1957.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Seriez-vous sûr de la date pour la fin de 1957?

M. GORDON: J'en doute.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Seriez-vous disposés à discuter la question avec eux?

M. GORDON: Oui, nous leur exposerons la situation et leur donnerons tous les détails possibles.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ma dernière question au sujet de cet hôtel est la suivante: Lorsque des démarches ont été faites en vue d'obtenir la permission d'employer le nom de la reine pour cet hôtel, a) l'entente avec le groupe Hilton était-elle à l'étude et b) a-t-on indiqué dans la requête adressée à la reine que l'accord Hilton était à l'étude?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que votre question soit pertinente en ce qui nous concerne. Je crois qu'elle est tout à fait irrégulière. Vous avez posé cette question au sujet de la direction du nouvel hôtel. Votre question n'a rien à voir avec la direction.

M. GORDON: Je ne crois pas que nous devrions mentionner le nom de Sa Majesté au cours de cette discussion.

M. FULTON: Nous mentionnons la société Hilton dans notre discussion à l'égard de la permission d'employer le nom "*The Queen Elizabeth Hilton*".

Le PRÉSIDENT: Le nom est "*The Queen Elizabeth*", si je comprends bien.

M. GORDON: C'est exact.

M. JAMES: J'aurais une question à poser à ce sujet. Elle peut être jugée facétieuse, mais j'ai cru qu'elle vous intéresserait et je l'ai écrite à l'intention de notre ami soupçonneux qui vit toujours à l'époque de la guerre de 1812. Êtes-vous d'avis que l'entente avec le groupe Hilton ne rompra d'aucune façon les liens du Canada avec l'Empire Britannique?

M. GORDON: Au meilleur de ma connaissance, je puis répondre "oui".

M. FULTON: Avec le gouvernement actuel au pouvoir, je ne crois même pas que M. Gordon puisse y faire grand-chose.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): J'espère que M. Gordon pourra répondre à cette question en posant les réserves qu'il jugera nécessaires. S'il y a un déficit réel d'exploitation, c'est le groupe Hilton qui paie?

M. GORDON: Oui, s'il s'agit d'un déficit brut d'exploitation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si je comprends bien, vous voulez dire ceci: si vos recettes ne sont pas suffisantes pour défrayer les dépenses réelles de l'hôtel?

M. GORDON: C'est exact.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): N'établissez-vous pas les pertes d'exploitation après paiement des impôts?

M. GORDON: Voulez-vous parler de l'impôt sur le revenu?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Non, des taxes foncières.

M. GORDON: Eh bien, cela soulève la question de savoir qu'est-ce qui constitue les frais d'exploitation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je voulais simplement être sûr d'avoir bien compris.

M. GORDON: En général, si les recettes brutes ne suffisent pas à couvrir les dépenses, alors nous accusons une perte et cette perte est à la charge de Hilton.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): J'en arrive maintenant au partage. Cette perte, naturellement, est établie avant toute perte d'intérêt. Maintenant, à même notre part de bénéfices, nous payons les services d'intérêt du montant emprunté et naturellement, nous devons assumer toute dépréciation. A notre avis, cela soulève un point important. Voici ma question,—et elle ne renferme aucun piège pour M. Gordon,—pouvez-vous nous indiquer ce que cela signifie du point de vue de l'exploitation de l'hôtel? Par exemple, pouvez-vous nous dire,—sans égard à l'argent affecté à l'intérêt et à la dépréciation,—pouvez-vous nous dire, dis-je, quelle moyenne d'occupation de l'hôtel nous permettrait de boucler notre budget? Ce renseignement m'éclairerait. Cependant, si vous jugiez à propos de me renseigner d'une autre façon, je serais satisfait.

M. GORDON: Mon chiffre ne peut être évidemment qu'approximatif, mais nous estimons qu'avec une occupation soutenue d'environ 70 p. 100, nous pourrions boucler notre budget.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est-à-dire qu'avec notre part des recettes nous payerions nos frais spéciaux et couvririons notre dépréciation?

M. GORDON: Je crois qu'avec une moyenne d'occupation de 70 p. 100, il y aurait un bénéfice à partager.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Un bénéfice à partager?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je ne suis pas sûr de bien comprendre. J'ai dit qu'avec notre part de profits nous devons payer les intérêts et couvrir la dépréciation?

M. GORDON: Oui, je vous comprends maintenant. Nous avons un poste à ce sujet l'année dernière. C'est précisément ce que je cherche.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur le président, il est près de 6 heures.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la réponse sera prête dans quelques instants.

M. GORDON: Non, il me faudrait vous donner une approximation. Je n'ai pas ce chiffre.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrez-vous nous communiquer ce chiffre demain matin? Il me semble que cela nous permettrait d'en faire un calcul même sans chiffres.

M. GORDON: Je crois que nous trouverons ça dans mes dossiers. Je ne puis le trouver en ce moment mais je vous l'obtiendrai.

Le PRÉSIDENT: En réservant la réponse à la question de M. Macdonnell, pouvons-nous adopter la rubrique du nouvel hôtel?

Adopté.

M. FULTON: Et sous réserve de mon droit de présenter une motion. Si vous le désirez je la présenterai maintenant, mais je préférerais attendre à demain.

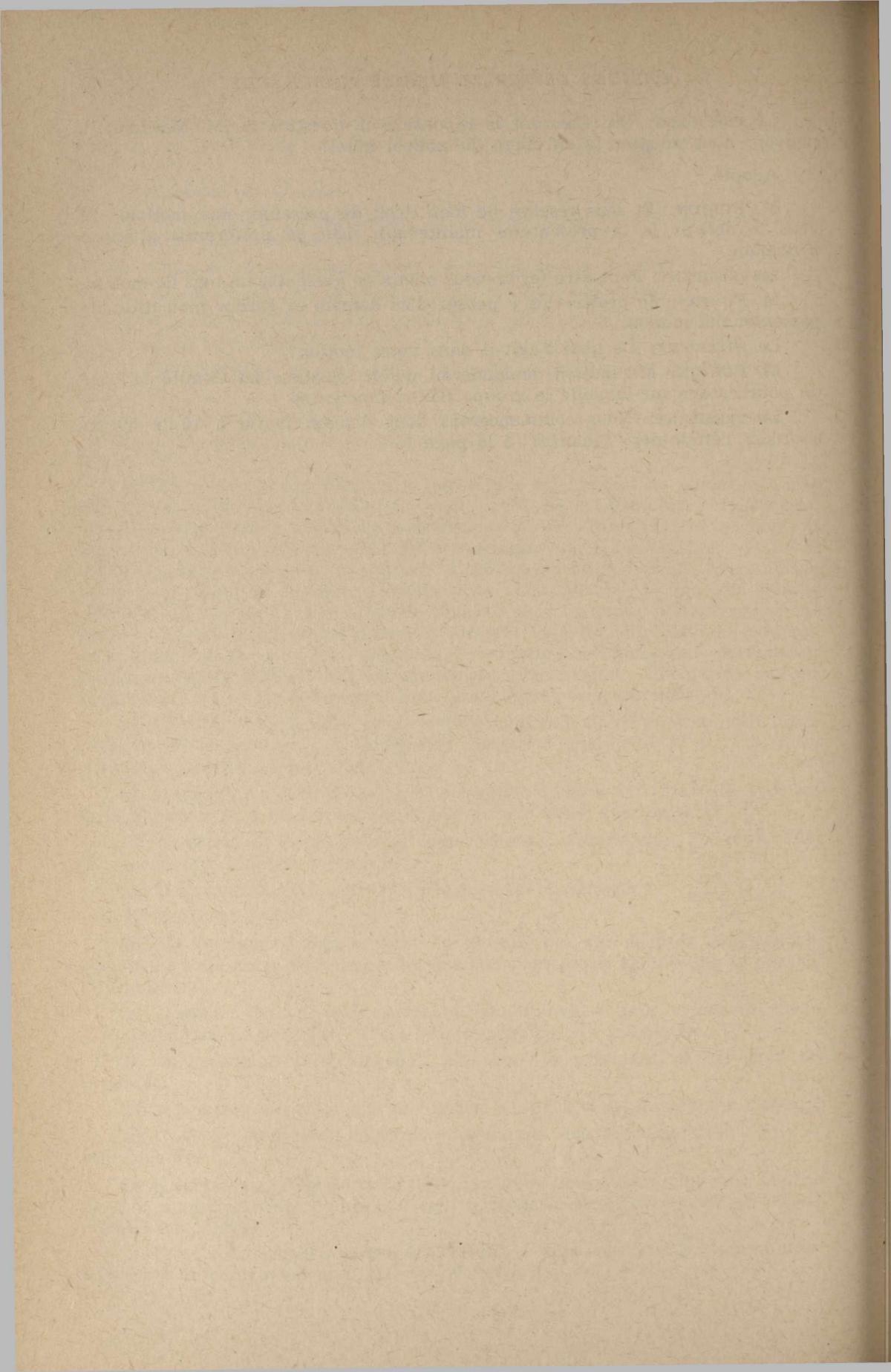
Le PRÉSIDENT: Peut-être feriez-vous mieux de présenter un avis de motion.

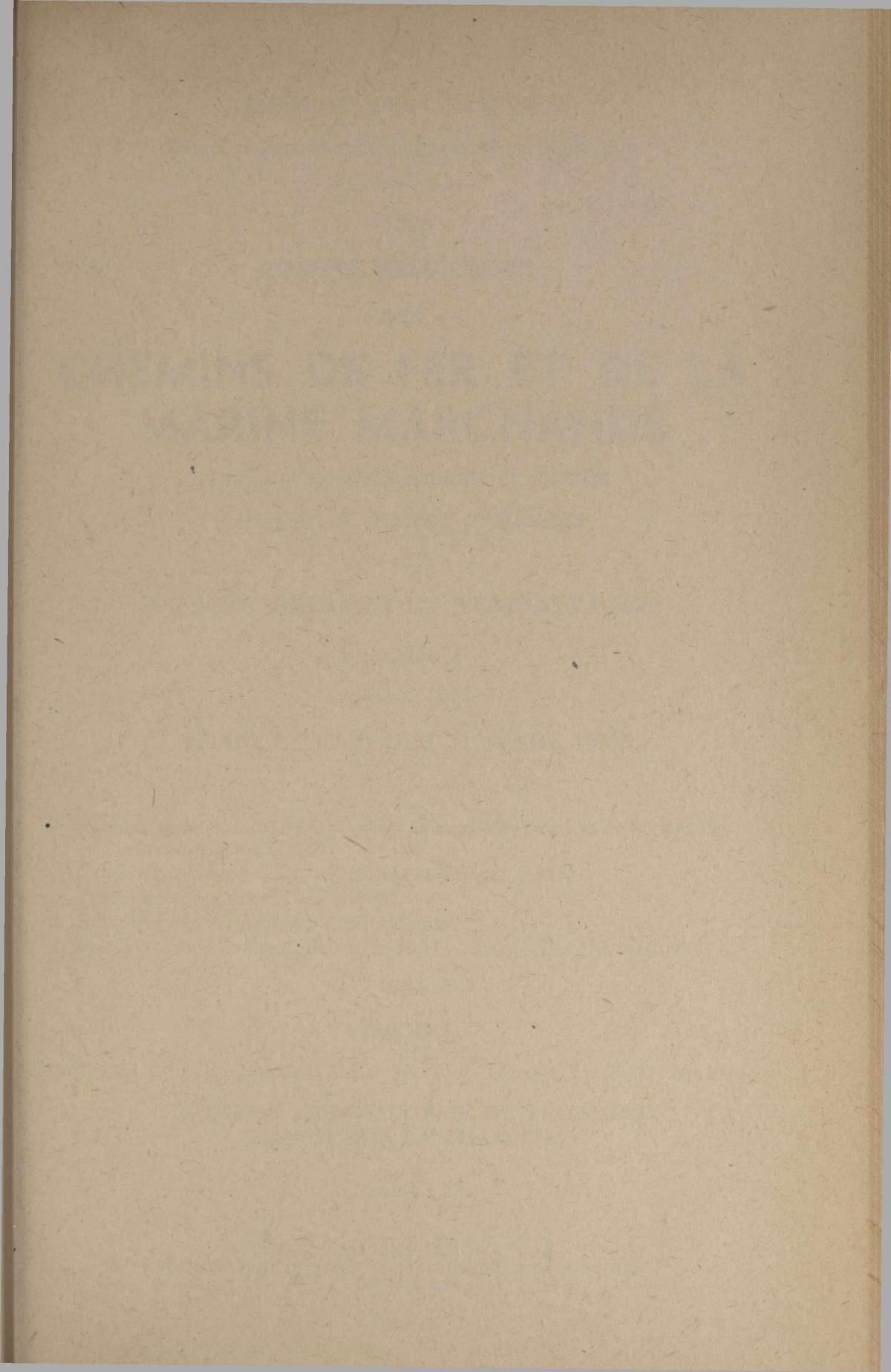
M. FULTON: Je préférerais y penser d'ici demain et garder mon droit de présenter ma motion.

Le PRÉSIDENT: De quoi s'agit-il dans votre motion?

M. FULTON: Ma motion demanderait qu'on fournisse au Comité la base du pourcentage sur laquelle le groupe Hilton fonctionne.

Le PRÉSIDENT: Nous commencerons donc demain matin à 10 h. 30 en abordant l'étude des "Finances" à la page 15.







CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 31 MARS 1955

Rapport annuel des C.N.C. (1954), Compte des revenus et budget des immobilisations (1955).

C.N. Steamships Limited (1954) et budget (1955).

Trust des titres des C.N.C. (1954).

Rapports des vérificateurs au Parlement.

Prévisions budgétaires pour 1955-1956—Postes 469, 473, 478 et 479.

TÉMOINS:

M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D.; M. S. F. Dingle; M. R. D. Armstrong.

Y COMPRIS LES DEUXIÈME ET TROISIÈME
RAPPORTS À LA CHAMBRE

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1955

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

Président: M. H. P. CAVERS

Vice-président: M. A. DUMAS

Messieurs

Bell	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Langlois (<i>Gaspé</i>)
Carrick	Hamilton (<i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i>)	Lavigne
Carter	Hanna	Legaré
Churchill	Harrison	Macdonnell (<i>Greenwood</i>)
Fairey	Healy	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Follwell	James	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Fulton	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Pouliot
Gillis	Knight	Weaver—26
Hahn		

Secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

VENDREDI 1^{er} avril 1955.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les postes suivants du budget des dépenses pour l'année financière expirant le 31 mars 1956, qui lui ont été déférés le 28 mars 1955, et en recommande l'adoption, savoir:

Crédit n° 469—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1955.

Crédit n° 473—Service de transbordement North-Sydney Port-aux-Basques et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1955.

Crédit n° 478—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 479—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—Déficit d'exploitation durant 1955.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
HARRY P. CAVERS.

LUNDI 4 avril 1955.

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

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 28 et 29 mars 1955, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels pour 1954 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport au Parlement des vérificateurs chargés d'examiner les comptes de ces deux sociétés.

2. Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1954 ainsi que le rapport au Parlement des vérificateurs chargés d'examiner les comptes de ladite société.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1954.

4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année se terminant en 1955, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1955.

Le Comité a tenu onze séances, au cours desquelles il a étudié les rapports, budgets et questions s'y rapportant énumérées ci-dessus et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1954 révèle un revenu net d'exploitation de \$14,171,906, déduction faite des impôts, de la location de matériel s'élevant à \$11,720,611 et du service de la dette qui s'établit à \$31,209,393. L'année s'est donc soldée par un déficit de \$28,758,098, attribuable pour une part aux quantités moindres de céréales transportées. Le déficit eût été considérablement diminué si l'on avait décidé de remettre à plus tard l'exécution du programme de pose de rails ou d'augmenter le rythme des mises à pied résultant du fléchissement des affaires, comme l'ont fait les sociétés rivales, mais la direction a jugé qu'il était dans l'intérêt bien entendu de la société de mettre en œuvre son programme de pose de rails conformément aux dates prévues, et de retarder les mises à pied jusqu'en septembre 1954, ainsi que de continuer à fournir un service satisfaisant sur toutes les lignes existantes. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le Comité s'est intéressé au progrès réalisé dans la construction du nouvel hôtel *Reine Elizabeth*. On y a discuté le projet de confier la gestion de l'hôtel à la *Hilton of Canada Limited*, filiale canadienne de la *Hilton Hotels Corporation*. On a affirmé que cette importante société de gestion d'hôtels pouvait faire bénéficier les chemins de fer Nationaux du Canada de connaissances exceptionnelles et spéciales en la matière ainsi que de relations avec les grands congrès, qui lui seraient très utiles et de nature à favoriser en tout temps l'occupation d'une proportion considérable de l'immeuble. On escompte que les avantages qui résulteront de telles dispositions permettront à l'hôtel de réaliser une marge de bénéfices plus importante qu'il ne le pourrait en vertu d'autres arrangements.

La construction du traversier brise-glace dernier modèle *William Carson* entreprise pour le compte du gouvernement fédéral pour assurer le service entre Port-aux-Basques et North-Sydney, a été retardée. Il semble que ce navire sera remis aux chemins de fer Nationaux du Canada pour qu'ils le mettent en service vers le milieu de 1955. On s'attend que le bac transbordeur que le gouvernement fédéral doit mettre en service entre Yarmouth (N.-É.) et Bar-Harbor (Maine) sera prêt au cours de l'été de 1955. On est actuellement à aménager des quais terminus aux deux ports et l'on s'attend qu'ils soient terminés avant que le navire entre en service.

L'aménagement de la chaussée de Canso est déjà bien avancé; les voies ferroviaires seront prêtes à recevoir la circulation quand les véhicules pourront emprunter ladite chaussée, soit aux environs du 15 mai 1955.

Les chemins de fer Nationaux du Canada ont vendu quatre de leurs hôtels, nommément le *Prince Arthur*, à Port-Arthur (Ont.); le *Prince Edward*, à Brandon (Man.); le *Pictou Lodge*, en Nouvelle-Écosse, et le *Minaki Lodge*, en Ontario, parce que ces établissements ont cessé de rapporter des recettes suffisantes et qu'ils n'augmentent que faiblement le trafic des chemins de fer. Ces hôtels ont été vendus aux plus offrants.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour 1954, révèle une situation très améliorée comparativement à celle de l'an dernier. Les revenus d'exploitation accusent une augmentation; ils sont

passés de \$4,509,342 en 1953 à \$5,105,082 en 1954. Les frais d'exploitation se sont établis à \$5,424,983, mais le déficit d'exploitation est tombé à \$319,901, au regard de \$822,446 en 1953.

On a informé le Comité qu'on suivrait de près les affaires de la société en vue d'en arriver à une décision sur l'opportunité d'en maintenir l'exploitation. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, pour 1954, révèle un revenu net d'exploitation de \$1,289,982; après avoir payé un montant d'intérêt de \$793,836, il reste un excédent de \$496,146. Les membres du Comité ont examiné le nouveau *Vickers Viscount*, qui sera utilisé pour le service interurbain, et ils ont fait une courte envolée à bord de cet appareil. Il est intéressant de noter que, pendant que le Comité était encore à siéger le vendredi 1^{er} avril, la première envolée régulière avait lieu; l'avion quittait Montréal à 4 h. 30 p.m., et atterrissait à Malton 1 heure et 35 minutes plus tard, en route vers Winnipeg, inaugurant ainsi, en Amérique du Nord, le premier service de transport de passagers par turbopropulseur. Le rapport mentionne avec regret deux graves accidents d'avion qui ont eu lieu en 1954. L'un d'entre eux s'est produit le 8 avril, lorsqu'un *North-Star* d'Air-Canada, survolant Moose-Jaw, fut frappé par un avion d'instruction du CARC. Trente et un passagers et quatre membres d'équipage y ont perdu la vie. Le second accident se produisit le 17 décembre, à environ 9 milles à l'ouest de l'aéroport de Malton, lorsqu'un *Super Constellation* atterrit sur une ferme, mais on n'a compté aucune perte de vie et les blessures infligées ont été légères. On a pris des mesures pour appliquer plus rigoureusement les règlements régissant les envolées, sur les voies aériennes civiles et régulières, effectuées par des avions non civils. Avant le regrettable accident de Moose-Jaw, Air-Canada, pendant 7 ans, avait à son crédit 3,541,000,000 de milles voyageurs sans une seule perte de vie. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport des vérificateurs au Parlement, à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada, de même que le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1954, ont été étudiés séparément et adoptés.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1955 ont été soigneusement étudiés et adoptés.

Les postes du budget des dépenses pour l'année qui se terminera le 31 mars 1956 et qui correspondent aux crédits 469, 473, 478 et 479 du ministère des Transports, ont été examinés et approuvés.

Le Comité remercie M. Donald Gordon, CMG, LL.D.; M. S. F. Dingle; M. R. D. Armstrong; M. G. R. McGregor; M. W. S. Harvey; M. H. W. Seagrim; M. S. W. Sadler; M. D. E. McLeod; M. L. D. Palmer et M. F. P. Turville, M. J. D. Morison et M. C. A. Padley, pour leur précieuse collaboration au cours des réunions du Comité.

Ci-joint une copie du compte rendu des témoignages produits au sujet des questions mentionnées.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
HARRY P. CAVERS.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 31 mars 1955.

Le Comité sessionnel des Chemins de fer et de la Marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairy, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Langlois (*Gaspé*), Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), et Weaver. (22)

Aussi présents: L'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. John R. Baldwin, sous-ministre; M. F. T. Collins, contrôleur et secrétaire; M. Donald Gordon, directeur général du National-Canadien et président de son conseil d'administration; M. S. F. Dingle, vice-président; M. R. D. Armstrong, contrôleur, ainsi que MM. F. P. Turville, C.A., J. D. Morison, C.A., D. T. G. Padley, C.A., de la firme *George A. Touche and Company* comptables agréés.

M. Macdonnell (*Greenwood*) donne lecture d'un passage d'un article de la revue *This Week* au sujet des hôtels Hilton.

M. Gordon est appelé et interrogé.

L'interrogatoire de M. Gordon se poursuit au sujet de la construction projetée du nouvel hôtel *Reine Elizabeth*.

Après discussion, M. Fulton propose, appuyé par M. Macdonnell (*Greenwood*),

“Que l'on fournisse au Comité un exposé des conditions selon lesquelles la *Hilton Corporation of Canada* sera rémunérée pour son service de gestion de l'hôtel *Reine Elizabeth* qu'on se propose d'ériger.”

La discussion continue et le président déclare la motion irrégulière en raison du fait que le renseignement demandé a déjà été fourni par le témoin.

On en appelle de la décision du président, qui est maintenue par le vote suivant:

Pour: MM. Carrick, Carter, Dumas, Fairy, Follwell, Gillis, Hahn, Hanna, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Langlois (*Gaspé*), Legaré, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), et Weaver. (16)

Contre: MM. Bell, Churchill, Fulton, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Macdonnell (*Greenwood*). (5)

M. Follwell dépose pour fins de distribution des exemplaires d'un mémoire relatif aux contrats de transport du ministère des Transports et fait un bref exposé sur ce sujet.

Le ministre des Transports fait quelques commentaires sur le sujet traité dans ce mémoire, mais le président déclare, que-malheureusement cette question n'est pas comprise dans le mandat du Comité.

L'interrogatoire de M. Gordon n'étant pas terminé le Comité suspend ses délibérations à 1 heure pour les reprendre à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprends ses délibérations à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver.

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

Le Comité termine son étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada (1954), qui est adopté.

Le Comité commence et termine l'étude du compte des revenus et du budget des immobilisations des chemin de fer Nationaux du Canada pour 1955. Tous deux sont adoptés.

A 6 heures du soir, le Comité suspend ses délibérations pour les reprendre à 8 heures.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité reprend ses délibérations à 8 heures du soir, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Follwell, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Healy, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Legaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver. (21)

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin et M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada; M. W. S. Harvey, contrôleur; M. H. W. Seagrim, directeur général de l'exploitation; M. W. D. McLeod, directeur adjoint des relations extérieures; M. S. W. Sadler, vérificateur des comptes généraux, et M. L. D. Palmer, représentant spécial à Ottawa.

Le Comité commence et termine l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et du budget de cette société. Le rapport et le budget sont adoptés.

Le rapport du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada est considéré comme ayant été lu. M. Gordon donne lecture d'un exposé sur ce sujet et il est interrogé. Le rapport est adopté.

Le Comité étudie ensuite le rapport des vérificateurs des Chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. Turville est appelé. Il est assisté de MM. Morison et Padley.

Le Comité étudie ensuite les postes 469, 473, 478 et 479 du Budget des dépenses.

L'hon. M. Marler, assisté de M. Baldwin, répond aux questions qui lui sont posées, comme l'a fait M. Donald Gordon.

Les postes en question sont adoptés et le président est autorisé à en faire rapport à la Chambre.

Il est convenu d'incorporer au compte rendu les réponses qui ne sont pas encore prêtes (voir les appendices aux Témoignages de la séance d'aujourd'hui).

M. Donald Gordon et ses chefs de service se retirent.

Le président présente à M. Gordon et à ses chefs de service les remerciements du Comité.

Comme il est 9 h. 30 du soir, le Comité passe à l'étude du rapport annuel d'Air-Canada (1954). (Pour le rapport annuel d'Air-Canada, voir le fascicule 4 des Procès-verbaux et témoignages, séance du vendredi 1^{er} avril).

M. G. R. McGregor est appelé. Il présente MM. Harvey, Seagrim, Sadler, McLeod et Palmer.

M. McGregor donne lecture du rapport annuel d'Air-Canada. Il est décidé d'en remettre l'étude détaillée au vendredi 1^{er} avril. (voir le fascicule 4).

A 10 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le vendredi 1^{er} avril à 10 h. 30 du matin.

Le Secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 31 mars 1955.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je vais d'abord demander à M. Gordon de répondre à certaines questions que M. Macdonnell lui a posées hier soir.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Puis-je invoquer la question de privilège pour signaler à M. Gordon un article qui pourrait lui donner envie de modérer un peu l'ardeur de son associé. Il s'agit d'un article publié par la revue *This Week* au sujet de M. Hilton et de ses hôtels et cet article contient ce qui suit:

Le PRÉSIDENT: Quel est le nom de la revue?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Le nom de la revue est *This Week*. Je cite:

A l'étranger, la chaîne d'hôtels Hilton est florissante à Madrid et à San Juan et elle a des établissements en voie de construction ou au stade de la préparation des plans à Istanbul, Mexico, Acapulco, Montréal, le Caire, la Havane et Rome. Il y a aussi un hôtel Hilton gigantesque presque terminé à Beverly Hills et un autre à Dallas, mais ces deux derniers ne peuvent pas être considérés comme des hôtels situés à l'étranger, à moins que vous ne résidiez à San Francisco, dans le premier cas, ou à Fort Worth, dans le second.

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D. (*Directeur général du National-Canadien*): Qui a écrit cet article, monsieur Macdonnell? Cet article n'est pas écrit par la compagnie Hilton.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je n'en sais rien du tout.

M. GORDON: La compagnie n'a aucune autorité sur les écrits d'un journaliste, évidemment. C'est le journaliste qui est responsable de l'article que vous venez de lire, n'est-ce pas?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): L'article est apparemment signé par Bennett Cerf.

L'hon. M. MARLER: Bennett Cerf est un publiciste bien connu aux États-Unis. Je puis ajouter que Bennett Cerf est considéré aussi comme un humoriste.

M. GORDON: Monsieur Macdonnell, je n'ai jamais réussi à exercer la moindre autorité sur les journaux ou sur les personnes qui écrivent dans les journaux. Peut-être que vous avez un système pour cela. Si vous en avez un, j'aimerais bien le connaître.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je ne me pique pas d'être un spécialiste en cette matière.

M. GORDON: Je suis heureux que vous ayez attiré mon attention sur ce point.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je crois que, si M. Hilton voulait exercer un certain contrôle sur la presse, il pourrait le faire.

M. GORDON: 'En répondant à la question de M. Hamilton au sujet du revenu net de l'exploitation des hôtels, je crois que je peux faire d'une pierre deux coups et répondre en même temps à la question générale que M. Macdonnell, je crois, avait en vue. Je dépose donc l'état suivant du revenu net d'exploitation de chacun des hôtels pour l'année 1954.

Bessborough.....	\$ 61,543
Charlottetown.....	2,423 (déficit)
Château Laurier.....	510,918
Fort Garry.....	63,967
Jasper Park Lodge.....	168,100
Macdonald.....	490,656
Newfoundland.....	116,691
Nova Scotian.....	112,508
Minaki Lodge.....	36,245
Pictou Lodge.....	2,043
Prince Arthur.....	34,966
Prince Edward.....	9,653
Hotel Vancouver (loyer payé au National-Canadien).....	427,249
Grand total.....	\$2,032,116

Je puis ajouter, monsieur Macdonnell, que sur l'exploitation de ces hôtels le National-Canadien a réalisé un revenu moyen de 3.37 p. 100 après avoir payé tous les frais d'exploitation, y compris la dépréciation.

J'ai ici un tableau indiquant les affaires de cent hôtels choisis dans cinquante villes différentes. Ce tableau a été préparé en 1953 par un spécialiste en comptabilité hôtelière. Il est basé sur le même taux général d'occupation, qui est de 75 p. 100 environ. J'aurais dû mentionner précédemment que le taux d'occupation du National-Canadien est justement de 75 p. 100 environ. Ces cent hôtels accusent un revenu de 4.58 p. 100. Ce revenu est basé sur la valeur de la propriété comme l'était le revenu du National-Canadien que j'ai mentionné. De sorte que notre revenu des hôtels du National-Canadien est de 3.37 p. 100 comparativement à 4.58 p. 100, qui est le revenu des cent hôtels que je viens de mentionner.

M. MACDONNELL: (*Greenwood*) Est-ce là une réponse complète?

M. GORDON: C'est la réponse que je peux donner à la question, pour autant que je l'ai comprise.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Il me semble que ces explications ne jettent pas plus de lumière sur la transaction à l'étude en raison de son caractère spécial. Je veux rappeler que l'année dernière, quand il fut question de cette transaction, j'ai fait remarquer qu'elle était d'un caractère spécial. J'ai dit qu'il nous fallait quelque chose comme un prospectus et, si je me souviens bien, vous en avez convenu et vous nous avez donné des chiffres estimatifs.

Je crois que les renseignements que vous venez de nous donner ont besoin d'être complétés, parce que, à notre avis, c'est là une transaction d'un caractère très particulier. Nous savons que, si l'exploitation est déficitaire, c'est la compagnie Hilton qui subira la perte. D'autre part, nous savons que, à même notre part, nous devons payer environ un million en intérêts sur les obligations ou une somme allant de \$750,000 à un million. Trois pour cent sur 25 millions et plus, représente un montant de \$750,000 à un million et, par-dessus tout cela,

nous devons pourvoir à la dépréciation des immeubles. Par conséquent, j'en viens à la conclusion que, nos frais fixes s'élèveront à environ un million.

J'espérais hier soir que vous pourriez nous dire... Vous venez de nous donner des chiffres qui indiquent que nous aurons une occupation d'environ de 75 p. 100. Vous pourriez continuer le calcul et nous dire qu'à tel ou tel pourcentage d'occupation nous aurons tel revenu. C'est exactement ce renseignement que j'attendais de vous.

M. GORDON: Je crois que je saisis ce que vous voulez dire. L'année dernière j'ai dit que, d'une façon générale nous basant sur les calculs que nous avons faits, en considérant un minimum et un maximum d'occupation, nous pensions pouvoir réaliser entre 2 p. 100 et 6 p. 100 de revenu sur notre placement. Nous nous basions là sur un minimum et un maximum d'occupations invraisemblables et j'ai donc ajouté, qu'en prenant une moyenne, nous espérons réaliser 3 p. 100 sur notre placement, et vous vous rappelez que vous avez dit à ce sujet qu'une entreprise commerciale ne serait pas intéressée à construire l'hôtel à ces conditions et je me suis déclaré de votre avis.

Ce que je viens de vous dire, c'est que si, sous la direction des Hilton, nous pouvions avoir des résultats aussi bons que l'ensemble des cent hôtels dont je viens de vous parler, notre revenu serait de 4.58 p. 100 avec un taux d'occupation moyen de 75 p. 100.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Voyons si j'ai bien compris ce que vous venez de dire. Dites-vous qu'après le partage des bénéfices réalisés par notre hôtel de Montréal, si nous avons dans cet hôtel un pourcentage d'occupation correspondant au niveau moyen d'occupation des hôtels, notre part sera assez considérable pour payer l'intérêt de nos obligations, pour pourvoir à la dépréciation et pour nous laisser un bénéfice net de 4.58 p. 100?

M. GORDON: Non, 4.58 p. 100 est le revenu moyen. Si nous réussissons aussi bien que les autres hôtels, nous pourrons avec notre revenu payer notre intérêt et la dépréciation. Je vous demande pardon, le 4.58 p. 100 est le revenu calculé après la dépréciation. Je dis donc que nous serions capables de payer notre intérêt et il nous resterait encore une marge de profit, parce que notre intérêt moyen ne s'élève pas à 4.58 p. 100.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si je vous comprends bien maintenant, vous dites que nous réaliserions un profit de 4.58 p. 100 et que l'intérêt devra être payé à même ce profit?

M. GORDON: C'est exact.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mais vous ne pouvez pas nous dire le montant que représente ce 4.58 p. 100, afin que nous puissions déduire notre intérêt de ce montant et savoir ce qui nous restera. En d'autres termes, nous voudrions comparer notre profit net avec le chiffre que vous nous avez donné il y a un an.

M. GORDON: Vous voudriez avoir le résultat en dollars?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Oui.

M. GORDON: Si notre taux moyen d'occupation est 75 p. 100, ce qui est le taux moyen d'occupation des cent hôtels que j'ai pris comme point de comparaison, et si, sous la direction des Hilton, notre hôtel nous rapporte le même revenu moyen de 4.58 p. 100, vous voulez savoir ce que ce taux représente en dollars et vous voulez savoir aussi le montant total d'intérêts que nous aurons à payer?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): D'après le contrat que la compagnie a passé avec les Hilton et que nous n'avons pas vu, comme vous le savez fort bien, en supposant que nous obtenions l'occupation moyenne maximum et que notre revenu soit le revenu moyen, pourriez-vous nous dire quel est le pourcentage de revenu que nous réaliserons dans cette entreprise?

M. GORDON: Vous faites tellement de suppositions que j'ai peine à vous suivre.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Permettez-moi de répéter ma question. Puis-je rappeler, sans être trop ennuyeux, que nous nous considérons comme les représentants des actionnaires. En d'autres termes, nous nous considérons comme les membres d'un conseil d'administration, bien que, permettez-moi de le déclarer franchement, nous ne voulions pas nous immiscer dans les détails de la gestion ordinaire, étant donné que nous avons confiance en nos administrateurs. Toutefois, quand cette question a surgi l'année dernière, je crois que vous vous rappelez que nous avons convenu que c'était là une transaction d'un caractère particulier et, quand je vous ai demandé de nous fournir une espèce de prospectus de la transaction, vous avez consenti à cela et vous nous l'avez exposée dans ses grandes lignes. Nous avons maintenant conclu une entente dont vous ne voulez pas nous révéler les détails; mais, je soutiens que, en notre qualité de quasi-directeurs, nous devons être capables de dire aux citoyens du Canada, qui sont les actionnaires de cette compagnie. . .

M. GORDON: Est-ce que la réponse suivante vous donnerait satisfaction? L'année dernière j'ai dit que nous espérons un rendement moyen de 3 p. 100. Prenons notre capital d'immobilisation qui est, disons, 25 millions. Ce n'est pas là le montant exact car je ne connais pas tous les ajustements qui pourront survenir, mais disons que notre capital d'immobilisations dans cet hôtel est d'environ 25 millions. Cela inclurait l'hôtel lui-même et les biens meubles que j'ai mentionnés l'année dernière, tel que le mobilier, l'outillage, et le reste. Basons donc notre calcul sur 25 millions. Si nous avons obtenu 3 p. 100 sur notre placement en exploitant nous-mêmes l'hôtel, cela aurait fait évidemment un revenu de \$750,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Après avoir payé l'intérêt sur nos obligations?

M. GORDON: Non. Le revenu serait de \$750,000 avant le paiement de l'intérêt, car vous avez fait remarquer vous-même qu'un tel revenu ne nous permettra pas de vendre des obligations et j'ai déclaré que j'étais de votre avis.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Bien! il y a eu évidemment un malentendu entre nous; car, quand j'ai dit qu'une telle perspective ne nous permettra pas de vendre des obligations, ce que je voulais dire, c'est que les acheteurs d'obligations désireraient une preuve que nos revenus dépasseraient le montant requis pour payer l'intérêt sur les obligations. Si ce n'est pas là ce que j'ai dit l'année dernière, je dois avouer que j'ai dit des sottises.

M. GORDON: Non, monsieur Macdonnell, les opinions que vous avez exprimées sont très claires. Vous vous rappelez peut-être d'avoir dit: "J'admets avec vous qu'une telle perspective ne serait pas très attrayante pour un acheteur d'obligations."

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cela est vrai; mais il est clair que, quand vous avez parlé de 3 p. 100, vous avez dit qu'il faudrait payer l'intérêt sur nos obligations à même ce revenu de 3 p. 100.

M. GORDON: Certainement. Si vous relisez...

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Eh bien! tout ce que je puis dire, c'est que je pense que j'étais dans l'erreur. Je ne me donnerai pas la peine de relire ce que j'ai dit. Je prends votre parole et j'admets que j'étais dans l'erreur. Je vais essayer maintenant de faire mieux. N'admettez-vous pas avec moi que, quand nous considérons ce marché, nous devons compter comme bénéfice ce qui nous reste après le paiement de l'intérêt sur les obligations?

M. GORDON: Les deux choses sont relatives. Je le répète: Si vous faites le calcul sur un montant de 25 millions d'immobilisations en escomptant un revenu moyen de 3 p. 100 comme je l'ai dit l'année dernière, nous obtiendrons un revenu de \$750,000; or, si, grâce à la gestion des Hilton, nous obtenons un résultat aussi bon que la moyenne des hôtels dont j'ai parlé tout à l'heure,—et je ne dis pas que nous ne ferons pas mieux; j'espère que nous ferons mieux; mais je prends ce chiffre comme exemple,—si, donc, nous réussissons aussi bien que les hôtels que j'ai mentionnés, le revenu que nous aurons à notre disposition pour payer l'intérêt sur les obligations après toutes nos autres dépenses y compris la dépréciation, sera, non plus \$750,000, mais \$1,145,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Revenons à ces moyennes que vous nous avez données ce matin pour les revenus des hôtels. Est-ce que ces revenus étaient calculés avant le paiement de l'intérêt sur le principal?

M. GORDON: Ces pourcentages comprenaient tout excepté le revenu sur la valeur de la propriété. En d'autres termes... Parlez-vous en ce moment des chiffres relatifs aux hôtels du National-Canadien ou des chiffres qui se rapportent aux hôtels des États-Unis?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je parle des chiffres que vous nous avez donnés au sujet des hôtels du National-Canadien.

M. GORDON: En ce cas, les chiffres représentent les revenus après déduction de la dépréciation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je désire rappeler de nouveau qu'il s'agit ici d'une transaction d'un caractère particulier et, tout en admettant que j'ai pu me tromper l'année dernière, j'essaie aujourd'hui de vous comprendre et de discuter le fond de cette transaction. J'ai l'impression que vous ne vous seriez pas engagé dans une entreprise de cette envergure sans l'espérance de réaliser un profit sur le capital engagé et, par conséquent, j'espère que vous pourrez nous donner un chiffre qui, moyennant un certain taux d'occupation de l'hôtel sera suffisant pour payer l'intérêt sur les obligations et la dépréciation tout en nous laissant un surplus. S'il n'en est pas ainsi, je dois admettre alors que cette transaction m'inquiète.

M. GORDON: Si donc nous réussissons aussi bien que la moyenne de ces hôtels dont je vous ai parlé, notre placement nous rapportera, après le calcul de la dépréciation, un revenu de 4.58 p. 100, ce qui suffira à payer l'intérêt sur les obligations et nous laissera une petite marge de bénéfice. Si nous réussissons mieux, la marge de bénéfice sera plus considérable. Ce revenu est basé sur une occupation moyenne de 75 p. 100. Si le taux d'occupation est plus élevé, notre revenu sera plus considérable.

L'hon. M. MARLER: N'est-il pas évident que, si le taux d'intérêt sur notre capital est de 3 p. 100 et si notre revenu est de 4.58 p. 100, nous réaliserons un profit de 1.5 p. 100 sur le capital engagé?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): J'admets la justesse de ce raisonnement.

M. GORDON: Je ne veux pas dire que ce soit là une norme invariable. J'avoue que je n'aime pas les prédictions fantaisistes. J'aime mieux dire que certains rapports nous révèlent les résultats que d'autres ont obtenus. Si nous réussissons aussi bien que la moyenne de ces gens, nous aurons les même résultats et j'espère même que nous pourrons réussir mieux encore. Je ne crains pas de l'affirmer.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Après tout, quelques-uns des hôtels que vous avez mentionnés ne sont pas situés dans des grandes villes. Avez-vous les chiffres indiquant les résultats obtenus dans les grandes villes comme Montréal et Toronto?

M. GORDON: Tous les chiffres que j'ai mentionnés se rapportent à des hôtels situés dans des grandes villes.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pas les chiffres que vous venez de nous donner. Les chiffres que vous nous avez donnés étaient basés sur la moyenne des revenus des hôtels du National-Canadien.

M. GORDON: Je vous ai donné deux séries de chiffres. Je vous ai donné les chiffres des hôtels du National-Canadien, qui révèlent un rendement moyen de 3·37 p. 100, et je vous ai donné les chiffres relatifs à cent hôtels situés dans cinquante grandes villes des États-Unis, dont le rendement moyen est de 4·58 p. 100.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Mon collègue, M. Hamilton désire poser une question.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, en guise de préambule, je voudrais déclarer que la division des profits entre deux organismes n'est pas un fait unique, du moins en ce qui concerne la compagnie Hilton. La revue *Business Week* du 11 avril 1953 fait allusion à une entente analogue entre la compagnie Hilton et une union ouvrière de Cuba. Voici ce qu'elle dit:

La caisse de retraite de l'union, avec l'aide d'un prêt bancaire, fournira à l'hôtel les fonds nécessaires et retirera les deux tiers du revenu brut quand l'hôtel fonctionnera. La compagnie Hilton loue et administre l'hôtel et lui fournit le capital de roulement. Elle retirera en retour un tiers du revenu.

Cette transaction n'a aucun rapport avec le problème que nous étudions; mais je la mentionne pour prouver que dans d'autres cas les détails de l'entente ont été révélés au public.

M. GORDON: J'ai deux observations à faire à ce sujet. Tout d'abord, le renseignement que vous citez est pris dans un journal ou une revue. Je n'ai aucun moyen à ma disposition pour m'assurer si les faits mentionnés sont vrais ou non. Le renseignement peut être exact, mais il peut aussi être inexact. En second lieu, c'est là une affirmation de portée générale; elle ne s'applique pas nécessairement dans le cas actuel, mais peut donner une idée générale du plan que la compagnie Hilton a l'habitude d'employer dans des situations de ce genre. Comme question de fait, ce plan nous a été proposé. C'est l'exception au programme général de la compagnie qui constitue un facteur important et je suis certain que, si nous possédions tous les renseignements sur chacune des ententes conclues par la compagnie Hilton, nous verrions peut-être dans chaque cas une variation plus ou moins grande au programme général.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'admets cela volontiers, mais je tenais à faire enregistrer au compte rendu le fait que les renseignements ont été révélés au public.

L'hon. M. MARLER: Je ne sais s'il est juste de dire que les renseignements ont été communiqués au public. Ce que vous nous avez lu est un article de journal. Ce n'est pas la même chose qu'un renseignement public officiel.

M. GORDON: Ce renseignement n'a été attribué à aucune des deux parties mentionnées dans l'article.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non. Je me rends bien compte de cela.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hamilton, quand nous avons ajourné la séance hier soir, nous avons convenu que M. Macdonnell avait une question à poser et que M. Gordon lui fournirait le renseignement prévu. De plus, M. Fulton n'était pas tout à fait fixé sur la forme qu'il désirait donner à une motion qu'il voulait présenter. Avec ces deux réserves nous avons adopté la rubrique "Nouvel hôtel".

Je ne voudrais pas maintenant ouvrir le débat de nouveau de façon à permettre à tous les membres du Comité de participer à une discussion générale. Nous désirons tous obtenir tous les renseignements que nous pouvons. Personne ne veut étouffer la discussion, mais nous devons procéder avec méthode et je crois que ce que je viens de vous dire est l'entente que nous avons faite hier soir lors de l'ajournement du Comité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien! monsieur le président, ma question découle directement du renseignement qui a été donné à M. Macdonnell et se rattache à la motion que M. Fulton a l'intention de proposer. Ma question, monsieur Gordon, est la suivante, et j'espère que vous pourrez y répondre d'une façon satisfaisante. Nous savons que le National-Canadien devra payer une somme d'un million de dollars en intérêt sur ses obligations et pour fins de dépréciation à même sa part de revenu...

M. GORDON: D'où vient ce renseignement?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que c'est là ce que vous nous avez dit.

M. GORDON: Vous parlez du service des intérêts?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui. Nous savons que le National-Canadien devra payer une somme d'environ un million pour fins de dépréciation et en intérêts sur les obligations à même sa part des profits réalisés dans l'exploitation de l'hôtel. C'est ce que M. Gordon nous a déclaré hier.

M. FAIREY: La dépréciation n'est pas contenue dans ce montant.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est le National-Canadien qui paie la dépréciation sur l'immeuble. En tenant compte de ce fait, je crois qu'un certain nombre d'entre nous éprouvent de l'hésitation devant cette division des profits, car elle comporte le paiement de frais fixes à même ces profits d'environ un million de dollars. Ce sont certainement des frais fixes et il nous est difficile d'apprécier la situation à moins de savoir d'une façon ou d'une autre quelle est la proportion des bénéfiques qui va au National-Canadien. A moins que M. Gordon ne puisse nous expliquer la chose autrement d'une façon satisfaisante.

M. GORDON: Je me demande si je peux vous donner satisfaction. Je puis vous dire d'une façon catégorique que le paiement de l'intérêt et de la dépréciation a été pris en considération dans nos pourparlers en vue d'en arriver à une division équitable. Nous nous rendions compte, naturellement, que ces deux obligations nous appartenaient et nous étions parfaitement conscients du fait quand nous avons établi avec la compagnie Hilton le partage équitable des profits.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ce point est si important que je me demande s'il n'y aurait pas moyen, sans compromettre la situation, de nous donner les renseignements demandés; car je voudrais vous faire remarquer, monsieur Gordon, que, maintenant que vous nous avez dit que vous avez conclu avec les Hilton une entente d'un caractère particulier, je ne vois pas quel mal il y aurait à nous dire quelle est la nature de cette entente. Mais, laissons de côté ce point particulier et revenons à la question posée par M. Hamilton. Faisons la supposition extravagante et presque fantastique que la part de bénéfice des Hilton et la nôtre seront respectivement de \$100,000 et que, à même notre part, nous ayons à payer un million de dollars en intérêts. Je vous répète que mon exemple est peut être fantaisiste, mais...

M. GORDON: N'aimeriez-vous pas mieux donner en exemple l'autre extrême?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je dois vous dire, en passant, qu'un homme aime toujours à se justifier. Puis-je lire ici ce que je disais il y a un an? Ces paroles se trouvent au compte rendu, à la page 151:

"Je veux maintenant poser quelques questions au sujet du rendement de 3 p. 100 auquel on s'attend une fois tous les frais payés..."

Voilà la question que je posais l'an dernier et je ne vois aucune contradiction entre cette question et les renseignements que je demande maintenant. Je ne veux pas insister indûment, mais j'avoue que j'ai eu il y a un moment l'impression d'avoir dit une sottise l'année dernière et je tiens à dire comment j'avais compris les choses à cette époque.

M. GORDON: Vous verrez à la page 150 du compte rendu que j'ai mentionné alors un bénéfice moyen qui ne serait pas inférieur à 3 p. 100 après le paiement de tous les frais d'entretien, d'impôt et de dépréciation. Je croyais naturellement que l'expression "tous les frais" comprenait les trois choses que je viens de mentionner et il ne me venait pas à l'idée que cette expression comprenait aussi l'intérêt. S'il y a eu malentendu, c'est là la cause du malentendu.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pour revenir à la question posée par M. Hamilton, je crois que c'est là une chose sur laquelle, en notre qualité de quasi-directeurs, nous devrions être pleinement renseignés autant que la chose est possible. Nous voulons être raisonnables; mais, d'autre part, nous nous rendons compte que nous avons une responsabilité. Ce n'est pas que nous n'avons pas confiance aux administrateurs du chemin de fer, mais aucun conseil d'administration ne s'attendrait à ce qu'un gérant général vienne lui dire: "J'ai fait une bonne transaction, mais je ne peux vous en révéler la nature."

M. GORDON: Je suis sûr que vous ne voulez pas me forcer à divulguer exactement ce que nous avons décidé hier de ne pas révéler. Mais prenons l'article que M. Hamilton nous a lu ainsi que les commentaires personnels du journaliste et supposons que l'arrangement que nous avons conclu soit plus avantageux que celui qui a été conclu dans le cas de Cuba. L'arrangement de Cuba était un arrangement de deux tiers contre un tiers. Supposons qu'il y

ait trois millions de dollars à diviser. En ce cas, notre part serait de deux millions et celle de Hilton serait d'un million et, à même notre part, nous aurions à payer l'intérêt et la dépréciation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Permettez-moi de me servir de votre exemple. Supposons que la part de chacun des intéressés soit de \$250,000, les Hilton réaliseraient alors un profit considérable et vous auriez à subir une grande perte. Je suis certain cependant que ce n'est pas là l'arrangement qui a été fait. Je me demande si M. Gordon ne pourrait pas considérer cet aspect de la question et nous donner une réponse à ce sujet un peu plus tard dans la journée. Ne pourrait-il pas nous donner certains chiffres qui répondraient à cette question et nous laisser une réponse que, sans doute, nous accepterons?

M. GORDON: Si vous voulez établir, monsieur Macdonnell, qu'il peut se produire des cas où la division des profits entre la compagnie et les Hilton serait telle que nous n'aurions pas assez de revenus pour payer les intérêts, ma réponse est affirmative. Un tel cas peut se produire.

M. MACDONNELL: (*Greenwood*) Je me rends compte de cela.

M. GORDON: Et cela pourrait arriver même si nous exploitions l'hôtel nous-même.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est vrai. Mais ce que nous cherchons à obtenir, c'est que vous nous fournissiez quelque chose de plus précis, un pourcentage, une formule, afin que nous ne soyons pas dans la triste situation de dire simplement: "Nous avons confiance dans les administrateurs du chemin de fer, nous sommes absolument sûrs qu'ils n'ont pas conclu un marché risqué." Je suis certain que vous n'avez pas dû conclure un marché risqué. Ce que je désire, c'est une explication que vous pouvez nous donner et qui nous permettra de répondre à toutes les questions qui pourront nous être posées à ce sujet.

M. GORDON: N'ai-je pas répondu à ce désir quand je vous ai dit que, en nous basant sur l'expérience, il semble assez évident que, moyennant une occupation moyenne de 75 p. 100, nous réaliserons un bénéfice plus que suffisant pour payer nos intérêts?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur Gordon, voilà certainement une déclaration très rassurante, mais elle laisse la porte ouverte à la possibilité contraire.

M. GORDON: Il est tout à fait possible que, si le pourcentage de l'occupation est bas, le total des revenus de l'hôtel ne suffise pas à payer les intérêts.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Certainement.

M. GORDON: Mais ce que nous avons essayé de faire, c'est de réduire la probabilité de cette éventualité. C'est là l'essence même de la transaction. Quand j'ai exposé le projet au Comité l'année dernière, je n'ai jamais dit qu'il y aurait une garantie absolue contre les pertes quelles que soient les conditions d'exploitation. Notre transaction comporte un élément de risque et je l'ai déclaré clairement.

M. FULTON: Monsieur Gordon, vous vous rendez certainement compte qu'il est inquiétant pour des gens qui occupent la situation que nous occupons—et je sais que la chose serait inquiétante pour vous aussi—de savoir qu'il peut arriver que les Hilton réalisent un profit net et que, d'autre part, la compagnie de chemin de fer qui est propriétaire de l'hôtel enregistre une perte. Si les deux parties subissaient une perte, on se contenterait de regretter ce malheur; mais

il serait fâcheux et exaspérant de constater que le chemin de fer National-Canadien enregistre une perte pendant que les Hilton réalisent un profit dans cette transaction.

L'hon. M. MARLER: C'est pourtant là une éventualité à laquelle vous vous exposez quand vous engagez des personnes pour gérer une entreprise. Vous êtes bien obligé de payer le salaire du gérant général d'un hôtel même si vous ne réalisez pas de profits.

M. FULTON: Oui, mais, si je comprends bien la situation, les Hilton auront un revenu et de leur mise de fonds et des revenus d'exploitation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si vous pouviez nous dire que l'entente comporte simplement une rémunération pour services de gestion et rien de plus, à moins qu'il n'y ait un profit à partager entre les deux parties...

M. GORDON: Je ne crois pas que ce genre d'arrangement aurait été aussi satisfaisant que celui que nous avons conclu. Il faut se rappeler aussi que l'entente stipule que les seuls frais imputables sur les revenus d'exploitation de l'hôtel sont les déboursés directement attribuables à cette exploitation. Ce que nous discutons à l'heure actuelle, c'est que, à même leur part des bénéfices, les Hilton auront à payer tous les frais généraux qui ne sont pas attribuables à cette exploitation. Cela comprendrait la surveillance même de leur gestion. Il me semble que le montant à diviser à un niveau donné est simplement une question de degré. Il peut se faire que dans une mauvaise année notre part ne serait pas suffisante pour payer les intérêts. Prenons ce cas extrême; c'est tout ce que nous aurions à risquer. Il pourrait se faire que notre part ne serait pas suffisante pour payer l'intérêt et la dépréciation. D'autre part, la part des Hilton pourrait être insuffisante pour payer leurs frais généraux de surveillance et l'intérêt de l'argent qu'ils ont placé dans cette entreprise sous forme de capital de roulement. C'est une question de degré. Tout ce que nous avons à risquer dans cet hôtel à l'heure actuelle, c'est le montant de nos frais d'intérêt et de dépréciation. Si dans le partage nous réalisons plus qu'il nous faut pour payer ces frais, nous réaliserons un profit sur l'ensemble de la transaction. Quant aux Hilton, si, tout compte fait, leur part n'est pas suffisante pour compenser ce qu'ils ont placé dans l'entreprise, ils ne réaliseront pas de bénéfice non plus. M. Armstrong me rappelle aussi un point très important. Les bénéfices réalisés par les Hilton dans cette entreprise sont au compte de leur filiale canadienne, qui doit payer l'impôt sur le revenu au gouvernement canadien. Si l'on considère qu'ils doivent déduire cet impôt de leur bénéfice, laissez-moi vous dire que leur entreprise ne semble pas extrêmement rémunératrice.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Peut-être que M. Gordon pourrait nous donner de nouveau certains renseignements qu'il nous a déjà donnés au sujet de la division des profits. Nous avons là un hôtel d'une valeur de 20 millions de dollars. M. Gordon nous a dit ce matin que le revenu moyen sur un placement semblable aux États-Unis avec une administration américaine est de 4.6 p. 100 après la dépréciation. Cela veut dire que, si nous obtenons le même revenu moyen au Canada pour cet hôtel, nous aurons un revenu de \$920,000 sur notre placement après avoir déduit la dépréciation.

L'hon. M. MARLER: Vous ne partez pas avec une bonne base. Vous mentionnez un placement de 20 millions de dollars, tandis qu'il est réellement de \$25,000, n'est-ce pas?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pour établir mon argument, je suppose que M. Gordon songeait à la valeur de l'immeuble. Préférez-vous que je base mon argument sur un placement de 25 millions de dollars?

L'hon. M. MARLER: Basons-nous sur le chiffre qui s'applique dans le cas présent.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien! si nous nous basons sur un placement de 25 millions de dollars, au taux de 4.5 p. 100, le revenu estimatif serait environ \$1,125,000. Or, M. Gordon nous a dit précédemment que la dépréciation est calculée sur une période de quarante ans.

M. GORDON: Pas sur cet hôtel.

M. HAMILTON: Eh bien! sur quelle base la dépréciation de cet hôtel sera-t-elle calculée?

M. GORDON: Sur une base de cinquante ans.

M. HAMILTON: Sur une base de quarante ans, à 4 p. 100, la dépréciation annuelle serait donc de \$280,000. Je ne savais pas, malheureusement, que la base était différente pour cet hôtel. Sur une base de cinquante ans, supposons que ce serait \$200,000 par année, pour fins de discussion seulement; je ne crois pas que ce serait là bien loin de la vérité. A ce montant de \$1,125,000 qui est le revenu calculé après la dépréciation sur la base ordinaire, si nous ajoutons les frais de dépréciation, cela nous donnera sur le capital engagé dans cet hôtel un revenu brut d'environ \$1,325,000 calculé sur la même base que le revenu des hôtels américains dont je vous ai parlé.

Nous savons que le National-Canadien a des engagements d'environ un million de dollars pour payer l'intérêt de la dette et pourvoir à la dépréciation. Par conséquent, à moins que la part de profit qui doit revenir au National-Canadien sur cet hôtel ne soit beaucoup plus considérable que la part des Hilton, à moins que cette part ne soit approximativement 85 ou 90 p. 100 du revenu total, les chiffres que j'ai donnés plus haut indiquent, que, moyennant une occupation de 75 p. 100 et un succès semblable au succès remporté par les hôtels américains, nous arriverons presque à boucler notre budget.

M. GORDON: Tout ce que je peux dire, monsieur Hamilton, c'est que, à mon avis, vos chiffres ne sont pas probants. Vous vous basez sur des hypothèses qui ne se réaliseront peut-être pas. Cette entreprise hôtelière doit être jugée par ses résultats. J'ai déjà dit au Comité à plusieurs reprises que, d'après moi et d'après les administrateurs du National-Canadien, nous serons dans une bien meilleure situation grâce à notre entente avec les Hilton que si nous avions exploité l'hôtel nous-mêmes. Je crois que nous devons nous en tenir là. Si je suis encore ici dans six ans et si vous êtes ici vous-mêmes, nous aurons l'occasion de voir si nos prévisions se sont réalisées. Je ne puis accepter vos chiffres et, pour moi, ils ne sont pas probants.

M. CHURCHILL: Est-ce que les chiffres que vous nous avez donnés ne sont pas hypothétiques, eux aussi?

M. GORDON: Je me suis efforcé de ne pas vous donner des chiffres hypothétiques. J'ai essayé de dire à M. Macdonnell que, si nos résultats ne sont pas meilleurs que ceux que nous avons obtenus dans nos entreprises hôtelières, nos revenus seront de tant. Si vous voulez que mes chiffres soient hypothétiques, vous me forcez à prédire que nos résultats seront meilleurs ou pires. Et je ne veux pas m'aventurer dans ce genre de prédiction fantaisiste.

M. CHURCHILL: Mais les questions de M. Hamilton sont basées sur des chiffres qui, vous l'avez admis, ne sont pas hypothétiques.

M. GORDON: En partant du pourcentage de 3·37 p. 100 obtenu par le National-Canadien l'année dernière, M. Hamilton se met à faire des calculs fantastiques et nous fournit des chiffres qui ne signifient rien.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je n'ai pas fait cela.

M. FULTON: Sauf pour majorer un peu les frais de l'entreprise américaine.

M. GORDON: Je ne prétends pas que la norme que j'ai employée soit la meilleure. Je prétends seulement que c'est une norme. Les résultats du National-Canadien au Canada peuvent servir de norme et de mesure, mais vous pouvez vous servir de cette norme avec un pourcentage d'occupation de 40 jusqu'à 90 p. 100 et vous obtenez alors toutes sortes de résultats théoriques. Ce dont je veux vous assurer, c'est que, d'après l'expérience des administrateurs du National-Canadien, la division des profits que nous avons établie dans cette transaction est telle qu'elle nous fournira en définitive un meilleur revenu sur notre placement que le revenu que nous aurions obtenu autrement.

M. GILLIS: Je voudrais bien savoir à quoi tend cette discussion. M. Gordon me dit qu'il ne veut pas faire des prédictions fantaisistes ni répondre à des questions hypothétiques, mais c'est exactement ce qu'il a fait dans toute cette discussion. Il n'y a rien à discuter dans cette affaire. Nous n'avons pas encore d'hôtel, il n'y a pas de perspective de faire de l'argent ou non. Le tout est une simple spéculation. Je voudrais savoir tout d'abord si nous avons besoin de cet hôtel.

Eh bien! je suis d'avis que nous avons véritablement besoin de cet hôtel. Au cours des deux dernières années, j'ai assisté à Montréal à certains congrès où il y avait parfois 600 parfois 1,100 délégués et il fallait qu'ils se séparent pour trouver à se loger. Il y a donc un besoin. Cela justifie le National-Canadien d'aller de l'avant et d'essayer au moins de se procurer un nouvel hôtel.

Le second point sur lequel je désire des éclaircissements est le suivant: Quelle partie du Canada bénéficiera le plus de la réalisation de ce projet? Ce sera Montréal et la province de Québec. Je ne peux comprendre comment il se fait qu'un député de Montréal s'évertue à invoquer des points techniques et des objections hypothétiques au sujet d'une entreprise qui sera très avantageuse à la ville de Montréal et à la province de Québec.

L'une des choses qui me plaît dans ce projet, c'est que c'est une combinaison de l'entreprise d'État et de l'entreprise privée. Je me demande si mes amis qui viennent de poser des objections sont d'avis que cet hôtel devrait être construit par les Hilton comme entreprise privée ou s'ils désireraient que l'hôtel ne soit pas construit du tout. Je ne peux pas comprendre leurs objections. J'aime le genre d'arrangement qui a été conclu. Je crois que les administrateurs du National-Canadien ont été assez habiles pour se rendre compte qu'il s'agissait ici d'un nouveau genre d'entreprise dans l'industrie hôtelière et que cette entreprise comportait des risques. Au lieu d'assumer seuls la totalité de ces risques, ils ont eu recours à un organisme qui a de l'expérience dans ce genre d'entreprise; et, si le résultat de l'entreprise est une perte, s'il y a un risque, ils divisent au moins ce risque à parts égales avec un associé et ne demandent pas au peuple canadien de prendre toute la perte à sa charge.

Si la ville de Montréal ne veut pas de cet hôtel, et cela semble indiqué par les observations d'un des députés de cette ville, je suggérerais à M. Gordon . . .

M. FULTON: Je ne vous croyais pas borné à ce point.

M. GILLIS: Camarade, vous devriez vous écouter vous-même. J'aimerais avoir le compte rendu de la discussion de ces deux derniers jours au sujet de cette affaire d'hôtel.

M. FULTON: Vous savez bien qu'on n'a jamais invoqué les arguments dont vous venez de parler.

M. GILLIS: Je conseillerais donc à M. Gordon, si la ville de Montréal ne veut pas de cet hôtel, de s'aboucher avec la ville d'Edmundston, au Nouveau-Brunswick. Cette ville est située près de la frontière de la province de Québec, près de la frontière des États-Unis et dans les limites du Nouveau-Brunswick. A cet endroit vous rendriez service à une région du Canada beaucoup plus considérable et je suis sûr que cette région appuierait le projet de tout cœur. J'espère que je n'ai pas été injuste à l'égard de mes amis qui ont posé des questions avant moi . . .

M. FULTON: Vous l'avez été et vous savez fort bien que c'était là votre intention.

M. GILLIS: En ma qualité de membre de ce Comité qui agit en quelque sorte comme conseil d'administration, je vous demande à vous et à M. Gordon, de revenir discuter la chose ici l'année prochaine. Je n'aime pas à perdre de temps dans la discussion de menus détails, et je n'aime pas non plus à faire des prédictions extravagantes ni à mettre des obstacles à un projet de ce genre, car je crois que c'est là l'une des meilleures choses que le National-Canadien ait faites depuis longtemps. Le chemin de fer répond ainsi à un besoin et je suis tout à fait de l'avis de ses administrateurs quand ils me disent que cette entreprise doublera la clientèle touristique de la province de Québec. Et je les approuve aussi d'avoir eu recours à un organisme des États-Unis qui a l'expérience des grands congrès, qui accueille continuellement ces congrès dans ses hôtels américains et qui est prêt à se charger de l'exploitation de cette entreprise. C'est là une innovation. Je regrette seulement que cette entreprise ne soit pas établie dans les provinces Maritimes, afin de stimuler les affaires dans cette partie du pays. L'année prochaine, quand M. Gordon comparaitra de nouveau devant ce Comité, nous aurons vraisemblablement quelque chose de tangible à discuter, car l'exploitation pourra commencer alors à donner des résultats.

Je voudrais faire remarquer aux membres de ce Comité que, lorsque quelqu'un prend une initiative comme celle que le National-Canadien prend en ce moment, tous les membres du Comité, sans considération de parti ou autre considération, doivent examiner à fond la valeur de cette entreprise en elle-même et du point de vue des avantages qu'elle procurera au Canada. Notre pays se développe, il nous faudra plusieurs hôtels de ce genre dans différentes parties du pays et je suis heureux de constater que le National-Canadien a pris cette initiative et qu'il l'a rattachée en quelque sorte au gouvernement canadien de sorte que nous pouvons nous réunir en comité comme nous le faisons maintenant pour examiner depuis le début et chaque année les progrès de ce projet. J'ai été en faveur du projet depuis le début, je le suis encore et j'exhorte tous mes collègues à examiner le projet en lui-même et à le juger équitablement.

M. CARRICK: Je voudrais poser deux questions. La première est celle-ci: Je me demande, monsieur Gordon, si nous ne revenons pas sur une décision qui a été prise l'année dernière quand le projet a été présenté. Des questions ont alors été posées par M. Hamilton et d'autres membres du Comité sur la

difficulté de réaliser un bénéfice sur une telle entreprise. Est-ce que le projet tout entier n'a pas été soumis au Comité l'année dernière, sauf le contrat concernant la gestion, et est-ce que la construction de l'hôtel n'a pas été approuvée?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. CARRICK: Voici ma deuxième question. S'il en est ainsi, est-ce que la seule question qui se pose au Comité n'est pas de s'assurer si le conseil d'administration du chemin de fer a jugé qu'il ferait une meilleure affaire en confiant la gestion à un tiers par contrat qu'en exploitant l'hôtel lui-même? J'aimerais donc à demander tout d'abord à M. Gordon si les hauts fonctionnaires de la compagnie dont il a mentionné les noms et si les membres du conseil d'administration ont pris en considération cette question qui a été discutée aujourd'hui dans ce Comité, à savoir si l'entente avec les Hilton était préférable à l'exploitation de l'hôtel par le National-Canadien lui-même?

M. GORDON: C'est là l'essence même et le but de l'entente qui a été conclue. Nous en sommes venus à la conclusion, pour les nombreuses raisons que j'ai énumérées hier, que le bénéfice net du National-Canadien, sous le régime de l'entente avec les Hilton, sera plus considérable que le bénéfice que nous réaliserions en exploitant l'hôtel nous-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a donné une réponse satisfaisante à la question de M. Macdonnell et nous allons passer à la rubrique suivante: "Finances".

M. CHURCHILL: Il y a eu une discussion générale sur ce point.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit au début que je ne permettrai pas une discussion générale et il y a eu quand même une telle discussion. Nous avons adopté ces articles hier soir et je rends maintenant une décision. Si vous voulez vous opposer à la décision du président, vous avez plein droit de le faire.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ce n'est pas là une décision juste après ce qui s'est passé ce matin.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas pourquoi, monsieur Macdonnell. Hier soir vous avez eu la permission de poser une question et M. Gordon vous a donné la réponse à cette question.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Vous avez permis la discussion et certainement qu'il est désirable que nous essayions d'en venir à une entente sur ce point, si nous le pouvons. M. Gillis, pour sa part, a enfoncé des portes ouvertes.

M. GILLIS: J'ai écouté pendant deux jours. Vous ne pouvez pas me refuser de parler deux minutes.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Nous étions en faveur de l'érection de cet hôtel l'année dernière et rien de ce qui a été dit n'a changé cette attitude. La seule difficulté qui se présente, c'est que dans ce Comité nous avons à faire face à un problème que nous ne devrions pas rencontrer. Je tiens à le faire remarquer. La question que l'on propose à notre étude n'est pas dans le cours ordinaire des choses. L'opinion que j'exprime en ce moment a été partagée par le Comité en ce qui regarde les quatre autres hôtels. Je voudrais faire remarquer que, dans cet autre cas, nous en sommes venus à une entente, parce que M. Gordon a pris le temps d'examiner la question à fond. M. Gordon connaît bien notre problème. Je renouvelle donc ma proposition. Je crois qu'il pourrait nous donner cet après-midi un chiffre que nous pourrions accepter et je désire rappeler que la chose en vaut la peine. M. Gordon connaît le problème.

M. GORDON: Je vous demande pardon de vous interrompre. Je ne sais pas de quel problème vous voulez parler. J'ai essayé de répondre à votre question et, si vous vouliez bien me poser une question précise ou expliquer exactement ce que vous voulez savoir, je ferais mon possible pour vous répondre. Je vous assure que je ne sais pas du tout quel est le point que vous voulez établir. Je croyais avoir répondu à votre question.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si je puis me prendre pour exemple, je serais incapable de répondre à quelqu'un qui me dirait: "Comment savez-vous que, avec l'entente que vous avez conclue, il ne se produira pas une situation où le National-Canadien et les Hilton auront chacun \$250,000 de revenu, ce qui dans le cas des Hilton, serait un réel bénéfice et, dans le cas du National-Canadien, un déficit d'environ \$750,000?"

M. GORDON: Je vais répondre à cette question immédiatement, si vous voulez bien me le permettre. Il est impossible que nous ayons chacun \$250,000 de revenu.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je suis convaincu que la chose est réglée par le contrat. Ce que je demande à M. Gordon, c'est d'essayer de nous donner, sans divulguer les chiffres qu'il se croit obligé de ne pas divulguer, une réponse sous forme de pourcentage ou autrement. Avant que l'on ne prenne le vote sur ce chapitre, je suggérerais qu'on renvoie la question à cet après-midi pour l'étudier plus à fond.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à voter sur ma décision?

M. BELL: Monsieur le président, je voudrais poser une question que j'ai essayé de poser depuis le début de la discussion.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que je puisse permettre une discussion au sujet de ma décision.

M. BELL: Ma question se rapporte à la question originelle de M. Macdonnell.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que je puisse permettre une discussion au sujet de ma décision.

M. BELL: Quelle est votre décision?

Le PRÉSIDENT: Ma décision est que M. Gordon a donné une réponse satisfaisante à la question de M. Macdonnell et que nous devons passer à la question suivante et qu'une discussion générale est irrégulière à moins que M. Fulton ne veuille proposer une motion. J'ai convenu de cela hier soir quand nous avons adopté ce chapitre, mais, je n'ai pas consenti à ce qu'il y ait une discussion générale.

M. BELL: Eh bien! si on a donné une réponse à la question de M. Macdonnell, ce n'est certainement pas là une discussion générale. Je désirerais poser ma question et alors vous pourriez décider si elle est à propos.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la seule chose sur laquelle nous nous sommes entendus hier soir, c'est que l'on donnerait une réponse à la question de M. Macdonnell. Or, M. Gordon a essayé pendant près d'une heure, pendant cinquante minutes, de répondre à cette question et il a, je crois, exposé la situation avec beaucoup de patience. Je ne vois aucun avantage à continuer le débat et à reprendre la discussion générale au sujet de l'hôtel, c'est-à-dire au sujet d'un point qui a été adopté hier soir.

M. FULTON: M. Macdonnell a demandé à M. Gordon de réfléchir à la question et de nous apporter des faits ou des chiffres qui répondraient au point d'interrogation qui se pose dans nos esprits au sujet du partage des revenus de l'hôtel, sans toutefois révéler des choses qu'il ne se croit pas en droit de révéler en ce moment.

Si M. Gordon nous déclare qu'il n'est pas nécessaire de nous fournir des renseignements supplémentaires et qu'il a traité la question aussi complètement qu'il le peut, je prendrai alors une décision en conséquence. S'il croit qu'il peut se rendre à notre désir en examinant la question de nouveau, je suis prêt à laisser la question en suspens pour le moment. Mais, si vous rendez votre décision en vous basant sur la réponse que vient de nous donner M. Gordon, en ce cas je présenterai ma motion.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon a déjà dit au comité qu'il a répondu de son mieux aux questions qui lui ont été posées. Je veux que ce point soit bien compris. Un certain nombre de questions hypothétiques lui ont été posées ce matin et nous pourrions continuer ainsi toute la journée. On pourrait lui poser des questions hypothétiques indéfiniment sans obtenir plus de résultats que nous n'en avons obtenu. Mais, je le répète, il nous a donné tous les renseignements qu'il peut nous donner. C'est ce qu'il a essayé de faire pendant toute la matinée. Je ne vois pas qu'il y ait avantage à continuer ainsi la discussion de cette question. Je crois que nous perdons notre temps.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Me serait-il permis de dire un mot? Je crois que M. Gordon a répondu à ma question, mais je ne crois pas qu'il ait répondu à la question de M. Hamilton.

M. MURPHY (*Westmorland*): La question de M. Hamilton était irrégulière.

M. GORDON: Je ne comprends pas la question de M. Hamilton et je ne puis répondre à une question que je ne comprends pas. Les chiffres qu'il emploie, je vous l'ai déjà dit, n'ont pas de sens, parce qu'ils se basent sur une série de suppositions. Il est clair, et vous le comprenez aussi bien que moi, monsieur Macdonnell, que, si vous voulez simplement des chiffres hypothétiques, je peux vous en donner.

Supposons que les revenus de l'hôtel soient de 3 millions de dollars. Supposons que nous ayons fait, au sujet du partage des revenus, une entente plus avantageuse que celle que M. Hamilton a mentionnée au cours de la discussion. Supposons que c'est un partage de deux tiers contre un tiers. En ce cas, notre part serait de deux millions et la part de la compagnie serait d'un million de dollars.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Oui, mais cela nous laisse dans l'incertitude. Si notre part est beaucoup moindre que cela, nous pourrions subir un déficit considérable, tandis que les Hilton réaliseraient un gros profit. Je ne vois que telle soit la teneur de l'entente et c'est parce que je suis désireux d'être renseigné à ce sujet que je crois que vous pouvez avec votre personnel de comptabilité nous fournir un renseignement satisfaisant.

M. GORDON: Je peux vous dire que nous paierons l'intérêt et la dépréciation à même notre part. A même sa part, Hilton paiera ses frais généraux, qui ne sont pas imputables sur le compte de l'immeuble. Je ne puis vous en dire davantage, car je ne sais pas quels seront les détails de l'exploitation. Je ne sais pas quels seront les frais indirects des Hilton d'après notre contrat de gestion comme, par exemple, le coût du capital engagé. Tout ce que je sais c'est que, à même notre part, nous paierons notre intérêt et la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêt à présenter votre motion, monsieur Fulton?

M. FULTON: Le point en litige, c'est de savoir si nous pouvons obtenir un renseignement qui nous permettrait d'établir la base du partage des revenus entre les chemins de fer et la compagnie Hilton. Avec les renseignements qui nous ont été fournis jusqu'ici, nous sommes incapables, du moins je le suis, d'en arriver à une conclusion à ce sujet. Je regrette que M. Gordon pense que c'est là un renseignement qu'il ne lui est pas permis de révéler et qu'on ne devrait pas le questionner à ce sujet. Je dois dire avec regret que nous avons des opinions diamétralement opposées à ce sujet.

Ce n'est pas comme si nous demandions des renseignements au sujet d'un contrat qui se présente dans l'administration journalière d'un chemin de fer ou d'un hôtel, comme, par exemple, pour l'achat de charbon, de literie ou autres choses semblables. Il s'agit ici d'une question toute différente. Dans les questions que je viens de mentionner, il y a un élément de concurrence et il n'est pas à propos de révéler les détails de ces contrats. Il a toujours été considéré comme injuste de demander aux autorités du chemin de fer de faire des révélations à ce sujet.

Mais, quand il s'agit, comme ici, du coût de la gestion d'un hôtel, la question est toute différente. C'est là le fond de la question. C'est là l'aspect financier qui est à la base de cette discussion. Cet aspect financier influence directement les revenus que la compagnie recevra comme résultat d'une transaction dans laquelle le pays est directement ou indirectement engagé.

Je vois donc la question sous un angle tout à fait différent. Et je désire attirer l'attention sur le fait que la motion que je me propose de présenter n'implique aucun manque de confiance dans l'administration du chemin de fer. Ma motion a une toute autre portée. A mon avis, il ne s'agit pas ici de juger de la compétence administrative. Il n'est pas question de savoir si les autorités du National-Canadien administrent leurs chemins de fer ou leurs hôtels d'une manière efficace. Il s'agit ici d'une innovation. Cette innovation comporte une nouvelle ligne de conduite pour la compagnie et il me semble que le Parlement et ce Comité ont droit d'examiner cette ligne de conduite. Cela diffère tout à fait de la question de savoir si l'administration du chemin de fer remplit ses devoirs d'une façon efficace une fois que la ligne de conduite en question a été établie.

Si nous proposons une motion de ce genre au sujet de l'efficacité de l'administration, M. Gordon aurait droit de dire que nous ne sommes pas autorisés à mettre en doute cette efficacité. Mais il ne s'agit pas de cela.

Je propose donc:

"Que l'on fournisse au Comité un exposé des conditions selon lesquelles la *Hilton Corporation of Canada* sera rémunérée pour son service de gestion de l'hôtel *Reine Elizabeth* projeté."

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai ici une motion. Elle est présentée par M. Fulton, appuyé par M. Macdonnell. Je vais la relire afin que les membres en saisissent bien la portée.

Il est proposé par M. Fulton appuyé par M. Macdonnell:

"Que l'on fournisse au Comité un exposé des conditions selon lesquelles la *Hilton Corporation of Canada* sera rémunérée pour son service de gestion de l'hôtel *Reine Elizabeth* projeté."

M. CARRICK: Puis-je parler sur la motion avant qu'elle soit mise aux voix?

Le PRÉSIDENT: Vous le pouvez.

M. CARRICK: Je crois que le principe qui doit nous guider dans cette question est le suivant: Ce Comité a droit qu'on lui fournisse tous les renseignements nécessaires au sujet de l'exploitation du National-Canadien, mais ce droit est limité et ne permet pas la révélation de faits qui avantageraient un concurrent du National-Canadien. Il a été établi par la pratique que le National-Canadien ne serait pas obligé de fournir de tels renseignements. La motion proposée demande qu'on nous fournisse un exposé des conditions selon lesquelles la compagnie Hilton sera rémunérée. Je prétends qu'on a déjà fourni au Comité un exposé indiquant sur quelle base se fera cette rémunération, mais ce n'est pas ce que la motion demande. La motion demande plus qu'un exposé de la base de la rémunération. Elle demande des détails précis au sujet de la transaction, détails qui fourniraient un avantage indu au Pacifique-Canadien et aux autres concurrents. Je prétends donc que le genre de renseignements demandé par la motion a déjà été fourni au Comité et je suis d'avis que la motion ne soit pas adoptée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Carrick et messieurs, je crois que je dois décider en ce moment que le renseignement demandé dans la motion a été fourni par M. Gordon. Réellement la motion va plus loin que les opinions qui ont été exprimées aujourd'hui par un certain nombre de membres du Comité.

Ces membres demandent la proportion exacte du partage des revenus, comme l'a dit M. Carrick. Ils veulent connaître plus que la base de rémunération des services de gestion. Ils veulent en savoir davantage.

Tout le National-Canadien se trouverait placé dans une situation très difficile en ce qui regarde la négociation de ses contrats, si l'on donnait des renseignements au sujet d'un contrat en particulier. Si le National-Canadien révélait les détails de ses contrats, il se trouverait placé en mauvaise posture.

M. Macdonnell a déclaré ce matin au cours de la discussion qu'il a confiance dans les administrateurs de la compagnie. Nous aussi nous avons confiance en eux et nous devons être juste envers eux. C'est ce que nous faisons en ce moment.

On a cité d'autres cas semblables. On a cité un discours de Sir Robert Borden qui se trouve dans les *Débats* de la Chambre des communes de 1918, quand le gouvernement prit possession de certains chemins de fer. On a aussi cité un discours de Sir Thomas White en 1919, et on a aussi cité d'autres autorités établissant que le conseil d'administration a été institué pour voir à la gestion interne de la compagnie et on a discuté les articles de la loi se rapportant à cette question. En 1921, le très honorable Arthur Meighen a touché ce point et telle a été la ligne de conduite de ce Comité en plusieurs occasions. En 1941, à l'occasion de l'érection de l'édifice de l'aviation internationale, on a demandé au Comité de révéler le pourcentage du partage des revenus prévus de cet immeuble, et cela a été refusé, parce qu'on était d'opinion que cela mettrait le National-Canadien dans une situation très désavantageuse pour faire les négociations au sujet des locations de propriétés et autres questions connexes. En 1944, la *Moore-McCormack Lines Incorporée* s'occupa de la navigation d'hiver en partant des ports canadiens des provinces Maritimes et on a posé des questions au sujet de la gestion de ses lignes de navigation. Dans ce cas aussi on a été d'avis que le National-Canadien se trouverait placé dans une position très difficile pour négocier ces ententes et le ministre refusa de déposer la correspondance à la Chambre et les renseignements demandés au Comité n'ont pas été fournis. En 1950, on a posé une question au sujet des affaires de l'*Imperial Oil* et on a demandé le détail des

arrangements relatifs aux droits miniers du National-Canadien. Ce renseignement a été refusé, parce qu'on a cru préjudiciable aux intérêts du National-Canadien de révéler les affaires de l'*Imperial Oil*.

Une motion fut présentée au Comité et cette motion fut rejetée sur division. En 1953 et en 1954, M. Pouliot, membre de ce Comité, a posé certaines questions au sujet du charbon de bois, des poteaux de clôture et des locomotives. Plusieurs membres présents se rappellent que l'année dernière ce renseignement a été refusé pour la raison que la révélation des détails de la transaction aurait révélé en même temps aux fournisseurs du chemin de fer les affaires du National-Canadien faisant affaire avec ces fournisseurs. Voilà pourquoi je suis d'avis que je fois refuser d'admettre cette motion aujourd'hui. Je décide donc que cette motion est préjudiciable aux intérêts du National-Canadien.

M. FULTON: Me permettriez-vous de discuter ce point avant que vous rendiez votre décision?

Le PRÉSIDENT: Avec plaisir.

M. FULTON: Moi aussi, j'ai consulté les débats de la Chambre. En me basant sur ce que vous avez dit aujourd'hui, je dirais: Acceptons ces déclarations pour les fins de la discussion, quoi que j'aie des réserves à faire sur ce point. J'admets que les décisions mentionnées avaient pour objet de refuser des renseignements du type que vous avez mentionné, mais ces décisions étaient tout à fait différentes de celles qui sont en cause aujourd'hui. Ces renseignements, dans plusieurs cas, comme vous l'avez expliqué, étaient demandés pendant que les négociations étaient encore en cours. Dans d'autres cas, les questions se rapportaient à l'exploitation ordinaire du chemin de fer. Ainsi, par exemple, il s'agissait de choses que le chemin de fer doit acheter régulièrement, comme des poteaux de clôture et du charbon. En forçant le chemin de fer à révéler les détails de ces contrats, on se serait certainement trouvé à fournir à ses concurrents un avantage indu. Mais la question qui est posée aujourd'hui se rapporte à un contrat de gestion avec la compagnie Hilton. Le chemin de fer aurait bien pu gérer et exploiter l'hôtel lui-même.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais il ne l'a pas fait.

M. FULTON: Je l'admets, mais vous vous souviendrez qu'au début il avait l'intention de le faire. Il ne s'agit pas ici d'une entreprise qui se rapporte à l'exploitation journalière du chemin de fer. Il s'agit d'une entreprise qui, grâce à l'émission d'obligations et autres engagements, engage le crédit du gouvernement et, par conséquent, du peuple du Canada au sujet d'une nouvelle entreprise, à savoir la gestion d'un hôtel dont le Comité a approuvé la construction à Montréal. Mais rappelez-vous que le Comité a approuvé cette construction avec l'entente que le chemin de fer devait alors exploiter l'hôtel lui-même. Mais toute la situation a été changée et on a conclu avec un tiers le contrat de gestion.

Si j'ai bien compris le témoignage de M. Gordon, l'entente entre le National-Canadien et la compagnie Hilton est déjà conclue. Nous ne demandons donc pas la révélation de faits qui nuiraient aux négociations et fourniraient des renseignements à des concurrents possibles. On peut s'en rendre compte en lisant les témoignages. Ce contrat de gestion conclu avec la compagnie Hilton influencera d'une façon bien définie la quantité d'argent qui sera à notre disposition pour faire face aux obligations que le chemin de fer et le pays auront à contracter pour financer toute l'entreprise.

J'ai été frappé par un argument apporté par M. Gillis il y a un moment.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit à propos de citer l'opinion de M. Gillis en discutant un point du règlement. Je crois que cette opinion n'a rien à faire avec le point en litige.

M. FULTON: Monsieur le président, je prétends, au contraire, que cette opinion se rapporte au point que je veux établir et qui est le suivant, à savoir qu'il est possible d'établir avec preuve à l'appui qu'une institution gouvernementale pourra subir une perte, pendant qu'une entreprise privée enregistrera un profit. C'est là, il me semble, l'argument qu'a apporté M. Gillis. Nous voulons savoir quelle est la base de la division des revenus entre la compagnie Hilton et le National-Canadien, afin de pouvoir juger de la situation et, conformément à nos responsabilités, décider si nous devons approuver cette innovation dans l'exploitation d'un hôtel. Mais l'innovation que vous avez mentionnée ne fait pas l'objet de ma motion. Cependant, j'ai en main les *Débats* de 1921 qui rapportent la discussion qui a eu lieu à la Chambre des communes sur la motion établissant le Comité des chemins de fer.

La motion en question a été proposée en raison du fait que les députés ne pouvaient obtenir à la Chambre les renseignements qu'ils jugeaient à propos de demander. La situation devint si critique que le gouvernement décida d'instituer un Comité chargé d'examiner toute la question, ce qui permettrait au Parlement de se procurer les renseignements voulus au sujet de l'administration du chemin de fer. Voici quel est le mandat de ce Comité. Je cite les *Débats* à la page 1795:

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN (premier ministre); Monsieur l'orateur, je demande à présenter le projet de résolution suivant:

Qu'un comité permanent des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne soit nommé pour la présente session et chargé d'examiner les questions suivantes:

(1) Quels sont ceux des renseignements relatifs à l'exploitation des chemins de fer nationaux et de la marine marchande canadienne par les soins du bureau administratif qu'il y aurait lieu, dans l'intérêt public, de communiquer au Parlement en réponse aux questions et aux motions tendant au dépôt de documents, ou autrement;

(2) Quand, par quelle méthode et dans quelles conditions ces renseignements devraient être communiqués, en tenant compte de la nécessité de porter à la connaissance du Parlement et du public tous les faits nécessaires pour arrêter une politique (finances comprises),

L'hon. M. MARLER: Assurément c'est la question de pourcentage qui fait l'objet de votre motion. Cette question en est une de politique administrative. C'est une question de politique administrative que de décider s'il faut conclure telle ou telle entente, mais ce n'en est pas une que de décider si les détails d'une entente doivent être révélés au public.

M. FULTON: Je regrette de ne pouvoir partager votre opinion à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Je ne m'y attendais pas.

M. FULTON:

.et de placer le bureau administratif dans les conditions les plus propres à rendre sa gestion effective.

Je soutiens que nous ne serons pas mis en mesure de savoir si nous devons ou non approuver cette politique financière à moins de posséder le renseignement en question. Quand nous aurons ce renseignement, nous pourrons voir quels en seront les résultats. Je cite maintenant le paragraphe 4:

(4) Si ce comité doit être maintenu et pour quelles raisons il devrait l'être; et que, pour les objets ci-dessus et pour tous autres objets que le comité jugera d'intérêt public, le rapport annuel du conseil d'administration lui soit soumis; et que ledit comité soit autorisé à requérir la présence de personnes, l'interrogation de témoins sous serment, le dépôt de documents et d'archives et à faire rapport lorsqu'il le jugera à propos.

Au cours de ce débat, M. Meighen a déclaré clairement que l'on pouvait, à son avis, fournir au Parlement tous les renseignements qui se rapportent aux questions qu'on lui a soumises.

L'opinion de M. Mackenzie King est citée à la page 1798. Je crois que son expérience, la longueur de son terme d'office comme premier ministre et certaines autres considérations qui sont présentes à notre esprit méritent que son opinion soit prise en considération très sérieusement par le Comité. Voici ce qu'il déclarait :

De ce côté-ci, nous avons soutenu cette idée large que, sur ce chapitre, la responsabilité ministérielle est précisément la même que pour les dépenses d'un ministère.

Je soutiens que, en nous basant sur les précédents que je viens de citer, il nous appartient encore de décider si nous devons prendre en considération la motion que j'ai proposée, en raison du fait que la nature de la transaction dont il est question est tout à fait différente des transactions dont il était question dans les cas où les motions demandant des renseignements ont été déclarées irrégulières. Je vous demande donc de ne pas établir un mauvais précédent en décidant que cette motion est irrégulière.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêt pour le vote?

M. MACDONNELL: Je veux attirer l'attention sur le fait que notre Comité a prouvé constamment qu'il n'a aucun désir de scruter les détails des transactions ordinaires. Comme la chose a été dite précédemment, nous avons confiance en M. Gordon et c'est seulement parce que la transaction en question est une transaction d'un caractère spécial que nous avons demandé la base du partage. Ce mot "base", signifie différentes choses selon les personnes qui l'emploient. J'avais espéré que M. Gordon trouverait le moyen d'examiner de nouveau la question et de nous révéler cette base. Mais cela ne s'est pas réalisé et je regrette que nous en soyons venus à la situation actuelle. Pour les raisons que M. Fulton a exprimées, nous considérons la transaction actuelle comme une transaction d'un caractère spécial. Il faut aussi se rappeler que l'argent qui a été dépensé est l'argent du peuple du Canada.

M. WEAVER: Monsieur le président, j'éprouve une certaine inquiétude au sujet de la motion. Si la motion avait demandé la proportion exacte du partage, je crois que votre décision de la déclarer irrégulière aurait été tout à fait correcte pour les raisons qui ont été invoquées; mais cette motion ne demande pas le chiffre exact du partage. C'est une question qui se rapporte à la gestion du National-Canadien et M. Gordon nous a dit que, d'après lui, le contrat qui a été conclu est un bon contrat. Mais M. Fulton et ses collègues mettent cette décision en doute et disent que nous devrions examiner la transaction et décider si c'est un bon contrat. Je crois donc que la question est conforme au règlement, étant donné que c'est une question se rapportant directement à la gestion. Si la motion est irrégulière, je voterai volontiers contre; car, bien que je ne sois membre de ce Comité que depuis deux ans, la confiance que j'éprouve pour l'administration de la compagnie augmente continuellement. J'ai de plus en plus confiance en

cette administration et je crois que la transaction qui a été conclue avec la compagnie Hilton ajoute encore au respect que j'éprouve envers les administrateurs du National-Canadien.

M. JAMES: J'appuie ce que vient de dire M. Weaver et je me demande si M. Fulton ne pourrait pas songer à retirer la motion qu'il vient de présenter. S'il veut proposer une autre motion, je me demande s'il ne pourrait pas proposer que ce Comité demande à M. Gordon de révéler le pourcentage exact du partage des revenus entre le National-Canadien et la Compagnie Hilton dans cette transaction au sujet du nouvel hôtel. Cela me semble la seule question en litige, car je crois que les autres renseignements nous ont déjà été fournis et que c'est là tout ce qui reste à révéler.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêt à proposer un amendement à la motion?

M. JAMES: Je suis prêt à approuver totalement M. Gordon pour les raisons qu'il a données. Je crois que M. Fulton a le droit de présenter la motion qu'il a présentée, mais je devrai voter contre.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je ne veux pas apporter d'arguments pour ou contre la motion présentée par M. Fulton. Je dois dire que, selon moi, je crois que M. Gordon, pour une fois, a exposé la situation très clairement. A mon avis, je crois qu'il est allé aussi loin qu'il le pouvait sans révéler les renseignements qui mettraient le chemin de fer dans une situation désavantageuse à l'égard de ses concurrents. Je devrai donc voter contre la motion de M. Fulton.

M. FOLLWELL: Je désirerais un éclaircissement. L'objet de la motion de M. Fulton est de savoir si ce Comité approuve ou non la décision prise par les hauts fonctionnaires du National-Canadien dans cette transaction?

M. MACDONNELL: Non, non.

M. FOLLWELL: C'est exactement ce qu'il a dit, du moins en substance.

M. FULTON: Ma motion a pour but d'obtenir des renseignements qui nous permettront de porter un jugement sur la valeur de l'entente. Il est très possible que le renseignement, s'il nous est donné, pourra nous amener à conclure que l'entente conclue est un excellent marché. Mais, sans ce renseignement, nous sommes dans l'impossibilité de porter le jugement qu'il est du devoir du Parlement du Canada de porter sur cette matière.

M. FOLLWELL: Si j'ai bien compris les explications de M. Gordon, non seulement l'entente est déjà conclue, mais elle a été conclue depuis plusieurs mois. Je ne peux pas voir quelle différence cela pourrait faire que nous approuvions ou que nous désapprouvions l'entente. Je ne crois pas que notre décision puisse avoir aucune influence sur l'entente. Est-ce vrai?

M. GORDON: J'espère qu'il en est ainsi, car autrement, comme vous l'avez fait remarquer, l'entente pourrait peut-être être résiliée.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur le président, la motion demande la base de l'entente. M. Gordon nous a déclaré hier qu'il nous révélerait les points saillants de cette entente entre la compagnie Hilton et le National-Canadien, et il l'a fait. Quand il nous a donné ce renseignement, il n'a pas jugé à propos de produire le document lui-même. Après avoir écouté les observations de M. Fulton et de ses collègues ce matin, nous constatons qu'ils ont essayé évidemment de reconstituer le document en posant une multitude de questions sur les différents aspects de la transaction.

Si la motion qui a pour objet de demander le pourcentage exact du partage est adoptée, M. Fulton ou d'autres membres du Comité pourront continuer de poser des questions sur chacune des clauses de l'entente, ce qui équivaldra à produire le document ou du moins à en révéler la substance, ce qui est justement ce que M. Gordon juge qu'il n'a pas le droit de faire.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je ne suis pas du tout de votre avis.

M. MURPHY (*Westmorland*): Attendez un peu, monsieur Macdonnell, avant de différer d'opinion. Quant à l'entente elle-même, elle semble tout à fait inoffensive. Ce qui m'inquiète, c'est que cette motion demande la base du partage, ce qui a déjà été révélé. Le résultat de cette motion quand elle aura été défaite dans quelques instants, il semblera qu'il n'y a pas eu de motion et on pourra employer comme argument de politique partisane que l'on ne nous a pas révélé le fondement de l'entente entre la compagnie Hilton et le National-Canadien. Je crois donc qu'il n'est pas juste de présenter une telle motion au Comité. Je crois que cette motion devrait être retirée. Si elle est mise aux voix, je voterai contre et avec plaisir. Une motion doit avoir pour objet une demande spécifique et non des renseignements qui ont déjà été donnés.

M. FULTON: La motion demande quelle sera la base de rémunération de la compagnie Hilton. Cela me semble assez spécifique.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, je désire parler sur la motion proposée. A mon avis, notre discussion ne porte pas sur la construction de l'hôtel. C'est une question qui a été discutée l'année dernière et je crois que nous approuvons tous cette construction. En tous cas, pour ma part, je l'approuve. Mais la motion se rapporte à quelque chose de tout à fait différent. Elle porte sur la gestion de cet hôtel au cours des quinze années qui vont suivre.

Je crois que la fonction d'un Comité comme le nôtre est de représenter le peuple du Canada en général et le Parlement en particulier pour étudier la gestion de certaines propriétés du gouvernement qui a été confiée à un certain organisme et pour dire à cet organisme: "Qu'avez-vous fait du dépôt qui vous a été confié et comment avez-vous rempli la tâche dont on vous a chargé?"

Dans ces circonstances, monsieur le président, il semble que, à moins que le Comité n'obtienne les renseignements qu'il juge nécessaires pour en arriver à une décision, il est gêné et désavantagé dans les fonctions qu'il a à remplir et il ne peut arriver à une conclusion logique.

Je soutiens, monsieur le président, que le Comité est le meilleur juge de ce qu'il lui faut en fait de renseignements pour accomplir la tâche qui lui a été confiée par le Parlement. Il me semble aussi que les renseignements dont le conseil d'administration de M. Gordon a besoin, les actionnaires d'une grosse compagnie qui doivent s'engager pour une période de quinze ans en ont besoin, eux aussi, pour prendre une décision. Ce n'est pas là une simple question de routine journalière ni une question de routine annuelle. Il s'agit d'un engagement de quinze ans et cela, à mon avis, enlève cette question du domaine de la routine journalière et la place sur un plan différent et justifie pleinement le Comité de vouloir être renseigné à ce sujet.

Quant à la question de l'hôtel lui-même, je déclare de nouveau catégoriquement que cette question a été réglée l'année dernière. Nous nous entendons tous parfaitement sur cette question; mais, à la lumière des chiffres qui nous

ont été fournis, nous avons droit de douter de la sagesse de l'entente qui a été conclue et nous ne pouvons en arriver à une conclusion avant qu'on nous fournisse les renseignements demandés.

M. BELL: Monsieur le président, je désire dire quelques mots sur la motion de M. Fulton. Ce que M. Gordon a déclaré hier au sujet de la possibilité de placer les autres hôtels du système sous le même régime de gestion est une déclaration très importante et tout ce que nous disons aujourd'hui au sujet de l'entente en question peut établir un précédent qui pourra restreindre complètement l'étude que nous voudrions faire plus tard des autres hôtels. Il se peut, par exemple, qu'on songe actuellement à soumettre le Château Laurier à ce plan de gestion. Je soutiens donc que nous devons être mis pleinement au courant de toute la situation dans le cas qui nous occupe afin que nous puissions juger de la valeur du système. Autrement, au cours des années qui vont suivre, on pourra conclure des arrangements pour la gestion de tout notre réseau d'hôtel. Je suis convaincu que le public a droit d'entendre toute l'histoire.

Pour ces raisons j'appuie la motion de M. Fulton.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour le vote?

M. GILLIS: Il y a une chose sur laquelle je voudrais attirer l'attention de M. Fulton. Je crois que M. Gordon est allé aussi loin qu'il le pouvait. Il nous a révélé la base de l'entente, quand il nous a dit qu'il pourrait déclarer que notre part du partage est supérieure à deux tiers des revenus et que c'est là le meilleur contrat que la compagnie Hilton ait jamais offert.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il a dit: "Si notre part était supérieure".

M. GILLIS: Il a dit que notre part serait supérieure à deux tiers des revenus. Je crois qu'il est allé là aussi loin qu'il le pouvait. Comme je vois les choses, il se peut qu'il ait obtenu de la compagnie Hilton un très bon marché, parce que cette compagnie voulait introduire au Canada sa chaîne d'hôtel; mais la compagnie n'est peut être pas prête à offrir à d'autres le même genre de contrat. Si nous essayons d'en révéler davantage, cela n'est pas juste ni pour M. Gordon ni pour M. Hilton. M. Gordon nous en a dit autant qu'il pouvait nous en dire quand il a déclaré que notre part du partage serait plus que les deux tiers des revenus. Il peut en dire davantage à M. Hilton, pourvu que celui-ci en garde le secret.

Si M. Fulton insiste pour présenter sa motion, je voterai contre.

M. FULTON: Je suis touché de voir la sympathie que M. Gillis éprouve à l'égard de l'entreprise privée.

M. FAIREY: M. Murphy et une couple d'autres membres du Comité ont soulevé une question qui m'inspire une certaine inquiétude. Je crois que cette motion n'est pas formulée comme elle devrait l'être. Si on défait la motion, comme j'espère qu'on le fera, cela signifiera que M. Gordon n'a pas déclaré sur quelle base l'entente a été conclue et on répandra dans le public le fait que M. Gordon n'a pas révélé la base de l'entente. Mais il l'a révélée, cette base, et je crois donc que la motion devrait être formulée autrement pour nous permettre de comprendre pourquoi nous allons voter.

Le PRÉSIDENT: Je me propose de rendre une décision au sujet de la motion présentée. A mon avis la base de l'entente a été révélée par M. Gordon au cours du débat. Le pourcentage exact du partage entre la compagnie Hilton et le

National-Canadien n'a pas été révélée, mais la motion ne portait pas sur ce point. Ce que la motion demande, c'est la base de l'entente. Cette base nous a été révélée et voici quelle est ma décision. Étant donné que les renseignements demandés par la motion ont déjà été donnés, je déclare que la motion n'est pas réglementaire et je demande que l'on vote sur ma décision.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Vous venez de décider que la motion n'est pas réglementaire. Or, les délibérations des Comités doivent se faire selon les règles de procédure de la Chambre des communes. Voulez-vous me dire sur quel article du règlement de la Chambre des communes vous appuyez votre décision? En déclarant que le renseignement demandé par la motion a déjà été donné, vous n'exprimez que votre opinion personnelle. Je ne crois pas qu'il soit du ressort du président

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je ne pense pas

M. CHURCHILL: J'ai demandé la parole pour discuter un point de procédure.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Moi aussi, j'invoque le règlement. Je ne crois pas qu'on puisse discuter une décision du président.

Le PRÉSIDENT: La décision du président n'est pas discutable.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous avez discuté la décision du président.

M. MURPHY (*Westmorland*): Le président a demandé le vote.

M. CHURCHILL: Permettez-moi de répéter que nous devons procéder en Comité d'après le règlement de la Chambre des communes. Or, d'après ce règlement, quand l'orateur déclare qu'une motion n'est pas réglementaire, il donne la raison de sa décision. Je demande en ce moment sur quel article du règlement le président s'appuie pour déclarer que la motion n'est pas réglementaire.

Le PRÉSIDENT: La décision du président n'est pas discutable.

Etes-vous prêts à prendre le vote?

M. FULTON: Si vous refusez de nous donner la raison sur laquelle s'appuie votre décision . . .

M. CHURCHILL: Monsieur le président, j'en appellerai de votre décision à l'orateur de la Chambre.

M. FAIREY: Je crois qu'il serait malheureux que le président du Comité prenne sur lui de décider qu'une certaine motion n'est pas réglementaire. Je préférerais qu'on présentât une résolution bien définie et que l'on votât sur cette résolution. Je suggérerais donc à M. Fulton de clarifier la situation et de modifier sa motion de manière de demander des détails précis. Nous pourrions alors voter sur sa motion. Pour le moment, nous ne pouvons pas voter consciencieusement sur la motion telle qu'elle est formulée.

M. FULTON: Je soutiens que cette motion est parfaitement claire: elle demande qu'on nous fasse connaître la base de l'entente conclue avec la compagnie Hilton pour l'exploitation de l'hôtel en question.

M. CARRICK: Je dois avouer que je ne suis pas très familier avec ces règles de procédure, mais je suggérerais qu'on propose un amendement pour que la motion se lise ainsi:

Il est proposé que M. Gordon soit remercié pour nous avoir fourni un exposé de la base de l'entente.

Il nous a en effet donné ce renseignement et la formule que je viens de donner exprimerait exactement ce qui s'est passé.

Monsieur le président, si j'en ai la permission, je proposerais donc que la motion se lise ainsi . . .

Le PRÉSIDENT: Cet amendement n'est pas réglementaire. Il faut voter pour ou contre ma décision. Quels sont ceux qui sont en faveur?

M. FULTON: Au nom du simple bon sens, puis-je vous demander d'indiquer . . .

Le PRÉSIDENT: Je vous ai déjà donné les raisons de ma décision et je crois que cela est suffisant, monsieur Fulton.

M. FULTON: Je voudrais éviter la nécessité d'en appeler de votre décision à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Si vous désirez en appeler, vous en avez le droit: j'en serai très heureux.

M. FULTON: Si vous vouliez nous citer l'article du règlement sur lequel vous fondez votre décision, nous pourrions nous entendre. Si vous ne pouvez pas nous donner la raison de votre décision en l'appuyant sur un article du règlement, nous resterons dans l'ignorance sur ce point. Avec tout le respect que je vous dois, je soutiens que vous n'avez pas basé votre décision sur un article du règlement relatif aux motions et aux amendements.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, j'ai souvent entendu dire à la Chambre qu'il y a certains renseignements qui sont considérés comme des renseignements privilégiés. Il est très possible que la base de ce contrat peut être considérée comme un renseignement privilégié.

M. FULTON: Si le président fonde sa décision sur ce point, nous avons là un point litigieux bien tranché.

M. GILLIS: A mon avis vous demandez un renseignement qui a déjà été donné.

M. FULTON: Mais c'est là simplement une question d'opinion. Ce n'est pas une décision qui s'appuie sur un article du règlement.

M. MURPHY (*Westmorland*): On en a appelé de la décision du président. Il nous faut voter sur ce point. Il y a certains membres de ce Comité qu'on ne peut jamais satisfaire. Il faut tout simplement voter. Le chien aboie pendant que la caravane passe. Votons.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à enregistrer votre vote? Quels sont ceux qui sont en faveur de ma décision?

M. JAMES: Sur quoi votons-nous?

Le PRÉSIDENT: Sur la décision du président.

M. JAMES: Est-ce que quelqu'un en a appelé de cette décision?

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de ma décision répondent oui et que ceux qui sont contre ma décision répondent non.

M. FULTON: Dois-je comprendre que vous refusez de donner la raison sur laquelle vous appuyez votre décision?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas dit cela du tout.

M. FULTON: Pour épargner du temps vous pouvez donc enregistrer le vote des membres du Comité. Si je comprends bien, nous votons pour appuyer ou renverser votre décision.

M. GILLIS: Votre décision est que le proposeur de la motion demande des renseignements qui ont déjà été donnés, n'est-ce pas?

M. MURPHY (*Westmorland*): Que la caravane se mette en marche.

M. BELL: Puis-je obtenir un éclaircissement sur un point? Je vote actuellement sur la décision du président. La raison de la décision sera donnée après que le vote aura été pris?

Le PRÉSIDENT: Eh bien! je vous citerai l'article du règlement.

M. FULTON: Monsieur le président, pendant qu'on cherche cet article, puis-je faire une suggestion?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: Si je comprends bien la raison que vous donnez pour déclarer ma motion irrégulière, c'est que le renseignement demandé a déjà été donné?

Le PRÉSIDENT: C'est cela.

M. FULTON: Nous nous sommes opposés à cette décision et nous vous avons demandée de la prendre de nouveau en considération, étant donné qu'il n'y a pas d'article du règlement qui donne au président le pouvoir de rendre une décision sur cette base. C'est au Comité qu'il appartient de décider si le renseignement a été donné oui ou non. Si le Comité décide que le renseignement a été donné, il le fait en votant sur la motion elle-même. Mais il n'y a pas, d'après notre règlement, un précédent qui autorise le président à imposer son opinion à un Comité sur le fond même d'une motion. C'est au Comité qu'il appartient de prendre cette décision et les membres se rappelleront ce point en donnant leurs votes. Cela déterminera de quel côté ils donneront leurs votes.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, est-ce que nous aurons un autre débat au cours même de la prise du vote? Vous n'avez appelé que ceux qui sont en faveur de votre décision. Finissons-en avec le vote.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que nous enregistrons le vote?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous avez déjà commencé, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le secrétaire, veuillez enregistrer le vote.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Pour, 16; contre, 5.

Le PRÉSIDENT: Je déclare que ma décision est approuvée. La rubrique "Nouvel hôtel" a été adoptée hier soir. La rubrique suivante est "Finances", page 14.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Puis-je poser une question? Il est question d'une vente de \$450 millions d'obligations, dont 50 millions ont été employés pour le rachat d'avances. Cela revient à dire, si je comprends bien la question, que cette vente de \$450 millions d'obligations laisse la dette totale fondée dans le même état qu'elle était?

M. GORDON: Si je vous ai bien compris, vous avez dit que 50 millions de dollars ont été employés pour le rachat d'avances. Les 50 millions de dollars ont été employés pour le rachat d'obligations échues le 1^{er} février 1954. Tout le produit du reste de l'émission a été employé pour le rachat d'avances de l'État canadien ou pour des dépenses d'immobilisation.

Vous trouverez à la page 11 des Tableaux statistiques le total du capital emprunté et la différence sur ce point entre les deux années. Si vous jetez un coup d'œil à la page 11, vous verrez que le total du capital emprunté était de \$931,951,738 au 31 décembre 1953. A la fin de 1954 il était de \$1,099,741,577, soit une augmentation de \$167,789,839.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Finances"? Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

La rubrique suivante est intitulée "Autres améliorations au transport".

M. CARTER: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Gordon au sujet du "William Carson"? Je sais qu'il doit entrer en service au milieu de 1955. Je suppose que cela veut dire vers la fin de juin?

M. GORDON: Cela est difficile à dire. Vous savez peut-être qu'au cours de ses voyages d'essai, qui ont eu lieu au mois de septembre 1954, on a découvert des défauts dans le fonctionnement du moteur à propulsion de bâbord. Cela a retardé la livraison du navire. Le dernier rapport que nous avons reçu indique que l'on réussit d'une manière satisfaisante à remédier à ces défauts, mais je ne sais pas ce qu'arrivera quand on fera de nouveaux voyages d'essai et je ne voudrais pas être trop catégorique. Le commencement de la mise en service de ce navire dépendra de la date où les constructeurs pourront le livrer en bon état de fonctionnement. A l'heure actuelle, tout indique qu'il sera livré dans trois ou quatre mois environ.

M. CARTER: En supposant que le navire soit prêt à être mis en service vers la mi-juillet, quand les terminus seront prêts de l'autre côté du golfe, se propose-t-on d'employer ce navire continuellement ou veut-on l'employer seulement comme une expérience pour le reste de la saison? L'emploierez-vous sans interruption au cours de la saison touristique?

M. GORDON: Je crois qu'il nous faudra attendre les résultats des voyages d'essai. Il s'agit d'un navire d'un genre tout nouveau, comme vous le savez. Il est muni, par exemple, de certains dispositifs spéciaux de chargement et nous savons par expérience que tout ce qui est nouveau présente parfois des problèmes. Notre intention est de le mettre en service continu aussitôt que la chose sera possible en tenant compte de la sécurité des voyageurs et de l'efficacité du service.

M. CARTER: Ce navire a été construit avec l'entente que le chaînon de la route transcanadienne serait complété en même temps, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. GORDON: C'est vrai.

M. CARTER: Et ce serait un obstacle sérieux à notre industrie touristique si nous transportions à Port-aux-Basques dans ce navire un grand nombre de touristes qui ne pourraient ensuite aller ailleurs.

M. GORDON: C'est là l'un des problèmes d'ordre pratique qui surgiront. Mais, quant à nous, lorsque le navire nous sera livré, notre devoir sera de le mettre en service sans nous préoccuper de la difficulté que vous venez de men-

tionner. Je ne crois pas qu'il nous appartienne de décider ce qui arrivera lorsqu'il s'agira de le mettre en pleine activité.

M. CARTER: Je suppose qu'on pourrait faire accomplir beaucoup de besogne à ce navire même s'il n'est pas en service continu.

M. GORDON: Nous devons nous rappeler qu'il n'y a pas que l'industrie touristique. Une question importante dont nous devons nous préoccuper, c'est d'améliorer le service du trafic-marchandises aussi vite que possible.

M. CARTER: Voilà justement ce que j'espérais que vous pourriez faire: employer ce navire pour le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs sans le transbordement des automobiles.

M. GORDON: Nous essaierons d'employer ce navire à son maximum d'efficacité, compte tenu des problèmes généraux qui pourront surgir quand nous le mettrons en service.

M. CARTER: Compte tenu aussi de son utilité pour améliorer le programme touristique.

M. GORDON: Oui.

M. BELL: J'ai posé une question l'autre jour au sujet du problème du camp militaire du Nouveau-Brunswick. Est-ce que c'est le temps de discuter cette question?

L'hon. M. MARLER: Je crois qu'il vaudrait mieux la discuter au chapitre du budget d'immobilisations. Toutes ces questions nouvelles tombent sous la rubrique "Budget d'immobilisations". La rubrique que nous étudions en ce moment a trait au programme déjà exécuté.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, je note que le premier train passera sur la chaussée de Canso le premier mai. On s'attend que le pont tournant soit terminé le 2 avril. Êtes-vous d'avis que vous pourrez faire circuler les trains sur la chaussée à peu près à cette date?

M. GORDON: La date la plus rapprochée que nous avons fixée est, je crois, le 15 mai. Je voudrais faire remarquer ici que les premiers services qui seront organisés ne devront pas être considérés comme des exemples de ce que sera le service permanent. Nous devons faire circuler les trains lentement tant que la ligne n'est pas stabilisée et nous devons prendre des décisions graduellement, quand la stabilisation sera assez avancée pour nous permettre d'améliorer le service. J'aimerais donc que vos amis dans votre région se rendent bien compte que les services du début ne seront pas une indication de ce que sera le service permanent.

M. GILLIS: Qu'est-ce qui va arriver aux installations que vous avez à Hastings et à Mulgrave à l'heure actuelle?

M. GORDON: Vous faites allusion aux installations de transbordement, n'est-ce pas?

M. GILLIS: Non, pas nécessairement. Je veux parler de vos terminus à ces endroits.

M. GORDON: Nous les maintiendrons pour le moment, du moins jusqu'à ce que nous connaissions la situation créée par l'application des tarifs. Nous n'avons pas de projets immédiats en ce qui concerne ces terminus.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, les membres de ce Comité qui siégeaient avec nous l'année dernière se rappelleront probablement que j'ai eu l'occasion de proposer un amendement et que j'avais préparé et distribué à cette fin un mémoire aux membres du Comité. J'ai remis au secrétaire du Comité un certain nombre d'exemplaires de ce mémoire ce matin. Si le secrétaire voulait bien distribuer ces exemplaires aux membres du Comité, il est probable que cela les aiderait à comprendre la question que je désire exposer.

Les membres du Comité se rappelleront sans doute qu'il était question de la ligne de conduite suivie par le Comité sessionnel des chemins de fer, qui agissait alors sous la pression du temps de guerre et qui prenait certaines décisions, je le suppose, comme mesures de guerre. Si on veut bien me le permettre, monsieur le président, j'aimerais à faire remarquer que ce mémoire est présenté en raison du fait que les chemins de fer soumis à la régie fédérale ainsi que les canaux, en un mot tous les moyens de transport soumis à une régie stricte des autorités fédérales par l'entremise de la Commission des transports. . . .

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, j'invoque le règlement. Est-ce que ce genre de mémoire peut être discuté sous la rubrique que nous étudions en ce moment? S'il en est ainsi, il nous faudra ouvrir la porte à une foule de discussions de ce genre. Je me demande si vous allez permettre une discussion générale sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Johnston, je crois que votre remarque est pertinente. Je ne suis pas certain que ces questions soient de notre ressort.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je suis d'avis qu'elles ne le sont pas.

Le PRÉSIDENT: J'ai en main un exemplaire de l'ordre de renvoi, qui se lit comme suit: Il est résolu

Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, en vue de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux Chemins de fer nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve, cependant, des droits du comité des subsides à l'égard du vote de deniers publics, et que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, à faire rapport à l'occasion.

Et ainsi de suite. Puis le Comité est institué.

Je me demande si, d'après les termes de notre mandat, nous avons le pouvoir de discuter cette question. Les membres du Comité se rappelleront que l'année dernière cette question a été soumise au Comité et que le ministre des Transports, à la page 64 du rapport du Comité sessionnel de 1954, a dit ce qui suit au sujet d'un rapport semblable:

J'allais dire, bien que je sois fort sympathique à l'idée de mon Honorable ami, que je ne crois pas que ce soit le lieu approprié pour formuler sa proposition. En somme, vous demandez au Comité de dire au ministère des Transports d'insérer dans ses contrats une clause relative au transport des marchandises et de certains objets. Je ne crois pas que le Comité en ait le pouvoir.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Qui parlait ainsi?

Le PRÉSIDENT: C'est l'hon. Lionel Chevrier, alors ministre des Transports. C'était là sa première observation. Elle avait trait au pouvoir du Comité d'après les termes de son mandat et je crois que les termes du mémoire qui nous est présenté actuellement et que j'ai lu sont à peu près les mêmes que ceux du mémoire présenté l'année dernière. Et le ministre ajoutait:

Le Comité a été établi aux fins d'étudier des questions relatives à la navigation et autres industries semblables, réglementées et exploitées et le reste par le gouvernement, mais certainement pas pour régler les contrats que le ministère des Transports passerait avec divers groupes. Voilà tout d'abord l'objection d'ordre technique et juridique que j'y vois. Cependant, s'il m'est permis d'apprécier la question à son fond, j'ai déclaré tout d'abord que j'étais fort sympathique aux vues de ceux qui désirent que nous transportions le plus possible par chemins de fer les marchandises du pays.

Et le second point était le suivant:

M. Gordon a donné quelque idée des difficultés que pose aux chemins de fer le transport motorisé. Votre proposition, cependant, fait un traitement injuste au transport par air et au transport motorisé. Vous le faites au moment où le gouvernement a donné ordre au ministre des Transports de tenir une conférence.

Et ainsi de suite. La question a été réservée l'année dernière. Le ministre soulevait alors deux objections.

Je crois qu'il faudrait faire violence aux règlements pour décider que cette question est de notre ressort.

On nous demande ici d'étudier des comptes et des prévisions budgétaires qui nous sont présentés. Il est vrai que nous faisons rapport au sujet de certains autres services de transport, mais cela ne veut-il pas dire, cependant, de nouveaux services de transport mis en activité par les chemins de fer eux-mêmes? Est-ce que le service dont il est ici question peut être considéré comme un service supplémentaire?

Si je considère les termes de notre mandat, je doute vraiment que le sujet en question soit de notre ressort. Le titre même du document peut vous inspirer des doutes à ce sujet, mais je serais heureux d'entendre les commentaires des membres du Comité sur cette question.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le seul commentaire que je puisse faire en ce moment, c'est de déclarer que je ne crois pas que la question soit de notre ressort. Si, en votre qualité de président, vous décidez que la question est de notre ressort, je crois que vous ouvrez la porte toute grande à la discussion de certains autres moyens de transport comme le transport par camion, par avion et autrement.

Je suis bien certain, monsieur le président, que vous ne désirez pas une longue discussion à ce sujet. Je crois que vous devriez rendre une décision à ce sujet avant que la discussion ne se prolonge. Je suis tout à fait de votre avis.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, mon honorable ami M. Johnston vient d'exprimer l'avis que vous rendiez une décision à ce sujet et vous avez cité les termes de notre mandat. Toutefois, je voudrais faire remarquer, et je crois que tous les membres en conviendront, que nous avons été assez patients pour écouter certaines observations de tous les membres du Comité qui parfois dépassent aussi les cadres de notre juridiction.

Je puis me tromper, sans doute, mais je crois que nous devons apporter toute l'assistance possible aux administrateurs du chemin de fer pour leur aider à obtenir la clientèle, dans l'espoir, particulièrement, que le gouvernement lui-même accordera sa clientèle à son propre chemin de fer. J'aimerais, monsieur le président, que vous me permettiez de prendre une minute pour lire. . . .

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, j'invoque le règlement. Si nous continuons cette discussion, il me semble que nous faisons un peu violence au règlement et aux termes de notre mandat, en tenant compte particulièrement de ce que vous venez de dire.

M. FOLLWELL: Eh bien! monsieur le président, puis-je ajouter simplement que les membres du Comité, l'année dernière, quand j'ai soumis ce mémoire et que j'ai présenté cette motion, ont été assez bons de renvoyer la question à un sous-comité. Après l'audition des hauts fonctionnaires du chemin de fer, notre sous-comité a fait l'étude de la question. Je vous serais donc très reconnaissant, à vous, monsieur le président, et aux membres du Comité, si vous jugiez à propos de nommer encore cette année un sous-comité pour étudier le mémoire que je présente. Je puis vous assurer qu'il contient des points importants et je crois que le ministre des Transports aimerait à en prendre connaissance.

LE PRÉSIDENT: Monsieur Follwell, voici quelle est la difficulté. Si le Comité n'a pas le pouvoir de traiter cette question, comment un sous-comité peut-il en avoir le droit? Si la question n'est pas du ressort du Comité, comment puis-je la renvoyer à un sous-comité?

On vous a déjà permis d'exposer vos raisons et vous l'avez fait encore aujourd'hui. Vous avez pu exposer votre point de vue; mais, d'après les termes de notre mandat, je ne puis permettre qu'on renvoie la question à un sous-comité. Si cette question n'est pas du ressort du Comité, comment puis-je la renvoyer à un sous-comité?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ce que je vais dire ne se rapporte pas à votre décision; mais, pour des fins pratiques et de bonne entente, si vous faisiez ce que vous avez fait l'année dernière et si le ministre n'avait pas d'objection à la nomination d'un sous-comité, ne serait-il pas possible de faire accorder au Comité une extension de pouvoirs?

L'hon. M. MARLER: Est-ce que je pourrais dire un mot à ce sujet? Comme les membres du Comité le savent, il existe au Canada une association instituée pour favoriser l'expédition par "chemin de fer". Cette association m'a présenté récemment ses vues qui ressemblent à celles que M. Follwell a exposées au Comité. J'ai promis de prendre ces vues en considération et je l'ai fait. J'ai écrit ensuite à l'association pour lui dire qu'il nous était impossible d'accepter le principe que tout le matériel et les approvisionnements employés dans l'exécution de contrats passés avec mon ministère doivent être transportés par les chemins de fer exploités au Canada ou par des cours d'eau canadiens dans la plus grande mesure possible.

Nous sommes d'avis que nous devons posséder toute liberté pour faire exécuter nos contrats de la manière la plus avantageuse aux contribuables canadiens.

M. FOLLWELL: Puis-je faire remarquer au ministre que les mots "dans la plus grande mesure possible" lui laissent la liberté de décision, mais lui rappellent en même temps qu'il peut considérer . . .

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, j'invoque le règlement. Allons-nous nous engager dans une discussion à ce sujet? Vous avez été très indulgent en permettant à notre collègue de présenter ce mémoire, mais nous ne pouvons pas le discuter à moins que vous ne soyez disposé à permettre à d'autres organismes d'en faire autant.

Le PRÉSIDENT: Je crois en effet que j'ai été très indulgent, comme vous le dites, monsieur Johnston, mais je ne crois pas que je puisse laisser la discussion se poursuivre et je crois que je dois donner une décision, à moins que le ministre ne soit disposé à faire étendre les termes de notre mandat, comme la chose a été suggérée.

M. FULTON: Est-ce que vous ne vous trouvez pas dans une certaine difficulté en vue de ce qui a été fait l'année dernière?

Le PRÉSIDENT: En effet. L'année dernière un sous-comité a étudié la question mais, après étude, il a refusé . . .

M. FULTON: C'est parce qu'on était alors à reviser une certaine loi et nous avons pensé que, dans les circonstances, nous ne devions rien faire.

Le PRÉSIDENT: C'était là l'une des raisons, mais il y en avait une autre. C'est que nous ne pouvions pas distinguer d'une manière injuste entre le transport par air, le transport par chemin de fer et le transport par automobile. Si nous avions dit: "Tous les approvisionnements relatifs aux transports doivent être transportés par chemins de fer", nous aurions pris là une décision injuste envers les deux autres modes de transport. Je me rappelle maintenant que ce point a été discuté.

M. GILLIS: Monsieur le président, voici la situation dans laquelle nous sommes. Bien que je sois favorable aux opinions exprimées par M. Follwell, est-ce que le ministère des Transports n'a pas déjà pris cette question en considération et pris une décision contraire à celle qui est exprimée dans le mémoire qu'on nous présente? Il ne sera guère utile pour nous de faire d'autres demandes.

Le PRÉSIDENT: On a fait des demandes dans ce sens au ministre.

M. FOLLWELL: Comme on l'a fait remarquer, j'admets que la question n'est pas du ressort de ce Comité; mais, apparemment, en 1942, on a établi un précédent. Vous avez cité vous-même aujourd'hui plusieurs articles du règlement au sujet d'une motion présentée par M. Fulton. Je vais en rester là; comme vous le savez, je me conforme toujours à vos décisions. Mais je tenais à faire ce commentaire.

M. FULTON: J'aimerais bien qu'un sous-comité prenne cette question en considération.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du Comité à ce sujet?

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Notre désir, monsieur le président, c'est celui que vous avez exprimé vous-même. Comme la question n'est pas du ressort du Comité, comment le Comité pourrait-il renvoyer la question à un sous-comité, s'il ne peut la traiter lui-même? Cela me semble si évident que je ne crois pas que l'on doive discuter la question plus longtemps, et je crois que votre décision est tout à fait logique.

Le ministre nous a déclaré lui-même qu'il a pris la question en considération en dehors du Comité et qu'il n'a pas jugé à propos d'accéder à la demande qui lui a été faite. Je crois que nous devons bien nous garder d'acceuilir une demande semblable, si nous ne donnons pas la même chance à d'autres organismes.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): D'autre part, ne devons-nous pas aussi bien prendre garde de rejeter à la légère un précédent qui a été établi depuis plusieurs années?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il a été établi l'année dernière qu'on avait fait des demandes au ministre et que le ministère n'avait pas jugé à propos d'agir en conformité de ces demandes. Je ne sais ce que ce Comité pourrait faire de plus. La question a été portée à l'attention du ministère et le sera encore probablement. A mon avis, on obtiendra peu de chose en renouvelant notre demande.

M. FULTON: Peut-être qu'on pourrait considérer que le Comité a toute liberté d'établir sa propre procédure, et s'il le veut, de renvoyer une question à un sous-comité, même si la chose n'est pas réglementaire. Mais je suppose qu'il faut pour cela le consentement unanime des membres. Je me demande si M. Johnston ne voudrait pas considérer la question sous cet angle. Avec le consentement unanime des membres, je suis certain que le Comité peut faire ce qui lui plaît.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Je ne crois pas que ce Comité, même avec le consentement unanime de ses membres, puisse prendre une décision à ce sujet. Le Comité n'a pas le droit de déléguer des pouvoirs. Du reste, en ce qui me concerne, je ne suis pas disposé en ce moment à donner mon consentement à ce genre de procédure.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela clot le débat. Y a-t-il d'autres questions à poser sur les améliorations aux transports?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, sous la rubrique "Canalisation du St-Laurent", il est question de changements à effectuer au pont Victoria.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous alors prendre en considération la rubrique "Canalisation du St-Laurent"?

M. HAHN: Je vous demande pardon de vous interrompre, mais je ne suis pas certain d'avoir la chance de parler sur une certaine question quand le budget des immobilisations sera discuté, car je dois retourner à la Chambre. Il y a une couple de questions que je voudrais poser et qui sont du domaine des affaires nouvelles. Au cas où le budget des immobilisations serait discuté en mon absence, le Comité me permettrait-il de poser dès maintenant au ministre une couple de questions?

Le PRÉSIDENT: Je ne vous comprends pas, monsieur Hahn.

M. HAHN: Je demande si le Comité me permettrait de poser une couple de questions sur le budget des immobilisations. Ces questions que je désirerais poser au ministre se rapportent à de nouvelles entreprises et je crains d'être absent du Comité quand le budget des immobilisations sera proposé à la discussion du Comité un peu plus tard dans la journée.

Le PRÉSIDENT: Je crains que, si nous faisons cela pour vous, nous serions obligés de le faire pour plusieurs autres. Le budget des immobilisations sera discuté cet après-midi et je ne sais ce que nous pouvons faire pour vous à ce sujet. Il y a peut être d'autres membres du Comité qui pourraient se trouver en Chambre à ce moment. Il y en a qui sont absents à l'heure actuelle. Je ne crois pas posséder l'autorité pour faire cela.

Cependant, si vous avez une question à poser et si vous voulez la poser maintenant . . .

M. HAHN: Oui, et ce sera très bref. Étant donné le développement de certains autres moyens de transport, je me demande si on s'est adressé au ministre au sujet d'un service de transbordement entre White Rock et Sidney, en Colombie-Britannique.

L'hon. M. MARLER: Je ne me rappelle pas qu'on se soit adressé à moi à ce sujet. Je me ferai un plaisir de m'informer à ce sujet. Quand on reçoit quarante ou cinquante lettres par jour, il est difficile de se rappeler le contenu de chacune.

M. HAHN: Je voudrais aussi savoir si on a décidé d'accorder ou de refuser cette demande.

L'hon. M. MARLER: Monsieur Hahn, si vous voulez bien m'adresser une note à ce sujet, je me ferais un plaisir de m'enquérir des faits et de vous en informer.

M. HAHN: L'autre question s'adresse à M. Gordon et a trait au chemin de fer *Pacific Great Eastern*. Avez-vous l'intention d'acheter ce chemin de fer en totalité ou en partie?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Cet article est-il adopté?

Adopté.

Nous en arrivons maintenant à la rubrique "Canalisation du St-Laurent".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, le chemin de fer est intéressé à la canalisation du St-Laurent en ce que cette canalisation implique certaines modifications au pont Victoria. Je dois dire qu'on a donné, à mon avis, une explication détaillée et satisfaisante à la population de Montréal en ce qui concerne ces plans. Toutefois, cette explication a donné lieu à certaines doutes sur la valeur des plans proposés et ces plans ont été discutés. Ma première question porte sur le passage suivant du rapport:

"Le pont Victoria sur lequel, passent les lignes principales de la compagnie au-dessus du St-Laurent."

On a pris des mesures pour détourner le trafic des automobiles quand le pont est fermé au trafic pour le passage d'un navire. Qu'est-ce qui arrive au train dans les mêmes circonstances?

M. GORDON: Quand le pont est levé, les trains arrêtent.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que cela produira une interruption sérieuse du trafic?

M. GORDON: Cela va causer un certain dérangement. Nous sommes en pourparlers avec l'administration de la voie maritime du St-Laurent à ce sujet en vue de réduire ce dérangement au minimum, si je puis ainsi m'exprimer. Il n'est pas encore tout à fait décidé si on installera une travée levante ou une travée tournante, bien que les pourparlers actuels indiquent que ce sera probablement un pont tournant. Toutefois c'est là un point qui est encore à l'étude entre nos techniciens et ceux de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent.

Si on réfléchit un peu à ce problème, il est facile de comprendre qu'il y a une certaine période de temps où le canal est en usage et pendant ce temps les trains doivent arrêter. Il y a là un problème dont les deux facteurs sont la manœuvre mécanique du pont et le mouvement des vaisseaux. On fera l'impossible pour accélérer le mouvement du trafic. L'organisme en charge du mouvement des vaisseaux, que ce soit l'Administration de la voie maritime du St-Laurent ou un

autre organisme, verra à ce que les vaisseaux passent à certaines heures déterminées afin de ne pas nuire au trafic du chemin de fer aux périodes de pointe. Il existe une coopération parfaite entre nous et les autorités du canal.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il pourra y avoir un certain retard, mais la longueur de ce retard est encore inconnue?

M. GORDON: Il n'y a pas de doute qu'il y aura du retard. Cette question est à l'étude.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A-t-on mis à l'étude d'autres plans qui élimineraient totalement le retard, comme, par exemple, la construction d'un tunnel?

M. GORDON: La seule question que nous ayons discutée est celle du pont Victoria.

L'hon. M. MARLER: Je pourrais signaler à M. Hamilton que le chemin de fer traverse actuellement le canal de Lachine, où passent probablement un plus grand volume de trafic et un plus grand nombre de vaisseaux qu'il n'en passera par la voie maritime par où passeront les vaisseaux ayant un tirant d'eau plus considérable que les vaisseaux d'un tirant de quatorze pieds qui emploient actuellement le canal de Lachine.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En effet, je suis au courant de cette question. Monsieur le président, mon autre question se rapporte au pont Victoria. Quand ce pont a-t-il été bâti, monsieur Gordon?

M. GORDON: A l'époque de la Confédération. C'est entre 1867 et 1870 environ.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce pont a donc environ 90 ans.

M. GORDON: Il faut se rappeler que ce pont est le premier pont tubulaire qui ait été construit. Ce pont a toute une histoire. C'était d'abord un pont tubulaire. Avec les années, on a apporté plusieurs modifications à sa forme et à son style. M. Dingle me fait remarquer qu'on l'a à peu près reconstruit en entier.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela épuise, je crois, les questions que je voulais poser au sujet du pont. Mais croyez-vous, monsieur Gordon, qu'il soit sage de modifier de nouveau un pont qui a été construit il y a 90 ans et qui a déjà été considérablement modifié? C'est un travail de génie considérable que de pourvoir à la traversée du fleuve. Croyez-vous que vous allez ainsi résoudre le problème de la traversée du St-Laurent d'une façon aussi satisfaisante que si vous aviez décidé de remplacer le pont et de résoudre le problème d'une façon tout à fait nouvelle?

M. GORDON: Nous n'avons jamais dit et nous ne disons pas à l'heure actuelle que le pont Victoria soit la solution du problème du trafic pour la ville de Montréal ou la région métropolitaine. Le seul problème que nous avons envisagé, c'est que l'Administration de la voie maritime du St-Laurent a besoin de passer à travers ce pont ou en dessous. Nous avons essayé de trouver la meilleure solution à ce problème particulier. On ne peut conclure de cela que nous interprétons cette solution comme la solution du problème du trafic de Montréal. C'est simplement la meilleure solution que nous avons pu trouver au problème particulier que nous avons à résoudre. Et c'est seulement en fonction de la quantité immense de véhicules automobiles dont vous avez déjà parlé que les chemins de fer et l'Administration de la voie maritime ont jugés à propos d'examiner l'utilité du pont pour le trafic routier.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vous remercie beaucoup.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'aimerais à poser une question au sujet de cette voie maritime. Quand elle sera terminée, monsieur Gordon, comment cette voie influencera-t-elle l'étendue de la région non-concurrentielle en ce qui regarde les tarifs de transport?

M. GORDON: Comment cela affectera l'étendue . . .

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La région non-concurrentielle, à l'heure actuelle, c'est, en termes généraux, l'Ontario et le Québec, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Quand la voie maritime sera terminée, est-ce que cette région non-concurrentielle ne s'étendra pas plus loin vers l'Ouest où vers l'Est?

M. GORDON: Ne voulez-vous pas demander plutôt si l'étendue de la région de concurrence entre le transport par chemin de fer et le transport par eau ne sera pas augmentée?

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

M. GORDON: Eh bien! je peux vous dire que la région concurrentielle, en ce qui concerne les chemins de fer, sera augmentée quand la voie maritime du St-Laurent sera terminée.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Eh bien! je peux me tromper et vous voudrez bien me corriger si je me trompe, quand on augmente le tarif de transport des marchandises, la région non-concurrentielle n'est pas soumise à cette augmentation au même degré que la région concurrentielle, n'est-ce pas?

M. GORDON: On peut dire que c'est là le résultat. Une augmentation générale des taux de transport des marchandises est facultative. Elle touche à tous les modes de transport et, quant aux chemins de fer, ils sont parfaitement libres de porter leurs taux au niveau permis par la Commission du Transport. Les changements de tarif sur le transport des marchandises s'appliquent à tous les modes de transport, sauf ceux qui sont sujets à un tarif fixé par la loi, comme c'est le cas pour les tarifs du Nid-de-Corbeau. Mais, en pratique, nous ne pouvons pas augmenter les taux concurrentiels; car, si nous le faisons, nous perdrons la clientèle. En d'autres termes, ce que fait la Commission des Transports, c'est d'élever le plafond des taux de transport, après quoi il nous appartient de décider si nous devons profiter de cette permission; car il est évident qu'il n'y a aucun avantage à augmenter les taux de transport si nous devons perdre la clientèle.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La voie maritime, quand elle sera terminée, aura donc une certaine influence sur les décisions de la Commission des Transports et sur celles des chemins de fer. Il y aura lieu de considérer à quel endroit les taux doivent être augmentés et à quel endroit on pourra profiter de l'augmentation permise.

M. GORDON: La construction de la voie maritime agrandira la zone de concurrence en agrandissant la zone où les taux sont influencés par le transport par eau.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): De fait, ce qui va arriver, et j'espère que je me trompe, c'est que, quand la voie maritime sera terminée et qu'il se produira une augmentation des taux, nous, dans l'Ouest, nous profiterons de cette augmentation s'il y a avantage à le faire, tandis que, dans la zone non-concurrentielle, l'augmentation pourra être différée.

M. GORDON: Voilà un point intéressant à discuter, mais il faut le discuter en tenant compte des situations pratiques. Au début j'ai été d'avis que la voie maritime nuirait au trafic des chemins de fer; mais, à mesure que le projet se développera, les avantages économiques qu'on attend de ce projet augmenteront considérablement le centre industriel du Canada en lui fournissant de l'énergie à meilleur marché; et, soit dit en passant, le développement de l'énergie électrique est la partie la plus importante de ce projet et non la question de transport. C'est grâce à ce développement d'énergie que le "cœur du Canada", comme on l'appelle souvent, progressera énormément au point de vue industrielle et augmentera ainsi éventuellement d'une façon considérable les revenus des chemins de fer. Si cela se produit et si notre trafic total augmente, nous n'aurons pas besoin d'avoir recours aux augmentations de tarif dont vous parlez.

Il est très difficile de prédire comment cela se produira. Si nous avons suffisamment de trafic, nous n'aurons pas besoin de supposer, comme vous le faites, qu'on devra recourir à une augmentation générale des tarifs de transport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Alors, à moins que le gouvernement et les chemins de fer ne décident ensemble d'aider aux provinces de l'Ouest et aux provinces Maritimes à développer l'industrie chez elle, ces provinces se trouveront désavantagées; car, comme vous l'avez fait remarquer, l'établissement de la route maritime aura une grande répercussion sur la production de l'énergie électrique surtout dans l'Ontario et le Québec. Si ces provinces obtiennent ici une grande abondance d'énergie, elles pourront développer leurs industries encore davantage et seront en mesure d'alimenter davantage le trafic des chemins de fer, grâce à cette production accrue et à l'énergie obtenue à meilleur marché. Il me semble donc que, à moins que l'on n'y prenne bien garde, les provinces éloignées du centre, comme les provinces de l'Ouest et les provinces Maritimes, se trouveront encore dans un état d'infériorité.

M. GORDON: Il faut que vous envisagiez cette question au point de vue du trafic. Vous ne devez pas supposer que le trafic qui sera la conséquence de l'établissement de la voie maritime sera transporté complètement par eau. Si nos espérances se réalisent, et je ne parle pas des espérances du chemin de fer mais des espérances de la nation toute entière, les industriels auront tout intérêt à mettre leurs produits manufacturés sur le marché aussi vite que possible, et les produits manufacturés, comme vous le savez, se transportent plus rapidement par chemin de fer que par eau. Comme le transport par le chemin de fer est plus rapide que le transport par eau, nous croyons que la vitesse signifie pour nous un réel avantage au point de vue de la concurrence. Ces choses se réaliseront graduellement. Je n'ai nullement l'intention de vous faire entendre que le chemin de fer, au début et peut-être pendant plusieurs années, ne souffrira pas de la concurrence de la voie maritime, mais les choses viendront à s'arranger avec le temps.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je voudrais attirer votre attention sur un fait qui, certainement, ne vous a pas échappé, c'est que les provinces de l'Ouest et les provinces Maritimes ne pourront peut-être pas survivre à ces deux années d'ajustement dont vous parlez. Quand on étudiera les tarifs des chemins de fer, il faudra bien prendre garde que l'Ontario et le Québec reçoivent leur juste part d'augmentations de tarifs et qu'on n'augmente pas indûment les tarifs de transport dans les provinces de l'Ouest et les provinces Maritimes.

M. GORDON: Je crois qu'on trouvera une application pratique de ce que vous venez de dire dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi du tarif du Nid-de-Corbeau.

M. GILLIS: Cette Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est très peu avantageuse pour ces provinces aujourd'hui. Elle l'était au début, parce que les taux étaient uniformes dans tout le pays. Vous savez vous-même qu'il y a eu une douzaine d'augmentations de taux dans les provinces Maritimes et dans l'Ouest, pendant que les taux restaient stationnaires dans le centre du Canada en raison de la concurrence. Si on veut maintenir les avantages accordés aux provinces Maritimes par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il faudrait augmenter d'au moins 50 p. 100 les tarifs de transport du centre du Canada.

M. GORDON: Je crois que vous oubliez que nous nous engageons là dans une question qui a déjà été vivement débattue. Mais je voudrais vous rappeler l'égalisation des taux de transport qui a eu lieu le premier mars en vertu d'une décision de la Commission des transports. La Commission s'est efforcée de prendre en considération les circonstances que vous avez mentionnées il y a un instant.

M. GILLIS: Je ne crois pas que l'égalisation des taux de transport soit possible dans notre pays. Je crois que c'est un mythe.

M. GORDON: Elle est possible dans la mesure ou elle va réduire le revenu du chemin de fer. C'est chose que je sais très bien.

M. GILLIS: Je ne veux pas discuter la question.

M. HAHN: Je n'ai pas l'avantage de bien connaître la région de Montréal, Voilà pourquoi je ne sais pas exactement où passe le pont en question.

M. GORDON: Il traverse le fleuve Saint-Laurent.

M. HAHN: De la province de Québec aux États-Unis?

M. GORDON: Non. Il est entièrement dans la province de Québec. Ce n'est pas un pont international, c'est un pont provincial.

M. HAHN: C'est un peu ce que je pensais. Mais j'ai toujours compris que le gouvernement fédéral ne construit pas de ponts pour relier deux endroits d'une même province.

L'hon. M. MARLER: Que relie-t-ils, sinon deux endroits d'une même province?

M. HAHN: Je parle des ponts construits par les autorités fédérales.

M. GORDON: Très bien. Voulez-vous dire que nous ne construisons pas de chemins de fer d'un endroit à un autre?

M. HAHN: Ce pont de chemin de fer est-il employé aussi pour le trafic routier?

M. GORDON: Je comprends ce que vous voulez dire. Le pont en question est un pont de chemin de fer. La voie ferrée occupe le milieu du pont. Il y a à l'heure actuelle une travée latérale pour le trafic routier. Ce à quoi M. Hamilton a fait allusion, c'est que, d'après le plan à l'étude, nous allons construire une autre travée latérale, de sorte que le pont comprendra deux travées latérales et la voie ferrée au milieu.

M. HAHN: Qui construira cette nouvelle travée latérale?

M. GORDON: C'est le chemin de fer qui défraye cette construction, parce que c'est un pont de péage. Nous faisons payer les usagers du chemin pour l'avantage de traverser le pont.

M. HAHN: Je vous remercie.

M. HEALY: Le National-Canadien a-t-il l'intention de faire disparaître les voies ferrées de la compagnie *Southern Counties* de chaque côté du pont?

M. GORDON: Nous avons demandé à la Commission du transport la permission de supprimer complètement le *Montreal and Southern Counties Railway*, à condition que nous construisions la travée latérale d'aval dont je viens de parler. Cette voie double permettra la circulation des autobus sur le pont, chose qui n'est pas permise à l'heure actuelle.

M. HEALY: Croyez-vous que ce changement accélérera la circulation des autobus?

M. GORDON: Nous avons calculé que la construction de la nouvelle travée latérale doublera la capacité physique du pont et triplera probablement la circulation des véhicules sur le pont.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

M. HEALY: Je suis très intéressé à savoir si le pont sera un pont tournant?

M. GORDON: Le pont tournant ne nuira pas au trafic routier. Nous avons conclu des arrangements à cette fin.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique est adoptée?

Adopté.

“Réorganisation de la corporation”.

M. FULTON: M. Gordon a déjà fourni aux comités qui nous ont précédés un exposé indiquant les buts et les résultats de cette réorganisation comme, par exemple, le nombre de corporations que nous avons maintenant.

M. GORDON: Vous avez, à la page 10 des Tableaux statistiques, une liste complète des compagnies constituant le réseau national du Canada à l'heure actuelle. Vous remarquerez que le nom des principales compagnies est imprimé en caractères gras et que les filiales de ces compagnies viennent à la suite. Le but que nous nous proposons est de fusionner nos filiales en six ou sept grandes corporations. Nous aurions ainsi une compagnie de chemins de fer, une compagnie de communications, une compagnie de navigation, une compagnie chargée de l'exploitation des hôtels,—cela est déjà accompli,—une compagnie immobilière et ainsi de suite. L'exécution de ce programme est lente et compliquée, car elle nous oblige à effectuer des purges d'hypothèque et autres opérations diverses. Nous comptons que le progrès sera rapide à l'avenir, maintenant que nous avons franchi l'obstacle principal en ce qui concerne nos valeurs perpétuelles, qui appartenaient au public et que nous avons rachetées. Il n'existe pas de dispositions nous permettant de les racheter; mais, au cours des deux dernières années, nous avons fait un offre de rachat argent comptant et nous avons pu ainsi les racheter. Quand nous aurons racheté toutes ces actions, nous pourrons acquitter l'hypothèque, faire annuler la charte de ces filiales et les incorporer à notre compagnie principale. J'ai essayé récemment de faire cela à Toronto. Nous avons pu prendre les procédures voulues pour abandonner la charte d'une filiale par suite du consentement des détenteurs de 99 p. 100 des actions.

Malheureusement, l'un des actionnaires qui assistait à la réunion contesta notre droit d'abandonner la charte et, à l'heure actuelle, je ne sais s'il a décidé de s'adresser aux tribunaux.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Quel est le montant d'actions qu'il détenait?

M. GORDON: Cet actionnaire est une compagnie d'assurance. Je crois que ce fait est bien connu. Je ne peux me rappeler si le montant est de £10,000 ou de \$10,000. Ce doit être £10,000, car l'émission d'actions était en livres.

M. FULTON: Êtes-vous assez avancé dans l'exécution de ce programme pour pouvoir donner au Comité, avant la suspension de nos travaux, une idée de ce que sera la structure corporative du réseau quand vos projets se seront réalisés?

M. GORDON: Il y aura environ sept grandes compagnies. Nous ne savons pas encore quand le projet sera complètement réalisé. Les formalités légales sont très ennuyeuses et comportent des négociations compliquées. Mais nous poursuivons nos démarches activement. Notre but est très simple, comme je l'ai déjà dit. Il consiste à réduire à sept le nombre des compagnies. Je n'ai guère autre chose à ajouter. Ces compagnies existent depuis la formation du réseau en 1923 et c'est une tâche dont on ne s'est pas occupée à cette époque. C'est une besogne de réorganisation interne.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Réorganisation de la corporation" est-elle adoptée.

Adopté.

Nous avons déjà adopté la rubrique "Vente de quatre hôtels" et la rubrique "Coopération en vertu de la Loi National-Canadien—Pacifique-Canadien, 1933".

M. FULTON: J'ai quelques questions à poser au sujet du service côtier en Colombie-Britannique, mais il est maintenant 1 heure.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. Cette discussion sera-t-elle longue? Si le Comité le désire, nous pouvons suspendre nos travaux. Je crois que nous pourrions suspendre la séance et prendre en considération cet après-midi les deux rubriques qui restent: "Coopération en vertu de la Loi National-Canadien—Pacifique-Canadien, 1933" et "Commentaires". Nous pourrions ensuite étudier l'État des revenus et le Budget d'immobilisations ainsi que le Trust des titres.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Avant la suspension de la séance, à 1 heure, j'avais convenu avec M. Fulton que je lui permettrai de poser certaines questions au sujet du service côtier en Colombie-Britannique, questions qui tombent sous la rubrique, "Coopération en vertu de la Loi National-Canadien—Pacifique Canadien, 1933"; mais, étant donné qu'il n'est pas ici à l'heure actuelle, nous pourrions tenir la chose en suspens jusqu'à qu'il soit présent. Le voici. Monsieur Fulton, vous désirez poser une question au sujet des services côtiers en Colombie-Britannique, question qui tombe sous la rubrique, "Coopération en vertu de la Loi National-Canadien—Pacifique-Canadien, 1933". Si vous voulez poser votre question, je crois que M. Gordon s'efforcera d'y répondre.

M. FULTON: D'après les rapports des journaux et ce que je vois dans votre rapport annuel et d'après une lettre que j'ai reçue moi-même, j'ai l'impression que vous avez l'intention de cesser vos services côtiers et de coopérer avec le Pacifique-Canadien au maintien d'un service conjoint et limité. Cette impression est-elle correcte?

M. GORDON: Je ne sais si elle est correcte ou non. Ce que je sais, c'est que nous avons conclu une entente avec le Pacifique-Canadien. En vertu de cette entente, nous maintiendrons un service conjoint qui desservira toutes les localités qui étaient desservies jusqu'ici par l'une ou l'autre des deux compagnies. Nous aurons un vaisseau qui desservira chacun de ces points, mais nous maintiendrons le service du petit croiseur *Prince-Georgé*. Ce bateau de plaisance continuera à faire son service, mais nous retirerons de la circulation le *Prince-Rupert*, vaisseau qui est assez vieux pour être retiré de la circulation. Nous n'avons pas l'intention de le remplacer, mais nous nous entendrons avec le Pacifique-Canadien pour établir un service conjoint qui fera la tournée régulière que faisait le *Prince-Rupert*.

M. FULTON: Quelle est la raison de ce changement, monsieur Gordon? Est-ce que les recettes n'étaient pas satisfaisantes?

M. GORDON: Pour vous faire connaître l'aspect financier de la question, il faudrait peut être que je vous fasse un peu l'histoire de ce service. Le *Prince-Rupert*, que vous connaissez bien sans doute, a atteint un âge où il faut nécessairement le retirer de ce genre de service. Nous avons le choix entre trois décisions: faire tout le service avec un seul vaisseau, le *Prince-George*; nous procurer un vaisseau pour remplacer le *Prince-Rupert*; ou construire un nouveau vaisseau.

Il y a quelques années, je vous ai dit que nous songions à construire un nouveau vaisseau et, de fait, nous avons fait voter un crédit à cette fin dans le budget de 1952 et dans celui de 1953.

En étudiant la question plus attentivement, nous avons découvert que l'exploitation d'un vaisseau neuf entraînerait un déficit certain et nous avons décidé que nous ne pouvions faire cette dépense. Un vaisseau neuf, soit dit en passant, nous aurait coûté environ \$4,172,400 en 1953.

Les chiffres de l'exploitation de ce service côtier en Colombie-Britannique révèlent que l'année dernière nous avons enregistré un déficit de \$24,772 avant le calcul de la dépréciation et le paiement de l'intérêt. En comptant la dépréciation et l'intérêt sur notre mise de fond, notre déficit s'élevait à \$348,000 annuellement. Nous espérons donc que, grâce à cette opération commune avec le Pacifique-Canadien,—c'est plutôt une exploitation conjointe qu'une exploitation commune,—nous pourrions réaliser des économies considérables et maintenir en Colombie-Britannique un service côtier qui répondra aux besoins de la région.

M. FULTON: La situation actuelle consiste donc en ceci que vous allez cesser de faire à votre compte le service jusqu'à Prince-Rupert et que vous allez faire cette tournée en collaboration avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Vous ne ferez cependant aucun changement dans l'emploi que vous faites actuellement du *Prince-George*, qui, si je suis bien informé, ne fait que des voyages d'agrément?

M. GORDON: C'est exact.

M. FULTON: Ce vaisseau, par conséquent, ne sert que pendant les mois d'été?

M. GORDON: C'est exact, excepté quand le *Prince-George* est employé pour remplacer l'autre vaisseau, quand celui-ci est en cale sèche.

M. FULTON: J'ai reçu une lettre d'une femme qui me dit que son mari a fait du service sur le *Prince-Rupert*. Je crois que vous nous avez dit que ce bateau n'est plus en état de faire le service.

M. GORDON: Nous allons le retirer complètement du service et nous allons le mettre en vente bientôt.

M. FULTON: La lettre que j'ai en main dit que tout l'équipage du *Prince-Rupert* a été mis à pied. C'est là l'une de ces décisions pénibles que vous avez à prendre de temps en temps et je suis certain que vous n'aimez pas à les prendre. Nous avons discuté ce point à propos de la suppression de certaines lignes de chemins de fer. Croyez-vous que les équipages du *Prince-Rupert* et du *Prince-George* seront capables de se trouver d'autres emplois? Quelle est la situation, par exemple, au sujet de la main-d'œuvre, dans l'arrangement coopératif que vous avez conclu avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: D'après notre entente avec le Pacifique-Canadien, c'est ce chemin de fer qui fournira l'équipage du vaisseau pour le service que nous exploitons en commun. Mais je me hâte de vous dire que c'est là une autre entente. Je ne veux pas m'engager définitivement sur ce point.

M. FAIREY: Quel est le nom du vaisseau en question?

M. FULTON: Le *Princess-Nora*.

M. GORDON: Ce vaisseau, cependant, ne portera plus le nom de *Princess-Nora*. On va lui donner un nom nouveau.

M. FULTON: Qu'est-ce que vous pouvez faire pour l'équipage du *Prince-Rupert* ou quelle espérance pouvez-vous lui offrir?

M. GORDON: Tout ce que je puis vous dire, c'est qu'il y a là des services concurrentiels, où cet équipage pourra trouver de l'emploi. Mais c'est un fait que le cas en question est un cas de cessation de service et cela met fin à l'emploi de ces personnes. Nous n'avons pas d'autres emplois à offrir aux membres de l'équipage du *Prince-Rupert* en tant qu'employés de vaisseau. Nous leur avons donné assez longtemps d'avance un avis que nous n'aurions plus besoin de leurs services et cela est une autre indication que cette cessation de service entraîne le chômage pour ces employés. Je désire vous rappeler, cependant, qu'il y a d'autres services de vaisseau sur la côte de la Colombie-Britannique.

M. FULTON: Est-ce que les bureaux de votre compagnie ont été utilisés pour trouver un autre emploi à ces hommes ou ont-ils réussi à leur trouver quelque chose?

M. GORDON: Pas directement, non.

M. FULTON: Je n'ai pas l'intention d'insister au sujet de cette entente, mais je crois que vous pourriez nous dire quels sont les arguments qui ont prévalu pour que ce soit le Pacifique-Canadien et non le National-Canadien qui fournisse le matériel nécessaire pour faire le service en commun.

M. GORDON: C'est tout simplement parce que le Pacifique-Canadien avait un vaisseau convenable pour faire ce service. Notre vaisseau, le *Prince-Rupert*, est un bon vaisseau, puisque nous voulons le vendre, mais il n'était plus en état de faire ce service de voyageurs de première classe.

M. FAIREY: Est-ce que le *Prince-George* est en bon état?

M. GORDON: Oui, c'est un excellent vaisseau. C'est un vaisseau de luxe pour les croisières d'agrément.

M. FAIREY: Mais le *Nora* est un vaisseau beaucoup plus petit que le *Prince-George*.

M. GORDON: Pas beaucoup plus petit, un peu plus petit seulement. Son tonnage n'est guère inférieur à celui du *Prince-George*, mais il est moins luxueux.

M. DINGLE: Les tonnages respectifs du *Prince-George* et du *Nora* sont les suivants: 3,379 tonnes et 2,731 tonnes.

M. FAIREY: Je sais que vous avez fait une évaluation du trafic possible sur la côte, mais nos gens sont très intéressés aux développements de certains endroits comme Kitimat qui sont situés sur la côte, et cependant le service côtier est réduit.

M. GORDON: Vous ne devez pas oublier que Kitimat a maintenant l'avantage d'être desservi par le chemin de fer.

M. FAIREY: Oui, par l'embranchement du National-Canadien qui va à Terrace.

M. GORDON: Oui, c'est notre ligne. Nous l'avons prolongée jusqu'à Kitimat.

M. FAIREY: Vous n'encouragez pas l'emploi du chemin de fer jusqu'à Kitimat par voie de Prince-Rupert?

M. GORDON: Nous comptons sur tout le trafic possible, mais il faut se souvenir que le vaisseau dont nous avons parlé fera le service régulier d'Ocean-Falls, Kitimat, Prince-Rupert et Ketchikan et qu'il y a aussi d'autres services côtiers réguliers.

M. FAIREY: Pouvez-vous nous dire combien de fois ce vaisseau quittera Vancouver à destination du Nord?

M. GORDON: Il quittera Vancouver le mardi soir.

M. FULTON: Monsieur Gordon, bien que je me rende bien compte qu'il ne sera pas très attrayant pour les employés du *Prince-Rupert* qui ont été mis à pied de déménager de l'océan Pacifique à l'océan Atlantique, je me demande quand même s'il ne serait pas possible pour vous de leur offrir de l'emploi dans vos services côtiers de l'Est du Canada.

M. GORDON: J'aimerais bien à vous donner une réponse rassurante, mais je crains que la chose ne me soit impossible. Ce qui est arrivé est exactement ce qui arrive quand on ferme un atelier ou un autre endroit qui donne de l'emploi. Toute interruption d'une partie de nos services a pour effet de produire du chômage. Je ne voudrais onc pas faire une déclaration qui inspirerait de veines espérances. Je puis dire que nos bureaux de la côte ouest s'occuperont des cas individuels et feront leur possible pour trouver un emploi convenable et approprié à l'expérience de nos anciens employés. Nous ferons tout notre possible pour replacer ces hommes, mais je ne voudrais rien dire qui pourrait être considéré comme un engagement ou qui pourrait faire surgir de veines espérances.

M. FULTON: La possibilité que j'ai mentionnée n'est peut-être pas très attrayante, mais j'ai pensé qu'elle valait quand même la peine d'être mentionnée.

M. GORDON: Je ne fonde pas beaucoup d'espérance de ce côté. De plus, M. Dingle me rappelle fort à propos que les unions ouvrières n'approuveraient pas cette manière de faire.

M. MURPHY (*Westmorland*): Les provinces Maritimes non plus.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique est adoptée?

Adopté.

La dernière rubrique est "Commentaires". Avez-vous des questions à poser au sujet de cette rubrique ou êtes-vous prêts à l'adopter?

Adopté.

Est-ce que quelqu'un voudrait proposer l'adoption du rapport des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1954?

Il est proposé par M. Carter, appuyé par M. Fairey, que le rapport soit adopté.

Je crois que nous devons maintenant entreprendre l'étude du budget d'immobilisations des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1955. Nous allons prendre la page 1 du Budget d'immobilisations. M. Gordon pourrait, comme par le passé, nous donner certaines explications sur les cadres et la forme de ce budget.

NATIONAL-CANADIEN

RÉSUMÉ DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES ET DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS REQUISES—ANNÉE 1955
Budget d'immobilisations

Autorisations financières	1955			Page	1954		Autorisations d'engagements
	Projets non déjà autorisés	Projets déjà autorisés	Total		Chiffre budgétaire	Chiffre effectif	
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS							
<i>Généralités (sauf matériel nouveau et réformé)</i>							
Obligations à contracter et à acquitter en 1955.....	11,047,952		11,047,952	2	23,058,866		(1) Nous demandons l'autorisation de contracter des obligations pour la somme de \$24,880,998 à l'égard d'additions et d'améliorations générales (sauf le nouveau matériel) dont l'échéance ne tombera pas dans l'année civile courante. Le crédit relatif au matériel réformé figurait ici dans le budget de 1954, mais dans le budget de 1955, il figure au tableau du matériel, nouveau et réformé.
Obligations autorisées avant 1955 et à acquitter en 1955.....		23,110,382	23,110,382		22,515,870	32,616,080	
Obligations autorisées et contractées avant 1955 et à acquitter avant le 1 ^{er} juillet 1955.....		10,600,000	10,600,000		8,957,860		
					Cr. 9,832,596	Cr.16,290,680	
Total—Généralités.....	11,047,952	33,710,382	44,758,334		44,700,000	16,325,400	
<i>Construction d'embranchements</i>							
Terrace-Kitimat (autorisée par le chap. 20 des Statuts du Canada, 1952).....		2,410,000	2,410,000	7	6,200,000	4,287,528	
Hillsport-Manitouwadge (autorisée par le chap. 49 des Statuts du Canada, 1954).....		2,750,000	2,750,000	8		302,460	
Beattyville-Chibougamau (autorisée par le chap. 49 des Statuts du Canada, 1954).....		7,000,000	7,000,000	9		288,864	
Total—Construction d'embranchements.....		12,160,000	12,160,000		6,200,000	4,878,852	
<i>Matériel nouveau et réformé</i>							
Obligations à contracter en 1955 (59,207,000) et à acquitter en 1955 à concurrence de \$38,406,500.....	38,406,500		38,406,500	3	39,332,195	24,870,907	(2) Nous demandons l'autorisation de commander le matériel nouveau mentionné du budget de 1955, au montant de \$20,800,500 (voir page 3) et dont aucune tranche ne sera livrée en 1955.
Obligations contractées avant 1955 et à acquitter en 1955.....		12,690,500	12,690,500	4	44,054,000	38,642,050	
Obligations autorisées et contractées avant 1955 et à acquitter avant le 1 ^{er}							

juillet 1955.....		9,800,000	9,800,000	4	63,646,000	62,608,345
Matériel réformé.....	Cr.20,115,334		Cr.20,115,334	5		
Total—Matériel nouveau et réformé	18,291,166	22,490,500	40,781,666		147,032,195	126,121,302
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS— MONTANT NET.....	29,339,118	68,360,882	97,700,000		197,932,195	147,325,554
Acquisitions de titres.....			5,693,000	6	11,236,500	10,400,300
TOTAL—BUDGET D'IMMOBILISATIONS.....			103,393,000		209,168,695	157,725,854
Moins: Disponibilités provenant des réserves pour dépréciation et de l'amortissement de l'escompte sur la dette.....			12,394,000		19,545,000	13,957,526
Disponibilités provenant de la vente d'actions privilégiées (3 p. 100 de 635 millions).....			19,050,000		20,655,000	19,206,314
Disponibilités provenant du capital de roulement.....			15,000,000			
TOTAL DES DÉBOURSÉS REQUIS.....			56,949,000		168,968,695	124,562,014
Moins: \$20,400,000, soit \$10,600,000 pour Additions et améliorations générales et \$9,800,000 pour nouveau matériel, qui font déjà l'objet d'une autorisation de financement en vertu de la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, 1954, article 3 (1) b).....			20,400,000		72,603,860	62,608,345
Chiffre net des autorisations financières requises.....			36,549,000		96,364,835	61,953,669

(3) Nous demandons aussi que le ministre des Finances soit autorisé à consentir des avances en 1956, avant la promulgation de la Loi sur le financement et la garantie de 1956, à concurrence de \$40,000,000 a) sur des obligations relatives à des améliorations générales contractées en vertu de l'autorisation demandée au poste (1) ci-dessus ou d'une autre autorisation, b) sur des immobilisations effectuées à l'égard de nouveau matériel commandé en vertu de l'autorisation demandée au poste (2) ci-dessus ou d'une autorisation semblable renfermée dans des lois sur le financement et la garantie antérieures, et c) sur l'acquisition de valeurs d'Air-Canada.

PRÉVISIONS RELATIVES AU COMPTE DU REVENU

	1955		1954	
	Chiffre estimatif		Chiffre budgétaire	Chiffre effectif
Recettes d'exploitation.....	635,000,000		688,500,000	640,637,280
Dépenses d'exploitation.....	591,900,000		643,700,000	626,465,374
Recette nette d'exploitation.....	43,100,000		44,800,000	14,171,906
A prélever sur le revenu net.....	11,000,000		12,900,000	11,720,611
Applicable au paiement de l'intérêt.....	32,100,000		31,900,000	2,451,295
Intérêts sur la dette consolidée envers le public.....	30,600,000		25,500,000	25,833,306
Intérêts sur les prêts de l'État.....	1,000,000		5,900,000	5,376,087
Excédent des revenus.....	500,000		500,000	
Excédent des dépenses.....				28,758,098

NATIONAL-CANADIEN

AUTORISATIONS FINANCIÈRES—BESOINS DE 1955 PAR RÉGION, SERVICE, ETC.

	Région de l'Atlantique	Région de Terre-Neuve	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres	Total	Dépenses non déjà autorisées	Dépenses déjà autorisées
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
VOIE										
Nouvelles lignes.....				2,530				2,530	2,530	
Rails et boulons, selles d'appui et ancres.....	519,956	126,110	2,716,374	2,786,883	181,300	110,813		6,441,436	6,441,436	
Ballast.....	162,042	13,650	28,772	94,820	47,500	8,789		355,573	355,573	
Améliorations de la voie.....	61,040	25,732	9,000	89,590	16,150	4,288		205,800	191,168	14,632
Grands terminus.....	100,000	18,000	6,202,414	646,500	208,500			7,175,414	638,244	6,537,190
Voies de cour et d'évitement.....	297,104	72,371	546,228	1,360,721	31,200			2,307,624	824,955	1,482,669
Machines servant à la construction de la voie.....	29,030	50,088	738,025	232,200	94,400	5,598		1,149,341	1,041,841	107,500
Ponts, ponceaux et ponts sur chevalets.....	391,440	15,209	2,378,807	1,400,313	17,100	57,125		4,259,994	3,250,104	1,009,890
Tunnels.....				235,000				235,000	60,000	175,000
Garde des passages à niveau.....			360,758	2,320	4,000	21,223		388,301	234,773	153,528
Stations.....	7,830	25,000	328,910	436,450		12,314		810,504	89,740	720,764
Immeubles divers.....	362,266	22,166	3,187,297	307,334	44,300	145,804		4,069,167	595,580	3,473,587
Postes d'alimentation d'eau.....	2,810		13,505	125,929	3,800			146,044	146,044	
Postes à combustible.....	41,360		401,194	283,300	56,100			781,954	563,316	218,638
Ateliers et outillage.....	11,610	43,200	1,963,478	1,698,080	44,000	Cr. 399		3,859,960	1,435,166	2,424,803
Bassins et quais.....		73,649		500,000				573,649	73,649	500,000
Élévateurs à grains.....			85,935	26,000				111,935	76,135	35,800
Signaux et enclenchements.....	39,645		432,311	2,364,480	542,200			3,378,636	1,509,416	1,869,220
Communications—Commerciales.....							14,629,099	14,629,099	9,172,836	5,456,263
Communications—Ferroviaires.....							191,374	191,374	97,832	93,542
Généralités—Y compris faux frais divers.....	829,626	712,256	4,762,687	3,436,179	1,304,100	95,000	1,980,005	13,119,853	7,613,261	5,506,592
MATÉRIEL										
Améliorations générales.....							1,908,143	1,908,143	1,276,651	631,492
Transformations.....							396,743	396,743	152,862	243,881
Divers.....	6,454	16,000	24,649	2,300	25,050	5,580	152,146	232,179	222,179	10,000
HÔTELS.....										
							17,825,083	17,825,083	166,375	17,658,708
PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT.....										
							583,987	583,987	466,754	117,233
Engagements—non acquittables en 1955.....	2,962,213	1,213,431	24,180,344 Cr. 2,079,678	16,030,929 Cr. 803,370	2,619,700 Cr. 270,000	466,135	37,666,580 Cr.17,727,950	85,139,332 Cr.20,880,998	36,698,400 Cr. 6,150,448	48,440,932 Cr. 14,730,550
	2,962,213	1,213,431	22,100,666	15,227,559	2,349,700	466,135	19,938,630	64,258,334	30,547,952	33,710,382
<i>Moins: La partie des entreprises non terminée pendant l'année.....</i>										
								19,500,000	19,500,000	
								44,758,334	11,047,952	33,710,382
MATÉRIEL—NOUVEAU ET RÉFORMÉ										
Nouveau.....								60,897,000	38,406,500	22,490,500
Réformé.....								Cr.20,115,334	Cr.20,115,334	
								40,781,666	18,291,166	22,490,500

EMBRANCHEMENTS			
Terrace—Kitimat.....	2,410,000		2,410,000
Hillsport—Manitouwadge.....	2,750,000		2,750,000
Beattyville—Chibougamau.....	7,000,000		7,000,000
Net—Additions et améliorations.....	97,700,000	29,339,118	68,360,882
ACQUISITION DE TITRES.....			
	5,693,000	5,693,000	
	103,393,000	35,032,118	68,360,882
<i>Moins:</i> Disponibilités provenant des réserves pour dépréciation et de l'amortissement de l'escompte sur la dette.....			
	12,394,000		
Disponibilités provenant de la vente d'actions privilégiées.....			
	19,050,000		
Disponibilités provenant du capital de roulement.....			
	15,000,000		
	56,949,000		
<i>Moins:</i> \$20,400,000, soit \$10,600,000 pour Additions et améliorations générales et \$9,800,000 pour Nouveau matériel, qui font déjà l'objet d'une autorisation de financement en vertu de la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, 1954, article 3 (1) b).....			
	20,400,000		
CHIFFRE NET DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES REQUISES.....	36,549,000		

NATIONAL-CANADIEN

Coût estimatif

*Matériel nouveau et réformé**Réseau du National-Canadien—Matériel**Nouveau et réformé**Matériel nouveau*

Nous demandons l'autorisation de commander et, à concurrence du montant indiqué, de financer en 1955 le matériel ci-dessous:

Locomotives diesel électriques

- 14 locomotives à voyageurs de 1600-1750 c.v.
- 69 locomotives de manœuvre sur ligne de 1600-1750 c.v.
- 48 locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v.
- 14 locomotives de manœuvre sur ligne de 1600-1750 c.v. (N.E.)
- 54 locomotives de manœuvre de 900-1200 c.v.
- 9 locomotives de manœuvre de 900-1200 c.v. (G.T.W.)
- 2 locomotives de manœuvre de 900-1200 c.v. (C.V.R.)
- 3 locomotives légères de manœuvre de 380 c.v.

Matériel à voyageurs

- 5 wagons diesel
- 30 fourgons
- 50 wagons frigorifiques à messageries
- 4 wagons-observatoires

Matériel à marchandises

- 1750 wagons couverts
- 200 wagons-tombereaux

Matériel de service

- 1 chasse-neige
- 1 épandeur Jordan
- 1 grue diesel électrique—30 tonnes
- 1 grue diesel électrique—30 tonnes
- 1 grue diesel électrique—250 tonnes
- 1 wagon-balance
- 1 wagon en plate-forme fardier
- 1 grue-locomotive diesel (matériel)
- 1 grue-locomotive diesel (matériel)
- 34 articles divers (provenant de tenders usagés)
- 4 wagons-citernes à eau (G.T.W.)
- 2 chasse-neige (1) et wagon à bascule (1) (C.V.R.)

Prévision pour matériel spécial d'expérimentation et pour de nouveaux genres de matériel dont l'essai sera fait en service.

Coût total estimatif: \$59,207,000, dont un montant de \$38,406,500 sera requis pour couvrir les livraisons prévues pour 1955.

A reporter.....\$38,406,500

NATIONAL-CANADIEN

*Coût estimatif**Matériel—Nouveau et réformé*

Nouveau matériel—Report.....\$38,406,500

Nouveau matériel

Nous demandons l'autorisation d'acheter le nouveau matériel ci-dessous dont le financement et (ou) la commande ont été autorisés par des lois sur le financement et la garantie d'années antérieures.

Locomotives

- 6 locomotives à voyageurs de 1750 c.v.
- 8 locomotives à voyageurs de 1600 c.v.
- 27 locomotives de manœuvre sur ligne de 1750 c.v.
- 18 locomotives de manœuvre sur ligne de 1600 c.v.
- 38 locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v.
- 4 locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v. (G.T.W.)
- 3 locomotives de manœuvre de 1200 c.v. (G.T.W.)
- 2 locomotives de manœuvre de 1000 c.v. (G.T.W.)

Matériel à voyageurs

- 3 wagons diesel
- x20 fourgons
- x30 wagons frigorifiques à messageries
- 1 wagon-lits (Terre-Neuve)
- 5 wagons ordinaires (Terre-Neuve)

Matériel à marchandises

- x30 wagons-tombereaux à minerai
- y400 wagons-trémies à minerai
- 6 wagons-trémies pneumatiques
- x200 wagons frigorifiques
- 100 wagons frigorifiques (G.T.W.)
- 110 wagons en plate-forme renforcés de 70 tonnes

Matériel de service

- 1 grue Burro—Modèle 40
- 1 grue à vapeur
- x—Commandes autorisées au cours des années passées.
- y—Commandes autorisées en 1952 pour livraison en 1955, mais livrées en 1954.

Coût estimatif.....\$22,490,500

Total—Nouveau matériel—A reporter.....\$60,897,000

COMITÉ SESSIONNEL
NATIONAL-CANADIEN

Coût estimatif

Matériel nouveau et réformé

Total—Nouveau matériel—Report.....\$60,897,000

Matériel réformé

Matériel qui doit être réformé et non remplacé, parce qu'il est usé, démodé ou endommagé par le feu ou par des accidents.

Lignes canadiennes

220 locomotives
2400 wagons à marchandises
100 wagons à voyageurs
320 articles de matériel de service

Duluth, Winnipeg and Pacific Railway

15 wagons à marchandises
5 articles de matériel de service

Grand Trunk Western Railroad Company

50 wagons à marchandises
35 articles de matériel de service

Central Vermont Railway

4 locomotives
27 wagons à marchandises

Total—Matériel réformé.....Cr. 20,115,334

Total net—Matériel nouveau et réformé.....\$40,781,666

NATIONAL-CANADIEN

ACQUISITION DE TITRES

—	Chiffre budgétaire	Chiffre effectif de 1954	Chiffre budgétaire de 1955
	\$	\$	\$
<i>Toronto Terminals Railway—</i> (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales— Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	463,000	Cr. 150,000	200,000
<i>Northern Alberta Railways—</i> (Conjointement avec le Pacifique-Canadien) Additions et améliorations générales— Proportion du National-Canadien, 50 p. 100.....	500,000	250,000	204,000
<i>Chicago and Western Indiana Railroad—</i> Avances en vertu des ententes du 1 ^{er} mars 1936 et du 1 ^{er} mai 1952.....	272,000	300,300	287,500
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad—</i> Achat de capital social.....	1,500		1,500
Total.....	1,236,500	400,300	693,000
<i>Air-Canada—</i> Immobilisations.....	10,000,000	10,000,000	5,000,000
Total général.....	11,236,500	10,400,300	5,693,000

NATIONAL-CANADIEN

Construction d'un nouvel embranchement de Terrace à Kitimat,
province de Colombie-Britannique

Autorisée par le chapitre 20 des Statuts du Canada 1952.

Millage total estimatif:	46
Dépense totale estimative:	\$11,500,000

Progrès des travaux

Le régalage par les équipes du chemin de fer, depuis le mille 0, vis-à-vis de la station de Terrace, jusqu'au mille 0·9, les abords du côté nord de la rivière Skeena et le pont qui traverse cette rivière large et aux eaux tumultueuses (la substructure par *Dawson & Hall Limited*, Vancouver, et la superstructure par la *Domínion Bridge Company Limited*), ont été terminés le 26 mai 1954, ce qui a permis de commencer la pose des rails à partir de Terrace. Le 21 juillet 1954 les rails étaient posés jusqu'au mille 14·5.

Il a fallu ensuite retarder la pose des rails en raison des difficultés qu'on a rencontrées dans le régalage et dans la construction des ponts de bois et aussi en raison des conditions de la température. Au cours du mois de novembre 1954, la précipitation a été de 25·1 pouces.

L'entrepreneur, *Campbell-Bennett Limited*, de Vancouver, a retardé les travaux de déblayage et de régalage ainsi que l'installation des ponts de bois et de la charpente des ponts d'acier jusqu'au 6 décembre 1954.

On a construit des ponts d'acier permanents pour traverser la Skeena au mille 0·9; pour traverser la rivière Laksle, au mille 11·5 et la rivière Coldwater au mille 12·6. On traverse aujourd'hui, sur une ligne temporaire de chevalets sur pilotis, la rivière Wedeene, au mille 30·5, et la petite Wedeene, au mille 33·3, parce qu'il était impossible de livrer les longerons d'acier avant que les rails fussent posés sur la nouvelle ligne.

Le 8 décembre 1954 les équipes du chemin de fer ont complété la pose d'une voie temporaire jusqu'au "Centre de service" de Kitimat, au mille 38·53, qui est l'emplacement choisi pour la station de chemin de fer projetée. Au 31 décembre 1954, les rails étaient posés jusqu'au mille 40·53, qui est la fin de la voie principale du National-Canadien et le point de jonction et de correspondance avec l'embranchement de l'*Aluminum Company of Canada*. Par suite d'une entente, les équipes du chemin de fer ont aussi posé des rails pour la compagnie d'Aluminum jusqu'à son usine et au quai.

On a posé la première couche de ballast de Terrace jusqu'à Kitimat et la ligne télégraphique permanente a été terminée depuis Terrace jusqu'au mille 23.

On a érigé une station temporaire à Kitimat.

Le travail à exécuter par les équipes du chemin de fer au cours de l'année 1955 comprend: établissement de pentes, creusage de fossés et drainage souterrain de coupes argileuses; remplissage de quatre ponts temporaires et élargissement de certains talus; pose de rails pour l'entrepôt à marchandises, pose de rails pour voie à traction animale et pour les emplacements industriels de Kitimat; pose du ballast sur toute la voie; enrochement pour protéger les talus qui sont exposés à l'érosion; érection de la superstructure d'acier pour les ponts permanents qui traverseront la rivière Wedeene et la petite Wedeene; construction de

résidences pour les équipes du chemin de fer et construction des immeubles nécessaires du chemin de fer à Kitimat; achèvement de la ligne télégraphique permanente.

L'embranchement sera inspecté par l'ingénieur de la Commission des Transports au commencement de janvier 1955, et on s'attend qu'à cette date une ordonnance permettra la mise en service de l'embranchement.

La dépense totale estimative pour cet embranchement, conformément à la loi passée à cet effet, s'élèvera à \$9,090,000 au 31 décembre 1954.

Le montant estimatif requis pour l'année civile 1955 est de \$2,410,000.

NATIONAL-CANADIEN

Construction d'un nouvel embranchement de Hillsport à Manitouwadge, province d'Ontario.

Autorisée par le chapitre 49 des Statuts du Canada, 1954.

Millage total estimatif: 27

Dépense totale estimative: \$ 4,312,500

Progrès des travaux

Le levé topographique final pour la pose de cette ligne entre Hillsport et Manitouwadge, dans la province d'Ontario, qui aura une longueur de 27 milles, a été terminé au mois de juillet 1954.

Le contrat pour le déblayage, le régalage, la pose des ponceaux et des chevalets et autres travaux divers a été accordé au plus bas enchérisseur, Rayner and Armstrong, Limited, de North Bay, Ontario.

L'entrepreneur a commencé son travail à la fin du mois d'octobre 1954 et, au 31 décembre 1954, il avait terminé 75 p. 100 du déblayage, 25 p. 100 du régalage et 30 p. 100 des ponceaux.

Au cours de 1954, les équipes du chemin de fer ont terminé à Hillsport les voies d'évitement qui seront nécessaires pour la mise en service du nouvel embranchement.

On s'attend que l'entrepreneur terminera son travail au cours de 1955, ce qui permettra aux équipes du chemin de fer de poser les rails et le ballast pour la voie principale et les voies d'évitement jusqu'au terminus de l'embranchement et au point de raccordement avec les voies des mines Gico. On s'attend que l'embranchement sera prêt à être mis en service le 1^{er} décembre 1955.

Au 31 décembre 1954, on avait dépensé, conformément à la loi adoptée à cet effet, le montant de \$302,460.08.

Le montant estimatif requis pour l'année civile 1955 est \$2,750,000.

NATIONAL-CANADIEN

Construction d'un embranchement de Beattyville à Chibougamau, province de Québec

Autorisée par le chapitre 49 des Statuts du Canada, 1954

Millage total estimatif 155

Dépense totale estimative \$20,700,000

Progrès des travaux

Le levé topographique final pour l'embranchement entre Beattyville (extrémité de la subdivision actuelle des chutes Kiask) et le lac Cache, près de Chibougamau, province de Québec, qui a une longueur de 158 milles, a été terminé au mois de septembre 1954.

Le 8 novembre 1954 on a accordé au plus bas soumissionnaire, la Société d'Entreprises Générales Ltée., Amos, Québec, le contrat pour le déblayage, le régalage, la construction des ponceaux et chevalets et autres travaux requis pour l'achèvement de l'embranchement entre Beattyville et Bachelor, une longueur de 70 milles. A la même date on a accordé des contrats semblables au plus bas soumissionnaire, Albert Lemieux Ltée., Montréal, (Québec), pour la partie de la ligne du lac Bachelor au lac Cache, soit une longueur de 88 milles.

Au 31 décembre 1954, les entrepreneurs avaient fait 30 milles de déblayage et les travaux de régalage étaient commencés sur cette ligne à Beattyville.

Les entrepreneurs continuent d'installer leur outillage, qui doit être transporté sur les chemins d'hiver, pour continuer le travail de régalage au printemps de 1955.

On compte que tout le déblayage, sur une distance de 158 milles, sera terminé au cours de 1955, ainsi que 60 milles de régalage environ, entre Beattyville et le lac Bachelor, et environ 40 milles de régalage entre le lac Bachelor en direction de Chibougamau vers l'est. Le reste du régalage sera terminé au début de 1956.

On compte poser environ 45 milles de rails et de ballast sur la voie principale et les voies d'évitements en direction est à partir de Beattyville en 1955. Il restera environ 113 milles à faire avant la fin de décembre 1956.

Le montant dépensé au 31 décembre 1954, en conformité de la loi adoptée à cette fin, s'élève à \$288,863.84.

Le montant estimatif requis pour l'année civile 1955 est de 7 millions de dollars.

M. GORDON: Suivant la pratique suivie dans le passé, si les membres du Comité voulaient bien m'accorder quelques moments pour expliquer le plan général du budget, si je puis ainsi parler, je pourrais indiquer comment les chiffres de ce budget s'accordent avec les tableaux annexés au résumé principal du budget, je crois que nous pourrions ainsi procéder plus rapidement.

Je crois que nous pouvons passer par-dessus la table des matières, qui n'est là, évidemment, que pour la commodité du lecteur. Si vous prenez la première feuille, la longue et large feuille qui porte le numéro 1 à droite en haut, vous aurez là une vue d'ensemble de toute la situation. Vous y trouverez les chiffres de l'année dernière dans une colonne intitulée "1954", qui donne le chiffre des dépenses réelles de 1954 comparé aux prévisions budgétaires de la même année.

Ce budget contient en substance non seulement les engagements prévus, c'est-à-dire ce que nous voulons entreprendre au cours de l'année, mais aussi le financement dont nous avons besoin pour exécuter ces engagements cette année.

Dans la première colonne à gauche vous voyez le titre "Entreprises non déjà autorisées" et sous le titre général de "Additions et améliorations" vous avez le chiffre de \$11,047,952, qui représente les obligations à contracter et à acquitter au cours de l'année 1955.

Sous ce titre de "Additions et améliorations", se trouvent les nouveaux projets que nous comptons exécuter au cours de l'année. Le chiffre ne représente pas nécessairement le coût total de ces entreprises. Je reviendrai sur ce point un peu plus tard et je tâcherai de compléter cette explication; mais vous voudrez bien vous rappeler que ce chiffre est celui qui s'applique aux nouvelles entreprises cette année.

Dans la colonne suivante, et encore sous le titre principal "Additions et améliorations", vous avez deux chiffres relatifs à des entreprises déjà autorisées par le Parlement. Les membres du Comité sont plus familiers avec le terme "Report de crédit" pour qualifier ces montants. Nous n'employons pas ce terme dans notre budget, mais ces montants sont véritablement des reports de crédit.

Pour les fins du ministère des Finances, ce report de crédit est subdivisé en deux montants: l'un de \$23,110,382, représentant les obligations autorisées avant 1955 et à acquitter en 1955, et l'autre de \$10,600,000, représentant les obligations autorisées et contractées avant 1955 et à acquitter avant le 1^{er} juillet 1955. Le total de ces deux montants s'élève à \$33,710,382 et le total des trois montants mentionnés s'élève à \$44,758,334.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrai-je poser ici une question?

M. GORDON: Certainement. Je préfère qu'on pose des questions à mesure que j'avance dans mon développement.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ces deux montants représentant des obligations autorisées avant 1955 et à acquitter en 1955, l'un de 23 millions et l'autre de 10 millions, indiquent-ils qu'il y a eu un changement dans la date où ils devaient être acquittés. Est-ce que le fait qu'ils ont été autorisés antérieurement et qu'ils doivent être acquittés maintenant n'indique pas cela?

M. GORDON: Non. Les choses se sont passées à peu près comme nous l'attendions. Les choses se sont passées comme elles étaient prévues.

M. FULTON: Est-ce que cette division en deux montants signifie quelque chose? Pourquoi ne sont-ils pas indiqués ensemble comme un montant à acquitter en 1955?

M. GORDON: Vous vous rappellerez peut-être que l'année dernière nous avons demandé une autorisation générale au ministère des Finances de nous faire des avances pour les six premiers mois de l'année suivante avec l'entente que ces montants ne seraient pas employés durant l'année courante. Voilà pourquoi nous avons à voter ce montant de nouveau. Voilà pourquoi le montant est divisé en deux. C'est une question tout à fait technique pour satisfaire aux exigences du ministre des Finances en ce qui concerne les autorisations de paiement.

Ce chiffre de \$44,758,334 doit être mis en comparaison avec le montant effectif des dépenses que nous avons faites en 1954, soit \$32,616,080. Nous avons été obligés cette année de faire un autre ajustement technique qui est mentionné ici dans les notes. Nous avons déduit \$16,290,680 du chiffre effectif de nos dépenses de l'année dernière en raison du matériel réformé. Je veux parler de la dépréciation pour le matériel réformé dont nous avons parlé l'autre jour. Cette année nous faisons figurer ce matériel réformé à l'endroit où nous croyons qu'il doit figurer, c'est-à-dire sous le titre "Matériel". Nous arriverons à ce point dans un moment et cela aussi est un ajustement technique.

Le grand titre suivant est "Construction d'embranchements" et vous voyez ici à cette fin le montant de \$12,160,000 autorisé par de nouvelles lois et nous espérons pourvoir à ce montant dans le budget, bien que l'autorisation de contracter cette obligation soit contenue dans une loi spéciale du Parlement. Le montant mentionné ici représente seulement la somme que nous croyons devoir dépenser cette année. Vient ensuite le titre général suivant: "Matériel—Nouveau et réformé". La division ici est la même que tout à l'heure. Nous

avons des obligations contractées en 1955 pour un montant de \$59,207,000; mais, sur ce montant, \$38,406,500 seulement doit être acquitté au cours de l'année. Voilà pourquoi nous ne mentionnons que ce dernier montant dans le budget.

Nous avons ensuite les "obligations contractées avant 1955 et à acquitter en 1955", ce que je pourrais appeler un report de crédit de \$12,690,500, et le \$9,800,000 à acquitter au cours des six premiers mois de 1955. Ces montants, plus le crédit de \$20,115,334 provenant de notre dépréciation, s'élèvent au total net de \$40,781,666.

En additionnant le total des additions et améliorations et celui des embranchements et du matériel dont je viens de parler, nous arrivons, au chapitre des "Additions et améliorations", y compris le matériel, au grand total \$97,700,000. En ajoutant à cela le montant de \$5,693,000 désigné sous le titre de "Acquisition de titres" et que je décrirai plus en détail quand nous en serons à l'étude de la liste de ces titres, nous obtenons un budget total d'immobilisations de \$103,393,000. C'est là le montant de déboursés que nous devons faire cette année si nous réalisons tout ce que nous avons projeté dans ce budget.

Ce chiffre de quelque 103 millions de dollars comparé au chiffre correspondant de \$157,725,854 du budget de l'an dernier indique que nous avons réduit de 54 millions environ le budget de 1955 par comparaison avec celui de 1954.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Allez-vous mentionner les déductions que vous vous proposez de faire sur les 103 millions de dollars?

M. GORDON: Oui, c'est ce que je vais faire tout de suite. J'ai dit que la somme de \$103,393,000 est le montant de déboursés que nous aurons à faire si nous exécutons au cours de l'année tout ce que nous avons projeté. Mais nous en finançons une partie nous-mêmes. A même nos propres ressources nous prenons \$12,394,000, qui devient disponible grâce aux inscriptions de réserve de dépréciation que nous faisons dans nos livres. En d'autres termes, nous prenons le montant que nous accumulons dans notre compte de dépréciation et nous le remplaçons dans le chemin de fer de la façon que j'ai indiquée. De plus, nous obtenons \$19,050,000 de la vente de nos actions privilégiées au gouvernement en vertu de l'arrangement spécial que nous avons discuté au cours des années passées et qui découle de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et nous déduisons de notre propre capital de roulement la somme de 15 millions de dollars, chose qu'il nous est possible de faire en raison de la diminution du trafic et pour d'autres causes.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Vous déduisez 15 millions de dollars de quel montant?

M. GORDON: Dans ce calcul de financement nous déduisons notre capital de roulement de 15 millions de dollars au 31 décembre 1954. En d'autres termes, ce que nous faisons, c'est de réduire autant que possible nos besoins d'argent liquide. Cela les réduit au montant de \$56,949,000, chiffre que le ministre des Finances a à prendre en considération. Je suis certain qu'il sera heureux de constater que cela est un montant beaucoup moins considérable que la demande de \$124,562,000 que nous avons faite l'année dernière.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Voudriez-vous dire un mot au sujet de ces deux sources de dépréciation? Si j'ai bien compris, il y a un montant de 20 millions de dollars sur le matériel et un autre montant de \$12,394,000.

M. GORDON: On arrive à ce montant d'environ 20 millions de dollars en retirant du service une certaine quantité de matériel usé ou déjà mis au rancart. Cela comprend, par exemple, des locomotives ou des wagons à marchandises ou d'autres articles de matériel roulant qui en sont rendus au point qu'il faut les retirer du service.

Quand nous retirons ainsi du matériel du service, nous inscrivons la valeur comptable de ce matériel au compte de notre réserve de dépréciation. Cette réserve de dépréciation est constituée par les accumulations régulières représentant les montants que nous imputons sur les dépenses d'exploitation pour fins de dépréciation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ainsi donc, quand vous retirez du matériel du service, vous constituez un surplus qui s'accroît avec les années et qui devient disponible, comme vous le dites, et qui vous permet dans le cas actuel de réduire de 20 millions de dollars vos besoins de capital de roulement.

M. GORDON: Oui, c'est bien là le résultat de cette opération financière.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): En d'autres termes, c'est de l'argent épargné et mis de côté qui devient ainsi disponible et que vous pouvez maintenant déduire de votre demande de fonds.

M. GORDON: En effet, quel que soit le nom que l'on donne à cette opération de comptabilité, c'est là un montant que le chemin de fer a, pour ainsi dire, gagné.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Tout à fait comme le montant de \$12,394,000.

M. GORDON: Je crois que vous avez raison encore une fois, monsieur Macdonnell. Les comptables ont une façon tout à fait technique de faire les choses, mais je crois que vous avez raison. Du point de vue du simple bon sens, le montant de \$12,394,000 est un montant qui s'accumule couramment, mais que nous ne fournissons à même nos propres revenus.

M. FULTON: C'est de l'argent comptant.

M. GORDON: C'est de l'argent comptant.

M. FULTON: Avez-vous les chiffres correspondants de ce que le Pacifique-Canadien se propose de dépenser en fait d'additions et d'améliorations d'immobilisations au cours de cette année?

M. GORDON: Ces chiffres ne sont pas encore publiés, mais M. Mather m'a dit que je pouvais les citer. Je crois que je les ai ici. D'après les renseignements que je possède, le montant global du budget d'immobilisations pour 1955 est de 45 millions de dollars, mais je ne possède pas le détail des affectations.

M. FULTON: Vous dépenserez donc réellement sur ce chapitre environ le double de ce que le Pacifique-Canadien dépensera vraisemblablement, bien que vous n'ayez pas besoin d'obtenir du gouvernement tout ce montant?

M. GORDON: Il nous semble que le chiffre de 45 millions de dollars est raisonnable en comparaison des 103 millions que je viens de mentionner. Je ne sais comment le Pacifique-Canadien opère son financement. Les chiffres que j'ai mentionnés au sujet de la dépréciation, des réserves et autres item influencent notre financement. Je ne sais comment le Pacifique-Canadien calcule le sien; mais, autant que j'en puis juger, les 45 millions de dollars est le chiffre qui correspond aux 103 millions de dollars que j'ai mentionnés.

M. FULTON: Il semble que le Pacifique-Canadien dépense ce montant effectivement?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Est-ce que cela indique, comme vous l'avez mentionné antérieurement, au cours de votre témoignage, que vous devez faire quelque chose pour vous mettre au niveau du Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Oui, en partie. Mais ces chiffres ont aussi une autre signification. Nous avons prévu une dépense de 12 millions de dollars pour la construction d'embranchements et rien n'indique ici que l'autre compagnie doive en faire autant. Il peut y avoir quelque chose à ce sujet sous un autre titre; mais apparemment il y a ici une dépense de 12 millions de dollars pour la construction de lignes spéciales, ce qui, j'en suis certain, est un montant beaucoup plus élevé que ce que l'autre compagnie dépense à cette fin, car elle n'a pas de programme de construction d'embranchements. Je crois aussi que nous dépenserons davantage pour les voies ferrées, les rails et ainsi de suite, comme vous l'avez indiqué. Puis-je continuer? La demande totale de fonds qui s'élève à \$56,949,000 se trouve encore réduite par le fait que \$20,400,000 a déjà été autorisé par des lois de financement et de garantie antérieures, de sorte que le comité, en ce qui concerne le rapport que nous étudions, n'est appelé à approuver que l'autorisation de crédits au montant de \$36,549,000. Soit dit en passant, j'aurais peut être dû traiter d'abord les prévisions de notre compte de recettes. En tous cas, je peux le faire maintenant et procéder ensuite à l'étude de certaines données connexes. Dans les prévisions pour 1955, nos revenus estimatifs sont de 635 millions de dollars. Ces prévisions me paraissent passablement ambitieuses à la lumière des résultats que nous avons constatés jusqu'ici. On escompte un revenu un peu inférieur au revenu réel de 1954. Les prévisions accusent une réduction de recettes de 5 millions de dollars, mais cette réduction comporte une diminution considérable de notre compte de dépenses. Si nous pouvons réduire les dépenses au niveau que j'ai mentionné, soit à 592 millions de dollars, nous devrions être en état de finir l'année avec assez d'argent pour payer les intérêts sur la dette envers le public et les intérêts sur les prêts de l'État et enregistrer quand même un petit surplus. C'est là simplement une autre manière de dire que, si nos prévisions sont correctes en ce qui concerne les recettes, nous devons réduire nos dépenses d'exploitation d'un montant additionnel de 35 millions de dollars comparativement à 1954. Cela représente une réduction d'environ $5\frac{1}{2}$ p. 100 sur le budget des dépenses de 1954 et cela constitue aussi une continuation du programme d'ajustement de nos dépenses d'exploitation au montant de nos recettes, programme que nous avons mis en vigueur en 1954 d'une façon si évidente. La diminution totale comparée au budget des dépenses de 1953 signifie que, pour mettre à exécution le plan que je viens de mentionner, il nous faut réduire nos dépenses de cette année de 67 millions de dollars par comparaison au budget des dépenses de 1953. Cela n'est pas facile à mettre en pratique et comportera d'autres réductions considérables sur plusieurs points.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): En prenant en considération le tableau comparatif que vous nous avez fait hier entre les réductions que vous avez réalisées et celles du Pacifique-Canadien, ainsi que la nécessité d'effectuer certaines dépenses que vous jugez nécessaires en dépit de la situation, parce que vous les jugez indispensables, pour ainsi dire, pour remédier aux travaux

d'entretien qui ont été différés, en ajoutant à cela l'économie de 35 millions de dollars en plus des économies de l'année dernière, pouvez-vous nous dire quel effet cela aura sur l'entretien du chemin de fer?

M. GORDON: Cela aura pour effet que, conformément à nos instructions, les fonctionnaires chargés de l'exploitation devront réduire leurs dépenses le plus possible en évitant seulement d'accumuler des retards dans les travaux d'entretien qui pourraient avoir un effet funeste sur l'efficacité du chemin de fer. Cela signifie aussi que nous devons nous engager dans une campagne d'économie si rigide qu'il faudra éliminer toute dépense qui n'a pas strictement pour objet le maintien du matériel de la compagnie au niveau qu'il occupe actuellement. Cela signifie que nous n'augmenterons pas la valeur de notre matériel, mais que nous ne nous engagerons pas non plus dans une politique de retardement des travaux d'entretien qui auraient un effet funeste sur la préservation du matériel et qui nous obligera à faire de grandes dépenses au cours des prochaines années pour rattraper le temps perdu.

M. FULTON: Pour ce qui est des deux premiers mois de l'année, est-ce que les résultats répondent à votre attente?

M. GORDON: Nous avons eu un assez bon mois de janvier, mais un très mauvais mois de février; le mois de mars commence à nous donner un peu d'espérance. Le résultat total, à l'heure actuelle, c'est que nos déboursés sont à peu près au même niveau qu'à la même date l'année dernière; mais il ne faut pas oublier que le résultat net est beaucoup meilleur, par le fait que nous bénéficions de la réduction de notre compte de dépenses.

M. FULTON: Est-ce que les résultats répondent à vos prévisions pour cette année?

M. GORDON: A peu près.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Si je me rappelle bien, les résultats des premiers mois de l'année dernière ont été beaucoup meilleurs que les résultats des mois suivants. Ce n'était pas les premiers mois de l'année qui vous inquiétaient.

M. GORDON: Non. Si je me rappelle bien, la diminution réelle dans le trafic commença au mois d'octobre 1953 et continua depuis cette date. Nous avions espéré un regain d'activité vers le mois de mars 1954, mais nous avons été désappointés. Je désire attirer l'attention sur le fait que l'année dernière j'avais estimé les recettes d'exploitation à 688 millions de dollars. Les faits nous ont bien désappointés; mais j'ai essayé de faire comprendre au Comité que nos prévisions en fait de recettes avaient été très optimistes, étant donné que je ne voulais pas me mettre à crier banqueroute ou à prédire une dépression. Toutefois, ce ton d'optimisme au meilleur de ma connaissance, que j'ai employé l'année dernière ne se trouve pas dans les prévisions de cette année. Quand il s'agit de chiffres aussi considérables et de forces économiques aussi puissantes, les opinions que je peux vous donner ne sont que le résultat d'une étude sérieuse basée sur une analyse approfondie des facteurs économiques. Je peux affirmer, cependant, que, dans le cas actuel, nos prévisions sont réalistes, beaucoup plus réalistes qu'elles ne l'étaient l'année dernière.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pouvons-nous ajouter aussi que, dans une certaine mesure, on ne vous forcera pas la main pour exécuter certaines améliorations, en ce qui concerne, par exemple, l'extension de certaines lignes, comme la chose s'est produite en 1954?

M. GORDON: C'est exact. L'année dernière, en effet, nous nous étions partiellement engagés à exécuter un certain programme de pose de rails que je ne voulais pas interrompre. Vous pouvez remarquer, par exemple, que, dans le rapport annuel de 1954, il y a 869 milles de rails neufs. Dans le budget de cette année, nous avons prévu 560 milles seulement de pose de rails et, par précaution, nous réduisons encore ce chiffre, au moins conditionnellement, à 437 milles. Si le trafic nous permet d'exécuter notre programme en entier, le budget prévoit un programme de 560 milles; mais, à la lumière des chiffres que nous possédons à l'heure actuelle, nous ne ferons pas plus de 437 milles de construction. Si les perspectives s'améliorent au cours des prochains mois, nous pourrions en faire davantage.

M. BELL: Vous avez dit que les revenus ont été très bas au cours du mois de février. Y a-t-il une raison pour cela?

M. GORDON: Oui, les recettes ont été basses au mois de février. Mais l'année n'est pas assez avancée pour qu'il soit possible de faire une analyse générale des chiffres. Nous constatons seulement les faits. Le revenu a été médiocre. Quant aux prévisions, c'est tout simplement une question d'opinion. Ces prévisions n'ont pas besoin d'approbation, ce n'est pas une partie du budget. Les prévisions ne font qu'indiquer les objectifs que nous avons en vue et elles sont basées sur les autres données.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la page 1 est adoptée?

M. GORDON: Vous remarquerez sur la page 1 un montant de \$44,758,000. Vous trouverez le détail de ce montant à la page 2. Ce sont les points principaux du budget d'immobilisations en ce qui concerne les additions et les améliorations, à l'exclusion du matériel. Dans la colonne de gauche de ce tableau vous avez la description des articles en question. Sous le titre général de "Voies", vous avez des item comme "Rails et boulons—selles d'appui et ancrés". Vous voyez là quelle est la dépense que nous avons prévue en fait d'immobilisations pour chacune des régions. Pour expliquer l'exemple que je viens de donner, on dépensera pour l'item en question \$519,956 dans la région de l'Atlantique et le montant prévu pour cet item est indiqué pour chacune des régions. Les titres de la colonne de gauche indiquent les comptes généraux dans lesquels sont classés chacun des item de dépense. Tous ces montants sont additionnés et le grand total de toutes les régions s'élève à \$85,139,332. C'est là le montant total que nous nous proposons de dépenser. Mais il faut soustraire de ce montant une somme de \$20,880,998, parce que nous ne nous attendons pas de payer pour ces engagements avant 1956. Par conséquent nous n'avons besoin que d'une autorisation pour ces montants. Il y a un autre montant qui vous intriguera peut-être un peu. Nous soustrayons un autre montant de \$19,500,000 afin de ne pas augmenter outre mesure le montant réellement requis en argent, de sorte qu'on en arrive à environ 44 millions de dollars que nous demandons comme versement en argent comptant à la page 1. La raison de cette dernière déduction, c'est que nous savons par expérience que nous n'avons jamais été capables, avec la meilleure volonté du monde, d'exécuter tout le programme projeté pour une année. Il faut compter avec le facteur température et certains autres facteurs. Mais nous croyons que nous devons être autorisés quand même à faire ces dépenses et nous les incluons dans le total des dépenses prévues. Mais nous soustrayons un montant d'argent qui, d'après notre expérience, ne sera probablement pas encore dû à la fin de l'année et, par conséquent, nous ne demandons pas au ministre des Finances de nous faire les avances nécessaires pour ces dépenses, car nous savons que nous n'en aurons pas besoin.

M. POULIOT: Je croyais qu'avec la diésélisation du système vous n'auriez plus de déficit et que les recettes et les dépenses s'équilibreraient. Je suis donc tout à fait surpris; car, il y a trois ans, quand vous avez commencé à nous parler de la diésélisation, vous nous avez dit que cette chose merveilleuse nous aiderait à équilibrer le budget. Vous avez donc dû être désappointé de constater que, en dépit du fait que vous avez acheté plusieurs wagons diesel, vous devez encore envisager un déficit. Je le regrette beaucoup et je ne peux comprendre cette situation.

M. GORDON: Monsieur Pouliot me permettra peut-être de lui dire que ce que j'ai dit et que je pense encore, c'est que, avec l'ajustement du compte du capital révisé et grâce aux économies réalisées par la diésélisation, le National-Canadien sera capable en général de faire face à ses obligations. Nous avons eu une mauvaise année en 1954; le trafic a baissé d'une façon tout à fait inattendue pour tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord en général aussi bien que pour le National-Canadien. De fait, la plupart des chemins de fer de l'Amérique du Nord ont enregistré une diminution de recettes plus considérables que nous. On peut avoir parfois une mauvaise année qui sera suivie d'une bonne année et, à la longue, je crois que le National-Canadien sera capable de pourvoir à ses propres besoins et éliminer les déficits.

M. POULIOT: Voilà qui est bien, mais vous nous avez dit que votre estimation des recettes de l'année dernière était optimiste. Je voudrais savoir si votre estimation des recettes de cette année est optimiste ou réaliste?

M. GORDON: J'ai traité cette question il y a un moment et je vous ai dit que, à mon avis, le budget de cette année est plus réaliste que celui de l'année dernière.

M. POULIOT: Sur quoi avez-vous basé vos pronostics?

M. GORDON: Nous avons fait une étude très minutieuse de tous les facteurs économiques qui ont une influence sur l'économie du chemin de fer. Vous devez vous rappeler que le trafic ferroviaire dépend de la marche et de la courbe de l'activité économique de la nation en générale. Si on jette un coup d'œil sur la vie économique en général on peut constater un optimisme raisonnable dans la situation des affaires aussi bien au Canada qu'aux États-Unis. Il y a eu, par exemple, une amélioration constante dans les marchés d'outre-mer. Il y a eu un développement continu et assez élevé des ressources domestiques. Nos dépenses d'immobilisations en ce pays sont aussi un facteur important et dynamique dans le tableau général de la situation de 1955 et les relevés qu'on a faits en ce qui concerne la construction et qui ont été publiés par des corps publics responsables, indiquent que nous aurons probablement cette année une augmentation d'au moins 6 p. 100 sur 1954 en fait de dépenses d'immobilisation. Cette expansion des immobilisations contre-balancera la diminution que nous prévoyons dans certains domaines comme l'outillage et le matériel. Une bonne partie de cette diminution dans les dépenses de matériel et d'outillage se fera sentir dans l'industrie ferroviaire et l'agriculture. Les relevés qu'on a faits au sujet du programme de construction indiquent que le programme de l'année sera le plus considérable qu'on ait vu jusqu'à présent. Notre commerce d'exportation promet d'être raisonnablement prospère. Nous prévoyons que notre récolte de blé s'écoulera passablement bien. On croit que la qualité du blé dans le monde en général sera inférieure à celle du Canada et, pour ce qui est de la situation du change, les réserves de plusieurs pays sont en meilleure situation que par le passé et seront disponibles pour acheter ce que nous avons à vendre. Pour ce

qui est de l'économie domestique, le pouvoir d'achat du consommateur se maintient bien et le chômage industriel, à notre avis, est amplement compensé, à notre avis, par une augmentation de la moyenne des revenus hebdomadaires ainsi que par une augmentation des taux d'intérêt, des dividendes, des loyers et des paiements de transfert. Il y a aussi un autre facteur qu'il faut prendre en considération. C'est que l'augmentation de la population au Canada est la plus élevée de l'univers. Je ne dis pas que c'est la plus élevée d'une façon absolue, mais c'est celle qui est la plus élevée par rapport à la population totale. Bien que cette augmentation introduise certains problèmes comme celui de l'absorption d'une main-d'œuvre plus considérable et d'autres semblables, elle a pour résultat une demande croissante de biens de consommation. Elle augmente aussi certaines activités connexes, comme la construction de logis, d'écoles et d'hôpitaux et tout ce qui accompagne ordinairement l'augmentation de la population. Le résultat, c'est que, pour autant que nous avons pu le constater, la demande de biens de consommation est probablement aussi grande qu'en 1954 et, bien qu'il y ait certaines inégalités et même des contrastes frappants dans différentes régions, nous croyons que, dans l'ensemble, les résultats seront semblables à ceux de 1954. Ce qu'il nous faut prendre en considération, du point de vue de l'industrie ferroviaire, c'est que notre progrès ne dépend pas nécessairement de l'ensemble de l'activité économique. Ce qui nous intéresse, c'est la marche montante ou descendante des affaires dans certains secteurs particuliers de l'économie où l'industrie du transport entre comme facteur important. Une augmentation considérable dans l'industrie de la construction suppose, le transport de matériaux de construction, tels que le sable, le gravier et le ciment, et voilà justement des choses qui sont transportées par les chemins de fer. Peut-être que le développement du transport du charbon et du coke est plutôt médiocre et qu'il peut en être ainsi dans le transport du pétrole, car nous ne réalisons que des bénéfices indirects sur ce transport et nous ne pouvons pas entrer en concurrence efficacement avec les pipe-lines dans ce domaine. Mais, d'après les exposés qui m'ont été fournis, je crois que nous ferons de bonnes affaires dans le transport des produits forestiers. Nous croyons aussi que le transport du minerai augmentera le trafic d'une façon appréciable. On nous rapporte que l'industrie du fer et de l'acier va bien, et nous faisons une bonne partie du transport de cette industrie. D'autre part, nous escomptons que le transport des instruments aratoires sera plutôt médiocre, mais nous étudions tous ces facteurs et nous prenons en considération ceux qui ont une influence sur l'industrie du transport ferroviaire. Nous en venons à des conclusions au meilleur de notre jugement, mais ces conclusions sont des pronostics basés sur certaines données. Notre conclusion est que nous pouvons compter sur un revenu brut peut-être un peu moins considérable mais assez semblable à celui de l'année dernière. Et nous tirons nos conclusions en faisant les réserves habituelles, c'est-à-dire que ces pronostics se réaliseront s'il n'y a pas de bouleversements considérables dans la situation internationale ou certains événements inattendus du même genre. Je ne crois pas que l'on puisse faire des pronostics certains. Si je pouvais faire cela, je n'aurais pas besoin de travailler: je pourrais vivre dans une glorieuse oisiveté.

M. POULIOT: Vous voulez dire que votre estimation n'est pas une pure conjecture; c'est une opinion basée sur des faits.

M. GORDON: C'est exact. C'est une conclusion qui a été tirée après des calculs prolongés.

M. POULIOT: Naturellement, le transport des produits agricoles, spécialement des céréales, est un des principaux actifs de la compagnie. Or, cet actif dépend de la pluie et du beau temps. Cela ne peut pas être prédit avec certitude. Il est très difficile de prédire l'avenir; et je ne veux pas dire en ce moment la valeur future des céréales sur le marché, mais je veux parler de la moisson future et de ce que sera le transport des céréales à la saison prochaine.

M. GORDON: Cela est exact; mais, après tout, une entreprise doit se baser sur certaines données pour établir un budget et un programme de gestion.

M. POULIOT: J'aime mieux vous voir optimiste que de vous voir jouer le rôle de prophète de malheur dans vos pronostics. Maintenant, monsieur Gordon, j'ai à vous poser une question en toute sincérité. Il y a longtemps que j'ai pensé à vous poser cette question et je crois que l'heure est venue pour le faire. Vous êtes sans contredit le grand chef du chemin de fer. Ne trouvez-vous pas que c'est un fardeau trop lourd?

M. GORDON: Non.

M. POULIOT: Tout dépend. Peut-être que vous êtes trop optimiste sur ce point. Tout dépend de la division des responsabilités.

M. GORDON: Oui. Je peux vous dire, monsieur Pouliot, que personne ne travaille plus fort que moi, que personne n'a plus de désappointements, mais que personne non plus n'a plus de satisfaction que j'en ai.

M. POULIOT: Je dois vous dire, monsieur Gordon, que je sympathise avec vous; et, c'est parce que je sympathise avec vous, que je vous ai posé cette question. Je sais qu'on peut vous accabler d'injures. Tous les membres du Parlement sont exposés à cela et plus on occupe une position élevée, plus on est exposé aux injures. Mais, si vous venez devant ce Comité, c'est pour permettre aux membres du Parlement de vous aider et nous ne pouvons vous aider que dans la mesure où nous connaissons les faits.

M. GORDON: Certainement.

M. POULIOT: Si nous ne connaissons rien, si vous nous dites à peu près rien pourquoi venez-vous? Je vous remercie du renseignement que vous m'avez donné au sujet du prix des hôtels. Je crois que c'est là la déclaration la plus importante que vous ayez faite depuis que vous êtes directeur général du chemin de fer et président de son conseil d'administration.

C'est beau de votre part d'avoir reconnu l'autorité du Parlement et je vous en remercie. C'est une excellente chose. J'aimerais qu'on m'explique cette attitude qui vous fait révéler certains renseignements et en cacher d'autres et, pour renseigner le nouveau ministre des Transports, je vais lui rappeler que, en 1951, il y a eu une discussion au sujet du traitement de M. Gordon et M. Chevrier, votre prédécesseur, demanda au Comité s'il désirait ce renseignement.

Si le Comité avait dit oui, le renseignement aurait été révélé; mais le Comité a répondu non. Je n'ai pas de reproche à me faire sur ce point. Je ne sais quel est le principe qui a poussé les autres membres à prendre l'attitude qu'ils ont prise sur cette matière. Mais maintenant, quand certains membres demandent des renseignements au sujet du chemin de fer, il faut d'abord que l'on prenne un vote et que la majorité décide si le renseignement doit être donné.

Je crois que M. Gordon sera bien obligé de nous donner ce renseignement. Et j'ai une autre chose à dire au Comité: c'est toute l'histoire du passé.

Pendant un certain temps, M. D. B. Hanna a été le directeur des chemins de fer nationaux. Et il y eu un changement de gouvernement et le directeur fut nommé par les conservateurs. Et il y a eu un autre changement de gouvernement et les députés conservateurs ont dit qu'il n'appartenait pas aux hommes politiques de s'ingérer dans l'administration du chemin de fer et ils créèrent une atmosphère pour protéger M. Hanna et ses employés.

Puis vint Sir Henry Thornton qui fut nommé président du conseil d'administration et président de la compagnie, pas précisément président . . .

M. GORDON: Directeur général des chemins de fer nationaux du Canada et président de son conseil d'administration.

M. POULIOT: Voilà deux choses bien différentes. Il y a un conseil d'administration et ce conseil d'administration a des officiers et vous êtes le président de ces officiers et président du conseil d'administration; mais ce conseil d'administration est le corps qui est responsable et les membres du conseil d'administration sont nommés par le gouvernement.

Eh bien! comme président du conseil d'administration vous êtes le juge des décisions que vous prenez comme directeur général de la compagnie et je trouve que cela n'est pas correct. J'admets que vous puissiez faire partie du conseil d'administration, mais non comme président, parce que cela vous donne trop d'autorité et qu'il est nécessaire que quelqu'un ait l'autorité sur vous. En votre qualité de président du conseil d'administration, vous êtes responsable au peuple du Canada. Mais vous êtes en même temps directeur général de la compagnie et, à ce titre, il n'y a personne qui a autorité sur vous. Je sou mets ceci à votre méditation pour l'année prochaine et je soulèverai de nouveau cette question plus longuement l'année prochaine. Pour le moment je veux donner tout le temps nécessaire à M. Gordon pour y penser. Je crois précisément que la chute de Sir Henry Thornton est due au fait qu'il était directeur général du National-Canadien et président de son conseil d'administration. Voilà tout ce que j'ai à dire à ce sujet: Il faut se souvenir du passé pour préparer l'avenir

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hanna.

M. HANNA: Je voudrais poser trois questions. Dans la région d'Edmonton on s'est réjoui véritablement du progrès du National-Canadien qui a grandi avec la ville d'Edmonton, comme la ville d'Edmonton a grandi avec le chemin de fer. Beaucoup de progrès a été réalisé depuis la guerre. Je vois, à la page 2 du budget que vous nous avez présenté, que l'on propose un crédit pour la construction de nouvelles lignes dans la région de l'Ouest. Je ne sais si c'est dans la région d'Edmonton. Mais toute la province de l'Alberta se développe et il y a, de plus, les Territoires du Nord-Ouest. La population d'Edmonton espère beaucoup du développement qui se fait actuellement dans les régions septentrionales.

M. GORDON: Cet article du budget est peut-être de nature à induire en erreur. Le travail projeté dans le voisinage d'Edmonton comprend des voies d'évitement et du régalage. C'est un montant de \$2,500 pour la subdivision de Brûlé.

M. HANNA: Je me rends compte qu'il y a beaucoup de réajustement à faire dans la région d'Edmonton.

M. GORDON: Sous le titre de "Grands terminus", il y a deux projets à l'étude et il y a un certain montant à voter pour des voies d'évitement. C'est ce montant qui servira aux améliorations de la région d'Edmonton.

M. HANNA: Le chemin de fer a-t-il songé sérieusement à prolonger sa ligne vers le nord à partir d'Athabaska en vue d'avoir accès aux ressources minérales des territoires du Nord-Ouest? Ma question serait plus claire si on examinait une carte de la région de l'Ouest.

M. GORDON: Nous n'avons pas de programme spécial en vue à ce sujet. Il n'y a rien de prévu dans le budget à cette fin.

M. HANNA: Est-ce qu'on n'y a pas pensé?

M. GORDON: Je n'irais pas jusqu'à dire qu'on n'y a pas pensé. Nous étudions cette région avec soin et, quand nous en serons à la conclusion que la réalisation de cette entreprise est justifiée, nous irons de l'avant. Mais, pour le moment, nous n'avons rien de spécifique en vue pour la région que vous venez de mentionner.

M. HANNA: La raison pour laquelle j'ai soulevé cette question, c'est qu'on parle beaucoup du prolongement d'une ligne de chemin de fer vers le nord. Mais voici maintenant ma deuxième question. A-t-on songé à donner à la région de la Rivière de la Paix un débouché vers la côte du Pacifique au moyen d'un raccordement entre Grande Prairie et Obed, qui est situé près d'Edson?

M. GORDON: Vous parlez du raccourci Obed?

M. HANNA: Oui.

M. GORDON: Ce n'est pas là un projet en voie de réalisation. Nous avons examiné la question avec soin. Quand les besoins du trafic de la région de la Rivière de la Paix justifieront l'établissement d'un raccourci qui diminuera la distance entre cette région et le chemin de fer, nous serons prêts à procéder. Mais il y a beaucoup de malentendu au sujet de la région de la Rivière de la Paix et il serait intéressant que vous soyez mis au courant. On ignore généralement que les expéditeurs de la région de la Rivière de la Paix, d'un bout à l'autre de ce district, ne sont pas désavantagés à l'heure actuelle en fait de tarif de chemin de fer en raison de la distance à parcourir. En 1930 nous avons établi un tarif de faveur d'après lequel les endroits situés sur le *Northern Alberta Railways*, exploités conjointement avec notre chemin de fer, sont traités comme s'ils étaient situés sur la ligne principale. Il n'y a donc aucune différence de tarif. Bien que cet arrangement comporte une plus grande dépense d'exploitation et un temps plus considérable pour le voyage, l'expéditeur n'en souffre pas au point de vue pécuniaire.

M. HANNA: Les habitants de la région de la Rivière de la Paix seront très heureux d'apprendre ce que je considère comme une très bonne nouvelle. C'est une nouvelle pour moi, en tout cas.

M. GORDON: Quand je suis allé moi-même dans cette région, j'ai rencontré plusieurs délégations et, quand je leur ai appris ce que je viens de vous dire, on a réagi comme vous venez de le faire. Les gens étaient réellement surpris. Cela illustre bien comme on accorde peu de crédit aux chemins de fer et comme une bonne action est vite oubliée.

M. HANNA: Je crois que cela ne fera aucun mal de rappeler à ces gens l'avantage dont ils jouissent.

M. GORDON: Je suis heureux que vous m'ayez donné la chance de faire connaître cet avantage.

M. HANNA: Voici maintenant ma troisième question. A l'est d'Edmonton, il y a une interruption du chemin de fer, qu'on appelle la brèche de Heinsburg, où, il y a quelque vingt-cinq ans, la construction a été interrompue entre Heinsburg (Alberta) et la Butte-du-Français, en Saskatchewan. C'est une brèche de quarante milles et on a essayé beaucoup de la remplir. M. Gordon pourrait-il nous dire quelles sont ses vues à ce sujet?

M. GORDON: Voici où en sont les choses. J'ai rencontré en plusieurs occasions beaucoup de personnes intéressées qui ont essayé de me persuader qu'il y avait un avantage économique à remplir la brèche. Chaque fois j'ai répondu que, si on pouvait d'une façon satisfaisante prouver qu'il y aura là quelques développements industriels, nous étudierions la possibilité de faire les dépenses nécessaires pour la prolongation de la ligne. Mais, chaque fois que nous avons examiné la question, les projets mentionnés par les personnes intéressées n'ont pas abouti. Ils ne se sont pas réalisés.

M. HANNA: Vous remettez la responsabilité de la construction sur la région?

M. GORDON: Il appartient à cette région ou à des personnes qui y sont intéressées de prouver qu'il y aurait suffisamment de trafic pour le chemin de fer si nous remplissions cette brèche, et personne n'a été capable de nous donner cette assurance.

M. KNIGHT: N'y a-t-il pas une production agricole considérable tout le long de cette ligne de chemin de fer?

M. GORDON: Non. La raison pour laquelle la ligne n'a pas été prolongée et qu'on a laissé une brèche dans le chemin de fer, c'est qu'il y a là toute une région qui ne se prête pas au développement agricole. Les demandes qui nous ont été faites n'ont pu nous convaincre qu'il y aurait un grand développement le long de cette ligne. On nous a parlé de l'établissement d'une industrie de soude caustique et d'autres industries connexes qui découleraient du développement de cette industrie chimique. J'ai eu des pourparlers avec les personnes intéressées à ce développement et je leur ai dit que, lorsqu'elles seraient prêtes à aller de l'avant, nous parlerions d'affaires.

M. McCULLOCH (*Pictou*): J'aimerais poser une question à M. Gordon au sujet des wagons à marchandises. Nous avons, dans le comté de Pictou, environ trois ou quatre mille personnes dont la vie dépend d'une fabrique de wagons. Mais ils ont chômé pendant tout l'hiver, parce qu'il n'y avait pas d'ouvrage. J'aimerais savoir ce que l'avenir leur réserve.

M. GORDON: Puisqu'il en est ainsi, je pourrais peut-être traiter cette question qui, après tout, figure au budget. Si vous prenez les pages 3 et 4 du document que vous avez devant vous, vous y trouverez, particulièrement à la page 4, le détail de ce que nous demandons en fait de matériel. Je me trompe. C'est à la page 3. Et vous trouverez là un exemple. Il y a une demande de 1,750 wagons couverts et de 200 wagons-tombereaux. Le budget demande l'autorisation d'acheter ce matériel, mais cela ne veut pas dire nécessairement que nous sommes prêts à donner les commandes. Cela représente le maximum de ce que nous voudrions être autorisés à commander aux diverses compagnies

qui fabriquent du matériel, si le trafic du chemin de fer justifie cette dépense. Le budget vous indique donc le total possible. Dans les conditions actuelles du trafic, nous ne donnons pas de commandes.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Ces gens peuvent donc avoir quelque espérance.

M. GORDON: Oui, c'est là la mesure de l'espérance qu'ils peuvent avoir.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet du matériel?

M. FULTON: Quelle est la différence qu'il y a entre les nouvelles lignes et les embranchements qui sont mentionnés à la page 2? La ligne Terrace-Kitimat est mentionnée comme un embranchement; je croyais que c'était un développement nouveau.

M. GORDON: La ligne Terrace-Kitimat est bien spécifiquement une voie d'embranchement autorisée par une Loi spéciale. A moins que je ne fasse erreur au sujet de la loi, généralement parlant, pour toute ligne qui a plus de 6 milles de longueur, il faut une autorisation statutaire. Quand la voie a moins de 6 milles, nous la construisons de notre chef comme voie d'embranchement. Mais au delà de cette limite, il nous faut obtenir une Loi spéciale du Parlement. Les voies nouvelles dont il est question ici se rapportent à notre propre réseau: ce sont ou des réparations, ou des embranchements ou des prolongements de lignes déjà existantes.

M. FULTON: Je comprends.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): A la page 2 . . .

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a trois ou quatre membres du Comité qui ont demandé la parole avant vous. Les questions que l'on veut poser sont-elles au sujet de la page 2? Monsieur Carter.

M. CARTER: Oui.

M. GORDON: Je crains de vous avoir embrouillé en sautant à la page 3 pour répondre à M. McCulloch. Nous devrions commencer à la page 2.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet de la page 2?

M. CARTER: Je suppose que c'est le temps propice pour poser la question au sujet de la station de Goobies.

M. GORDON: Oui, c'est justement le temps approprié. Vous trouverez à la page 2, en regard du titre "Stations", qu'il y a une prévision pour la région de Terre-Neuve. Le montant mentionné est destiné tout entier à la construction de la station de Goobies. Nous construisons là une station et une résidence pour le chef de gare, le tout au coût estimatif de 25 milles dollars.

M. CARTER: C'est la seule station qui sera construite dans cette région?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Est-ce que ce montant n'a pas été voté l'année dernière?

M. GORDON: Je crois qu'il l'a été, mais nous n'avons pas procédé à la construction. Ce montant est donc un report de crédit.

M. CARTER: J'ai une couple d'autres questions à poser, mais je ne suis pas certain que ce soit le moment de le faire. Si ce n'est pas le bon moment, je les poserai plus tard. Mais je ne vois nulle part le titre "bateau à vapeur" et vous êtes en train de faire construire deux bateaux pour le service côtier.

M. GORDON: Cela ne figure pas dans notre budget. Ces bateaux ont été construits par le gouvernement et nous seront remis pour fins d'exploitation quand ils seront terminés. Ce montant vous sera soumis lors de l'étude des crédits du ministère des Transports.

L'hon. M. MARLER: Je le crois.

M. CARTER: Savez-vous quels progrès on a faits à ce sujet?

M. GORDON: Les deux vaisseaux sont maintenant en construction à Aberdeen et il semble que l'un des deux sera lancé cet automne et que l'autre le sera l'année prochaine.

M. CARTER: Sous le titre "Communications", il est question, sans doute, des communications du chemin de fer. Est-ce que ce titre comprend les téléphones et les télégraphes?

M. GORDON: Oui.

M. CARTER: Vous ne dépenserez rien cette année à Terre-Neuve pour les téléphones et les télégraphes?

M. GORDON: Si vous parcourez la ligne en regard du mot "Communications", vous verrez que le montant mentionné ici n'est pas divisé par régions. Il y a là un total de \$14,629,000, qui comprend le montant qui sera dépensé à Terre-Neuve. Le montant total prévu pour la région de Terre-Neuve est de \$1,540,175.

M. CARTER: J'ai une autre question à poser. C'est un de mes collègues de l'île du Prince-Édouard qui m'a prié de poser cette question. Elle se rapporte aux pensions. Pourriez-vous nous dire à quel moment je pourrais la poser?

Le PRÉSIDENT: Vous auriez dû la poser auparavant.

M. CARTER: Je n'ai pas rencontré de rubrique à ce sujet en parcourant le rapport.

M. GORDON: Je crois que nous avons mentionné dans le rapport les dépenses pour fin de pensions.

L'hon. M. MARLER: Peut-être que nous pourrions traiter cette question plus tard.

M. GORDON: Nous consacrons généralement une séance aux questions diverses.

M. HAHN: J'ai une question à poser au sujet des "Ponts, estacades et ponceaux", page 2. Je crois que vous avez eu trois inondations à Port Mann. Je crois que vous avez là trois vannes de décharge et, apparemment, quelques-unes de ces vannes sont en mauvais état. Pouvez-vous me dire si une partie du montant de \$1,400,000 mentionné ici est destinée à la réparation de ces vannes?

M. GORDON: Il n'y a rien dans le budget pour la réparation de ces vannes. Depuis quelques années nous avons relevé le niveau de la gare de triage de Port Mann afin de combattre le danger d'inondation à cet endroit.

M. HAHN: L'élévation de la gare est peut-être une excellente chose du point de vue des expéditeurs, mais il y a des milliers d'habitants de la région qui subissent des dommages parce que ces vannes ne permettent pas à l'eau de s'écouler. Le canal d'écoulement qui y conduit se rétrécit graduellement.

M. GORDON: Est-ce là une installation du chemin de fer?

M. HAHN: Cette installation est située sur votre réseau et les vannes, apparemment, ont été installées par le National-Canadien.

M. GORDON: Êtes-vous bien certain que ce n'est pas là une question qui est du ressort de la localité? Je doute fort que ce soit là une question qui est du ressort du chemin de fer. Je me renseignerai bien volontiers, mais je ne me rappelle pas, et M. Dingle non plus, que nous ayons jamais eu la responsabilité de ces vannes d'écoulement. Quoi qu'il en soit, nous examinerons la question et nous verrons ce qui en est.

M. HAHN: Il y a ensuite la question de la station. Dans la ville de New-Westminster, je vois que nous n'avons pas de station et que nous nous servons de celle du *Great Northern Railways* en vertu d'un contrat.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAHN: Et cette station, évidemment, ne donne pas du tout satisfaction aux résidents de la région.

M. GORDON: En effet nous entrons dans Vancouver grâce à des droits de passage sur la ligne du *Great Northern*. La ligne ne nous appartient pas, mais nous avons un droit de passage perpétuel sur cette ligne. Quant à la station, c'est la propriété du *Great Northern* et c'est elle qui a la responsabilité de l'entretenir.

M. HAHN: A-t-on déjà étudié la possibilité de construire une nouvelle station en coopération avec le *Great Northern*, comme la chose s'est faite pour la gare Centrale.

M. GORDON: Je ne crois pas que la *Great Northern* soit intéressée à coopérer.

M. HAHN: Seriez-vous intéressé si la *Great Northern* l'était?

M. GORDON: Je m'intéresse à toute situation hypothétique et je suis prêt à écouter n'importe quelle proposition.

M. HAHN: Si j'étais capable de persuader à la *Great Northern*...

M. GORDON: Très bien.

M. HAHN: Je vois que vous prévoyez une dépense d'un demi-million de dollars pour "Bassins et quais". Est-ce qu'une partie de ce montant est destinée au quai de Port Mann?

M. GORDON: Non, il n'y a rien pour Port Mann dans ce montant.

M. HEALY: A la page 2, à l'item "Tunnels", je ne vois rien pour la région du centre. Est-ce que les autorités du chemin de fer ont songé à la construction de ce tunnel des rues Wellington et Richmond dont vous nous avez parlé l'année dernière?

M. GORDON: Nous avons étudié cette question très soigneusement, monsieur Healy. C'est là une de ces questions très difficiles que nous rencontrons de temps en temps. Je crois que tout ce qu'il y a à dire à ce sujet, c'est que la question se résume à savoir jusqu'où la ville de Montréal est prête à aller pour collaborer à ce projet.

M. HEALY: Vous vous rappellerez que l'année dernière la ville de Montréal avait mis de côté \$200,000 pour ce genre d'ouvrage. Je ne sais si vous pourrez obtenir cette somme du nouvel exécutif cette année, mais vous n'avez rien fait l'année dernière. Est-ce qu'on ne pourrait pas prendre pour ce projet une partie de l'argent destiné à la construction des ponceaux?

M. GORDON: La meilleure estimation que nous avons pu faire pour remédier à la situation que vous mentionnez est de \$1,250,000. Vous voyez là l'étendue du problème. Il faudrait \$1,250,000 pour régler cette situation.

En principe, notre opinion c'est que cette question ne relève pas d'abord et surtout du chemin de fer. Nous reconnaissons, cependant, que c'est un problème difficile et nous sommes prêts à entrer en pourparlers avec les autorités de la ville, afin d'en arriver à un arrangement satisfaisant; mais nous ne voulons pas nous engager dans une entreprise où le chemin de fer contribuerait \$1,250,000 pendant que les autres intéressés ne contribueraient que \$200,000.

M. HEALY: Vous vous rappelez que l'année dernière le comité exécutif de la ville s'est mis en relation avec votre bureau et a déclaré qu'il était prêt à fournir le montant demandé?

M. GORDON: Oui.

M. HEALY: Et vous avez pensé alors que la voie maritime du Saint-Laurent créerait peut-être une différence de niveau?

M. GORDON: Ce point a été réglé. Au début des pourparlers, l'une des difficultés était que la plupart de nos hauts fonctionnaires chargés de prendre une décision sur ce point hésitaient à se prononcer tant qu'ils ne sauraient pas ce qu'il adviendrait de l'entreprise de la voie maritime du Saint-Laurent et quels seraient les résultats de cette entreprise au sujet du projet en question. Mais cette question a été réglée: la voie maritime du Saint-Laurent n'a aucune influence sur la situation en question.

M. HEALY: Mais vous connaissez la situation aussi bien que je la connais. Vous passez plusieurs fois par ce tunnel pour vous rendre aux ateliers du National-Canadien et vous savez qu'il est en très mauvais état. Il fait eau de partout. Il n'y a pas de place pour les piétons. Ne pourrait-on pas y aménager un chemin? Il y a assez d'espace pour cela. Vous possédez le terrain des deux côtés.

M. GORDON: Je suis d'avis qu'il serait très désirable que le chemin de fer et la ville fassent un arrangement au sujet de la répartition du coût de cette entreprise, mais nous savons que dépenser l'argent et l'obtenir sont deux choses bien différentes.

M. HEALY: Il serait peut-être possible de faire quelque chose avec le chemin qui est situé au nord.

M. GORDON: La situation est si mauvaise que nous ne sommes pas empressés de dépenser de l'argent pour un projet qui ne serait qu'un simple palliatif. Ce serait jeter de l'argent à l'eau. Tout arrangement temporaire ou tout expédient n'est pas, selon nous, de bonne politique. Ce n'est que du raccommodage, c'est jeter de l'argent à l'eau. Nous préférons attaquer le problème sérieusement et le régler définitivement, et cela ne peut se faire que si la ville est prête à prendre l'initiative des pourparlers. Je ne crois pas que ce soit là une question qui relève de la Commission des Transports.

M. HEALY: Vous vous rappelez que l'année dernière la ville était prête à dépenser un montant de \$200,000.

M. GORDON: Eh bien! je crois que la dépense de \$200,000 serait un gaspillage.

M. HEALY: Et qu'est-ce que vous êtes prêt à mettre vous-même dans cette entreprise? La ville est prête à fournir \$200,000 pour nettoyer ce tunnel

qui est en très mauvais état. Quand vos locomotives y passent, elles laissent échapper de la vapeur; cette vapeur revient sur les autos et sur les gens qui passent dans le tunnel.

M. GORDON: Il y a ici un malentendu et je crois qu'il est à propos de le dissiper. Au meilleur de ma connaissance, je crois que ce que la ville de Montréal était disposée à faire, c'était de contribuer \$200,000 pour une entreprise dont le coût serait de \$1,250,000.

Eh bien! nous ne sommes pas disposés à nous lancer dans une entreprise dont le coût est de \$1,250,000, simplement parce que la ville veut nous fournir \$200,000. Il faut qu'elle soit prête à faire plus que cela, si on veut que nous soyons disposés à nous lancer dans cette entreprise.

M. HEALY: Eh bien! je voudrais bien que vous fassiez quelque chose pour empêcher l'eau de couler dans le tunnel.

M. GORDON: Je suis bien de votre avis. C'est un spectacle désagréable et la situation actuelle est très mauvaise. Mais mon opinion est conditionnée par deux facteurs. Tout d'abord, je crois qu'il ne serait pas sage de dépenser de l'argent pour une entreprise temporaire. Ce serait de l'argent gaspillé. Il faudrait faire quelque chose avant bien longtemps et je crois que ce qu'il y a de plus urgent, c'est que vous vous serviez de votre influence bien connue à l'Hôtel-de-Ville.

M. HEALY: Je m'en suis servi, mais sans succès.

M. GORDON: Si vous ne pouvez pas réussir, monsieur Healy, personne ne le peut.

M. HEALY: Quand nous avons une grosse tempête de neige comme celle de la semaine dernière, vous pouvez faire le déblayage facilement; mais vous entassez cette neige et ensuite l'eau coule pendant plusieurs mois.

M. GORDON: Je crois en effet que nous sommes en défaut sur ce point et que nous aurions dû faire quelque chose pour remédier à la situation. Cela a commencé hier.

L'hon. M. MARLER: D'où viendra l'argent, monsieur Healy?

M. HEALY: Ce tunnel est sur la ligne principale qui conduit à votre nouvel hôtel. S'il vous reste quelque chose sur la somme destinée à la construction de l'hôtel, je souhaiterais que l'on en emploie un peu pour le tunnel.

L'hon. M. MARLER: Je crois que je peux vous promettre cela.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): A la page 2, il y a un montant de \$14,629,000 sous le titre de "Communications commerciales". Est-ce exact?

M. GORDON: Oui. Ces communications commerciales sont un item distinct des installations du chemin de fer.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourriez-vous nous donner un mot d'explication au sujet de ce gros montant?

M. GORDON: Comme exemple des articles qui tombent sous ce titre, on peut citer l'installation des appareils de micro-ondes en vue de répondre aux exigences de Radio-Canada pour la télévision. Ce sont là des installations qui produisent des revenus. Ce sont des installations que nous érigeons pour ceux qui veulent louer des lignes privées ou divers services de ce genre. Radio-Canada nous a demandé de soumissionner pour les installations de télévision, par exemple. Nous agissons de concert avec le Pacifique-Canadien pour la construction de ce

genre d'installations. Ce gros montant répond à peu près à tous les besoins en fait de télévision et comprend en outre les installations rentables que nous construisons un peu partout.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): On peut dire que cet item ne comprend que des installations profitables.

M. GORDON: Oui, toutes produisent des revenus.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, je ne vois pas dans le budget le montant requis pour compléter la chaussée de Canso. Où puis-je trouver ce montant?

M. GORDON: C'est une dépense du gouvernement. L'entreprise de Canso, sauf quelques faux frais de peu d'importance est au compte du gouvernement.

M. GILLIS: Y compris la pose des rails et tout ce qui est nécessaire au bon fonctionnement de la voie?

M. GORDON: Oui. Le gouvernement a consenti à assumer la dépense de cette chaussée.

M. MURPHY (*Westmorland*): J'examine les différents montants sous le titre de "Communications". Je vois quelque chose sous le titre de "Immeubles divers". C'est au sujet de la région de l'Atlantique. Est-ce que ce titre "Immeubles divers" comprend l'immeuble destiné aux communications pour lequel on a donné un contrat à Moncton?

M. GORDON: Vous ne regardez pas au bon titre. Regardez de nouveau à "Immeubles divers", vous y verrez une somme de \$362,266. Est-ce là le montant que vous avez en vue?

M. MURPHY (*Westmorland*): Oui.

M. GORDON: L'immeuble de Moncton est compris dans ce montant. C'est une annexe de trois étages de notre immeuble de la CTC dont le coût total sera de \$357,000. Nous comptons dépenser cette année le montant d'immobilisation qui s'élève à \$302,000.

M. MURPHY (*Westmorland*): Est-ce là une addition au contrat qui a déjà été accordé?

M. GORDON: Non. C'est une partie de ce contrat.

M. MURPHY (*Westmorland*): Monsieur Gordon, au lieu de me laisser parcourir ces divers montants . . .

M. GORDON: Je devrais peut-être donner des explications au sujet de ces montants, au cas où le Comité aurait l'impression que nous avons accordé le contrat sans autorisation. Je ne voudrais pas que vous pensiez que nous vous demandons simplement une autorisation pour la forme. Il s'agit d'un report de crédit. Cette dépense a été approuvée l'année dernière. Voilà pourquoi nous avons pu accorder le contrat.

M. MURPHY (*Westmorland*): Voilà pourquoi j'ai posé cette question en premier lieu. Au lieu de me laisser repasser les titres et les montants un par un, pourriez-vous me dire quelle partie de ces montants sera dépensée dans la province du Nouveau-Brunswick? Quels sont vos plans pour Moncton, Newcastle, Edmundston et Campbellton?

M. GORDON: Vous voulez savoir quel est le montant total pour la province?

M. MURPHY (*Westmorland*): Non. Je voudrais savoir quelles sont les installations qu'on se propose d'y ériger.

M. GORDON: Vous voulez parler des montants les plus considérables, n'est-ce pas?

M. MURPHY (*Westmorland*): Oui.

M. GORDON: Pour ce qui est des immeubles, nous nous proposons d'ériger à Moncton, au coût de \$5,500, une nouvelle remise à marchandises et d'installer un système de hauts-parleurs ou de publi-diffusion sonore. Il y a du pavage d'asphalte à faire à Bathurst (Nouveau-Brunswick) au coût de \$3,400; le remplacement d'une plate-forme de station à Rogersville au coût de \$4,700; une remise à outils à Petit-Rocher au coût de \$1,000; et enfin le gros montant de quelque \$300,000 pour l'annexe de trois étages dont je viens de parler. Voilà tout pour les immeubles.

Il y a des modifications à faire à la station de Juniper (Nouveau-Brunswick) et l'installation de cabinets de toilette à cet endroit, le tout au coût de \$4,500. Il y a aussi des additions et des modifications à effectuer à la gare de triage d'Edmunston. Cette entreprise fait partie d'un programme de \$1,023,000. Nous dépenserons \$100,000 cette année sur ce programme.

Il y a un montant de \$3,300 destiné à la pose de voies ferrées dans la gare de triage de Gloucester-Junction. Il y a un montant de \$15,600 pour des voies d'évitement dans McGivney. Cela fait partie des dépenses pour le programme de diésélisation. Pour la gare de Moncton, il y a un montant de \$2,900 pour effectuer des changements de voies et un montant de \$2,400 pour la voie destinée aux voitures à traction animale. Je crois que c'est là une énumération assez complète des ouvrages de quelque importance. On pourrait ajouter à cela un montant de \$4,300 pour la protection du talus à Nash-Creek et un certain nombre d'autres montants compris sous le titre de "Divisions" et que je ne peux pas attribuer spécifiquement au Nouveau-Brunswick.

En plus de ce que j'ai déjà mentionné, il y a aussi quelques dépenses pour les ateliers et l'outillage. Le grand total pour ce chapitre est d'environ \$100,00 pour le Nouveau-Brunswick.

M. FOLLWELL: Monsieur Gordon, dans la ville de Belleville, si je suis bien informé, vous êtes propriétaire de la station qu'on appelle South-Station et vous la louez au Pacifique-Canadien.

M. GORDON: A Belleville?

M. FOLLWELL: Oui. On peut dire que cette station est en assez mauvais état et je me demande si le contrat qui existe entre les deux compagnies de chemins de fer oblige le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien à faire les réparations nécessaires.

M. GORDON: Je ne me rappelle pas quelles sont les conditions du contrat. D'après M. Dingle,—c'est simplement un renseignement qu'il me donne de mémoire,—il s'agit d'une vieille station du *Canadian Northern* qui a été louée au Pacifique-Canadien et c'est cette compagnie qui doit voir à son entretien, mais nous devons vérifier ce point. Nous vous ferons savoir ce qui en est.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur Gordon, sous le titre "Construction d'embranchements", on ne mentionne pas spécifiquement la ligne St-Félicien-Chibougamau. Je me demande si vous pourriez nous donner quelques explications à ce sujet. On me dit qu'on a donné au National-Canadien des garanties au sujet du trafic sur cette ligne.

L'hon. M. MARLER: J'ai fait une mise au point à la Chambre l'autre jour à ce sujet. J'ai déclaré que les garanties offertes ont été trouvées insuffisantes et que M. Fairweather a dit aux gens de la région du lac St-Jean que ces garanties étaient insuffisantes. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on pose la question, mais je ne pense pas qu'on doive supposer que les garanties étaient suffisantes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon pourrait-il nous donner des renseignements au sujet de la ligne projetée?

M. GORDON: Le budget ne contient rien au sujet de la ligne. Il y a divergence d'opinion sur un point technique entre le ministre et moi à ce sujet. Je ne sais qui des deux a raison; mais, afin de clarifier la situation, j'attire votre attention sur le fait que la ligne entre Chibougamau, St-Félicien et Beattyville est autorisée par une loi. Le ministre croit que le financement est autorisé par statut, tandis que je crois qu'il doit l'être par le présent budget. Quoi qu'il en soit, il n'est question ici que de la construction entre Beattyville et Chibougamau.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le National-Canadien ne prévoit aucunement la construction du reste de cette ligne?

L'hon. M. MARLER: Je crois que vous donnez une fausse interprétation aux paroles de M. Gordon.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je demande simplement des renseignements. Est-ce que le National-Canadien prévoit la possibilité de construire le reste de cette ligne, de St-Félicien à Chibougamau?

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est là une question qui concerne, non seulement le National-Canadien, mais le gouvernement. La chose a été autorisée par la loi l'année dernière. Comme je l'ai déclaré à la Chambre l'autre jour, je ne crois pas que le gouvernement puisse rien ajouter pour le moment à ce que M. Chevrier a déclaré au cours du débat de l'année dernière.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'espérais que M. Gordon serait capable d'ajouter quelque chose à ce que vous avez dit.

L'hon. M. MARLER: Sur ces questions, M. Gordon a généralement la même opinion que moi.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je me demande si le ministre ne pourrait pas expliquer davantage la déclaration qu'il vient de faire.

M. GORDON: Je crois que je puis ajouter ceci. Il a été dit à la Chambre et nous avons déclaré, nous aussi, que, en se basant sur le trafic et sur les garanties de trafic, le National-Canadien n'a pas de raisons suffisantes pour entreprendre à son compte la construction d'une ligne. Cette construction sera donc conditionnée par certains autres arrangements que l'on pourra faire à ce sujet.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Qu'est-ce que l'expression "Garanties de trafic" signifie?

M. GORDON: C'est une formule que nous avons établie et qui peut s'appliquer de diverses manières. Par exemple, prenez la construction de notre ligne de Terrace à Kitimat (Colombie-Britannique). Cette ligne dessert une seule industrie. Quand il fut question d'établir cette usine d'aluminium, nous lui avons dit: "Nous construirons une ligne si vous pouvez nous garantir qu'il y aura suffisamment de trafic pour l'alimenter". Et la compagnie a répondu: "Il y en aura suffisamment". Nous avons ajouté: "Comment savons-nous que vos espérances se réaliseront? Nous ne sommes pas disposés à construire une ligne

pour découvrir plus tard qu'il n'y a pas de trafic à transporter. Si vous voulez bien vous engager à fournir une certaine quantité de trafic et vous engager à nous rembourser au cas où le trafic n'atteindra pas le niveau promis, nous construirons la ligne."

Dans un cas comme celui-là, si le trafic atteint le niveau promis, cela ne leur coûte rien. Si le trafic n'atteint pas le niveau promis, nous sommes, quant à nous, dans la même situation que s'il l'avait atteint. Voilà une forme très simple de garantie de trafic; mais, quand il s'agit d'une ligne comme celle dont nous parlons en ce moment, la chose est plus compliquée. Je ne suis pas très certain que nous puissions conclure une entente semblable, car il y a un grand nombre d'expéditeurs qui sont concernés; mais, si une quantité suffisante de trafic nous est garantie par un certain nombre d'expéditeurs d'une catégorie digne de foi, nous consentirons à construire la ligne. Cette condition s'applique à l'embranchement Beattyville-Chibougamau que nous construisons à l'heure actuelle. Nous avons reçu des expéditeurs intéressés des garanties de trafic qui nous autorisent à construire la ligne. Sans doute, dans une question comme celle-là, l'entente comporte un grand nombre de considérations et nous portons au crédit de la ligne tout le trafic-marchandises qui se présentera, qu'il vienne ou non de ces expéditeurs.

M. FAIREY: Je désirerais faire remarquer que nous ne devrions pas, il me semble, demander à M. Gordon de nous donner tous les renseignements en détail pour tous les endroits qui se trouvent sur le réseau. S'il le faisait, nous devrions passer la journée ici. A mon avis, ces questions ne sont pas à propos. Ma remarque se rapporte pas à la question qui vient d'être posée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est là une seule des questions. Du montant de \$17,800,000 pour la construction d'hôtels, est-ce que la plus grande partie doit être dépensée à Montréal cette année, monsieur Gordon?

M. GORDON: Ce montant comprend, outre une somme en caisse, les engagements que nous avons contractés. Vous remarquerez que cela fait partie du montant qui est déduit un peu plus loin. Nous nous attendons à dépenser environ 5 millions de ces engagements cette année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La troisième question se rapporte à la page 2, je crois, monsieur Gordon, et voilà comment cette question surgit. Si nous comparons nos recettes de 1953 à celles de 1952, nous constatons une augmentation d'environ 21 millions de dollars dans les recettes d'exploitation, tandis qu'il y a une augmentation de 25 millions de dollars pour les dépenses.

M. GORDON: En 1952?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si on compare l'année 1953 à l'année 1952, il y a une augmentation de 21 millions dans les recettes et de 25 millions dans les dépenses.

L'hon. M. MARLER: A quelle page se trouve ce renseignement?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): A la page 1. Je rappelle certaines données pour permettre à M. Gordon de répondre à une question qui se rapporte spécifiquement à la page 1. Je parle des recettes moyennes et des dépenses moyennes d'exploitation. Je crois que le même renseignement est peut être donné ici.

M. GORDON: Notre revenu a augmenté de 21 millions de dollars entre 1952 et 1953.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et nos dépenses ont augmenté de 25 millions de dollars.

M. GORDON: \$24,200,000, pour être exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien! si on considère les années 1953 et 1954, nous constatons une diminution d'environ 55 millions de dollars dans les recettes et d'environ 33 millions de dollars dans les dépenses d'exploitation. Si nous en venons maintenant aux prévisions pour 1955, on annonce une diminution de 5 millions de dollars seulement dans les recettes et une diminution de 34 millions de dollars dans les dépenses. Avec ces données, voici ma question. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous prévoyez une diminution si considérable des dépenses et une diminution assez peu considérable des recettes? Serait-ce, par exemple, que vous envisagez une utilisation plus complète du matériel?

M. GORDON: Pour répondre en un mot, je pourrais vous dire que nous tâchons d'éliminer le déficit que nous avons enregistré en 1954. Si nous prenions seulement en considération les prévisions de recettes qui sont à peu près les mêmes que celles de 1954, et si nous ne nous proposons pas de diminuer considérablement nos dépenses, nous terminerions l'année 1955 avec un déficit. Notre programme d'administration vise à éliminer ce déficit.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous mentionnez là une coupure assez radicale des dépenses.

M. GORDON: C'est exact. . . .

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Où pensez-vous que les effets de cette réduction se feront sentir le plus? Pourriez-vous nous faire un exposé des principales réductions? Est-ce que ce sera, par exemple, dans le personnel, dans les salaires ou sur d'autres points?

M. GORDON: La réduction principale est celle dont je vous ai déjà parlé et qui est mentionnée dans notre rapport. C'est dans notre programme de pose de rails. Vous vous rappelez qu'en 1954, nous avons posé 869 milles de nouveaux rails. Voilà une opération qui sert de mesure à plusieurs autres ouvrages. Dans le budget actuel, nous demandons l'autorisation de poser 560 milles de nouveaux rails, mais, en réalité, si notre situation ne s'améliore pas, nous ferons une seconde réduction qui ramènera à 437 milles la pose de nouveaux rails. C'est là que nous ferons notre principale économie, mais cette économie aura une influence indirecte sur le travail saisonnier et autres facteurs de dépense. Cette économie ne veut pas dire nécessairement qu'il y aura des congédiements dans le sens ordinaire du mot. Elle signifie que nous emploierons moins de main-d'œuvres saisonnières et que nous ne créerons pas d'emplois comme nous l'avons fait au cours des dernières années. Cela aura pour résultat que notre emploi moyen de main-d'œuvres au cours de l'année sera probablement inférieur à celui de 1954. M. Armstrong me rappelle une chose que j'ai oublié de dire, c'est que, outre l'économie de main-d'œuvre, il y aura aussi économie considérable de matériaux. Le coût des matériaux dans le programme de pose de rails est très considérable.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que nous avons mentionné, au cours de l'étude du programme de pose de rails pour 1954, que le coût moyen de la pose des rails est d'environ \$25,000 par mille.

M. GORDON: Pas d'après nos chiffres. Le coût moyen pour la pose de nouveaux rails est d'environ \$33,000 par mille. Je vous demande pardon. Je dois me corriger. M. Dingle m'assure que le coût moyen de la pose de rails est d'environ \$26,000 à \$27,000 du mille. Mais je vais faire des recherches pour voir s'il a raison sur ce point.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si vous vouliez bien réduire votre chiffre encore un peu plus et prendre \$25,000 du mille comme base, cela faciliterait mon calcul. Le programme de pose de rails sera réduit cette année de 869 à 500 milles environ, ce qui fait une diminution d'à peu près 300 milles. Or, 300 milles de rails à \$25,000 du mille, cela fait une réduction de \$7,500,000, d'après un petit calcul mental rapide que je viens de faire.

L'hon. M. MARLER: Pour la pose des rails seulement.

M. GORDON: Voilà la difficulté. Vous ne calculez que sur la pose de nouveaux rails. Mais, outre la pose de nouveaux rails, nous avons un programme collatéral de rails usagés. Nous enlevons les rails partiellement usagés des lignes principales, nous les remplaçons par des rails neufs et nous employons les rails partiellement usagés dans d'autres endroits. Cela a pour effet de réduire le coût de la pose des rails beaucoup plus que s'il ne s'agissait que de rails neufs partout. Notre évaluation de la réduction du programme de pose de rails, comparative à 1954, en tenant compte de l'emploi de rails neufs et de rails partiellement usagés, nous donne une réduction de \$12,000,000. De plus, il faut ajouter à cela le résultat du programme d'économie inauguré au cours de la saison de 1954. Ces économies s'appliquent dans tout le programme d'entretien et le transport.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ainsi, sur la diminution de \$34,000,000 dans les dépenses, \$12,000,000 est attribuable à la réduction du programme de pose de rails et aux effets d'un programme d'économie inauguré précédemment et qui se continue.

L'hon. M. MARLER: Non, le \$12,000,000 ne comprend pas les effets du programme d'économie inauguré précédemment.

M. GORDON: \$12,000,000 est le résultat de la réduction du programme de pose de rails seulement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je veux dire qu'une diminution de \$12,000,000 est attribuable à la pose de rails nouveaux et de rails provenant d'autres lignes. Cela laisse une différence de \$22,000,000. Pourrait-on nous expliquer d'où viendrait cette diminution dans les dépenses?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hamilton, désirez-vous connaître le détail de toutes les économies projetées?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, les grandes lignes seulement. Ainsi la première impression que m'ont laissée les observations de M. Gordon au sujet de cette réduction de \$34,000,000 dans les dépenses, c'est que le programme de pose de rails sera responsable d'un tiers de cette réduction.

M. GORDON: Dans nos prévisions budgétaires, nous avons calculé que nous avons besoin de réduire de \$13,000,000 le programme d'entretien de la voie et des structures, de \$14,000,000 le programme d'entretien du matériel et de \$7,000,000 environ le programme général du mouvement du trafic. Il y a là plusieurs économies que nous pouvons faire. Et cela fait la somme de \$34,000,000. Pour le programme d'entretien de la voie et les structures, les économies que

nous pourrons réaliser résulteront surtout du fait que nous nous abstenons d'ajouter au réseau une certaine quantité de matériel, comparativement à ce que nous avons fait l'année dernière.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Sur une période de plusieurs années, à mesure que le programme de diésélisation progressera, cela deviendra un peu plus difficile. Est-ce qu'il ne sera pas un peu plus difficile de faire ces réductions dans les dépenses en même temps qu'il y aura une diminution du trafic? Par exemple, le coût d'entretien et de réparation des locomotives est relativement élevé et, par conséquent, quand vous retirez une locomotive du service, vous réalisez une économie considérable. La réparation et l'entretien d'une locomotive diesel sont relativement peu élevés et, par conséquent, si le trafic diminue, et si vous retirez une locomotive du service, vous ne réalisez pas une économie aussi considérable que si vous retiriez du service une locomotive à vapeur.

M. GORDON: Je ne puis laisser passer sans commentaires une affirmation générale comme celle-là, qui touche à toute la théorie de l'industrie ferroviaire. On ne peut pas faire une affirmation générale comme celle-là. La diésélisation, par exemple, pourrait avoir un effet tout différent sur la construction de la voie ferrée. L'effet des locomotives à vapeur sur les voies ferrées est bien différent de l'effet produit par les locomotives diesels. De plus, la politique à suivre dans l'emploi des diesels, c'est de les maintenir à un haut degré d'utilisation et, dans les périodes où le trafic diminue, de réduire l'emploi des locomotives à vapeur pour les remplacer par des locomotives diesels. Nous faisons reposer nos locomotives à vapeur et nous employons nos diesels au maximum, que ce soit les locomotives de ligne ou des locomotives de manœuvre. Nous laissons au jugement de ceux qui sont responsables de l'exploitation du chemin de fer de décider au jour le jour à quel endroit ils peuvent faire des économies. Je ne puis admettre du tout que la diésélisation va réduire la possibilité de régler nos dépenses sur le trafic.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur Gordon, pour les trois montants de diminution des dépenses que vous nous avez donné, c'est-à-dire 13 millions sur l'entretien de la voie, 14 millions sur l'entretien de l'outillage et 7 millions sur le trafic, avez-vous par devers vous ce que représentera, pour chacun de ces montants, la diminution de la main-d'œuvre et la diminution du matériel?

M. GORDON: D'une manière générale seulement. Nous ne pouvons pas analyser ce montant de la manière que vous mentionnez, mais vous trouverez dans le rapport que le coût de la main-d'œuvre représente 59c. de chaque dollar que nous dépensons. Le pourcentage, évidemment, varie considérablement selon les différents genres de travaux, mais le pourcentage moyen est de 59c.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si nous appliquons ce pourcentage moyen aux \$34,000,000 en question, nous trouverons donc que \$18,000,000 environ des économies réalisées le seront sur la main-d'œuvre. Cela représentera donc une diminution de \$18,000,000 sur la liste de salaire du National-Canadien cette année comparativement à l'année dernière.

M. GORDON: Je regrette d'avoir à contester la logique de votre argumentation, mais il n'en sera pas nécessairement ainsi.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je regrette que mon argumentation soit contestable. En d'autres termes, vous ne pouvez pas nous dire ce que cette

diminution de dépense de \$34,000,000 signifiera en fait de diminution de la liste de salaires du National-Canadien pour cette année comparativement à l'année dernière?

M. GORDON: Il est bien difficile de répondre à une question comme celle-là. La réponse dépend de plusieurs choses qui peuvent arriver au cours de l'année. Je ne puis que faire une prévision et, si la composition de notre trafic change, les dépenses d'exploitation changeront aussi. Dans le calcul des dépenses il faut tenir compte de la catégorie de trafic que l'on transporte. Il me vient à l'esprit un endroit comme les mines de Steep Rock. Ces mines peuvent augmenter considérablement leurs expéditions. Ces expéditions de minerai signifient pour nous quelque chose de bien différent des expéditions de blé. C'est un problème tout à fait différent. Mais si, en moyenne, nous réduisons les dépenses comme il est indiqué dans ce budget, il est possible qu'il y ait une réduction moyenne de main-d'œuvre de 6,000 à 7,000 personnes cette année.

Le PRÉSIDENT: Le budget du National-Canadien est-il adopté?

M. CARTER: Puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Une seulement, monsieur Carter.

M. CARTER: M. Gordon a mentionné une dépense de \$1,500,000 pour les lignes de télégraphe. Cela me semble un montant plutôt considérable. Pourrait-il nous dire si ce montant comprend certains projets particuliers?

M. GORDON: Où est ce montant de \$1,500,000?

M. CARTER: Sur les lignes de télégraphe.

M. GORDON: Je dois vous dire, monsieur Carter, que ce montant comprend une quantité considérable de petites dépenses.

M. CARTER: Je ne suis intéressé qu'aux dépenses les plus considérables.

M. GORDON: Eh bien! ce montant comprend \$731,000 pour le nouvel immeuble de St-Jean. Il y a là un nouvel immeuble dont la valeur totale est de \$908,000 et nous demandons l'autorisation de dépenser cette année \$731,000 sur ce montant. C'est là la dépense la plus considérable.

M. CARTER: Y aura-t-il cette année d'autres dépenses de ce genre?

M. GORDON: Non, aucune dépense de cette importance. Le total comprend toute une liste de petits montants.

M. CARTER: Il ne comprend pas une ligne allant à Grand Banks?

M. GORDON: Il y a, par exemple, un montant de \$16,000 pour le service de péage et interurbain de Bonavista et un montant de \$25,000 pour Musgrave.

M. WEAVER: Je me demande, monsieur Gordon, si le chemin de fer de la baie d'Hudson paraît sur cette liste?

M. GORDON: Non, c'est un crédit séparé. Il n'est pas compris dans le budget de notre chemin de fer. Il relève directement du ministère des Transports.

M. WEAVER: Monsieur le président, est-ce que ce crédit sera soumis au Comité?

L'hon. M. MARLER: Je ne crois pas qu'il en soit question dans l'ordre du jour.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le budget est adopté?

Adopté.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, nous avons terminé maintenant l'étude du rapport et du budget des Chemins de fer nationaux du Canada, n'est-ce-pas?

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. CHURCHILL: Puis-je prendre une minute pour demander l'opinion de M. Gordon sur une chose qui se rapporte au rapport et pour lui demander si ma proposition mérite d'être prise en considération?

Le rapport que le National-Canadien nous présente chaque année est digne d'éloges et nous fournit une grande quantité de renseignements? Comme le chemin de fer est une compagnie si considérable, son rapport nous présente réellement un tableau de l'économie du Canada. Par les questions qui ont été posées et les réponses qui ont été données, je constate que la base du succès des chemins de fer est le trafic-marchandises. Ce trafic produit 78 p. 100 des recettes. Le tableau des recettes répartit ces recettes par denrées et les groupe en différentes sections: produits agricoles, animaux, mines, forêts, produits manufacturés et autres. En combinant les produits agricoles et les animaux, je constate que ces deux item produisent 18 p. 100 des recettes du trafic-marchandises.

Les forêts et les mines produisent environ 47 p. 100 du total et les produits manufacturés et les produits divers fournissent la différence, soit 35 p. 100. Il faut dire, cependant, que les produits manufacturés et les produits divers proviennent ordinairement de nos mines et nos forêts.

M. GORDON: Puis-je vous interrompre? Vous faites là une erreur. Les chiffres que vous donnez représentent le tonnage et non la valeur en argent.

M. CHURCHILL: C'est ce que je voulais dire. Mais le tonnage représente de l'argent. Et j'en viens à ma suggestion. Je ne demande pas que l'on change la forme de ces tableaux, mais je me demande si vous ne pourriez pas préparer un autre tableau qui montrerait le développement de notre système de chemins de fer et le changement qui s'est opéré dans l'importance relative des différents produits transportés. Nos chemins de fer, qui ont d'abord servi à ouvrir des régions agricoles et qui ont servi à transporter des marchandises à cette fin, dépendent beaucoup plus maintenant des produits des mines et des forêts. La raison pour laquelle je vous fais ma suggestion, c'est qu'il s'est opéré un changement dans l'économie canadienne et l'accroissement de revenus sur quelques-uns de vos lignes nous donnerait un tableau plus juste de l'économie canadienne, surtout en ce moment où nous songeons au développement de nos régions septentrionales.

Je suggère simplement qu'on pourrait ajouter un tableau ou un graphique au magnifique rapport que vous nous présentez.

M. GORDON: Je me ferai un plaisir d'étudier cette proposition, monsieur Churchill. Je m'intéresse comme vous à la question que vous venez de mentionner. Je ne sais si, du point de vue statistique, il serait possible de faire un graphique illustrant les faits que vous avez mentionnés; car cela exigerait évidemment les chiffres exacts de toute notre économie pour que nous puissions mettre en regard de ces chiffres ceux de notre propre développement; mais je me ferai un grand plaisir d'étudier la proposition et, si elle est réalisable, nous en serons très heureux, car notre intention en vous présentant ce rapport est de vous donner l'idée la plus juste possible de l'exploitation du National-Canadien.

Je pourrais ajouter que, si nous ne donnions que les chiffres du National-Canadien, cela ne fournirait pas exactement les renseignements que vous avez en vue. Il faudrait donner les chiffres de tous les chemins de fer canadiens. Quoi qu'il en soit, cette suggestion m'intéresse et nous l'étudierons avec plaisir.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur le président, j'avais espéré que M. Gordon dirait quelque chose au sujet des changements dans la part d'intérêt et le capital emprunté, page 11 du rapport.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous en venions à cette question, je crois qu'il y a un autre membre qui a demandé la parole.

M. FOLLWELL: Je remarque un montant de \$401,000 pour les postes à combustible. Je me demande s'il y a des postes spéciaux pour le programme de diésélisation et, au cas où il y en aurait, où sont-ils situés?

M. GORDON: Les postes à combustible dont il est ici question répondent plus ou moins au programme de diésélisation. Ils sont inclus dans le total. Je ne pourrais pas vous donner les montants pour chacune des deux sortes de postes, parce que les montants donnés ici s'appliquent à toute une région.

M. FOLLWELL: Je voulais simplement obtenir quelques renseignements à ce sujet. Je voulais savoir simplement s'il y a des postes à combustible pour les locomotives diesel et à quel endroit ces locomotives s'approvisionnent.

M. GORDON: C'est aux endroits où elles sont revisées et inspectées.

M. FOLLWELL: A quel endroit vous procurez-vous le combustible pour ces locomotives? L'achetez-vous sur place?

M. GORDON: Nous devons malheureusement nous le procurer des compagnies d'huile.

M. FOLLWELL: Des compagnies d'huile?

M. GORDON: Oui.

M. FOLLWELL: Je comprends bien cela, mais achetez-vous votre combustible en grandes quantités de certaines compagnies ou répartissez-vous vos achats dans différentes régions?

M. GORDON: Nous demandons des soumissions pour l'approvisionnement et la livraison du combustible à certains endroits définis.

M. FOLLWELL: Avez-vous demandé des soumissions pour l'approvisionnement de toute la région du centre ou l'approvisionnement pour cette région a-t-elle été divisée en sections de façon à donner la chance aux vendeurs locaux de soumissionner aux différents points de distribution?

M. GORDON: Si je me rappelle bien, nous faisons parvenir notre demande de soumissions à tous les gros fournisseurs avec la liste des endroits où nous désirons obtenir livraison. Les fournisseurs nous font différentes suggestions à ce propos. Certaines soumissions comportent la livraison à un certain nombre d'endroits. D'autres nous suggèrent d'autres endroits pour faire livraison. Il nous faut étudier les différentes soumissions et choisir celles qui nous conviennent le mieux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonnell, vous avez posé une question au sujet des changements dans la part d'intérêt et le capital emprunté.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Avons-nous étudié cette partie du rapport?

L'hon. M. MARLER: Cette partie a été examinée ce matin ou hier soir par vous-même.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Oui et non. J'ai, en effet, posé une question générale; mais je crois qu'il serait bon de parcourir un moment le tableau que nous avons ici.

M. GORDON: Vous voulez parler de l'augmentation de la part d'intérêt?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Oui.

M. GORDON: Le montant de \$19,206,000 provient des actions privilégiées de 3 p. 100 émises en vertu du plan de revision du capital-actions. Quant au montant de \$136,800, vous en trouverez l'explication à la page 8. Ce montant représente la construction de deux vaisseaux pour le service côtier de Terre-Neuve et ce montant figure au compte des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): L'autre point sur lequel je désirais poser une question c'est la section intitulée "Nouveaux emprunts" à la page 11, et qui comprend des prêts temporaires. Quelle est la signification de ces chiffres?

M. GORDON: Vous voulez parler des chiffres de la colonne intitulée "Transactions en 1954"?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Oui.

M. GORDON: Les chiffres imprimés en caractères gras représentent les nouveaux emprunts; les chiffres incinés indiquent les emprunts remboursés. Le résultat est une augmentation de \$167,789,839 dans le capital emprunté.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est là l'augmentation nette?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant passer à l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. FULTON: Il me reste encore une question à poser sur le budget. Monsieur Gordon, à la page 2, vous nous donnez le chiffre de \$17,000,000 pour les hôtels.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Ce montant doit être pour le gros hôtel de Montréal. Cette transaction sera-t-elle financée au moyen d'obligations émises par la compagnie?

M. GORDON: C'est une partie de notre système de financement général. Ce montant est compris dans le chiffre total dont M. Macdonnell parlait.

M. FULTON: Si je comprends bien la façon dont les choses sont présentées ici, ce chiffre est compris dans le montant d'argent que vous demandez au ministre des Finances et que vous demandez l'autorisation de dépenser.

M. GORDON: Nous ne faisons pas une demande spécifique pour l'hôtel. Le budget comprend tous les besoins d'immobilisations du réseau. Nous nous procurons les fonds soit au moyen d'emprunts du gouvernement ou par l'émission d'obligations. Au moyen de ces fonds, nous finançons tous les besoins d'immobilisations du réseau. Nous prendrons dans le fonds général le montant nécessaire pour financer l'hôtel.

M. FULTON: Il n'est question ici que d'une autorisation du ministre des Finances pour vous procurer ce montant?

M. GORDON: Oui. Ceci est simplement une demande d'autorisation et nous déciderons ensuite la façon dont nous nous servirons de cette autorisation.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Les nouveaux hôtels seront groupés en une seule compagnie nouvelle?

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): La compagnie émet-elle encore des garanties?

M. GORDON: Oui le réseau entier le fait, comme entité unique.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous maintenant passer à l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*?

M. GORDON: Je vais vous donner lecture du rapport dont les membres du Comité possèdent un exemplaire.

MONTRÉAL, LE 25 FÉVRIER 1955.

A l'honorable George C. Marler, député,
Ministre du Transport,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport de l'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1954.

Par comparaison avec l'année précédente, le résultat de l'exploitation s'établit ainsi:

	1954	1953	Augmentation ou diminution	
Recettes d'exploitation.....	\$5,105,082	\$4,509,342	\$595,740	13.2%
Frais d'exploitation.....	5,424,983	5,331,788	93,195	1.7%
<i>Perte d'exploitation.....</i>	<u>\$ 319,901</u>	<u>\$ 822,446</u>	<u>\$ 502,545</u>	

La recette du fret s'est élevée à \$4,833,572, une augmentation de \$497,564 ou de 11% due à un plus grand nombre de voyages en 1954 qu'en 1953, alors que le service fut interrompu par une grève. Le nombre de voyages complets a été de 56, soit six de plus qu'en 1953. Le tonnage d'exportation a augmenté de 29,028 tonnes ou de 27% et celui d'importation de 18,729 tonnes ou de 12%.

La recette du service des passagers s'est élevée à \$178,350, une augmentation de \$45,527 ou de 34% sur l'année précédente. Cette augmentation est due à plus de passagers ainsi qu'à deux voyages supplémentaires par les vaisseaux motorisés.

La recette provenant de nolisements s'est élevée à \$60,619, une augmentation de \$47,551. Les recettes diverses se sont établies à \$32,541, soit à 14% de plus qu'en 1953.

Dans l'augmentation des frais d'exploitation figure une dépense de \$223,316, due surtout aux voyages supplémentaires et en partie contrebalancée par l'absence de la dépense de \$130,121 due à la grève et chargée à l'exploitation en 1953.

Compte tenu des revenus du fonds de remplacement des vaisseaux et du service de la dette, le déficit de revenus s'est élevé à \$628,410. En 1953, ce déficit fut de \$1,126,830.

Au cours de l'année ont été ajoutés \$269,031 de dépréciation courue au fonds de remplacement des vaisseaux. Au 31 décembre 1954, ce fonds était de \$5,777,383. Le solde du compte d'assurances était de \$2,742,811, chiffre que l'on compare à \$2,565,565 au 31 décembre 1953.

Au cours de l'année, des mesures ont été prises pour le rachat d'une émission d'obligations de \$9,400,000 échéant le 1^{er} mars 1955. Des argents requis, \$5,800,000 seront fournis par le fonds de remplacement des vaisseaux et le reliquat par l'État. La part de l'État, soit \$3,600,000, consistera en une émission de \$1,600,000 de capital-actions et en un prêt de \$2,000,000 portant intérêt.

Au cours de l'année il n'y a eu aucun changement dans la flotte. La liste des vaisseaux apparaît à la page 5.

Le Conseil d'administration remercie ici tous les officiers et employés de leurs bons et loyaux services.

LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1954

	Jauge brute	Tonnage réel
"Canadian Challenger"....Moteurs diesel et frigorifique...	6,745	7,460
"Canadian Constructor"....Moteurs diesel et frigorifique...	6,745	7,460
"Canadian Cruiser".....Moteurs diesel et frigorifique...	6,745	7,460
"Canadian Conqueror"....Sans frigorifique.....	2,930	4,532
"Canadian Highlander"....Sans frigorifique.....	2,966	4,532
"Canadian Leader".....Sans frigorifique.....	2,930	4,532
"Canadian Observer".....Sans frigorifique.....	2,967	4,532
"Canadian Victor".....Sans frigorifique.....	2,963	4,532
	<hr/>	<hr/>
	34,991	45,040
	<hr/>	<hr/>

BILAN
Au 31 décembre 1954

ACTIF		PASSIF
IMMOBILISATIONS—		
Vaisseaux.....	\$ 6,435,081	CAPITAL-ACTIONS—
Moins dépréciation courue.....	3,247,406	Autorisé: 16,400 actions de \$100 chacune
	\$ 3,187,675	Émises: 400 actions.....
Fonds de remplacement des vaisseaux.....	5,777,383	\$ 40,000
	\$ 8,965,058	DETTE CONSOLIDÉE—
		Obligations 5%, 25 ans, garanties par l'État, échéance le 1er mars 1955.....
		9,400,000
DISPONIBILITÉS—		
Espèces en banque.....	\$540,368	AVANCE DE L'ÉTAT
Dépôts spéciaux.....	4,500	Pour capital d'exploitation.....
	\$ 544,868	150,000
Comptes à recevoir.....	115,540	EXIGIBILITÉS—
Soldes de fret, passagers et agences.....	105,978	Comptes à payer.....
Solde dû par l'État au compte déficit.....	367,240	Arriérés d'intérêts.....
Inventaires.....	22,393	Intérêts courus mais non échus.....
Avances aux capitaines, matelots, etc.....	29,802	\$ 383,497
Dû à même le fonds d'assurance et de remplacement	18,853	4,500
	1,204,674	544,664
FONDS D'ASSURANCE.....	2,742,811	COMPTES D'ORDRE.....
		75,068
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS.....	40,000	RÉSERVE POUR ASSURANCE.....
		2,742,811
	\$ 12,952,543	\$ 12,952,543

R. D. ARMSTRONG,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1954, et à notre avis, les *Steamships* ont tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes s'y rattachant ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et selon nous, sont établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière des *Steamships* au 31 décembre 1954, et des revenus et dépenses pour l'année au meilleur de notre connaissance et des renseignements qui nous ont été fournis et ainsi qu'il apparaît aux livres des *Steamships*.

A notre avis, les *Steamships* n'ont pas outrepassé leurs pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal,
le 2 mars 1955.

GEORGE A TOUCHE & CO.,
Comptables agréés

ÉTAT DES REVENUS

	1954	1953
Recettes d'exploitation		
Fret.....	\$ 4,833,572	\$ 4,336,008
Passagers.....	178,350	132,823
Diverses.....	32,541	28,628
Subventions.....	—	1,186
Affrètement.....	60,619	13,069
Total.....	<u>\$ 5,105,082</u>	<u>\$ 4,509,342</u>
Frais d'exploitation		
Comptes de voyages.....	\$ 4,825,866	\$ 4,671,879
Frais des vaisseaux immobilisés.....	22,751	64,666
Dépréciation des navires.....	269,031	268,772
Frais de gérance et de bureaux.....	207,360	216,960
Pensions.....	78,283	91,832
Divers.....	21,692	17,679
Total.....	<u>\$ 5,424,983</u>	<u>\$ 5,331,788</u>
<i>Perte d'exploitation</i>	\$ 319,901	\$ 822,446
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux—Cr.....		
	166,741	170,866
Intérêts sur obligations entre les mains du public.....		
	470,000	470,000
Intérêts sur avances de l'État.....		
	5,250	5,250
<i>Déficit de revenu</i>	<u>\$ 628,410</u>	<u>\$ 1,126,830</u>

M. BELL: Je vais maintenant vous dire ce que je pense de ce rapport. L'année dernière, je crois qu'on a fait certains commentaires à notre Comité et il y a peut-être un certain programme qui a trait à ce que je veux savoir. J'aimerais établir mon point tout d'abord. L'année dernière, au Comité, certaines observations ont été formulées, portant que les lignes de navigation devaient être abandonnées graduellement, en d'autres termes discontinuées. Je crois que l'ancien ministre des Transports a déclaré à la Chambre que ces lignes seraient établies à titre d'essai pour une période d'un an, et je voudrais savoir si le National-Canadien doit continuer à exploiter ces lignes de façon peu pratique sur une base annuelle, ou si nous allons enfin élaborer des plans pour l'avenir, étant donné que cette année nous est présentée comme une année assez bonne.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais si M. Gordon devrait répondre à cette question. Je crois qu'il s'agit là probablement d'une ligne de conduite du gouvernement, et qu'il n'a probablement pas la compétence voulue pour y répondre. Cependant, il peut répondre s'il le désire.

L'hon. M. MARLER: Je désirerais répéter ce que j'ai cherché à expliquer l'autre soir à la Chambre des communes, à savoir que la compagnie continue d'exploiter ces lignes de navigation depuis un certain nombre d'années et que la question de l'exploitation future est à l'étude à l'heure actuelle.

M. BELL: M. Gordon ne croit-il pas que c'est un embarras d'élaborer des plans pour l'avenir de cette compagnie de la même façon qu'on établit des plans pour l'avenir du chemin de fer, étant donné que le programme d'exploitation se fait sur une base annuelle et qu'il lui est impossible d'élaborer des plans à l'égard des nouveaux navires?

M. GORDON: Je crains de ne pouvoir formuler des observations sur la ligne de conduite du gouvernement. Nous exploitons cette compagnie simplement à titre d'agent.

L'hon. M. MARLER: Je dois admettre que M. Bell a un argument très fort en faveur d'un terme plus long qu'une année, et c'est précisément parce que l'argument est solide que la question est à l'étude à l'heure actuelle.

M. BELL: Je n'insisterai pas davantage pour le moment. Je me demande si M. Gordon voudrait nous parler des résultats de cette année qui ont permis un certain optimisme, c'est-à-dire je voudrais avoir ses commentaires généraux sur les opérations de l'année dernière, sans analyser le bilan, mais du point de vue des nouvelles opérations?

M. GORDON: En fait, les résultats pour l'année sont à peu près ceux que j'avais prédits. Il n'y a aucun optimisme à ce sujet. C'était du réalisme.

M. BELL: Il n'y a pas d'optimisme au sujet de l'année dernière, alors que vous avez commencé à exploiter l'entreprise sur une base annuelle?

M. GORDON: L'année a été très mauvaise en raison de la grève. Les résultats sont indiqués dans l'état des revenus. Le déficit a été très considérable en 1953, comme vous le verrez à la page 8 du rapport. Une partie de ce déficit, comme on l'a expliqué alors, est attribuable à la grève.

M. BELL: Y a-t-il eu augmentation du fait des nouvelles affaires, des nouveaux passagers?

M. GORDON: Eh bien, il y a peu de place, comme vous le savez, sur ces navires pour recevoir des passagers. Nous n'avons aucune difficulté à louer les places parce qu'il y en a peu; elles sont en grande demande.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): A ce point de vue, il semble que la situation se soit grandement améliorée, la différence étant de 628 à 1,126.

M. GORDON: Oui, mais pour se faire une juste idée, il faut examiner les chiffres par comparaison à une année très anormale, l'année 1953. Cette année-là n'a pas été normale à cause des grosses dépenses encourues et de la perte de recettes en raison de la grève.

Vous verrez à la page 8 que le déficit d'exploitation en 1953 a été de \$822,000. Cette année ce déficit est de \$319,000. Mais je prétends que les résultats de cette année doivent être examinés en fonction de ce que j'ai déclaré dans le rapport. Ils ne devraient pas être comparés à 1953 comme année normale.

M. BELL: Avez-vous des projets pour la prochaine année en ce qui concerne l'augmentation de ce service? Ces vaisseaux vont-ils être peints et entretenus?

Le PRÉSIDENT: Nous examinerons le budget après le rapport.

M. GORDON: La ligne de conduite générale consiste à bien entretenir les vaisseaux, mais nous n'avons aucun projet spécial cette année en vue d'insérer dans le programme des éléments nouveaux.

M. BELL: Je vois par le rapport que presque tout le montant provient du fonds de remplacement des vaisseaux. Ce fonds n'est-il pas destiné à l'achat de nouveaux vaisseaux?

M. GORDON: Ce fonds de remplacement des vaisseaux a été affecté au rachat des obligations détenues par le public lors de l'échéance; ces obligations avaient été vendues dans le but d'acheter des vaisseaux. Par conséquent cet argent a servi à la fin à laquelle on le destinait. Si on décide d'ajouter quelque chose sous forme de matériel d'exploitation à cette flotte, cela sera présenté au Comité comme poste du budget d'immobilisations, selon les circonstances à ce moment-là. La seule demande du point de vue immobilisations que nous ayons pour 1955, cependant, est indiquée à la page 10 de ce rapport et vous constaterez que nous n'avons prévu qu'un montant de \$20,000 pour améliorations générales, c'est-à-dire pour l'entretien des navires selon les normes habituelles.

M. BELL: Quel était le but originel de ce fonds de remplacement des vaisseaux? Était-ce pour obtenir des fonds pour financer ce projet ou pour acheter de nouveaux vaisseaux?

M. GORDON: Le fonds de remplacement des vaisseaux est simplement un terme de comptabilité pour désigner le compte où l'on inscrivait les sommes reçues sous forme d'assurance pour les vaisseaux coulés pendant la guerre, plus la dépréciation. Puis, comme je l'ai dit, à mesure que l'argent s'accumulait, nous pouvions l'utiliser advenant la nécessité d'acheter de nouveaux vaisseaux, mais comme nous n'en achetions pas, l'argent a servi à éteindre la dette échue à l'égard des premiers vaisseaux achetés. Ces obligations étaient à 5 p. 100 et leur échéance tombait le 1^{er} mars de cette année. Ces obligations ont été rachetées et, naturellement, la compagnie n'a plus à payer d'intérêt sur ces valeurs. Nous devons maintenant payer l'intérêt sur les obligations qui ont été remises au gouvernement et qui représentent les avances qu'il nous avait consenties, et, naturellement, nous ne payons pas d'intérêt sur la part du propriétaire. Les charges de la compagnie seront fort réduites et cela se reflétera dans le compte de recettes de 1955, et, pour cette raison, les résultats s'amélioreront.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Dans ce cas, cet argent aurait pu être réservé pour une fin spéciale, mais vous dites qu'à l'heure actuelle vous l'utilisez pour toute fin que vous jugez utile.

M. GORDON: Aucunement.

M. JAMES: Eh bien, je vous pose la question.

M. GORDON: Les obligations en circulation sont entre les mains du public. Nous ne pouvons les racheter. Il n'existe pas de disposition à cette fin.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Vous aviez cet argent?

M. GORDON: Nous l'avions, et nous l'avons gardé jusqu'à l'échéance des obligations au début de 1955.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Parlez-nous du compte d'intérêt.

M. GORDON: L'argent a été placé dans des obligations et ajouté à la caisse d'assurance et de remplacement.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): En vertu de quel pouvoir avez-vous fait cela?

M. GORDON: Pour compenser la dépréciation. Ces frais seraient imputés sur les dépenses.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): L'argent a été gardé sous votre surveillance?

M. GORDON: Il a été versé dans le fonds de remplacement des vaisseaux.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'était là sa fin?

M. GORDON: Non, pas nécessairement, mais sachant que nous avons des échéances à honorer au début de 1955 qui ne souffriraient pas de retard, nous avons accumulé ce fonds pour faire face à cette échéance.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Eh bien, c'est là ma question. Je veux être certain que cet argent n'était pas immobilisé et que vous pouviez l'utiliser pour honorer vos créances à discrétion lors de l'échéance?

M. GORDON: Parfaitement.

M. BELL: Monsieur Gordon, l'année dernière, au Comité, vous avez laissé entendre qu'en mars de cette année, à l'échéance des obligations, la compagnie se trouverait dans une situation difficile. Vous avez ajouté qu'il serait peut-être nécessaire de vendre l'avoir de la compagnie. Je ne chercherai pas à vous embarrasser avec vos propres paroles, mais au cours de votre petit discours de l'année dernière, vous avez indiqué qu'il serait peut-être nécessaire de liquider la compagnie et d'utiliser l'argent du fonds de remplacement des vaisseaux pour racheter les obligations.

M. GORDON: Les obligations dont je parlais étaient celles pour le rachat desquelles nous avons accumulé un certain montant d'argent dans le fonds de remplacement des vaisseaux. Ainsi que je l'ai dit, cet argent s'est accumulé grâce au fonds d'assurance et à la dépréciation. Nous avons pour \$9,400,000 d'obligations entre les mains du public. Il est vrai que nous n'avons pas suffisamment d'argent dans le fonds de remplacement des vaisseaux pour payer ces \$9,400,000, mais il fallait quand même rembourser ce montant lorsque le public présenterait les obligations à l'échéance. C'est pourquoi nous avons dû utiliser le plein montant du fonds de remplacement des vaisseaux plus un montant que nous avons emprunté du gouvernement. Lorsque j'ai parlé ainsi, j'ai voulu dire que la compagnie n'avait pas un actif suffisant pour honorer les obligations lors de l'échéance. Un moyen de régler le cas serait de vendre les vaisseaux et de liquider la compagnie. Nous n'avons pas été obligés de faire cela parce que le gouvernement nous a prêté l'argent pour payer les obligations.

M. BELL: Vous avez songé à liquider la compagnie?

M. GORDON: Il s'agissait de trouver le moyen de sortir de l'impasse. Comme nous n'avons pas assez d'argent pour payer les dettes de la compagnie à l'échéance le 1^{er} mars, nous nous sommes adressés au gouvernement et lui avons dit: "Il nous faut réaliser un montant de \$9,400,000 à même l'avoir de cette compagnie." Le gouvernement aurait pu dire: "Très bien, vendez les navires et liquidez la compagnie." Au lieu de cela, il nous a prêté l'argent, qui constitue maintenant une dette envers le gouvernement, et qui demeurera une dette jusqu'à ce qu'on décide de l'avenir du service.

M. BELL: Puis-je poser quelques questions au sujet du service proprement dit, et demander pourquoi nous sommes si inquiets à son sujet? En premier lieu, je voudrais demander pourquoi il y a eu augmentation dans les dépenses d'exploitation? Était-ce à cause des vieux bâtiments?

M. GORDON: C'est parce qu'il y a eu une augmentation de trafic, si je me souviens bien. Cette augmentation était attribuable au coût de la maintenance du trafic.

M. BELL: Il n'y avait donc rien qui allait mal, alors?

M. GORDON: Non, nous avons plus de trafic et par conséquent nos dépenses ont augmenté.

M. BELL: La déclaration a été faite dans les journaux à un moment donné que la compagnie perdait le transport de retour des Antilles parce que ses concurrents avaient réduit leurs taux?

M. GORDON: C'est exact.

M. BELL: Avez-vous cherché à réduire vos taux? Devez-vous vous en tenir à certains taux?

M. GORDON: De façon générale, nos taux sont publiés et nous cherchons à les établir de façon à réaliser un certain bénéfice. Mais il y a des services concurrents qui nous livrent une lutte serrée pour le trajet en direction sud; autrement leurs navires reviendraient vides. Autant vous le dire tout de suite, il s'agit des navires de l'*Aluminum Company of Canada* qui transportent du bauxite aux terminus du Saguenay. Ils sont chargés de bauxite lorsqu'ils arrivent, et repartent avec des cargaisons. Il est difficile de soutenir la concurrence dans des circonstances comme celles-là tout en réalisant des bénéfices.

M. HAHN: Avez-vous dit que c'était pour le trajet en direction sud que nous avons des difficultés?

M. GORDON: C'est pour le trajet en direction sud que nous avons le plus de difficultés, parce que leurs navires sont organisés pour transporter une pleine charge en direction nord.

M. HAHN: Quel pourcentage de fret transportent-ils maintenant, quelle capacité?

M. GORDON: Vous verrez cela dans le compte des recettes. Ils ont transporté en 1954 pour \$4,833,000 de fret contre \$178,000 pour les passagers. Ce n'est plus un service surtout réservé aux passagers. Nous n'avons que quelques cabines à louer dans les navires à moteur diesel. Vous vous rappelez que les navires de la classe Lady ont été retirés du service il y a deux ans et qu'ils étaient surtout des navires à passagers, mais ils ne sont plus en service.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Monsieur le président, je comprends bien qu'en 1952 les recettes étaient beaucoup plus élevées qu'en 1953 et que par conséquent la comparaison entre 1954 et 1953 doit être modifiée à la lumière de cette situation, mais ne pourrions-nous pas demander à M. Gordon de nous expliquer au point de vue monétaire la situation particulière au cours de ces trois années et de nous indiquer là où il y a signe d'amélioration? M. Gordon pourrait-il nous dire ce qu'il pense de la situation. Certains éléments pourraient être encourageants pour notre Comité. Si M. Gordon pouvait nous faire part de son appréciation de la situation, je crois que cela nous éclairerait.

M. GORDON: De façon générale, je dirais que, du point de vue commercial, je ne puis être optimiste au sujet de la capacité de ce service de faire ses frais. Je dis bien, du point de vue commercial, sans aide du gouvernement, si le service devait continuer, je ne crois pas qu'il puisse donner suffisamment de revenus pour couvrir ses frais.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Et vous ne voyez rien qui puisse à l'avenir justifier l'espoir d'une amélioration réelle?

M. GORDON: Je ne vois absolument rien. Les raisons qui justifient le maintien de ce service devront se fonder sur d'autres considérations que des considérations commerciales.

Le PRÉSIDENT: Je constate qu'il est 6 heures. Nous pouvons adopter le rapport maintenant puis passer au budget.

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

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, nous reprendrons nos travaux à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 8 heures du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons aborder l'étude du rapport et continuer de poser des questions relativement au rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour 1954. Y a-t-il des questions à poser?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur Gordon, pour revenir aux observations que vous avez faites l'année dernière et les exposer dans mes propres paroles, votre situation, en ce qui concerne la compagnie de navigation, peut se résumer à ceci: tout va très bien lorsque vous faites le trajet en direction nord, mais vous vous butez à une vive concurrence en direction sud du fait que ces autres navires repartiraient vides, ce qui signifie qu'ils peuvent vous livrer une véritable guerre des prix. Je constate cette année, à ce sujet, que vous avez augmenté de seulement 12 p. 100 en ce qui concerne le trafic en direction nord, mais de 27 p. 100 en ce qui concerne le tonnage du trafic en direction sud. Mais, avez-vous une indication de l'augmentation des recettes pour le trajet en direction sud?

M. GORDON: Avant de répondre à cette question, je désire préciser que je n'ai pas dit que tout allait nécessairement bien pour le voyage en direction nord. Ce que j'ai voulu dire, c'est que nous rencontrons une concurrence beaucoup plus vive pour le trajet en direction sud. Il ne s'ensuit pas nécessairement que les affaires sont meilleures pour les trajets en direction nord.

M. BELL: Non, voici vos paroles exactes: "Nous ne nous en tirons pas trop mal en ce qui concerne les trajets en direction nord" et pour ce qui est des trajets en direction sud, ce sont mes propres paroles.

M. GORDON: Ces chiffres indiquent que le tonnage . . . si vous consultez la page 3 du rapport annuel vous verrez que j'ai déclaré que le tonnage d'exportation a augmenté de 29,028 tonnes, c'est-à-dire, pour les trajets en direction sud, tandis que le tonnage d'importation a augmenté de 18,729 tonnes. Maintenant, ces chiffres ne semblent pas confirmer ce que j'ai dit, mais l'explication est que le tonnage accru que nous avons obtenu en direction sud n'a pas donné des recettes proportionnelles parce que nous devons soutenir la concurrence de l'organisation de navigation du Saguenay dont j'ai déjà parlé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est exactement la question que j'avais posée, monsieur Gordon. Si vous croyez avoir quelque raison de ne pas révéler ces chiffres, je n'insisterai certainement pas. Votre tonnage a augmenté de 27 p. 100 en direction sud. Ma question avait trait aux recettes provenant du trafic en direction sud et à l'augmentation dans vos recettes pour ce trafic.

M. GORDON: Vous constaterez que notre rapport indique une augmentation de 27 p. 100 dans notre revenu également.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne crois pas que ce chiffre apparaisse dans l'état que nous avons devant nous, monsieur Gordon.

M. GORDON: Je vous demande pardon.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je l'ai lu très attentivement et je n'ai pu y découvrir ces chiffres.

M. GORDON: Vous avez raison, je consulte présentement un autre état.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous vous reportez à la page 4, vous verrez que les recettes ont augmenté en raison des voyages supplémentaires.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui, je connais parfaitement, monsieur Langlois, tout ce qui figure dans le rapport parce que je l'ai étudié.

M. GORDON: Les chiffres que j'ai en ma possession maintenant indiquent que le tonnage d'exportation a augmenté de 29,028 tonnes, ce qui a accru nos recettes de \$305,779. L'augmentation globale des recettes a été de \$497,564, de sorte que les \$305,779 en question représentaient l'augmentation dans le tonnage d'exportation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le chiffre que je cherche à établir, monsieur Gordon, c'est celui de 27 p. 100 d'augmentation du tonnage d'exportation mentionné dans votre rapport?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien, c'est là le tonnage?

M. GORDON: Oui, c'est là le tonnage.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les recettes . . .

M. GORDON: Les recettes s'élèvent à \$305,779.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En pourcentage?

M. GORDON: Non, c'est le chiffre que j'ai donné comme \$305,779 de l'augmentation totale dans les recettes du fret pour l'année, qui s'élèvent à \$497,564.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le point que je voudrais établir, c'est de savoir s'il y a eu augmentation proportionnelle dans les recettes provenant du fret en direction sud, par rapport à l'augmentation du tonnage dans la même direction?

M. GORDON: Il n'y a pas eu de changement dans les taux et, par conséquent, la réponse semble être affirmative. Je crois que votre question se résume à ceci: Si vous consultez les chiffres du revenu, vous constaterez que pour le fret nous avons eu une augmentation de quelque \$497,000 entre 1953 et 1954. Me suivez-vous?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui.

M. GORDON: Maintenant, je dis que de cette augmentation, une somme de quelque \$305,000 provenait du fret d'exportation et environ \$192,000 du fret d'importation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Parfait, Maintenant, ceci dit, pourquoi l'augmentation dans le fret d'exportation était-elle si élevée par rapport à l'augmentation dans le fret d'importation? En d'autres termes, je cherche à établir que votre principal problème vient de l'augmentation dans votre volume de trafic d'exportation.

L'hon. M. MARLER: Je crois que c'est le contraire, n'est-ce pas?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non, je vous demande pardon; M. Gordon a dit l'année dernière, que lorsque vous essayez la concurrence de l'*Aluminium Company of Canada* et des terminus du Saguenay dont les navires partant en direction sud acceptent des marchandises à n'importe quel prix pour ne pas partir à vide, il en résulte une situation à peu près désespérée.

L'hon. M. MARLER: Je comprends cela, oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Alors le problème qui se pose à M. Gordon est de trouver plus de fret d'exportation. Il nous a montré cette année . . . une partie de cette augmentation s'explique, naturellement, par le fait qu'il a accompli plus de voyages, et je voudrais savoir pourquoi il a réussi à augmenter son volume de trafic d'exportation de façon si extraordinaire par comparaison à son trafic d'importation. Cela pourrait nous donner une autre raison d'espérer en l'avenir de ce service.

M. GORDON: Parfait. La situation peut s'expliquer comme ceci: le trafic en direction sud représente du fret comme la farine, les pommes de terre, le bois de construction, les aliments à bétail, le foin, la paille, les légumes, les aliments en conserve, les viandes, le beurre, le fromage, le papier, le poisson, et autres produits semblables, à l'égard desquels le taux de fret normal produirait des recettes assez intéressantes si nous ne devons pas faire face à une forte concurrence pour le transport de ces marchandises.

Mais le trafic d'importation consiste surtout en sucre et en certaines boissons alcooliques c'est-à-dire qu'en soi il donne lieu à une vive concurrence. Il y a un grand nombre de gens qui sont intéressés dans le commerce de la manutention du sucre et des boissons enivrantes en provenance des Antilles, et c'est pourquoi pour ce trafic, nous faisons face à une concurrence qui ne nous permet pas facilement d'obtenir suffisamment de trafic rentable.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Comme vous le voyez, monsieur Gordon, d'autres que nous, certainement moi-même, sont intéressés à voir cette ligne de navigation maintenue en service si la chose est possible. Nous trouvons dans cette situation dans laquelle le trafic d'exportation est accru au moins un certain intérêt et peut-être un espoir, car, à en juger par votre bilan de l'année dernière, le trafic d'exportation est demeuré un problème; votre concurrence en direction nord vient surtout du bauxite et d'autres marchandises semblables que l'on transporte à Port-Arthur et sur le Saguenay.

M. GORDON: Vous comparez des éléments qui ne se prêtent pas à une comparaison. Vous oubliez que l'augmentation du trafic d'exportation est comparée avec l'année précédente, ce qui est une erreur, parce que l'année précédente nous avons eu une période de grève au cours de laquelle rien n'a été transporté.

Le revenu provenant du trafic d'exportation ne peut être comparé avec l'année précédente; et si on le comparait à une année normale, aucune augmentation n'apparaîtrait.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En réalité, je ne cherchais pas tant à établir une comparaison sous ce rapport qu'à comparer entre les 12 p. 100 d'augmentation du trafic d'importation et les 27 p. 100 d'augmentation du trafic d'exportation. Voilà votre problème, et vous semblez vous y complaire. C'est cela qui m'intéresse.

M. GORDON: Je voudrais voir dans vos paroles matière à louanges. Dieu sait si nous avons peu obtenu sous ce rapport, mais je ne puis en toute honnêteté dire que nous avons obtenu du succès, du point de vue des bénéfices provenant de ce trafic, je ne puis admettre que nous serions justifiés de maintenir ce service du point de vue purement commercial. Il faudra invoquer d'autres raisons si nous voulons le maintenir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une autre question à poser. Pouvez-vous nous donner une analyse de vos chiffres? Votre revenu total du fret s'élève à \$4,800,000 à peu près en 1954?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pouvez-vous nous donner la proportion de ce montant qui s'applique aux revenus obtenus sur le trafic d'importation et le revenu provenant du trafic d'exportation?

M. GORDON: Vous savez, monsieur Hamilton, que je me suis longtemps glorifié d'essayer de bien comprendre toutes les questions, mais cette fois vous me compliquez réellement la tâche. Cependant, je ferai de mon mieux pour vous répondre.

Ce qui complique la situation c'est que nous avons aussi un service entre les îles qui rend encore plus difficile la tâche de vous donner les proportions qui s'appliquent au trafic d'importation et d'exportation. Je pourrais faire faire ce travail, mais je crains de ne pouvoir répondre avec précision à la question que vous me posez. Le trafic entre les îles et les nolisements produisent des revenus qui compliquent le calcul.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je comprends cela. En général, cette répartition serait-elle d'à peu près 50 p. 100 pour chaque trafic, ou le trafic d'importation serait-il plus important que le trafic d'exportation?

M. GORDON: Je puis vous exprimer ça en termes de tonnage, ce qui pourrait nous permettre de nous en faire une idée. En termes de tonnage, nous avons importé—c'est-à-dire nous avons transporté au Canada en 1954 un total de 181,446 tonnes; et nous avons transporté vers le sud un total de 136,635 tonnes. Je n'ai pas les chiffres en ce qui concerne les recettes. Mais au moins vous connaissez le tonnage.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vous remercie sincèrement.

M. FOLLWELL: J'aimerais demander à M. Gordon si le service procure un trafic direct ou indirect pour les chemins de fer?

M. GORDON: Nous ne le croyons pas. Nous avons étudié cette question, mais nous ne croyons pas que la *Canadian National (West Indies) Steamships* apporte plus de trafic au chemin de fer que nous pourrions en obtenir s'il était exploité par un service indépendant.

M. FOLLWELL: Vous avez mentionné des intérêts commerciaux et autres intérêts. Qu'entendez-vous par autres intérêts?

M. GORDON: Je voulais parler de l'exploitation commerciale. Ce service peut être jugé par le gouvernement comme une bonne chose pour le Canada, pour des raisons de commerce. S'il doit en être ainsi, alors je présume que le gouvernement devrait décider s'il serait justifié d'accorder un subside pour combler le déficit du service. J'ai parlé simplement du point de vue d'exploitation de ce service. Supposons que je vous confie le service et vous charge de l'exploiter et que vous y placiez votre propre argent. Je vous préviens que si vous faisiez cela, vous perdriez de l'argent dans cette opération.

M. FOLLWELL: Alors, purement et simplement, votre recommandation serait d'abandonner le service?

M. GORDON: Pas nécessairement. Il peut y avoir des intérêts supérieurs dans la communauté générale du Canada qui justifieraient le maintien du service, même s'il fonctionnait à perte. Mais je crois que nous devrions le faire tout en gardant les yeux ouverts et en sachant à quoi nous en tenir. Naturellement, c'est là une question de ligne de conduite du gouvernement au sujet de laquelle je n'ai pas la compétence de me prononcer.

M. FOLLWELL: C'est donc un risque calculé?

M. GORDON: Oui. Il se peut fort bien que ceux qui sont chargés d'arrêter la ligne de conduite commerciale de notre pays considèrent que, malgré une perte d'exploitation de ce service, les autres facteurs qui entrent en ligne de compte dans ce commerce en valent la peine. C'est là l'histoire de l'exploitation de la *Canadian National (West Indies) Steamships* depuis le moment de son inauguration. Le but était de fournir un moyen de transport entre le Canada et les Antilles par les soins d'une agence de l'État, étant donné qu'aucune entreprise privée ne voulait assurer le service.

Si je voulais remonter dans l'histoire, je pourrait vous dire qu'avant l'inauguration de ce service, des soumissions ont été demandées afin de déterminer si les entreprises privées consentiraient à assurer un service de ce genre. Mais d'après les soumissions reçues, on a décidé qu'il serait moins coûteux de former cette compagnie et de la faire diriger par le National-Canadien comme partie de ses services de transport, la perte d'exploitation devant être à la charge du gouvernement. La décision n'a pas été modifiée, et vous vous posez encore la question de savoir si ce service vaut la peine d'être maintenu.

M. KNIGHT: Y a-t-il maintenant des compagnies privées qui font le même service?

M. GORDON: Il y en a plusieurs. L'entreprise privée la plus importante est celle que j'ai mentionnée, la *Saguenay Terminal*, qui transporte exclusivement du minerai en direction nord à l'intention de l'*Aluminum Company of Canada*, mais qui accepte aussi de transporter des marchandises en direction sud. Il y a aussi toutes sortes de cargos qui vont et viennent sur cette route maritime. L'une des choses les plus importantes à considérer à l'égard de ce service lorsqu'il s'agit d'arrêter une ligne de conduite, c'est que c'est le seul service que je connaisse qui ait un horaire régulier. D'autres services sont plus ou moins réguliers. Ils ne s'engagent pas à fournir un service à un jour déterminé. Nous le faisons et nous nous en tenons à l'horaire.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): L'ouverture de la voie maritime du St-Laurent procurera-t-elle de la clientèle pour ces navires?

M. GORDON: Je ne le crois pas. C'est simplement mon opinion. Je ne vois pas comment cela serait, parce que le trafic ne commence pas à ces endroits. Il commence dans les ports de l'Est du Canada et se dirige vers le Sud. C'est purement mon opinion personnelle.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): J'ai une ou deux questions d'ordre général à poser. Naturellement, il est pénible de penser qu'une industrie des provinces Maritimes, qui n'en ont déjà pas trop, est sur le point de cesser ses activités. Ce service se limite-t-il entièrement aux Antilles, et diriez-vous que la concurrence est vive au point que nous devions abandonner tout espoir d'étendre le commerce? J'ai une autre question: Pouvez-vous nous entretenir du volume du commerce, de la proportion qui va aux États-Unis et nous dire si, en considérant de façon générale notre situation commerciale canadienne, ce service a une réelle valeur en soi qu'il ne faudrait pas perdre? J'ai posé plusieurs questions en une, mais vous comprenez ce que je veux.

M. GORDON: Je crois que je comprends. A mon avis, avec l'abolition de ce service—en supposant qu'elle devienne un fait accompli—les commodités disponibles sous forme de services maritimes sont suffisantes pour éviter tout effet désastreux sur le commerce canadien. Je parle seulement du transport des marchandises. Je ne suis pas prêt à apprécier l'autre effet, qui consiste à faire flotter dans ces eaux le drapeau canadien qui constitue un symbole d'amitié et d'intimité dans les rapports du Canada avec l'étranger, et de son effet sur nos agents à ces endroits. Ce service crée une atmosphère de famille qui représente une certaine valeur. Que représente cette valeur exprimée en dollars et en cents? Je ne saurais le dire, et c'est pourquoi il faudrait en faire une évaluation. mais je suis certain que les moyens de transport de marchandises à destination et en provenance du Canada sont tout à fait suffisants. Il y a un nombre suffisant de navires qui encerclent le globe sous une forme ou sous une autre pour assurer ce service, mais nous avons dans ces services une valeur intangible qu'il ne faudrait pas perdre de vue.

La dernière fois que j'y suis allé, j'étais intéressé à voir la réaction de la population lorsqu'un navire du National-Canadien entrerait au port. C'était un événement; c'était un spectacle digne d'être vu. Seules les autorités compétentes pourront dire si nous perdons quelque chose en retirant notre drapeau de ces parages, et je suis sûr que nos diverses agences canadiennes seront en mesure d'exprimer une opinion là-dessus.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Nous ne commerçons pas dans les pays d'Amérique du Sud en ce moment?

M. GORDON: Non.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Un tel projet ne serait-il pas possible?

M. GORDON: Non. Il serait très possible d'étendre ces services, mais je n'en verrais pas la justification pour le moment; cependant, il n'y a rien qui nous empêche d'étendre ces services à un endroit quelconque.

M. BELL: Quels efforts avez-vous tentés pour obtenir des nouveaux contrats?

M. GORDON: Nous avons des agents dans les différents endroits que nous desservons. C'est un étrange commerce que le leur, parce que ces agents peuvent représenter une demi-douzaine de services maritimes. Leur travail consiste à mettre les expéditeurs et le service maritime en contact. Ce qu'ils pensent des services, de la régularité du service, ainsi que d'autres éléments comme les contacts personnels, tout cela entrera en ligne de compte dans leur travail,

mais ces agents voient à distribuer les cargaisons et ils peuvent les confier à n'importe quel navire qui entre au port. Ce peut être un navire hollandais, français ou russe, et du moment que c'est un navire qui assure le service entre ce port et un autre port, ils lui confient la marchandise. S'ils travaillent pour nous ainsi que pour d'autres, ils sont seuls juges et confient le fret à qui ils veulent. Plus nos contacts avec eux sont intimes, plus nous avons une chance d'obtenir la marchandise. C'est un commerce où la lutte est acharnée.

M. BELL: Avons-nous pu obtenir de nouveaux contrats de sucre de Cuba pour l'avenir, par exemple?

Le PRÉSIDENT: Nous ajournerons jusqu'à ce que le vote ait été pris.

Pouvons-nous continuer, messieurs?

M. BELL: J'aimerais poser encore quelques questions. Tout d'abord, vous avez dit que vous éprouviez certaines difficultés du fait que vous ne pouvez suivre vos horaires. Je me demande si en ne suivant pas l'horaire, nous n'aurions pas plus de clients dans certains cas?

M. GORDON: Non. L'une des raisons pour lesquelles nous avons abandonné les vaisseaux de la classe *Lady* c'est parce que nous étions tenus de maintenir un horaire pour les passagers. Dans nos horaires, nous devons tenir compte des voyageurs qui exigent beaucoup plus d'attention que le fret, et, une fois que nous nous sommes débarrassés des navires à passagers, nous n'avions plus à répondre à ces besoins, tandis que pour le trafic-marchandises, nous irons là où le fret s'obtient sur une base concurrentielle. D'autre part, nous essayons de maintenir un horaire de départ de façon à permettre à l'expéditeur de savoir qu'il peut prévoir l'arrivée des navires du National-Canadien au port à telle date déterminée. Ce peut être à 7 heures du matin ou à 7 heures du soir. Cela n'a aucune importance en ce qui concerne le fret, mais pour ce qui est des passagers, c'était très important. Nous cherchons à maintenir les dates d'arrivée figurant à l'horaire, afin que les expéditeurs puissent compter sur nous à cet égard. De plus, nous passons des ententes avec un expéditeur en vue de nous charger de toute sa cargaison, qu'il s'agisse de sucre ou de mélasse, et au besoin, nous pouvons lui louer un navire qui peut ne pas être visé du tout par l'horaire. Tout dépend de la possibilité que nous entrevoyons de gagner un dollar. Nous sommes dans ce genre d'entreprise et les revenus intéressants que nous enregistrons cette année sont largement attribuables à ce système.

M. BELL: Quel a été le revenu des nolissements cette année?

L'hon. M. MARLER: Vous le trouverez au bas de la page 3 du rapport.

M. HAHN: J'ai une question à poser. Dans le bilan, si les devises étrangères avaient été acceptées, la livre sterling à \$2.86 $\frac{2}{3}$ et les francs à 15 francs pour un dollar, cela aurait-il changé le bilan de la *Canadian National Steamships*?

M. GORDON: Il n'y a pas que je sache d'ajustement de change étranger dans notre bilan.

M. HAHN: Je comprends cela.

M. GORDON: Cela n'a aucune influence sur ce service.

M. HAHN: Y a-t-il des changes étrangers qui interviennent?

M. GORDON: Non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pour combler le déficit de \$628,000 dans le revenu de 1954, il faudrait seulement une augmentation de 15 p. 100 dans les recettes en provenance du fret?

M. GORDON: Pas du tout. Tout dépendrait de la composition du trafic. Nous pourrions manutentionner du trafic qui augmenterait nos revenus mais augmenterait également nos frais, et il nous faut trouver du trafic qui va produire un revenu net, en d'autres termes qui va laisser une différence entre le revenu et le coût de la manutention du trafic.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si le revenu en dollars en 1954 avait été de 15 p. 100 plus élevé, le service aurait fonctionné sur une base relativement facile et aurait même pu enregistrer un léger surplus.

M. GORDON: Tout dépend des frais d'exploitation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je comprends cela. A la condition que les autres facteurs demeurent les mêmes. Je crois que vous avez dit que l'une des difficultés que vous éprouviez, c'est que certains de ces navires sont envoyés à des endroits d'où ils reviendraient avec une plus grosse cargaison; vous ne transportez pas une pleine cargaison à chaque voyage. C'est là une autre raison qui, d'après moi, nous donne de l'encouragement. Nous considérons les Antilles comme une vaste région en croissance. Vous êtes témoin du travail qui se fait pour réunir en confédération toutes ces petites unités; vous voyez l'intérêt croissant que l'Angleterre prend au développement de cette région; les États-Unis eux-mêmes s'intéressent de plus en plus à ce pays de plusieurs façons; et je crois que les Canadiens espèrent dans le développement de cette région, non pas nécessairement dans les mêmes proportions industrielles que ce qui s'est fait au Canada ou aux États-Unis, mais ceux qui comme moi se sont rendus dans ce pays et y ont vécu pendant quelques années savent qu'il y a des richesses énormes à mettre en valeur, car son développement économique n'est pas aussi avancé que dans les autres parties de l'Amérique du Nord. Nous savons, par exemple, que certains projets de mise en valeur sont en voie de se réaliser dans plusieurs domaines à la Jamaïque. Je crois que tous ces facteurs, monsieur Gordon, vous donnent lieu d'espérer, mais vous avez dit plus tôt que c'est là un domaine qui n'est pas de votre compétence, et qui relève plutôt du gouvernement.

Mais je crois que nous devrions consigner au compte rendu—et, pour ma part, je tiens à ce que l'expression de mon opinion y soit consignée—, sans vous demander d'exploiter une ligne de navigation sur une base annuelle, ce qui ne serait pas équitable, qu'étant donné les possibilités de cette région, il vaudrait bien mieux pour vous que des garanties supplémentaires vous soient accordées pour vous permettre d'élaborer vos plans sur une base de deux ans ou même de cinq ou dix ans.

M. GORDON: Oui, et cependant je tiens à dire que dans l'intérêt général du Canada, il ne faut pas oublier qu'il s'agit là d'une proposition à deux sens et qu'il fut un temps où les Antilles elles-mêmes considéraient ce service comme suffisamment intéressant pour accorder des subsides à ceux qui le dirigeaient, et que ces subsides représentaient une partie considérable du revenu de la compagnie. Tous ces subsides ont maintenant été supprimés et je vous ai fait observer au cours des discussions qui se sont déroulées, que le représentant canadien devrait se rappeler qu'il ne s'agit pas seulement de l'intérêt canadien, mais d'un service qui intéresse les régions des Antilles et que par conséquent on

devrait voir si les autorités locales seraient disposées ou non à faire quelque chose à l'exemple du Canada. Il me répugne de voir que le contribuable canadien soit la seule personne qui ait à contribuer au succès du service en question.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je suis d'accord avec vous là-dessus et je demanderai au ministre, que la question intéresse également, d'étudier vos observations.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est vraiment une situation extraordinaire que celle où un seul agent représente plusieurs compagnies d'expédition. Je suppose que vous en êtes arrivés à la conclusion que ce serait impossible d'y envoyer vos propres agents spéciaux.

M. GORDON: Les envoyer où?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je crois que vous avez dit que les agents qui se trouvent dans cette région peuvent représenter jusqu'à une demi-douzaine de compagnies.

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Sans aucun doute avez-vous étudié et rejeté l'idée de poster aux Antilles un agent canadien qui s'occuperait simplement de vos intérêts?

M. GORDON: Nous ne pouvons nous permettre cela. Il n'y a pas assez de trafic pour justifier la présence d'un homme qui ne ferait que cela, et, d'ailleurs, les agents en question sont des spécialistes dans ce commerce et, bien qu'ils représentent un assez grand nombre de compagnies, ils choisissent toujours le service qui convient le mieux à leurs fins, de sorte que la meilleure chose que nous puissions faire pour obtenir de la clientèle est de convaincre l'agent en question que notre service est celui qui ferait le mieux son affaire.

M. BELL: Monsieur Gordon, si nous intensifions notre service de passagers aux Antilles . . .

M. GORDON: Il est inutile de songer à augmenter notre trafic dans ces pays à moins de reprendre le service des passagers. Il y a peu de place pour les passagers sur ces navires à moteur diesel. Si je me souviens bien, les navires dieselisés contiennent douze cabines et la demande est telle que nous sommes débordés.

M. BELL: La demande est donc intéressante.

M. KNIGHT: Mais les compagnies d'aviation ont forcé les navires de la classe *Lady* à quitter le service.

M. GORDON: Les compagnies d'aviation fournissent un excellent service de passagers, ce qui leur a permis de livrer une concurrence à nos navires de la classe *Lady*, et finalement ces derniers ont perdu toute leur clientèle. Après tout, c'est une chose bien différente de remplir de passagers un navire de la classe *Lady* et un autre qui ne contient que douze cabines, et il reste encore assez d'aventuriers dans le monde pour remplir douze cabines.

M. BELL: Me serait-il permis de revenir sur le point dont j'ai parlé au commencement de la discussion? Si j'ai bien compris le ministre, il a dit que ce service doit être maintenu pour une autre année?

L'hon. M. MARLER: J'ai déjà dit cela à la Chambre et je l'ai répété au Comité cet après-midi. Je crois que ce serait abuser du temps du Comité que de le répéter encore.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Vient ensuite le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

CANADIEN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Budget 1954	Dépenses effectives 1954	Budget 1955
	\$	\$	\$
<i>Compte du revenu—</i>			
Recettes d'exploitation.....	4,940,000	5,105,082	5,444,000
Frais d'exploitation.....	5,220,000	5,424,983	5,622,000
Déficit net d'exploitation.....	280,000	319,901	168,000
Fonds de remplacement des vaisseaux.....	175,000	166,741	28,000
Service des intérêts—obligations à 25 ans portant intérêt à 5 p. 100, échéance 1 ^{er} mars 1955, principal \$9,400,000.....	470,000	470,000	78,000
Intérêt sur les avances du gouvernement.....	6,000	5,250	60,500
Déficit d'exploitation.....	581,000	628,410	288,500
<i>Budget d'immobilisations—</i>			
Améliorations générales.....	10,000	15,058	20,000

NOTE—Les fonds destinés au financement des dépenses d'immobilisations seront puisés dans le fonds de remplacement des vaisseaux.

Le PRÉSIDENT: Le budget est-il adopté?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Un moment s'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à la page 10, monsieur Macdonnell. Nous avons vu à peu près tous les postes. Le budget est-il adopté?

Adopté.

L'article suivant à examiner est le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. C'est un long document qui contient beaucoup de données, et je crois que nous devrions le faire publier comme partie de notre rapport, mais que nous devrions demander qu'il ne soit pas lu en détail. Il y a beaucoup d'articles dans ce rapport qui ont trait aux prêts, au principal et l'intérêt sur les prêts, et je propose qu'il soit imprimé sans avoir été lu en son entier.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU
CANADA

MONTRÉAL, le 2 mars 1955.

L'honorable George Marler, député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

En vertu de la clause 17 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952, les régisseurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre leur rapport des transactions faites durant l'année 1954.

Demande a été faite au gouverneur-en-conseil par les administrateurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada de libérer certains titres pour être annulés et brûlés afin d'aider à la consolidation et à la simplification de la structure corporative des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette mesure a été approuvée par l'arrêté-en-conseil P.C. 1954-629 en date du 29 avril 1954.

Les régisseurs soumettent ici le bilan au 31 décembre 1954.

Pour les régisseurs,
D. GORDON

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1954

ACTIF

PASSIF

Créances pour capital des emprunts—

Chemin de fer Canadian Northern.....	\$ 312,334,805.10	
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182.33	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	116,006,599.08	
Canadian National Railway Company.....	96,936,971.75	
	<u> </u>	\$ 643,860,558.26

Créances pour intérêt des emprunts—

Chemin de fer Canadian Northern.....	\$ 309,702,897.65	
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802.95	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	107,326,622.84	
Canadian National Railway Company.....	54,501,313.57	
	<u> </u>	574,781,637.01

Transactions des chemins de fer Nationaux du Canada du 1er janvier 1937 au 31 décembre 1951, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres.....

108,480,697.14

Valeurs en mains—

Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1.....	
Autres valeurs—Voir Annexe A.2.....	
	<u> </u>	\$ 1,327,122,892.41

Capital-actions détenu par les chemins de fer Nationaux du Canada—

5,000,000 d'actions sans valeur nominale:—
valeur initiale au 1er janvier 1952..... \$ 378,518,135.02

Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excède la valeur indiquée au 1er janvier 1937..... 948,604,757.39

\$ 1,327,122,892.41

Le contrôleur,
R. D. ARMSTRONG

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1954.

Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux Annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été vérifiées à la suite d'examen ou à l'aide de certificats de dépositaires.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1954 conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952.

Daté à Montréal,
le 2 mars 1955.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts	Billets et nantissements
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	Aucun.
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	Aucun.
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.
*Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	Billets à vue 6%.....
*Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	Billets à vue 6%.....
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	Billet à vue 6%.....
*Emprunt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918.....	Actions-déventures 3½% et 4½%.....
*Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	Billets à vue 6%.....
	Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....
Total Canadian Northern.....	
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	Billets à vue 6%.....
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	Billets à vue 6%.....
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	Billets à vue 6%.....
Emprunt 4%, du G.T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	Billet à vue 4%.....
	Déventures 4% G.T.P.....
Total Grand Trunk.....	
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC:	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	Obligations 1ère hypothèque 3%.....
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	Obligations sterling 4%.....
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	Hypothèque, 28 juin 1916.....
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	Hypothèque, 18 octobre 1917.....
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	Hypothèque, 18 octobre 1917.....
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	Certificats du séquestre.....
Intérêt garanti par l'État.....	Certificats de crémation, coupons détruits.....
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	Certificats de crémation, coupons détruits.....
Total Grand Trunk Pacific.....	

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts		Billets et nantissements	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémation).....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémation).....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	Cr. 1,422,425.71
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémation).....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre G.T.P.....	Cr. 364,898.78
		{ Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de crémation).....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company.....	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% Canadian National Rail- way Company.....	11,210,815.56
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57		
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75		
Total des Emprunts..	\$ 643,860,558.26		

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

VALEURS TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

Description des émissions	Montant	
	Sterling	Dollars
	£	\$
Obligations sterling consolidées, 1ère hypothèque, 4% Canada Atlantic Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1955.....	1,245,300	
Obligations garanties, 25 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 15 juin 1955.....		1,504,000
Obligations garanties, 25 ans, 4½%, Canadian National Rly. Co., échéance 1 ^{er} février 1956.....		2,632,000
Obligations garanties, 30 ans, 4½%, Canadian National Railways Co., échéance 1 ^{er} juillet 1957.....		864,000
Actions-débetures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	534,097	
Actions-débetures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Actions-débetures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., 20 juillet 1958.....	359,869	
Actions-débetures, 1ère hypothèque, 3½%, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....		508,666
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Séries "A" (section de la Prairie), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} avril 1955.....	1,364,500	
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Séries "B" (section des montagnes), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} avril 1955.....	1,402,900	
Obligations sterling, 1ère hypothèque, 4% Embranchement L.S., Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} avril 1955.....	1,107,200	
Obligations sterling, 1ère hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations sterling, 4%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	90,900	
Obligations, 1ère hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....	649,500	
Obligations, 1ère hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....		1,293,500

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je ne propose pas qu'on le lise intégralement, mais je propose qu'on nous donne une explication générale de la raison d'être de ce trust des titres.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GORDON: Eh bien, monsieur Macdonnell, c'est la sixième année que je me présente devant le Comité et je n'ai jamais pu expliquer cela et je ne doute pas qu'après six autres années je ne pourrai l'expliquer davantage; par conséquent si vous me le permettez, j'abandonnerai la coutume et je lirai ce que j'ai à vous dire. Cela ne prendra que quelques minutes et j'espère que mon texte sera consigné au compte rendu comme explication du Trust des titres.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Ce trust des titres est une corporation qui a été créée en vertu de l'article 12 de la loi de 1937 sur la revision du capital-actions des chemins de fer Nationaux du Canada. La totalité de son capital-actions, qui consiste en 5 millions d'actions sans valeur nominale, était détenue par le ministre des Finances au nom de la Couronne. Ces valeurs ont été émises en considération de la cession au trust par le gouvernement de ses créances contre le *Canadian Northern*, le *Grand Trunk*, le *Grand Trunk Pacific* et le *National-Canadien* représentant des prêts

et l'intérêt accumulé sur lesdits prêts (ainsi que diverses garanties collatérales). Le trust a été créé à seule fin d'acquérir et de maintenir les créances et valeurs collatérales du gouvernement contre les compagnies de chemin de fer en question, de la même façon et dans la même mesure qu'elles étaient alors détenues par le gouvernement, sous réserve cependant de leur libération moyennant l'approbation du gouverneur en conseil. On a pensé que certaines valeurs détenues par le public pourraient avancer en priorité si les créances du gouvernement contre les compagnies de chemin de fer avaient été annulées purement et simplement.

Depuis la promulgation de la loi de 1937, une grande partie des valeurs des chemins de fer ont été retirées de la circulation par voie de rachat ou autrement. Il en est résulté que les valeurs détenues par le public, qui auraient pu avancer en priorité, ont maintenant fort décliné.

Lorsque la loi de 1952 sur la revision du capital-actions était à l'étude, on a jugé que les fins pour lesquelles le trust des titres avait été créé pourraient être atteintes aussi efficacement si le capital-actions du trust appartenait au National-Canadien plutôt qu'au gouvernement. Les dettes des corporations débitrices devaient demeurer les mêmes et les restrictions quant à la libération des valeurs devaient demeurer sous le contrôle du gouverneur en conseil.

La loi de 1952 sur la revision du capital-actions des chemins de fer Nationaux du Canada a donné suite aux considérations exprimées dans le paragraphe précédent. En vertu de cet acte, le trust des titres a été reconstitué. Les 5 millions d'actions sans valeur au pair du trust ont été cédées à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en considération de l'émission en faveur du gouvernement d'un nombre égal d'actions ordinaires du National-Canadien. De plus, en vertu de la loi de 1952, le gouvernement a transféré au trust des titres les valeurs détenues comme garanties collatérales des emprunts du gouvernement qui ont été échangés (en vertu de la loi) contre des actions privilégiées du National-Canadien. Les garanties collatérales ainsi transférées au trust étaient les valeurs rachetées dont il a été question plus haut, d'une valeur globale quant au principal de \$405,552,989.

La loi de 1952 sur la revision du capital-actions des chemins de fer Nationaux du Canada stipule que "Le trust des titres ne doit pas vendre, libérer, détruire ou autrement aliéner des réclamations, obligations et garanties détenues par le trust, sans l'approbation du gouverneur en conseil."

Maintenant, monsieur Macdonnell, désiriez-vous savoir ce que cela signifie?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je désire simplement poser deux brèves questions. D'après moi, il s'agit d'un moyen légal destiné à maintenir les relations légales entre diverses séries de créanciers et cela n'a aucune importance du point de vue de votre commerce.

M. GORDON: C'est parfait. Lors de la formation de ce trust un grand nombre de valeurs étaient en circulation entre les mains du public et nous en avons racheté beaucoup. Cependant, il y en avait de petites tranches entre les mains de détenteurs particuliers qui détenaient également des obligations des filiales, soit du *Grand Trunk*, soit du *Canadian Northern*, soit d'autres compagnies. Il s'agissait de petits montants, qui représentaient néanmoins une hypothèque sur des biens du chemin de fer et, par conséquent, le trust des titres a été établi afin de permettre au gouvernement, qui avait repris une grande partie de ces valeurs, de retenir ses droits de réclamer plutôt que de payer, parce que, s'ils avaient payé, théoriquement la position de ces détenteurs mineurs se serait améliorée.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je crois que vous vous trompez grandement quand vous dites que vous ne compreniez pas ce trust.

M. GORDON: Ce que je voulais dire c'est que je ne savais pas comment l'expliquer.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Lorsque vous effectuez une simplification au petit nombre que vous avez déjà mentionné, le trust ne disparaîtra-t-il pas de la structure de votre capital-actions et réduisez le nombre de compagnies graduellement?

M. GORDON: Oui, il disparaîtra une fois que la réorganisation légale aura été complétée.

Le PRÉSIDENT: Le trust des titres est-il adopté?

Adopté.

L'article suivant à examiner est le rapport des vérificateurs au Parlement relativement au réseau du National-Canadien et à la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et, à ce sujet, je proposerais que nous nous dispensions de la lecture du rapport. Je propose qu'il soit incorporé dans le compte rendu des délibérations. Nous avons avec nous les vérificateurs de *George A. Touche and Company*, comptables agréés, M. F.-P. Turville, C.A., M. J. D. Morrison, C.A., M. D. T. G. Padley, C.A.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

Coristine Building

410 St. Nicholas Street

Montreal 1

le 7 mars 1955.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

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

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1954 en vertu de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables et financiers au quartier général du Réseau dans le but commun d'assurer à celui-ci un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeur en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur. Les sondages des vérificateurs ont été pratiqués aux bureaux du

quartier général du Réseau, ainsi que dans les régions et propriétés exploitées séparément au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et à Paris (France).

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé et de l'état consolidé du revenu.

Sauf dans le cas d'Air Canada, le Réseau National ne possède pas suffisamment d'actions des compagnies affiliées pour exercer un vote majoritaire. En conséquence, ces compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau, et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans la majorité des cas, ces comptes sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau et de représentants d'intérêts extérieurs.

L'exercice a été marqué de progrès dans la revision générale de la structure sociale du Réseau. Certaines compagnies furent fusionnées aux Chemins de Fer Nationaux du Canada; d'autres filiales furent unifiées sous la raison sociale de Canadian Northern Consolidated Railways, et la Grand Trunk Pacific Telegraph Company fut fusionnée à la Canadian National Telegraph Company.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU REVENU

Déficit de l'exercice

Au regard de l'exercice précédent, les revenus d'exploitation ferroviaire ont diminué de \$55,985,000. Cela tient principalement à une baisse de \$50,788,000 dans les revenus du transport des marchandises, baisse compensée jusqu'à concurrence de \$32,584,000 par une réduction des frais d'exploitation ferroviaire et par des loyers nets d'équipement au montant de \$4,109,000. Le fléchissement du revenu net d'autres sources s'explique surtout par des frais extraordinaires découlant de la vente des hôtels Prince Arthur et Prince Edward, de Minaki Lodge et de Pictou Lodge, par la désaffectation de la cale sèche de Prince Rupert et par la réalisation d'un gain moindre sur le rachat de titres en livres sterling, le montant des titres rachetés ayant été plus faible qu'au cours de l'exercice précédent.

Les intérêts sur les obligations détenues par le public ont augmenté de \$4,258,000 par suite de l'accroissement de la dette fondée, tandis que les intérêts sur les prêts du gouvernement et les obligations qu'il détient accusaient une baisse de \$1,136,000 par rapport à l'exercice précédent.

Dépréciation

La provision pour la dépréciation des voies ferrées et du matériel a été imputée sur les frais d'exploitation sur la même base qu'au cours de l'année précédente sauf que les établissements d'hôtellerie, tel qu'indiqué dans notre certificat au bas du bilan consolidé et dans les notes qui s'y appliquent, ont été dépréciés à compter du 1^{er} janvier 1954, ce qui amortira leur valeur aux livres actuelles sur une période de quarante ans.

Nous avons reçu des officiers préposés à l'exploitation et à l'administration, des certificats à l'effet que les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, on a effectué toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'année, par l'usure et la vétusté, et qu'on a donné avis de toutes ces désaffectations au service de la comptabilité.

BILAN CONSOLIDÉ

Placements en voies ferrées et matériel

Les immobilisations des compagnies incorporées dans la comptabilité du Réseau National au 1^{er} janvier 1923 ont été soumises, comme il convient, aux réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut alors autorisée sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Depuis le 1^{er} janvier 1923, les additions et améliorations du Réseau, moins les désaffectations, figurent en général au prix coûtant. Au cours de l'exercice sous revue, les additions et améliorations, moins les désaffectations, se sont totalisées à \$147,462,000, dont la majeure partie a été affectée à l'achat de matériel roulant.

Fonds spéciaux, autres placements, et placements temporaires de fonds

Sous cette rubrique, on comprend des titres du réseau d'une valeur nominale globale de \$20,577,000, ainsi que des obligations du gouvernement fédéral et des obligations émises ou garanties par des gouvernements provinciaux, au montant de \$120,376,000, établies au prix coûtant. En fin d'exercice, la valeur marchande des titres gouvernementaux était légèrement supérieure à leur prix coûtant.

Les fonds spéciaux dont il est question sous ce titre et qui forment un montant global de \$118,388,000 comprennent des fonds de capital et d'autres fonds de réserve, le fonds d'assurance et le fonds de pension. Au cours de l'année, le fonds d'assurance a augmenté de \$942,000; en fin d'exercice, il atteignait son objectif de \$15,000,000. Le fonds de pension s'établit à \$102,500,000; il a augmenté de \$16,630,000 au cours de l'année.

Les autres placements consistent en divers placements hors liste effectués principalement en vue du trafic et évalués au prix coûtant ou à un prix inférieur.

Placements dans les compagnies affiliées

Les placements dans les compagnies affiliées comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. Sauf dans le cas d'Air Canada, ces placements ont été effectués, conjointement avec d'autres chemins de fer, principalement dans le but d'obtenir les avantages découlant de l'échange du trafic et de l'usage des termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission.

Autres postes du bilan

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous aouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Le Chemin de Fer a procédé à un inventaire de ses matériels et approvisionnements au 30 septembre 1954, et à ce sujet, nous avons reçu des fonctionnaires compétents des certificats attestant:

- (a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les compter, peser ou mesurer, et

- (b) Que la valeur d'inventaire a été établie d'après le prix coûtant des matériels une fois posés, basé sur la moyenne de prix coûtant dans le cas des traverses, des rails et du combustible, et sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériels dans les magasins généraux, et sur la valeur utile approximative ou sur la valeur marchande dans le cas des matériels usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, compte tenu de leur état.

Comme l'inventaire excédait les soldes au grand-livre, on a fait concorder ceux-ci avec l'inventaire en créditant les frais d'exploitation ferroviaire.

Les divers avoirs réalisables à long terme consistent surtout en paiements différés d'un commun accord et en divers comptes recouvrables plus tard.

Les divers comptes d'ordre comprennent la valeur approximative de récupération du matériel et des immeubles désaffectés; le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l'amortissement s'effectue au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériels non périssables dans les carrières de ballast et sur d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant enquête auprès d'autres voituriers, et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Au cours de l'exercice, on a procédé à deux nouvelles émissions d'obligations du Réseau au montant global de \$450,000,000 ainsi qu'au rachat de titres du Réseau détenus par le public, d'une valeur nominale de \$66,842,000, ce qui a accru de \$383,158,000 la dette fondée en fin d'exercice. Les prêts consentis et les obligations détenues par le Gouvernement du Canada ont été réduits de \$215,368,000.

Les autres exigibilités à long terme consistent surtout en soldes à payer sur des indemnités pour accidents de travail adjudgées par les provinces d'Ontario et de Québec, en paiements d'intérêts différés d'un commun accord et en pourcentages retenus des entrepreneurs jusqu'à ce que les travaux en cours soient complétés.

Les comptes d'ordre comprennent la portion approximative des ports payés sur des marchandises en transit; l'excédent des revenus sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant estimé pour les blessures corporelles; le montant estimé pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Conformément à la section 6 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1952, le ministre des Finances a acheté au pair de la Compagnie, au cours de l'exercice, 19,206,314 actions privilégiées à 4%, d'une valeur nominale d'un dollar, équivalant à trois pour cent des revenus bruts d'exploitation du Réseau pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1954. En janvier 1955, on acquerrait 1,659,248 actions privilégiées additionnelles d'une valeur nominale équivalant à trois pour cent des revenus bruts du mois de décembre.

Remarque générale

Au cours de l'exercice sous revue, on a sensiblement développé l'utilisation des machines comptables pour fins et de comptabilité et de statistique. De nouvelles extensions de ce système sont à l'état de projet ou à l'étude.

Quant il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan du Réseau :

- (a) Dollars des États-Unis—au pair du change du dollar.
- (b) Livres sterling—à l'ancien taux nominal de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre.
- (c) Franc français—à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 359 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

Coristine Building

410 St. Nicholas Street

Montréal 1

le 7 mars 1955.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

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

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice clos le 31 décembre 1954, et soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer aux Steamships un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est également protégée au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification du bilan, du compte de revenu et du compte de profits et pertes.

COMPTE DE REVENU

La provision pour dépréciation a été effectuée au cours de l'année sur les bases suivantes :

- (a) les trois navires frigorifiques à moteur Diesel—5%;
- (b) les cinq navires non frigorifiques—3%.

Nous avons reçu des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été bien entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice.

BILAN

Actif

Les immobilisations en vaisseaux ont été établies, d'une façon générale, au prix coûtant moins la dépréciation accumulée.

Les fonds d'assurance et de remplacement des navires sont constitués par des titres du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garantis par le Gouvernement du Canada), de la province d'Ontario et par des titres garantis par la province d'Ontario, ainsi que par des espèces et diverses disponibilités. En fin d'exercice, la valeur marchande de ces titres était légèrement supérieure à leur prix coûtant.

Le fonds de remplacement des navires a augmenté de \$269,000 au cours de l'année par suite du versement de la provision pour dépréciation débitée au compte de revenu.

Le fonds d'assurance a augmenté de \$177,000 au cours de l'exercice. Ce fonds sert à l'assurance de tous les navires.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

L'escompte sur le capital-actions représente le montant fixé au moment de la constitution en compagnie et égale la valeur au pair des actions émises en retour de la garantie des obligations des Steamships par le Gouvernement du Canada.

Passif

Le 1^{er} mars 1955, l'émission d'obligations en cours de la Compagnie au montant de \$9,400,000 fut remboursée au moyen de fonds fournis par le fonds de remplacement des navires par et le Gouvernement du Canada.

Capital-Actions

En date du 10 décembre 1954, on obtenait des lettres patentes supplémentaires portant le capital social de la Compagnie de \$40,000 à \$1,640,000 par la création de 16,000 actions additionnelles d'une valeur nominale de \$100 l'action.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit aux comptes du bilan des Steamships. :

- (a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- (b) Autres monnaies étrangères—aux taux en cours.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Le PRÉSIDENT: Avant d'appeler M. Turville, je crois que nous devrions profiter de l'occasion pour remercier M. Gordon et ses chefs de service d'avoir passé ici les trois derniers jours et de nous avoir fait bénéficier de leur savoir en ce qui concerne l'organisation du National-Canadien et de la *Canadian National (West Indies) Steamships*. Nous espérons qu'ils pourront encore revenir assister à nos séances l'année prochaine et qu'ils auront un meilleur rapport à nous soumettre que celui de cette année. Nous désirons les remercier bien sincèrement.

M. GORDON: Je vous remercie. C'est toujours avec plaisir que je viens ici et que je vous donne tous les renseignements possibles sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser à M. Turville au sujet du rapport des vérificateurs, tout d'abord du réseau du National-Canadien?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Y a-t-il quelque chose que M. Turville aimerait nous confier?

M. TURVILLE: Je crois que le corps du rapport est suffisamment explicite et qu'il n'y a rien que je désirerais tout particulièrement signaler à votre attention, rien qui ne soit pas dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Le rapport des vérificateurs du réseau du National-Canadien est-il adopté?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Le vérificateur pourrait peut-être nous dire quelques mots au sujet des devises dont il est question au dernier paragraphe du rapport, où il est dit:

- "a) Dollars des États-Unis—au pair du change du dollar.
- b) Livre sterling—à l'ancien taux nominal de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre.
- c) Franc français—à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 359 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement."

Je suppose que c'est encore la même situation que celle qui existait lorsque les valeurs ont été émises?

M. TURVILLE: Exactement, parfaitement.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrais-je poser une question au sujet de la livre sterling qui est fixée à l'ancien taux nominal de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre? Cela m'intéresse ainsi que les devises françaises qui sont cotées à environ 15 francs par dollar. Cela m'intéresse également. Pourriez-vous m'expliquer l'emploi des deux chiffres?

M. TURVILLE: J'ai à dire ceci au sujet du taux de la livre sterling: je crois que le Comité devrait comprendre que le fait d'utiliser le taux de \$4.86 $\frac{2}{3}$ au lieu du taux courant n'a pas d'importance dans les comptes du National-Canadien. L'actif net actuel, représentant surtout les soldes en livres sterling du bureau de Londres, ne s'élève qu'à \$109,000. Les soldes qui seraient atteints par tout changement dans le taux de conversion représentent moins de .018 p. 100 de l'actif total du réseau.

L'hon. M. MARLER: Moins de 2 centièmes p. 100.

M. TURVILLE: Et le pourcentage de l'évaluation du franc à 15 francs par dollar est l'évaluation à l'époque où l'Hôtel Scribe a été construit, et représente le placement en immobilisations dans l'hôtel même. Le cours actuel du franc est de 359 francs par dollar, qui est approximativement le taux courant officiel.

Le PRÉSIDENT: Le rapport des vérificateurs est-il adopté?

Adopté.

Vient ensuite le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*. Y a-t-il quelques questions à poser au sujet de cette vérification?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): La seule question que je me pose à ce sujet c'est de savoir comment on obtient ces chiffres?

L'hon. M. MARLER: Vous verrez cela à la page 5 du rapport des vérificateurs.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrait-on nous donner toute information spéciale sur la façon dont on a obtenu ce 3 p. 100, ainsi que le 5 p. 100?

M. TURVILLE: Nous avons tenu compte de ce que nous considérons comme la durée utile de ces navires. La dépréciation est de 5 p. 100 par année pour les navires à moteur diesel et 3 p. 100 pour les autres navires. Si ma mémoire est fidèle, les navires à moteur diesel seront complètement dépréciés au bout de 12 ans, tandis que les navires à cargaison sèche seront complètement dépréciés au bout de 11 ans.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Vous vous servez des taux de 5 p. 100 et de 3 p. 100? A raison de 5 p. 100, dans combien d'années les navires seront-ils dépréciés?

M. TURVILLE: En 12 ans à compter de maintenant. Cela veut dire qu'ils devraient nous donner un service utile pendant 12 ans. En d'autres termes, il faudra 12 ans pour les défalquer.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Quel âge ont-ils maintenant? Dans un cas, vous leur supposez une durée de 20 ans, et dans un autre cas vous supposez une durée d'environ 33 ans à peu près?

M. TURVILLE: Je ne saurais vous dire, mais si la chose vous intéresse, les navires à moteur diesel sont dépréciés dans une proportion de 40 p. 100, et les navires non frigorifiques le sont dans une proportion de 66 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le rapport des vérificateurs de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*?

Adopté.

Nous devons aborder l'étude de quatre postes du ministère des Transports. Le ministre va vous les expliquer. Je demanderais à M. Baldwin, le sous-ministre, d'avancer.

Je désire remercier M. Turville et ses aides qui sont venus ici aujourd'hui et ont expliqué le rapport des vérificateurs tant pour le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada que pour la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. TURVILLE: Je vous remercie sincèrement, mais je dois dire que je n'ai pas mérité mon cachet.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant aux quatre postes des prévisions budgétaires. Le premier est le numéro 469 du ministère des Transports.

Crédit n° 469. Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Paiement dans l'année financière 1955-1956, à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "Compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances

par la Compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs de la compagnie du National) du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et de ses ports terminus durant l'année civile 1955, \$1,553,000.

M. FOLLWELL: C'est trop.

Le PRÉSIDENT: Ce poste est-il adopté?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Nous avons discuté des déficits bien plus petits de la *West Indies Steamships Limited*, et je me demande s'il serait possible d'avoir un peu plus de détails au sujet de ce million et demi de dollars et ce qu'on entend faire en vue de le réduire.

L'hon. M. MARLER: Le bilan de 1954-1955 indique que nous avons eu des recettes d'exploitation de \$527,993, tandis que les frais d'exploitation se sont élevés à \$2,024,078, ce qui laisse une perte nette de \$1,496,085. Et à cela il nous faut ajouter l'intérêt de \$18,123 sur les dépenses d'immobilisations effectuées par le National-Canadien; ce qui donne un déficit prévu pour l'année en cours de \$1,514,208.

Nous prévoyons qu'il y aura diminution dans les frais d'exploitation, à cause surtout d'une réduction dans les besoins prévus en fait de matériel, de réparations et d'entretien, au montant de \$25,000.

Il y aura une réduction estimative de \$20,000 dans le revenu d'exploitation, si bien que nous prévoyons une diminution nette de \$5,000 dans le déficit pour 1955.

L'année dernière, comme certains membres du Comité se rappellent peut-être, le déficit prévu était de \$1,558,000, de sorte que celui de cette année est \$5,000 de moins que l'an dernier.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cela me semble beaucoup d'argent. Il nous en coûte 2 millions pour garder un navire en service pendant une année. Pouvons-nous avoir une décomposition de ces dépenses?

L'hon. M. MARLER: Oui, je crois pouvoir vous donner ce renseignement, monsieur. J'ai déjà parlé des recettes. Comme je viens de le dire, nous prévoyons pour cette année des recettes d'exploitation de \$502,000, par comparaison à des frais estimatifs d'exploitation, c'est-à-dire d'entretien et de structures, de \$152,000 pour 1955.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est bien d'un navire que nous parlons?

L'hon. M. MARLER: Nous parlons du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et des ports terminus.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Ces \$152,000 sont pour quelles fins?

L'hon. M. MARLER: Pour l'entretien et les structures. Puis il y a \$314,500 pour l'entretien du matériel. Le poste est de \$1,456,000 pour le transport.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Qu'entendez-vous par "transport"?

L'hon. M. MARLER: Ce sont les frais d'exploitation des navires et des terminus.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Combien y a-t-il d'employés?

L'hon. M. MARLER: Peut-être vaudrait-il mieux que je vous donne les autres chiffres en premier lieu. Frais d'exploitation divers, \$98,900. Frais d'exploitation généraux, \$23,492. Cela donne un total de frais d'exploitation de \$2,044,892.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Qui dirige ce service?

L'hon. M. MARLER: Le National-Canadien s'en charge.

M. FOLLWELL: Pourrais-je poser une question au ministre à ce sujet? Comme certains autres membres du Comité, je ne connais pas grand-chose dans ce domaine, mais ce montant me paraît très élevé. Pourriez-vous nous dire depuis combien de temps ce service de transbordement fonctionne et s'il y a des accords avec les provinces Maritimes pour l'exploitation du service de transbordement?

LE PRÉSIDENT: Monsieur Follwell, je crois que ce service de transbordement est le seul moyen à la disposition des gens de l'Île du Prince-Édouard de communiquer avec la terre ferme.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Le service de transbordement est pour ainsi dire devenu légendaire à la Chambre des communes, comme nous le savons tous. Il y a des années qu'on en discute. Je suis sûr que c'est une installation excellente, mais, monsieur le président, franchement, son coût me renverse. Je n'ai rien qui me permette d'établir une comparaison, mais je crois que le chiffre que vous nous avez donné en ce qui concerne l'exploitation est \$1,456,000. Avez-vous appelé cela "exploitation"?

L'hon. M. MARLER: Cela figure sous la rubrique "Transport", et comprend les employés du service de transbordement ainsi que des terminus.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Combien y a-t-il d'employés?

L'hon. M. MARLER: Il y a, je crois, deux transbordeurs et il y a un troisième navire surnuméraire pour les mois d'été.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pouvez-vous nous faire connaître le nombre d'employés?

L'hon. M. MARLER: Malheureusement, je constate que nous n'avons pas de chiffre en ce qui concerne les employés, car ces services relèvent du National-Canadien. Je serais heureux de fournir ce renseignement au Comité, mais, malheureusement, d'après ce que je vois, ni moi-même ni les chefs de mon ministère ne sommes en possession de ce renseignement à l'heure actuelle.

M. CHURCHILL: Quel rapport y a-t-il entre ces services et le National-Canadien?

L'hon. M. MARLER: Le National-Canadien dirige ce service pour le compte du gouvernement.

M. BELL: Monsieur Marler, vous avez mentionné une baisse de \$5,000 dans le déficit.

L'hon. M. MARLER: Non, j'ai dit qu'il y aurait diminution de \$5,000 dans les prévisions budgétaires de cette année par comparaison au budget de l'année dernière.

M. BELL: Pourriez-vous nous dire brièvement quelle économie vous espérez réaliser?

L'hon. M. MARLER: Je vous ai donné les chiffres il y a un instant.

M. BELL: Pouvez-vous dire si cette économie sera attribuable à l'augmentation du transport des automobiles ou à d'autres services du même genre?

L'hon. M. MARLER: La réduction de \$25,000 prévue dans les frais d'exploitation est attribuable à la réduction dans les prévisions budgétaires en ce qui concerne le matériel et les réparations. Nous dépenserons \$25,000 de moins

de ce chef, mais nous prévoyons une réduction de \$20,000 dans les recettes d'exploitation. Par conséquent, cela signifie une diminution de \$5,000 dans le déficit. Je dois dire, monsieur le président, que je m'attends à une réflexion de M. Macdonnell, à savoir que l'exploitation de ce service de transbordement se fait en vertu des conditions de l'entrée de l'Île du Prince-Édouard dans la Confédération.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cela n'enlève pas notre responsabilité de l'exploiter de façon économique. S'il était possible de connaître le nombre des employés, il me semble que ce serait un détail assez important pour que je propose de remettre l'étude de ce service à plus tard s'il est impossible de l'obtenir.

L'hon. M. MARLER: Je suis disposé à me rendre à votre désir, et je vais essayer d'obtenir le renseignement relativement au nombre des employés pour demain matin. Je désirerais signaler au Comité que le nombre d'employés n'est pas constant et qu'il fluctue, comme vous avez pu vous en rendre compte lorsque j'ai dit plus tôt qu'il y a un vaisseau qu'on garde en réserve pour les mois d'été.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je veux bien me montrer raisonnable, mais pour le moment je dois dire que je suis renversé par cette dépense et j'espère que vous nous donnerez des détails.

L'hon. M. MARLER: Tout ce que je puis dire, c'est que je ne tiens pas plus que vous à dépenser ce montant d'argent, mais je constate que c'est là l'une des dépenses que nous nous sommes engagés à effectuer et au sujet de laquelle nous n'avons pas le choix. Je constate qu'en 1949-1950, les dépenses de ce chef s'élevaient à \$1,040,000 et qu'elles n'ont cessé d'augmenter depuis, bien qu'il y eût diminution depuis 1953-1954.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): M. Gordon doit supprimer une dépense de 32 millions, ce qui veut dire que nous pouvons au moins espérer que cette courbe ascendante ne durera pas.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous réserver cet article en attendant qu'on nous fournisse d'autres renseignements?

Approuvé.

Poste 473.

Crédit n° 473. Paiement dans l'année financière 1955-1956, à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après dénommée "compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports et présentées de temps à autre au ministre des Finances par la compagnie du National, d'une somme à affecter par cette dernière au déficit d'exploitation (certifié par les vérificateurs de la compagnie du National) du service de transbordement North-Sydney (N.-É.)—Port-aux-Basques et de ses ports terminus durant l'année civile 1955, \$2,350,000.

M. FOLLWELL: Êtes-vous tenus de subventionner toutes les Maritimes?

L'hon. M. MARLER: Ce service est exploité en vertu d'une disposition de la loi sur les chemins de fer. L'année dernière le crédit était de \$2,600,000, et dans le budget à l'étude, il est de \$2,350,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est un déficit.

L'hon. M. MARLER: Exactement. Nous prévoyons des recettes d'exploitation de \$1,400,000 pour l'année qui vient et des frais d'exploitation, y compris le matériel flottant, de \$3,750,000. La différence entre ces deux montants est de \$2,350,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pourrions-nous obtenir une décomposition de ce montant? S'agit-il d'un navire?

L'hon. M. MARLER: Non.

Le PRÉSIDENT: Il y a le *Burgeo* et autres navires.

M. CARTER: Le *Cabot Strait*, le *Burgeo* et le *Baccalieu*.

L'hon. M. MARLER: Le *William Carson* pour l'année prochaine.

M. CARTER: Il y a également des vaisseaux nolisés. Ce montant peut également comprendre le *Random* et le *Brigus*, deux gros navires.

L'hon. M. MARLER: Je ne connais aucun projet de nolisier des navires pour la prochaine saison.

Dois-je comprendre, monsieur Macdonnell, que vous désirez une analyse des frais d'exploitation?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Oui.

M. BELL: Ces postes ont-ils toujours figuré de cette façon dans les prévisions budgétaires?

L'hon. M. MARLER: Oui.

M. BELL: Pourriez-vous dire pourquoi ces déficits ne sont pas indiqués comme appartenant au National-Canadien?

L'hon. M. MARLER: Ils ne résultent pas, strictement parlant, des opérations du National-Canadien.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le National-Canadien est l'agent de ces services de transbordement.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Pouvons-nous réserver cet article?

L'hon. M. MARLER: Frais d'exploitation et structures \$50,000; entretien du matériel \$225,000; transport \$3,475,000. Cela donne un total de \$3,750,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je vous serais reconnaissant de réserver cet article afin que nous en obtenions une analyse.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est le crédit 478 "Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes". Y a-t-il des questions à poser au sujet de ce crédit?

Crédit n° 478. 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, pendant l'année financière 1955-1956, 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 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 1955 (c. 174, S.R.), \$10,575,000.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Le ministre pourrait-il nous donner des détails sur ce crédit également? Cette allocation est-elle obligatoire et fixe d'après les statuts?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est un montant obligatoire?

L'hon. M. MARLER: C'est ce que je comprends.

Le PRÉSIDENT: Ce crédit est-il adopté?

Adopté.

Crédit n° 479 "*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*"—déficit de 1955, \$288,500.

479. *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—Paiement de temps à autre à la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* (ci-après dénommée "La Compagnie"), sur demandes présentées par la Compagnie au ministre des Finances et approuvées par le ministre des Transports, d'une somme à affecter au déficit d'exploitation de la Compagnie et des navires sous son autorité, subi pendant l'année terminée le 31 décembre 1955 et certifié par les vérificateurs de la Compagnie, sans excéder \$288,500.

L'hon. M. MARLER: C'est le crédit que nous venons justement de discuter.

Le PRÉSIDENT: Ce crédit est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport de ces articles à la Chambre sous réserve des informations que le ministre doit nous donner?

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Il est entendu que ces articles sont réservés.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, si vous voulez me le permettre, je désirerais demander au ministre de dire quelques mots. Nous pourrions peut-être examiner quelques articles que l'on a demandé de réserver.

L'hon. M. MARLER: On m'a signalé que l'année dernière, lorsque le Comité a abordé l'étude de ces deux crédits, les explications ont été données par M. Donald Gordon du National-Canadien, qui dirige ces deux services de transbordement. Par conséquent, si le Comité pouvait rappeler M. Gordon, je crois qu'il pourrait répondre à la plupart des questions que les membres du Comité auraient à lui poser au sujet de l'exploitation de ces deux services de transbordement qui sont dirigés par le National-Canadien et non pas par le ministère des Transports.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Cela m'irait parfaitement si M. Gordon consentait à venir déposer.

Le PRÉSIDENT: M. Gordon aurait-il l'obligeance d'avancer.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): M. Gordon pourrait-il nous donner une idée de l'importance des opérations? Pouvons-nous avoir l'impression que cette entreprise bénéficie des ressources administratives du National-Canadien et qu'il s'agit bien d'une exploitation dirigée par ce réseau?

M. GORDON: Je dois dire que je n'ai pas suivi le début de la discussion, mais je crois que je puis donner les renseignements généraux qu'exige cette question.

L'exploitation du service de transbordement entre la terre ferme et l'Île du Prince-Édouard a débuté en vertu d'une clause de la Confédération. En principe, l'Île du Prince-Édouard serait traitée, pour les fins ferroviaires, comme s'il y avait un pont la reliant à la terre ferme. La même condition a été posée dans le cas de Terre-Neuve. Je suis sûr que M. Carter se rappelle qu'avant que j'accède à la présidence des chemins de fer Nationaux du Canada, la question des taux de transport s'est posée à Terre-Neuve. Un taux de transport a été établi, mais il a été contesté pour cette raison.

Au début, nous avons établi en toute bonne foi un taux de transport en tenant compte des frais additionnels découlant du transport depuis la terre ferme jusqu'à Terre-Neuve, ainsi que d'une manutention supplémentaire. Mais ce taux a donné lieu à un appel à la Commission des transports, et il en est résulté que la distance entre Terre-Neuve et la terre ferme a été considérée comme une distance ferroviaire tout comme s'il s'agissait d'une voie ferrée, pour les fins des taux de transport. Par conséquent, l'exploitation des deux services de transbordement est dirigée par les chemins de fer Nationaux du Canada pour le compte du gouvernement. Depuis que nous en avons pris la charge, c'est un service exclusif des chemins de fer Nationaux du Canada, et il en est de même du service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard. Nous évaluons le coût du service de transbordement qui fonctionnera à Terre-Neuve, et dans notre comptabilité, nous inscrivons à notre crédit la valeur de l'opération et le revenu que nous attribuons à la distance, tout comme s'il s'agissait d'un chemin de fer. Nous inscrivons au débit du compte les déboursés que nous faisons, et la différence est le montant qu'on vous demande de voter, c'est-à-dire le subside pour l'exploitation du service de transbordement. Nous attribuons à ce service le crédit du trafic réel qui emprunte cette voie du point de vue ferroviaire tout comme s'il s'agissait d'un pont, et comme si la partie du trajet qui sépare la terre ferme de l'Île faisait partie du chemin de fer lui-même. Nous inscrivons au crédit du compte le montant du revenu provenant du trafic et, comme je l'ai dit plus tôt, nous inscrivons au débit nos frais d'exploitation, et l'on vous demande de voter un montant égal à la différence.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): C'est très clair. Sommes-nous assurés que ce service bénéficie de l'expérience du National-Canadien et que celui-ci l'exploite comme s'il lui appartenait?

M. GORDON: C'est exact. Nous l'exploitons comme si nous en étions les propriétaires. Nous le dirigeons et l'exploitons exactement comme une partie de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada, et nous réclamons tout juste assez pour couvrir nos frais de la façon que j'ai indiquée. Nous en faisons payer que nos déboursés. Nous n'exigeons rien pour nos frais fixes, et nous n'exigeons que le montant qui excède l'exploitation des chemins de fer.

M. CHURCHILL: Fournissez-vous les services de transport pour répondre à la demande, ou demande-t-on que les services de transport soient augmentés?

M. GORDON: Nous dirigeons un service de transbordement régulier, mais aux période de pointe, nous sommes toujours en bute au problème de maintenir un service suffisant pour prendre soin du trafic. En général, nous nous en tirons assez bien. Le matériel mis en service répond assez bien aux exigences du trafic.

M. MACDONNELL (*Greenwood*): Je désirerais remercier M. Gordon. Il me semble que ces explications rendent tout à fait compte de la situation.

Le PRÉSIDENT: Ces explications ont-elles élucidé à votre satisfaction les points relatifs à ces crédits? Dans ce cas, puis-je présenter ces quatre crédits à la Chambre?

Adopté.

NOTA: A ce stade des délibérations, le Comité décide d'appeler M. McGregor, président d'Air-Canada, pour lui permettre de lire son rapport annuel, et de remettre son interrogatoire au vendredi 1^{er} avril. (*Voir Fascicule 4.*)

APPENDICE A

*Renseignements en réponse à la question de M. Hamilton
(Notre-Dame-de-Grâce).*

NATIONAL-CANADIEN—Recettes postales

1953 Recettes.....	\$ 8,732,737
1954 Recettes.....	8,699,860
Diminution.....	<u>\$ 32,877</u>

Diminution de volume:

Sur les lignes canadiennes.....	\$ 193,000
Sur les lignes américaines.....	115,773
	<u>\$ 308,773</u>

Augmentation des taux:

Lignes canadiennes—

1^{er} janvier 1953 et 1^{er} avril 1953\$ 97,000

Lignes américaines—

1^{er} mars 1954

(Rétroactivement au 1^{er} octobre 1953)..... 178,896

	<u>275,896</u>	\$ 32,877
--	----------------	-----------

APPENDICE B

Renseignements en réponse à la question de M. Hamilton
(Notre-Dame-de-Grâce).

Recettes du National-Canadien—
Service des wagons-restaurant et buffet

Recettes:

1954.....	\$ 3,848,904
1953.....	3,651,820
Augmentation.....	\$ 197,084

Vérification:

Accroissement des recettes provenant de la vente des repas.....	\$ 83,856
Accroissement des recettes provenant de la vente des boissons douces et collations dans les wagons à voyageurs, etc.....	\$ 113,228
Augmentation nette.....	\$ 197,084

APPENDICE C

LIGNES ABANDONNÉES

1927-1954

Province ou État	Longueur de la voie abandonnée au cours de la période— en milles						Total
	1927-1929	1930-1934	1935-1939	1940-1944	1945-1949	1950-1954	
Ile du Prince-Édouard.....						1.49	1.49
Nouvelle-Écosse.....		3.68	7.54				11.22
Nouveau-Brunswick.....				23.59		2.79	31.38
Québec.....	27.56	84.78	60.59	24.63	33.48		231.04
Ontario.....	44.37	98.04	178.81	77.03	28.49	73.04	499.78
Manitoba.....				5.45			5.45
Saskatchewan.....	10.31					21.69	32.00
Alberta.....	28.76	2.08	38.04	5.06	21.70	33.12	128.76
Colombie-Britannique.....			15.71				15.71
Lignes canadiennes.....	111.00	188.58	300.69	140.76	83.67	132.13	956.83
Vermont.....		35.35	29.62			2.73	67.70
Michigan.....				0.92	49.08	18.26	68.26
Lignes américaines.....		35.35	29.62	0.92	49.08	20.99	135.96
RÉSEAU.....	111.00	223.93	330.31	141.68	132.75	153.12	1092.79

APPENDICE D

LIGNES ABANDONNÉES DE 1927 AU 31 DÉCEMBRE 1954

Province ou État	Subdivision	De	A	Milles de voie	Autori- sation de la Com- mission
Î.P.-É.....	Murray-Harbour...	Charlottetown.....	Southport.....	1-49	1951
N.-É.....	Milton Br.....	Milton Jct.....	Rapid Falls.....	3-68	1932
	Middleton.....	Bridgetown.....	Granville Gen.....	7-54	1935
N.-B.....	St-Martin.....	Hampton.....	St-Martin.....	28-59	1940
	Caraquet.....	Tracadie.....	Sheila.....	2-79	1952
Qué.....	Deschaillons.....	Lyster.....	Villeroy.....	11-39	1927
	Grand Mere.....	Allenby.....	Cap Rouge.....	5-07	1928
	“ “.....	Grand Mère.....	M. 91. 38.....	7-51	1928
	Shawinigan.....	Aldred.....	Shawinigan Falls.....	3-59	1929
	Morency Br.....	Morency Jct.....	Mont Mills.....	6-22	1931
	Deschaillons.....	Parisville.....	Deschaillons.....	3-79	1931
	Noyan.....	Noyan.....	St-Hyacinthe.....	47-52	1931
	Sorel.....	Fortierville.....	St-Gregoire.....	27-25	1934
	Stoneham Br.....	Lorretteville.....	Stoneham.....	9-95	1935
	Versailles.....	S.S. & C. Jct.....	Farnham.....	10-87	1936
	La Tuque.....	Dombourg.....	St. Marc.....	22-25	1938
	Frelighsburg.....	Farnham.....	Frelighsburg.....	17-52	1939
	Lachute.....	Carbo.....	Cushing Jct.....	24-63	1940
	St-Lin.....	Joliette.....	Montfort Jct.....	33-48	1945
Ont.....	Bethany.....	Millbrook.....	Omeme.....	14-62	1927
	Sellwood.....	Milnet.....	Sellwood.....	4-50	1927
	Sutton.....	Stouffville.....	Zephyr.....	16-15	1928
	North Lake.....	Mackies.....	Sand Lake.....	9-10	1929
	“ “.....	Twin City.....	Mackies.....	33-66	1938
	Wyebridge.....	Birch.....	Tay.....	8-21	1930
	Kashabowie.....	Fort William.....	Neebing.....	1-93	1931
	Deseronto.....	Deseronto.....	Trenton.....	24-58	1931
	“ “.....	Trenton.....	Brighton.....	7-75	1932
	Hagersville.....	Jarvis.....	Port Dover.....	8-76	1931
	N.St.C. & T. Ry.....	Port Weller.....	Nia.-on-the-Lake.....	7-33	1931
	“ “.....	Shriners.....	Stamford.....	4-86	1947
	“ “.....	Niagara Falls and.....	District Lines.....	5-56	1947
	“ “.....	St. Catharines.....	End of Track.....		
	“ “.....	Geneva St.....	Queenston St.....	1-61	1947
	“ “.....	St. Catharines and.....	District Lines.....	3-30	1950
	“ “.....	Pt. Dalhousie.....	M. 1. 35.....	1-35	1950
	Alvinston.....	Souterville.....	Kingscourt.....	3-08	1931
	“ “.....	Alvinston.....	Souterville.....	6-77	1937
	Otterville.....	Simcoe Jct.....	Otterville.....	14-01	1932
	“ “.....	Hickson.....	Tavistock.....	6-31	1932
	“ “.....	Burgessville.....	Woodstock.....	9-17	1935
	Harrisburg.....	St. George.....	Paris Jct.....	5-43	1932
	Renfrew.....	Two Rivers.....	Cache Lake.....	4-46	1933
	“ “.....	Whitney.....	Two Rivers.....	16-46	1946
	Marmora.....	Marmora M. 3.33.....	Cordova.....	6-19	1934
	“ “.....	M.2.75.....	M.3.33.....	0-58	1950
	Tweed.....	Tweed.....	Bannockburn.....	18-56	1935
	“ “.....	Yarker.....	Tweed.....	33-94	1941
	Orono.....	Ronnac.....	Greenburn.....	32-44	1936
	Port Perry.....	Port Perry.....	Manilla Jct.....	13-00	1936
	“ “.....	Whitby.....	Port Perry.....	17-45	1941
	Alliston.....	Allimil.....	Beeton.....	1-32	1936
	Clarence Crk.....	Clarence Crk.....	Rockland.....	5-10	1936
	Algonquin.....	James Bay Jct.....	Falding.....	2-86	1938
	L'Original.....	Hawkesbury.....	Hurdman.....	55-93	1939
	Oshawa Rly.....	Subway.....	Ross' Corners.....	2-71	1940
	Exeter.....	Clinton Jct.....	Wingham Jct.....	22-93	1941
	Lakefield.....	Port Hope.....	Millbrook.....	17-97	1951
	Westport.....	Lyn Jct.....	Westport.....	40-14	1952
	Renfrew.....	Chaudiere Jct. (Ottawa)	Nepean.....	9-70	1952
	Manitoba.....	Delta.....	Oakland.....	Delta.....	5-45

APPENDICE D—*fin*

Province ou État	Subdivision	De	A	Milles de voie	Autori- sation de la Com- mission
Sask.....	Saskatoon Tmls...	Yorath.....	Govel.....	1-72	1927
	Craven Br.....	Craven Jct.....	Craven.....	4-25	1928
	Craik.....	Grasswood.....	Nutana.....	4-34	1929
	Lampman.....	Blewett.....	Goodwater.....	21-69	1952
Alberta.....	Brule.....	Obed.....	Solomon.....	17-47	1927
	Sheerness.....	Wardlow.....	Steveville.....	3-80	1929
	Strathcona.....	Bretona.....	Terminal Jct.....	7-49	1929
	Cardiff.....	Cardiff Jct.....	Cardiff.....	2-08	1930
	Lovett.....	Foothills.....	Lovett.....	5-94	1935
	Lac St. Anne.....	Peace Riv. Jct.....	Darson Jct.....	32-10	1936
	Red Deer.....	Red Deer Jct.....	Red Deer.....	5-06	1941
	Athabaska.....	St. Albert.....	Morinville.....	12-21	1947
	Endiang.....	Nevis.....	Alix.....	9-49	1948
	Spondin.....	Spondin.....	Hemaruka.....	23-92	1950
Edmonton Tmls...	Edmonton.....	South Edmonton.....	9-20	1954	
C.-B.....	Patricia Bay.....	Patricia Bay Jct.....	Patricia Bay.....	14-04	1935
	" ".....	Sydney Jct.....	Sydney.....	1-67	1935
Vt.....	South.....		South.....		
	Londonderry.....	Brattleboro.....	Londonderry.....	35-35	1930
		(Turned over to Brattleboro & Whitehall RR)			
	Cambridge.....	Essex Jct.....	Cambridge Jct.....	25-75	1938
	Williamstown.....	South Barre.....	Williamstown.....	3-87	1939
Barre.....	Barre.....	South Barre.....	2-73	1950	
Mich.....	Saginaw.....	Bay City West.....	Bay City E.....	0-92	1941
	Muskegon.....	Greenville.....	Simpson.....	49-08	1946
	Cass City.....	Cass City.....	Bad Axe.....	18-26	1951

APPENDICE E

Réponse à la question de M. Carter

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

14 avril 1955.

Vous vous rappelez qu'au cours des séances récentes du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, vous vous êtes plaint au sujet des bureaux de billets et autres installations pour voyageurs établis par la compagnie à Gander et Grand-Falls (T.-N.) et tout particulièrement au sujet de la vente des billets aux passagers d'Air-Canada lorsque l'aéroport de Torbay est fermé.

Au reçu d'un tel avis d'Air-Canada, nous avons l'habitude d'envoyer deux membres de notre personnel au bureau du terminus d'Air-Canada à Gander, afin de vendre les billets aux voyageurs et de vérifier leurs bagages sur place. D'après les informations que nous avons reçues, ces billets sont délivrés sur une base d'échange et aucun paiement en espèces n'est versé. Parfois, surtout le samedi soir, il se vend beaucoup de billets sur place et, à cause de cela, nous avons pris des dispositions pour y poster un vendeur de billets supplémentaire. Cependant, notre agent ignore qu'il y a eu de la difficulté du fait qu'on n'avait pas suffisamment de monnaie pour régler le prix du billet des voyageurs.

Comme M. Gordon est absent, j'ai cru que ce rapport vous intéresserait.

Votre tout dévoué,

Adjoint exécutif,

D. I. GRANT.

APPENDICE F

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

14 avril 1955.

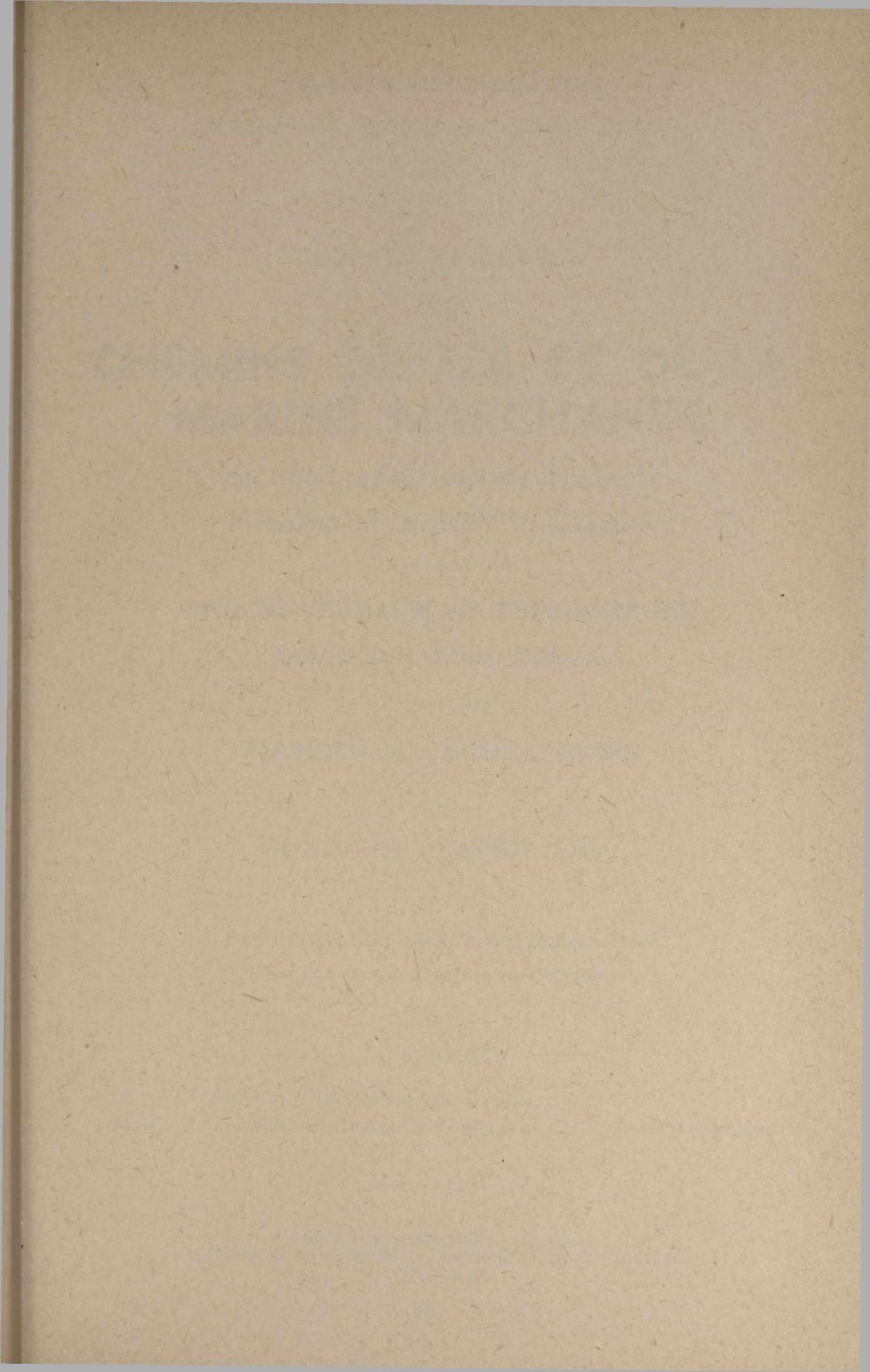
Vous vous souvenez d'avoir soulevé, aux récentes séances du Comité à Ottawa, la question des vannes de décharge dans la région de Port-Mann. M. Gordon a fait faire une enquête à ce sujet et, en son absence, je vous fais tenir les renseignements qui suivent.

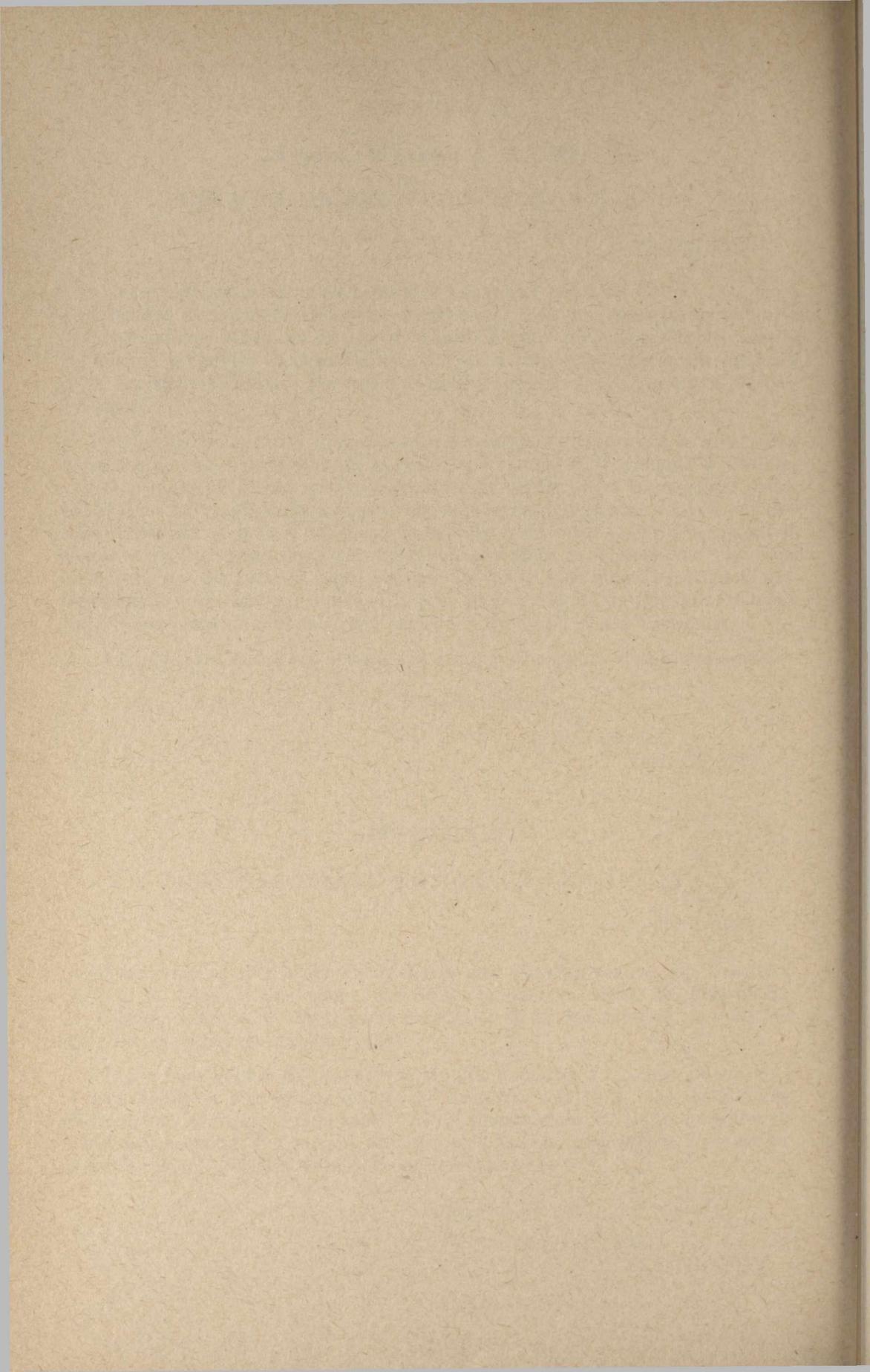
Il y a trois vannes de décharge le long de l'emprise du chemin de fer entre le pont *Patullo* et Port-Mann, qui ont été installées vers 1922. Ces installations relèvent de la *South Westminster Diking Commission*, et toute question de modification ou de changement des ouvrages, en vue d'empêcher l'inondation de cette région, doit être soumise à ladite commission.

Votre tout dévoué,

Adjoint exécutif,

D. I. GRANT.





CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-deuxième Législature

1955

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Quatrième et dernier fascicule

SÉANCES DU JEUDI 31 MARS

et du

VENDREDI 1^{er} AVRIL 1955

Rapport d'Air-Canada (1954) et Budget (1955).

Rapport des vérificateurs au Parlement.

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, Président, Air-Canada.

M. F. P. Turville, de George A. Touche et Cie, comptables agréés.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1955

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. H. P. CAVERS

Vice-président: M. A. DUMAS

Messieurs

Bell	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Langlois (<i>Gaspé</i>)
Carrick	Hamilton (<i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i>)	Lavigne
Carter	Hanna	Légaré
Churchill	Harrison	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Fairey	Healy	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Follwell	James	Pouliot
Fulton	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Weaver—26
Gillis	Knight	
Hahn		

Secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

ORDRES DE RENVOI

Chambre des communes
LUNDI 28 mars 1955.

Il est résolu,—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, en vue de faire l'examen des comptes, prévisions budgétaires et projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, à la *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve, cependant, des droits du comité des subsides à l'égard du vote de deniers publics; et que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers, à faire rapport à l'occasion et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement concernant la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose de MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, Macdonnell (*Greenwood*), McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot, Weaver.

LUNDI 28 mars 1955.

Il est ordonné,—Que les rapports annuels pour l'année 1954 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport des vérificateurs présenté au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, déposés le 21 mars, et le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1954 et le budget pour l'année 1954 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au Comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, de même que les articles suivants du budget des dépenses de 1955-1956:

Crédit n° 469—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1955.

Crédit n° 473—Service de transbordement North-Sydney-Port-aux-Basques et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1955.

Crédit n° 478—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 479—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—Déficit d'exploitation durant 1955.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 4 février 1955 et renvoyant certains crédits au Comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution a trait aux crédits numéros 469, 473, 478 et 479.

MARDI 29 mars 1955.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français du compte rendu de ses délibérations et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

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

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

JEUDI 31 mars 1955.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Hamilton (*York-Ouest*) soit substitué à celui de M. Macdonnell dudit Comité.

Certifié.

Le greffier de la Chambre,
Léon-J. Raymond.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 1^{er} avril 1955.

M. Cavers, du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, a l'honneur de présenter son troisième et dernier rapport.

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 28 et 29 mars 1955, le Comité a étudié les documents suivants:

1. Les rapports annuels pour 1954 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, ainsi que le rapport au Parlement des vérificateurs chargés d'examiner les comptes de ces deux sociétés.

2. Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1954 ainsi que le rapport au Parlement des vérificateurs chargés d'examiner les comptes de ladite société.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1954.

4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année se terminant en 1955, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1955.

Le Comité a tenu onze séances, au cours desquelles il a étudié les rapports, budgets et questions s'y rapportant énumérés ci-dessus et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1954 révèle un revenu net d'exploitation de \$14,171,906, déduction faite des impôts, de la location de matériel s'élevant à \$11,720,611 et du service de la dette qui s'établit à \$31,209,393. L'année s'est donc soldée par un déficit de \$28,758,098, attribuable pour une part aux quantités moindres de céréales transportées. Le déficit eût été considérablement diminué si l'on avait décidé de remettre à plus tard l'exécution du programme de pose de voies ou d'augmenter le rythme des mises à pied résultant du fléchissement des affaires, comme l'ont fait les sociétés rivales, mais la direction a jugé qu'il était dans l'intérêt bien entendu de la société de mettre en œuvre son programme de pose de voies conformément aux dates prévues, et de retarder les mises à pied jusqu'en septembre 1954, ainsi que de continuer à fournir un service satisfaisant sur toutes les lignes existantes. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le Comité s'est intéressé au progrès réalisé dans la construction du nouvel Hôtel Reine Elizabeth. On y a discuté le projet de confier la gestion de l'hôtel à la *Hilton of Canada Limited*, filiale canadienne de la *Hilton Hotels Corporation*. On a affirmé que cette importante société de gestion d'hôtels pouvait faire bénéficier les chemins de fer Nationaux du Canada de connaissances exceptionnelles et spéciales en la matière ainsi que de relations avec les grands congrès, qui lui seraient très utiles et de nature à favoriser en tout temps l'occupation d'une proportion considérable de l'immeuble. On escompte que les avantages qui résulteront de telles dispositions permettront à l'hôtel de réaliser une marge de bénéfices plus importante qu'il ne le pourrait en vertu d'autres arrangements.

La construction du traversier brise-glace dernier modèle "William Carson", entreprise pour le compte du gouvernement fédéral pour assurer le service entre Port-aux-Basques et North-Sydney, a été retardée. Il semble que ce navire sera remis aux chemins de fer Nationaux du Canada pour qu'ils le mettent en service vers le milieu de 1955. On s'attend que le bac transbordeur que le gouvernement fédéral doit mettre en service entre Yarmouth (N.-É.) et Bar-Harbor (Maine) sera prêt au cours de l'été de 1955. On est actuellement à aménager des quais terminus aux deux ports et l'on s'attend qu'ils soient terminés avant que le navire entre en service.

L'aménagement de la chaussée de Canso est déjà bien avancé; les voies ferroviaires seront prêtes à recevoir la circulation quand les véhicules pourront emprunter ladite chaussée, soit aux environs du 15 mai 1955.

Les chemins de fer Nationaux du Canada ont vendu quatre de leurs hôtels, nommément le *Prince Arthur*, à Port-Arthur (Ont.); le *Prince Edward*, à Brandon (Man.); le *Pictou Lodge*, en Nouvelle-Écosse, et le *Minaki Lodge*, en Ontario, parce que ces établissements ont cessé de rapporter des recettes suffisantes et qu'ils n'augmentent que faiblement le trafic des chemins de fer. Ces hôtels ont été vendus aux plus offrants.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour 1954, révèle une situation très améliorée comparativement à celle de l'an dernier. Les revenus d'exploitation accusent une augmentation; ils sont passés de \$4,509,342 en 1953 à \$5,105,082 en 1954. Les frais d'exploitation se sont établis à \$5,424,983, mais le déficit d'exploitation est tombé à \$319,901, au regard de \$822,446 en 1953.

On a informé le Comité qu'on suivrait de près les affaires de la société en vue d'en arriver à une décision sur l'opportunité d'en maintenir l'exploitation. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, pour 1954, révèle un revenu net d'exploitation de \$1,289,982; après avoir payé un montant d'intérêt de \$793,836, il reste un excédent de \$496,146. Les membres du Comité ont examiné le nouveau "*Vickers Viscount*", qui sera utilisé pour le service interurbain, et ils ont fait une courte envolée à bord de cet appareil. Il est intéressant de noter que, pendant que le Comité était encore à siéger le vendredi, 1^{er} avril, la première envolée régulière avait lieu; l'avion quittait Montréal à 4 h. 30 p.m., et atterrissait à Malton 1 heure et 35 minutes plus tard, en route vers Winnipeg, inaugurant ainsi, en Amérique du Nord, le premier service de transport de passagers par turbopropulseur. Le rapport mentionne avec regret deux graves accidents d'avion qui ont eu lieu en 1954. L'un d'entre eux s'est produit le 8 avril, lorsqu'un North-Star d'Air-Canada, survolant Moose-Jaw, fut frappé par un avion d'instruction du CARC. Trente et un passagers et quatre membres d'équipage y ont perdu la vie. Le second accident, se produisit le 17 décembre

à environ 9 milles à l'ouest de l'aéroport de Malton, lorsqu'un *Super Constellation* atterrit sur une ferme, mais on n'a compté aucune perte de vie et les blessures infligées ont été légères. On a pris des mesures pour appliquer plus rigoureusement les règlements régissant les envolées, sur les voies aériennes civiles et régulières, effectuées par des avions non civils. Avant le regrettable accident de Moose-Jaw, Air-Canada, pendant 7 ans, avait à son crédit 3,541,000,000 voyageurs-milles sans une seule perte de vie. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport des vérificateurs au Parlement, à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada, de même que le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1954, ont été étudiés séparément et adoptés.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1955 ont été soigneusement étudiés et adoptés.

Les postes du budget des dépenses pour l'année qui se terminera le 31 mars 1956 et qui correspondent aux crédits 469, 473, 478 et 479 du ministère des Transports, ont été examinés et approuvés.

Le Comité remercie M. Donald Gordon, CMG, LL.D; M. S. F. Dingle; M. R. D. Armstrong; M. G. R. McGregor; M. W. S. Harvey; M. H. W. Seagrim; M. S. W. Sadler; M. D. E. McLeod; M. L. D. Palmer et M. F. P. Turville, M. J. D. Morison et M. C. A. Padley, pour leur précieuse collaboration au cours des réunions du Comité.

Ci-joint une copie du compte rendu des témoignages produits au sujet des questions mentionnées.

Extrait du Procès-verbal de la séance du 31 mars 1955

A 9 h. 30 du soir, le Comité, après avoir terminé l'examen des rapports annuels (1954) du National-Canadien, passe à l'étude du rapport annuel d'Air-Canada (1954).

M. G. R. McGregor est appelé. Il présente MM. Harvey, Seagrim, Sadler, McLeod et Palmer.

M. McGregor fait lecture du rapport d'Air-Canada. Le Comité décide de retarder l'examen détaillé dudit rapport au vendredi 1^{er} avril.

A 10 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le vendredi 1^{er} avril à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 1^{er} avril 1955

(9)

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 de la matinée, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Carter, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), Pouliot et Weaver. (23).

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce et de la Production de défense; l'hon. George C. Marler, ministre des Transports; M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada; M. W. S. Harvey, contrôleur; M. H. W. Seagram, le commander C. P. Edwards, directeur.

Aussi MM. F.-P. Turville, C. A., J. D. Morison, C.A., D. T. G. Padley, C.A., de la société *George A. Touche and Company*, comptables agréés.

Le président fait savoir au Comité que M. Macdonnell (*Greenwood*) a été remplacé au Comité par M. Hamilton (*York-Ouest*).

Le Comité aborde l'examen détaillé du rapport annuel d'Air-Canada pour 1954.

M. G. R. McGregor est appelé et interrogé. Il est assisté de MM. Harvey et Seagram.

A 1 heure de l'après-midi, l'interrogatoire de M. McGregor n'étant pas terminé, le Comité suspend ses délibérations jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

(10)

Le Comité reprend ses travaux à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Cavers, Churchill, Dumas, Fairey, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), et Weaver. (17)

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

M. McGregor est appelé et son interrogatoire se termine.

Sont adoptés le rapport annuel d'Air-Canada ainsi ses budgets d'immobilisations et d'exploitation pour 1955.

Le président transmet les remerciements du Comité à M. McGregor et à ses chefs de service. Il le remercie également d'avoir organisé une envolée dans le nouveau *Vickers Viscount*. (Voir appendice A.)

Le Comité passe ensuite à l'étude du rapport des vérificateurs.

M. Turville est appelé et interrogé. Il est assisté de MM. Morison et Padley.

Le rapport des vérificateurs est adopté.

Le président remercie les vérificateurs puis les témoins se retirent.

A 4 h. 45 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 h. 30 du soir, pour étudier à huis clos son rapport à la Chambre.

Nota: Le très hon. C. D. Howe annonce que le premier avion *Vickers Viscount* vient de s'envoler de Montréal à destination de Winnipeg à 4 h. 30 de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

(11)

Le Comité, tel qu'il avait été entendu lors de la suspension des travaux, se remet au travail à 8 h. 30 du soir et siège à huis clos pour rédiger son rapport à la Chambre, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Carrick, Cavers, Dumas, Fairey, Follwell, Gillis, Hamilton (*York-Ouest*), Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*); Hanna, James, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, Murphy (*Westmorland*) et Weaver. —17.

Le président dépose le texte d'un projet de rapport à la Chambre.

Le Comité étudie ledit rapport, paragraphe par paragraphe, et il apporte certains changements secondaires.

Sur proposition de M. Langlois (*Gaspé*), ledit projet de rapport modifié est adopté et il est ordonné que ledit rapport soit soumis à la Chambre comme troisième et dernier rapport du Comité.

A 9 h. 30 du soir, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

ENVOLÉE SPÉCIALE D'ESSAI DANS UN AVION D'AIR-CANADA PAR LE COMITÉ PARLEMENTAIRE DES CHEMINS DE FER

(Le mercredi 30 mars 1955)

Se rendant à l'invitation du président d'Air-Canada, de visiter et d'essayer le nouveau *Vickers Viscount* turbo-propulsé de 40 passagers, les membres du Comité se sont rassemblés au pied de la Tour de la Paix et ont pris l'autobus à midi.

Le groupe a pris l'avion à l'aéroport d'Uplands à midi et demi.

Cette envolée était dirigée par M. L. D. Palmer, représentant spécial d'Air-Canada à Ottawa; M. D. McLeod, directeur des Relations extérieures et M. M. Hildred, sous-directeur.

Le capitaine A. Edwards, surintendant des envolées de la Section centrale, était aux manettes.

Un repas succulent fut servi à bord de l'appareil sous la surveillance courtoise du commissaire Phil Garber, assisté des hôtesses V. E. Scott et Thérèse D'Amours.

MM. Carrick, Churchill, Healy, Knight, Murphy (*Westmorland*) et Pouliot n'ont pu se joindre au groupe.

Les personnes suivantes accompagnaient les membres du Comité à titre d'invités de M. McGregor: L'hon. George A. Drew, M. M. J. Coldwell, M. Solon Low, M. John Dickey, M. George Robertson d'Halifax, M. H. J. Symington, le commander C. P. Edwards, M. W. R. Wright et des journalistes.

Après une envolée d'une heure et trente minutes, le groupe est retourné à la colline du Parlement à 2 h. 30 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
Antonio Plouffe.

JEUDI 31 mars 1955.

Le PRÉSIDENT: Je vois que M. Gordon McGregor est ici; il m'a demandé s'il pourrait dès ce soir lire son rapport, afin que nous puissions commencer à l'interroger demain matin. Le Comité est-il d'accord? Nous aurions peut-être pu en écouter la lecture sans interruption, après quoi nous pourrions ajourner.

M. MACDONNEL (*Greenwood*): J'espère qu'il est entendu que ce sera tout.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je tiens à dire que nous sommes heureux de voir cette année M. Gordon R. McGregor, président d'Air-Canada, ainsi que M. W. S. Harvey, contrôleur, M. H. W. Seagrim, directeur général de l'exploitation, M. S. W. Sadler, vérificateur des comptes généraux, M. D. E. McLeod, sous-directeur des Relations extérieures, M. L. D. Palmer, représentant spécial.

M. G. R. MCGREGOR (Président d'Air-Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Ce rapport, daté du 28 février, est rédigé comme il suit:

AIR CANADA

MONTRÉAL, le 28 février 1955.

Au très honorable ministre
de l'Industrie et du Commerce, Ottawa.

Monsieur le Ministre,

Le conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel d'Air Canada pour l'année 1954.

Le transport aérien a poursuivi sa marche progressive. Le trafic et l'ensemble des revenus bruts d'exploitation ont touché de nouveaux sommets et donné des résultats bien supérieurs à ceux de 1953. Air Canada a été à la fois le bénéficiaire et un des artisans du développement économique de la nation.

Le trafic de toutes catégories a sensiblement augmenté: sous le rapport du volume, le transport et des passagers et des cargaisons et du courrier a suivi la courbe nettement ascendante des dernières années.

Jamais Air Canada n'a mis autant de moyens de transport aérien à la disposition du public. On a non seulement accru la capacité du transport, mais aussi agrandi considérablement le marché en inaugurant le service de classe touriste et en réduisant les taux de fret sur les lignes domestiques.

L'emploi d'appareils de types nouveaux à plus grand rayon d'action a amélioré la qualité du service au Canada et sur la route de l'Atlantique-Nord. On a complété d'intenses préparatifs en prévision d'une nouvelle expansion de la flotte en 1955.

Il y a lieu de se réjouir du fait que l'exercice se soit terminé par un surplus de \$496,146 en dépit des lourdes dépenses occasionnées par ces importantes acquisitions d'appareils. Pour la quatrième année consécutive, Air Canada a enregistré un surplus.

EN QUELQUES LIGNES

	1954	1953
Revenu net.....	\$ 496,146	\$ 256,230
Voyageurs transportés.....	1,438,349	1,307,810
Tonnes-milles de cargaisons.....	10,192,705	7,947,113
Tonnes-milles de courrier.....	6,942,299	5,373,841
Tonnes-milles disponibles.....	158,093,399	149,140,771
Étendue du réseau en milles.....	24,016	21,978
Nombre de milles parcourus.....	32,327,405	31,737,638

REVUE FINANCIÈRE

Voici un relevé des résultats d'exploitation de 1954 comparés à ceux de 1953:

	1954	1953	Augmentation ou (Diminution)
Revenus d'exploitation.....	\$ 68,764,252	\$ 62,236,564	\$ 6,527,688
Frais d'exploitation.....	67,731,512	61,433,700	6,297,812
Revenu d'exploitation.....	\$ 1,032,740	\$ 802,864	\$ 229,876
Revenu d'autres sources—net.....	257,242	519,256	(262,014)
Frais d'intérêt.....	\$ 1,289,982	\$ 1,322,120	(\$ 32,138)
	793,836	765,890	27,946
Revenu.....	\$ 496,146	\$ 556,230	(\$ 60,084)
Provision pour impôts sur le revenu	—	300,000	(300,000)
Revenu net.....	\$ 496,146	\$ 256,230	\$ 239,916

Ces chiffres accusent une augmentation appréciable en ce qui concerne le rapport de la Compagnie et les frais correspondants, mais relativement peu de changement dans le revenu net au regard de l'exercice précédent.

Le revenu de toutes sources a augmenté de 10%. Bien que le trafic-passagers, qui a rapporté \$53,123,868, constitue toujours la principale source de revenus de la Compagnie, les revenus du fret et des livraisons express se sont également accrus de façon sensible. Ceux-ci ont respectivement atteint \$2,724,368 et \$1,334,915, ce qui représente des augmentations de 18% et de 10%. Les revenus du courrier s'établissent à \$8,371,344, soit 8% de plus qu'en 1953. Fait intéressant, cette dernière source de revenus, autrefois très importante, ne constitua que 12% des revenus bruts de la Compagnie en 1954.

Les revenus provenant des voyageurs ont augmenté de 10% pendant que l'établissement du tarif économique de classe touriste abaissait le rendement moyen par mille-voyageur.

Les frais d'exploitation du réseau ont également augmenté de 10%. A l'exception des frais de développement, en retour desquels on ne pouvait guère attendre de revenus additionnels en 1954, le principal facteur de cette hausse a été l'extension du service offert au public. Le parcours de 589,767 milles additionnels et le volume accru du trafic de toutes catégories ont directement entraîné de lourdes dépenses. La main-d'œuvre est un élément majeur des frais du transporteur aérien et les salaires versés par la Compagnie se sont hissés à \$30,791,557.

Le coût de revient a augmenté de 4%, à 42.84c. par tonne-mille disponible, mais cela fut compensé par une hausse équivalente des revenus par tonne-mille disponible.

Les placements en immeubles et en matériel effectués au cours de l'exercice s'élevèrent à \$17,950,000, dont \$14,920,000 servirent à l'achat de huit avions Super Constellation et d'un Vickers Viscount avec les pièces de rechange appropriées. La poursuite du programme d'expansion de la capacité de transport d'Air Canada entraîne des engagements financiers au montant de \$21,400,000 en vue de l'acquisition d'avions d'ici à trois ans. Cette obligation a été partiellement compensée par des paiements progressifs s'élevant à environ \$3,300,000.

Pour financer l'expansion de la flotte, il a fallu retirer les \$11,000,000 déposés aux Chemins de fer nationaux du Canada et négocier de nouveau des emprunts temporaires auprès du Chemins de Fer au montant de \$3,100,000.

Par suite de la perte d'appareils, on a prélevé \$2,000,000 sur le surplus pour rétablir la réserve d'assurance à \$6,000,000. Ces pertes matérielles ont aussi influé sur les résultats d'Air Canada dans la mesure où l'impôt exigible sur le revenu s'est trouvé éliminé. Un montant de \$367,907 représentant la provision antérieure fut conséquemment reporté au surplus. (Voir mentions dans les états financiers.)

REVUE DES OPÉRATIONS ET DU TRAFIC

Les statistiques suivantes illustrent l'expansion des transports aériens sur les lignes domestiques et internationales de la Compagnie:

	1954	1953	Augmentation %
Nombre de milles parcourus.....	32,327,405	31,737,638	2
Nombre de voyageurs.....	1,438,349	1,307,810	10
Milles-voyageurs parcourus.....	852,475,532	759,319,800	12
Milles-voyageurs disponibles.....	1,179,624,399	1,079,676,170	9
Tonnes-milles de courrier.....	6,942,299	5,373,841	29
Tonnes-milles de fret aérien.....	8,345,258	6,245,368	34
Tonnes-milles de livraisons express.....	1,787,000	1,648,741	8
Tonnes-milles payants parcourus.....	102,305,202	89,149,605	15
Tonnes-milles disponibles.....	158,093,399	149,140,771	6

Expansion des services

En 1954, Air Canada a pris livraison d'une tranche de deux séries additionnelles d'avions commandées depuis août 1951. Bien que des délais incontrôlables aient malheureusement ralenti la réalisation des projets d'expansion de sa flotte, la Compagnie est parvenue à fournir les moyens de transport aérien les plus étendus de son histoire. En augmentant la fréquence des envolées et la charge utile sur plusieurs parcours, Air Canada a mis en disponibilité 6% de tonnes-milles et 9% de places-milles de plus qu'en 1953.

Six vols transcontinentaux furent à l'horaire chaque jour au cours de l'été, quatre de première classe et deux de classe touriste. En septembre, on affecta des Super Constellation au service transcontinental, ce qui assura un vol quotidien aller-retour entre Montréal et Vancouver, avec arrêts à Toronto et à Winnipeg seulement. On voulait ainsi tirer tout le profit possible de la vitesse et du rayon d'action du Super Constellation. Il en est résulté un véritable "service express" transcontinental, la durée du vol se trouvant abrégée d'environ deux heures.

Dès le mois de juin, les Super Constellation ont été mis en service sur la route de l'Atlantique-Nord, opérant chaque jour la liaison avec les îles Britanniques et l'Europe continentale. Leur vitesse, leur rayon d'action et leur charge utile ont considérablement amélioré la qualité de ce service transocéanique. Au retour à bord des North Star, on devait la plupart du temps faire escale en Islande. Mais ce n'est plus nécessaire et on a fermé la base d'Air Canada dans ce pays. Les North Star ont été retirés de l'Atlantique et affectés au service domestique où on les emploie avantageusement sur plusieurs lignes.

La fréquence des vols aux Bermudes et aux Antilles n'a guère varié. On s'est servi de Super Constellation pour compléter certains vols vers le Sud au plus fort des déplacements pendant les vacances d'hiver.

En janvier, Air Canada inaugurerait un service aérien entre l'Est du Canada et le Mexique. On prolongea tout simplement le vol à Tampa jusqu'à Mexico, une fois par semaine, mais en renonçant à tout trafic entre ces deux endroits. En février, on procéda à un autre changement important à l'itinéraire en incluant Sudbury, dans une nouvelle série de vols à travers le Nord de l'Ontario entre Sault Sainte-Marie, Sudbury, North-Bay, Ottawa et Montréal.

La régularité des vols a encore été remarquable: on a parcouru 95% du nombre de milles prévu dans les horaires.

Trafic-passagers

La popularité croissante des voyages aériens n'a manifesté aucun signe de relâchement en 1954. Air Canada a transporté 1,438,349 passagers, soit une augmentation de 10%, et parcouru 852,475,532 milles-voyageurs, ou 12% de plus qu'en 1953. Cette tendance persiste depuis dix ans, période au cours de laquelle Air Canada a multiplié par douze ses moyens de transport aérien exprimés en places-milles parcourus.

Cependant, la progression du trafic en 1954 doit être attribuée non seulement à l'expansion normale de l'industrie, mais aussi à la prospérité générale, à un vigoureux programme de vente dont l'annonce nationale a été une phase extrêmement importante, et au fait que la Compagnie a encore réussi à éviter toute augmentation de tarif. Ce dernier facteur ne saurait être assez souligné. Air Canada n'a pas procédé à une augmentation notable de taux depuis 1947. L'accroissement du trafic et une exploitation plus efficace ont permis à la Compagnie d'absorber des frais beaucoup plus onéreux sans avoir à réclamer des passagers un prix plus élevé. En 1954, par suite de l'inauguration du service domestique de classe touriste, le revenu d'Air Canada par mille-voyageur a diminué de 6·28c. qu'il était en 1953 à 6·09c. La Compagnie a pour but, pourvu que sa stabilité financière n'en souffre pas, de mettre les voyages aériens à portée de la bourse d'un plus grand nombre de gens. Le service de classe touriste, dont le coût et les exigences sont moindres, est une nouvelle démonstration de ce principe. L'emploi des plus grands appareils que sont les Super Constellation a permis le rétablissement du service de première classe sur l'Atlantique-Nord. Depuis

1952, on n'offrait que le service de classe touriste sur cette ligne. Le double service de première classe et de classe touriste, qu'on trouve dans des compartiments séparés du même appareil, s'est révélé extrêmement populaire: le pourcentage des fauteuils occupés au cours du dernier semestre de l'année a été le plus fort jusqu'alors enregistré sur l'Atlantique-Nord.

Le trafic-voyageurs sur les lignes du Sud a été encore très intense bien que nettement saisonnier.

On a amélioré les services des ventes et des réservations, ainsi que les facilités offertes aux voyageurs, pour satisfaire aux exigences d'un trafic sans cesse plus dense. Une équipe d'observateurs entraînés a contrôlé au moyen de postes d'écoute l'observation des normes de service aux bureaux de réservations et aux comptoirs de la Compagnie. Plus de 5,000 conversations téléphoniques portant sur des retenues de billets furent ainsi échantillonnées chaque mois pour évaluer la qualité du service.

Courrier aérien

De concert avec le ministère des Postes, Air Canada a continué le transport aérien du courrier de première classe, assurant ainsi au Canada un des services aéropostaux les plus rapides du monde entier. Le courrier ne prend l'avion que lorsque celui-ci permet une livraison sensiblement plus rapide que les autres moyens de transport. Le 1^{er} avril, les cadres de ce service furent élargis de façon à inclure le transport des lettres affranchies au tarif de première classes et pesant jusqu'à 8 onces.

Le transport aérien du courrier sur le réseau domestique d'Air Canada a atteint 5,920,816 tonnes-milles en 1954, ce qui fait une augmentation de 28%. D'autre part, la rémunération que touche la Compagnie pour ce service n'a augmenté que de 4% aux termes d'une convention contractuelle avec le ministère des Postes, laquelle prévoit une diminution progressive du paiement par unité au fur et à mesure que le volume du courrier augmente. Le revenu du courrier par tonne-mille s'établit à \$1.03, au regard de \$1.27 en 1953. Depuis 1946, alors qu'Air Canada recevait \$3.12 par tonne-mille de courrier, on constate une tendance régulière à la baisse du revenu à l'unité.

Sur l'Atlantique-Nord, le volume du courrier, qui s'est élevé à 1,006,279 tonnes-milles, a augmenté de 39%; le gros de ce trafic s'est déplacé vers l'est.

Trafic-marchandises

Les 10,192,705 tonnes-milles de cargaisons parcourus par Air Canada en 1954 témoignent de l'importance grandissante de ce service pour l'économie canadienne. C'est une progression de 28% sur l'année précédente. Le volume des livraisons express a augmenté de 8% et le fret aérien, de 34%. Air Canada a transporté des marchandises à chaque envolée domestique et transocéanique, et la fréquence des opérations a assuré l'excellence de ce service. Air Canada a réussi, sur plusieurs de ses lignes nord-américaines, à offrir aux expéditeurs de livrer leur marchandises le jour suivant dans un rayon de 1,500 milles, et dès le deuxième jour au delà de ce rayon.

En plus des vols réguliers à charge mixte, on a complété plusieurs opérations de transport de marchandises seulement, sur les lignes interurbaines les plus affairées. Ces opérations furent intensifiées par suite de l'acquisition de trois cargos aériens Bristol et, en mai, on inaugurerait un service régulier de transport par cargo aérien, à la cadence de cinq envolées par semaine, entre Montréal, Toronto et Winnipeg.

Le 1^{er} janvier, Air Canada réduisait d'environ 30% son tarif domestique de fret aérien après y avoir été autorisé par la Commission des transports aériens. Une requête à cet effet avait été soumise un an auparavant.

Le volume du fret aérien sur l'Atlantique-Nord a touché un nouveau sommet et Air Canada l'a encore emporté sur tous les autres transporteurs qui desservent la métropole.

Les relations commerciales plus intenses que le Canada a entretenues avec les Antilles ont favorisé l'accroissement du fret aérien sur les lignes du Sud.

Immeubles et matériel

A la fin de l'année, la Compagnie exploitait une flotte de 59 avions, comprenant sept Super Constellation, 22 North Star, 26 DC-3, un cargo de ligne DC-3 et trois cargos Bristol. Un appareil de type Viscount fut affecté à la formation de techniciens au sol et de personnel navigant. Le haut rendement de ces avions et les fortes exigences de la Compagnie en matière d'entretien et de révision ont essentiellement contribué aux résultats très satisfaisants des opérations pendant toute l'année. Il conviendrait toutefois de citer tout particulièrement le North Star, avion qui n'est pas toujours reconnu pour ce qu'il est incontestablement: un des appareils aériens les plus sûrs et les plus économiques qu'on ait encore fabriqués. Le North Star a rendu et continuera de rendre d'insignes services au Canada.

Mis en service à la fois sur le réseau domestique et sur les lignes transocéaniques d'Air Canada au cours de l'année, les Super Constellation comptent parmi les avions à grand rayon d'action les plus modernes au monde et sont les plus gros qui soient enregistrés au Canada. Équipés de quatre moteurs turbo-compound d'une puissance totale de 13,000 c.v., ces paquebots aériens atteignent en croisière 300 milles à l'heure et ont un rayon d'action de 4,000 milles. Leurs caractéristiques les rendent merveilleusement aptes aux longues opérations transatlantiques et transcontinentales d'Air Canada. Sur son réseau domestique, Air Canada a mis en service des Super Constellation logeant 63 passagers de première classe; sur l'Atlantique-Nord, ces appareils étaient pourvus de 54 fauteuils de classe touriste et de neuf fauteuils de première classe.

Des expositions d'un Super Constellation et d'un cargo aérien Bristol tenues dans plusieurs villes démontrèrent le vif intérêt que suscite la modernisation de la flotte d'Air Canada. En une semaine, plus de 30,000 personnes défilèrent à travers le Super Constellation seulement sans compter les milliers de gens qui affluèrent aux aéroports pour voir ces appareils.

Air Canada a terminé l'érection du plus grand hangar d'avions commerciaux au Canada à l'aéroport de Malton, important centre d'opérations de la Compagnie. A Winnipeg, on a entrepris la construction d'un nouvel entrepôt pour subvenir aux besoins grandissants d'approvisionnements. Dans cette même ville, on a beaucoup poussé la construction d'un nouveau centre d'essai de moteurs comprenant l'équipement requis pour l'essayage des turbo-propulseurs. Air Canada sera la première compagnie d'aviation en Amérique du Nord à posséder cet équipement spécial.

En plusieurs endroits, on a rénové et agrandi les bureaux de billets pour améliorer le service et l'apparence des locaux. On a procédé à d'importants changements à Montréal et à Toronto. On a ouvert des bureaux à Glasgow et à Mexico.

A sa base de Winnipeg, Air Canada a continué d'entretenir et de réviser les appareils d'entraînement du C.A.R.C.

En 1954, il s'est produit deux gros accidents d'aviation dont un seul causa des pertes de vie. Le 8 avril, un North Star d'Air Canada, qui poursuivait sa route normale de Regina à Calgary, fut heurté en plein vol par un appareil d'entraînement du C.A.R.C. au-dessus de Moose-Jaw. Trente et un passagers et les quatre membres de l'équipage furent tués. A la suite de cette tragédie, on prit des mesures pour renforcer les règlements régissant le vol des appareils militaires dans la sphère des voies aériennes établies de l'aviation civile. Avant cette regrettable tragédie, Air Canada avait, en une période de sept ans, parcouru 3,541,000,000 de milles-voyageurs sans subir un seul accident mortel.

Le 17 décembre, un Super Constellation, venant de Tampa, Floride, a été consumé par les flammes après avoir atterri sur une ferme à environ neuf milles à l'ouest de l'aéroport de Malton. Tous les passagers et tous les membres de l'équipage s'en sont tirés et les blessures, pour la plupart, ne furent pas graves.

Aéroports et pistes

Le merveilleux agencement d'aéroports et de pistes que le Canada a la chance de posséder a de nouveau favorisé le développement de ses transports aériens. Le ministère des Transports a grandement amélioré les pistes à Regina, Winnipeg, la tête des Grands lacs, North-Bay, Windsor et Gander. Tous ces travaux ont facilité les opérations d'Air Canada. L'installation de phares d'approche très puissants s'est poursuivie de façon satisfaisante à plusieurs aéroports. Sur la voie aérienne Montréal-Toronto-Windsor, on a aménagé des appareils de radio à très haute fréquence. Ces instruments de navigation modernes sont exempts de statique et guident les pilotes visuellement plutôt que de façon audible.

Bien que le trafic-passagers croissant ait encore surchargé plusieurs aéro-gares, on a déjà apporté des remèdes à la situation dans certains aéroports et le ministère des Transports a élaboré des projets de longue haleine qui devraient améliorer les conditions générales. On a entrepris la construction d'aérogares plus spacieuses et plus modernes aux aéroports de Calgary, Saskatoon et Sudbury, tandis que des pourparlers avançaient rapidement en vue de la construction à Montréal d'une grande aérogare où seraient centralisés les services domestiques et internationaux.

Réseau aérien

Au 31 décembre 1954, les opérations régulières d'Air Canada s'étendaient sur un réseau aérien de 24,016 milles. Plus de 50 localités au Canada, aux États-Unis, aux îles Britanniques, en France, en Allemagne, au Mexique, aux Bermudes et aux Antilles étaient directement desservies par la Compagnie et l'influence de ses opérations se faisait indirectement sentir sur un immense territoire. En dix-sept ans, Air Canada, dont le réseau initial se limitait à une ligne de 122 milles entre Vancouver et Seattle, s'est hissé au neuvième rang des transporteurs aériens du monde entier sous le rapport des milles-voyageurs parcourus. Le tracé du réseau aux pages 14 et 15 donne une excellente idée de l'ampleur des opérations.

Personnel

A la fin de l'année, la Compagnie comptait 7,991 employés. Cela représentait une augmentation de 13% découlant d'une somme de travail plus considérable et de la nécessité de renforcer les effectifs en prévision d'une nouvelle expansion de la flotte et des opérations.

Un personnel expérimenté est essentiel au succès de la Compagnie. Aussi est-il agréable de constater le haut degré de stabilité du personnel au service d'Air Canada. A la fin de l'exercice, 275 employés avaient dépassé quinze ans de service à la Compagnie; 1,081, dix ans, et 2,305, cinq ans. En tout, 3,661 employés, ou 46% du personnel de la Compagnie, avaient donc complété au moins cinq années de service.

Toute l'année, on a donné des cours de perfectionnement au personnel dirigeant afin de s'assurer que les membres de la direction possèdent les connaissances qu'exigera le développement de l'industrie des transports aériens.

Le conseil d'administration tient à reconnaître que le personnel s'est encore acquitté de sa tâche avec compétence et de façon consciencieuse et qu'il constitue toujours l'actif le plus précieux de la Compagnie.

DÉVELOPPEMENT

Le développement continu d'un efficace service national de transports aériens, qui fonctionne à l'avantage du Canada au pays et à l'étranger, est demeuré l'objectif primordial de la direction.

Futurs appareils

En 1955, lors de l'affectation du Vickers Viscount à ses lignes domestiques, Air Canada deviendra le premier transporteur aérien à utiliser des appareils turbo-propulsés en Amérique du Nord. Toute l'année durant, on a activement formé des équipes de techniciens au sol et du personnel navigant en prévision des livraisons de Viscount.

D'une vitesse de croisière de 320 milles à l'heure, cet appareil remarquable, dont le vol est presque sans vibration et qui est le plus silencieux de toute l'aviation commerciale, devrait assurer sur les trajets de longueur moyenne un service aérien d'une qualité incomparable sur ce continent.

Air Canada a commandé vingt-deux Viscount équipés de quatre turbo-propulseurs Rolls-Royce "Dart". Les premières livraisons ont eu lieu et le service régulier au moyen des Viscount commencera au printemps sur le circuit Montréal-Winnipeg avec escale aux principaux points situés entre ces deux villes. Le nouvel appareil, qui loge 40 passagers, sera graduellement mis en service sur d'autres routes au cours de 1955, 1956 et 1957.

Peut-être est-il intéressant de noter que le manufacturier du Viscount a procédé, à la demande d'Air Canada, à diverses modifications de structure requises par les conditions climatiques et les méthodes de vol nord-américaines. Par suite de ces changements, ce chef-d'œuvre du génie et de l'industrie britannique est livré au Canada avec toutes les caractéristiques requises pour servir sur ce continent.

Avec l'arrivée du Viscount, Air Canada disposera d'une flotte bien équilibrée, à la hauteur des progrès techniques de l'heure et en mesure de servir un public plus nombreux.

Services projetés

En 1955, on augmentera la fréquence des vols sur plusieurs lignes aériennes. Bien qu'on n'envisage aucune extension d'itinéraire, les opérations commenceront à Timmins, ce qui remplacera l'arrêt effectué à Porquis Junction, sur la route du nord de l'Ontario, et améliorera le service dans cette région. Un service transcontinental de fret au moyen de North Star convertis pour le transport des marchandises commencera cet été à raison de cinq envolées par semaine.

Perspectives générales

Possédant une flotte moderne et un personnel expérimenté, compétent et loyal, Air Canada repose sur de solides fondations et a toutes les raisons du monde d'envisager l'avenir avec confiance. Sa capacité de service dans une industrie aux possibilités immenses et dans les cadres du développement économique de la nation s'accroît de façon soutenue. En 1955, conformément à un vaste programme, sa flotte connaîtra une nouvelle expansion; les nouveaux appareils Viscount ne produiront des revenus que pendant une partie de l'année, et c'est pourquoi tout estimé des résultats financiers doit être prudent. Mais les perspectives à long terme sont bonnes et la Compagnie s'efforcera de répondre aux besoins du Canada en attachant une égale importance à la qualité du transport et à la sauvegarde d'une saine situation financière.

Au nom du Conseil d'administration,

Le Président,

G. R. MCGREGOR.

ACTIF

PASSIF

Disponibilités:	
Encaisse.....	\$ 1,055,519
Fonds de roulement.....	42,747
Dépôts spéciaux.....	22,426
Comptes à recevoir:	
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,941,998
Reliquats à recevoir d'autres exploitants—trafic.....	1,185,799
Système de crédit de voyage.....	973,988
Agents.....	485,285
Autres.....	1,457,856
	6,044,926
Matériaux et approvisionnements.....	6,255,843
Autres disponibilités.....	277,243
	\$ 13,698,704
Fonds d'assurance.....	6,000,000
Immobilisations:	
Immeubles et matériel.....	\$ 54,406,170
Moins: dépréciation à date.....	28,066,083
	\$ 26,340,087
Paiements progressifs sur achats d'avions.....	3,326,889
	29,666,976
	<u>\$ 49,365,680</u>

Exigibilités:	
Comptes à payer.....	\$ 4,202,602
Reliquats à payer à d'autres exploitants—trafic.....	1,929,689
Dépôts sur crédits de voyage.....	1,151,750
Salaires et gages.....	1,162,723
Transport payé d'avance.....	1,897,275
Autres exigibilités.....	265,109
	\$ 10,609,148
Emprunts et obligations—Chemins de Fer Nationaux du Canada:	
Billets.....	\$ 3,100,000
Obligation, 3½%, échéant le 1 ^{er} janvier 1973.....	20,000,000
	23,100,000
Réserves:	
Assurance.....	\$ 6,000,000
Révision.....	837,413
	6,837,413
Capital-Actions:	
Actions ordinaires—Capital social: 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100 Capital émis: 50,000 actions entièrement payées.....	5,000,000
Surplus:	
Surplus au 1 ^{er} janvier 1954.....	\$ 4,955,066
Revenu net en 1954.....	496,146
Régularisation des impôts sur le revenu d'années antérieures*.....	367,907
	\$ 5,819,119
Prélevé comme réserve pour assurance.....*	2,000,000
	3,819,119
	<u>\$ 49,365,680</u>

W. S. HARVEY,
Contrôleur.

Certificat des vérificateurs:

Nous avons examiné les livres et registres d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1954 et sommes d'avis que cette compagnie a tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus et l'état du revenu s'y rapportant ont été établis sur une base conforme à celle de l'exercice précédent et sont, à notre avis, dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires d'Air Canada au 31 décembre 1954, et des revenus et dépenses de l'année, le tout au meilleur de notre connaissance et selon les explications qui nous ont été fournies, et d'après les livres d'Air Canada.

A notre avis, Air Canada n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal, ce 17 février 1955.

GEORGE A. TOUCHE CO.,
Comptables agréés.

AIR CANADA

État du revenu

Revenus d'exploitation	1954	1953
Passagers.....	\$53,123,868	\$48,242,942
Courrier.....	8,371,344	7,786,119
Express et fret aériens.....	4,220,672	3,673,440
Excédents de bagages.....	484,841	438,016
Nolisements.....	250,307	155,597
Services accessoires—net.....	2,313,220	1,940,450
Total.....	\$68,764,252	\$62,236,564
Frais d'exploitation		
Frais de vol.....	\$14,614,919	\$13,044,443
Frais au sol.....	11,008,253	10,037,292
Entretien.....	19,346,433	16,318,973
Dépréciation.....	3,883,838	5,339,271
Service des passagers.....	4,031,000	3,805,865
Ventes et réservations.....	8,975,232	7,837,869
Annonce et publicité.....	1,830,414	1,513,726
Frais généraux et d'administration.....	4,041,423	3,536,261
Total.....	\$67,731,512	\$61,433,700
Revenu d'exploitation.....	\$ 1,032,740	\$ 802,864
Revenu d'autres sources—net.....	257,242	519,256
	\$ 1,289,982	\$ 1,322,120
Frais d'intérêt.....	793,836	765,890
Revenu.....	\$ 496,146	\$ 556,230
Provision pour impôts sur le revenu.....	—	300,000
Revenu net.....	\$ 496,146	\$ 256,230

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 1^{er} avril 1955.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons maintenant poser des questions au sujet du rapport d'Air-Canada que M. McGregor nous a lu hier soir; je crois que nous pourrions probablement commencer à la page 3 du rapport pour passer ensuite à chaque page successive jusqu'à la fin.

Y a-t-il des questions au sujet de la page 3?

Adopté.

Page 4, état des affaires de la compagnie en quelques lignes et chiffres à l'appui. Y a-t-il des questions au sujet de la page 4? Adoptez-vous la page 4?

Adopté.

Page 5, "Revue financière".

M. FOLLWELL: Je constate, monsieur le président, qu'en 1954 on n'avait pas pourvu à l'impôt sur le revenu.

M. G. R. MCGREGOR (*Président d'Air-Canada*): C'est à cause des accidents. Nous en parlons plus loin dans le rapport.

M. FOLLWOLL: C'est une défalcation?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

Page 6. Y a-t-il des questions au sujet de la page 6?

Le très hon. M. HOWE: Il y a au milieu de cette page un paragraphe qui explique la situation en ce qui concerne l'impôt sur le revenu.

Le PRÉSIDENT: La page 6 est-elle adoptée?

Adopté.

Il y a ensuite à la page 7 des tableaux sur l'expansion des services de transport d'Air-Canada de 1945 à 1954. Y a-t-il quelques questions à poser au sujet de la page 7?

La page 7 est-elle adoptée?

Adopté.

Page 8, "Expansion des services".

M. DUMAS: M. McGregor pourrait-il nous dire s'il projette de prolonger certaines lignes?

M. MCGREGOR: Nous ne projetons pas de prolonger les itinéraires, mais le programme prévoit une augmentation du volume grâce à la mise en service d'un plus grand nombre d'appareils, d'une cadence plus accélérée des envolées et d'un plus grand nombre d'envolées sur les itinéraires actuels.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ignore si ma question convient en ce moment. Quelle sera la différence du prix du voyage entre un *Vickers Viscount* et les avions ordinaires d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Aucune différence.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ai compris l'autre jour qu'il y aurait une légère différence.

M. MCGREGOR: Non.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le voyage coûtera le même prix que ce soit dans un *North-Star* ou dans un *Vickers Viscount*?

M. MCGREGOR: Oui. Nous n'avons que deux tarifs pour les voyageurs enregistrés comme tarifs canadiens approuvés. Pour le service de première classe, qui inclut les appareils *Viscount*, et l'autre est pour la classe touriste, qui s'applique seulement aux avions où l'espace réservée à chacun est plus limité.

M. FOLLWELL: Avez-vous des tarifs spéciaux de famille en dehors des périodes de pointe?

M. MCGREGOR: Oui, d'après notre plan familial, le deuxième, le troisième et le quatrième membres d'une famille peuvent voyager pour la moitié du prix régulier du billet aller que le chef de famille doit payer.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Qu'entendez-vous par le troisième ou le quatrième membre de la famille?

M. MCGREGOR: L'épouse, les enfants et autres parents.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Et tous ces gens ont droit à la première classe?

M. MCGREGOR: Oui, seulement à la première classe. Il n'y a pas de réduction pour la classe touriste.

M. FOLLWELL: Si deux hommes se présentaient à vous et si l'un disait: "Je suis le frère de l'autre", pourrait-il obtenir un billet à moitié prix?

M. MCGREGOR: Non, il faut que ce soit la famille immédiate.

M. CARRICK: Ce tarif spécial est limité à certains jours de la semaine, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Ce tarif spécial est-il en vigueur pendant certaines périodes seulement ou pendant toute l'année?

M. MCGREGOR: Pendant toute l'année. Autrefois, il ne s'appliquait que pendant les mois d'hiver.

M. FAIREY: Mais il y a cette restriction que vous devez partir à un jour donné?

M. MCGREGOR: Oui, le lundi, le mardi et le mercredi.

M. FAIREY: Mais alors ce tarif est comparable à celui de la classe touriste?

M. MCGREGOR: Oui, c'est à peu près le même.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): A-t-on songé à accepter les laissez-passer des députés qui désirent voyager par Air-Canada?

Le très hon. M. HOWE: On en a longuement discuté, mais on a décidé de ne pas y donner suite. Ce que nous craignons c'est qu'il pourrait arriver qu'un même avion ne transporte que des détenteurs de laissez-passer. Notre organisation est trop petite pour distribuer des laissez-passer à profusion. Dans chaque pays, on restreint rigoureusement la distribution des laissez-passer pour les voyages par avion.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Naturellement, il y a le voyage des députés qui se rendent au Parlement et qui s'en vont chez eux?

Le très hon. M. HOWE: Oui, mais alors ils paient leurs passages.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): On les rembourse, cependant.

Le très hon. M. HOWE: C'est le gouvernement qui les rembourse.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Les laissez-passer ne sont acceptés sur aucun avion?

Le très hon. M. HOWE: Non.

M. FOLLWELL: Les employés peuvent-ils voyager gratuitement?

M. MCGREGOR: Lorsqu'ils sont en service commandé, puis il a y un système de laissez-passer de vacances basé sur la durée du service de l'employé dans la compagnie.

M. FAIREY: Il y a eu une discussion par ceux de nous qui viennent de l'extrême Ouest et de l'extrême Est, sur la possibilité qu'on leur accorde un nombre restreint de laissez-passer afin qu'ils puissent se rendre chez eux une fois de temps à autre au lieu d'être obligés d'accomplir un si long trajet par train — c'est-à-dire peut-être une ou deux fois par année?

Le très hon. M. HOWE: Si le gouvernement veut payer votre billet nous vous transporterons avec plaisir.

M. FAIREY: Il m'en coûte \$325 pour me rendre chez moi et en revenir.

M. DUMAS: Sauf erreur, le service a été inauguré jusqu'à Sudbury?

M. MCGREGOR: Oui.

M. DUMAS: Que faites-vous du service de Timmins?

M. MCGREGOR: Il commence aujourd'hui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Où en êtes-vous avec le service projeté de Montréal jusque dans les Maritimes avec arrêt prévu à Québec? Est-il à l'étude?

M. MCGREGOR: Oui, ce projet est présentement à l'étude. Nous sommes à l'examiner.

M. FOLLWELL: Je ne sais si c'est le moment propice de poser ma question, mais lorsqu'il se produit un accident comme celui de l'année dernière, comment réglez-vous les réclamations? Par voie de négociations?

M. MCGREGOR: Oui, à cette fin, nous utilisons le service du contentieux des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FOLLWELL: Portez-vous votre propre assurance, ou comment réglez-vous ce problème?

M. MCGREGOR: La question de l'assurance est très compliquée et il est question des accidents un peu plus loin dans le rapport, de sorte que je crois qu'il vaudrait mieux parler des assurances lorsque nous arriverons à cet endroit.

M. DUMAS: Monsieur McGregor, en ce qui concerne le service jusqu'à Timmins, y aura-t-il arrêt à Earlton?

M. MCGREGOR: Non, c'est le service d'aviation du Pacifique-Canadien qui fait cet arrêt...

M. DUMAS: Je me demandais si vous arrêtiez à cet endroit pour permettre aux voyageurs de descendre?

M. MCGREGOR: Non, cet arrêt n'est pas sur notre itinéraire autorisé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comment notre tarif-voyageurs de première classe se compare-t-il avec celui des États-Unis?

M. MCGREGOR: De mémoire, je dirais que notre prix est d'environ trois quarts de cent de plus par mille-voyageur.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pourquoi cela?

M. MCGREGOR: Surtout à cause du prix du carburant, qui est environ 30 p. 100 plus élevé au Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la page 8, "Expansion des services"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, la séance a-t-elle débuté à 10 h. 30?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'avis que j'ai reçu indique 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Nous avons envoyé des avis subséquents après la séance d'hier soir. Il a été décidé ici-même hier soir que nous nous réunirions à 10 h. 30, et des avis subséquents ont été envoyés hier soir. Ils ont été déposés dans les boîtes aux lettres.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais je n'assistais pas à la séance d'hier et je n'en ai pas reçu.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que vous n'en avez pas reçu parce que vous ne faisiez pas partie du Comité lorsque les avis ont été envoyés, mais vous en recevrez un cet après-midi pour la prochaine séance. Le changement a été fait hier soir et vous remplacez M. Macdonnell.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous devons faire attention parce qu'il y a un autre M. Hamilton qui siège au Comité et qui représente Notre-Dame-de-Grâce. Vous, vous remplacez M. Macdonnell?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la page 8, "Expansion des services"? Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

La rubrique suivante, intitulée "Trafic-passagers", est à la page 9. Il est une question que je désirerais poser au sujet du trafic-voyageurs, monsieur McGregor, et je crois que ce serait le moment de la poser. Lorsque quelqu'un désire communiquer avec l'un des aéroports afin d'envoyer une dépêche à une personne qui pourrait prendre l'avion—la chose m'est arrivée à moi-même—on me dit qu'il faut que cette personne connaisse le numéro de l'appareil à bord duquel la personne en question va voyager. Dans mon cas, je connaissais le nom des passagers et l'heure du départ à destination d'Angleterre, et j'ai pu nommer l'avion sur lequel ces voyageurs se trouveraient plutôt que le numéro de l'envolée. J'ignorais ce numéro. On m'a dit qu'il était nécessaire de communiquer moyen le numéro de l'envolée avant qu'un télégramme puisse être livré. Y aurait-il de remédier à cette situation?

M. MCGREGOR: Oui, la chose est facile. Je crains que les télégraphistes n'aient une légère tendance à interpréter vaguement les arrangements. Les compagnies d'aviation seraient heureuses de leur communiquer le numéro de l'envolée si l'heure du départ était mentionnée. N'importe lequel de nos employés pourrait fournir ce renseignement.

Nous avons plus d'une difficulté au sujet de la livraison des télégrammes, tant aux voyageurs arrivant qu'à ceux qui partent, en raison du fait que les employés des compagnies de télégraphe ne sont pas au courant de notre organisation.

M. FAIREY: Il m'est arrivé d'aller à la rencontre de ma fille qui était censée arriver par un avion donné, mais elle n'y était pas à cause de retards et pour d'autres raisons; j'ai donc cherché à savoir dans quel avion elle voyageait et l'on m'a répondu: "Il nous est interdit de donner ces renseignements." Pourquoi cela?

M. MCGREGOR: C'est une vieille histoire, monsieur, qui remonte à l'époque où l'on croyait que les voyageurs avaient droit à un certain secret au sujet de leurs voyages, et cette règle a été établie il y a plusieurs années et est, je crois, généralement acceptée et suivie, bien qu'il y ait des cas tout à fait légitimes où elle devient une nuisance.

M. FAIREY: Oui, je sais que des fonctionnaires m'ont dit que les raisons invoquées étaient que certaines personnes en voyage ne veulent pas que leurs déplacements soient connus à cause de l'ennui qu'elles éprouvent à rencontrer des gens à l'arrivée. D'un autre côté, si vous allez à la rencontre de parents et que vous attendiez à l'aéroport situé à 25 milles, il est normal que vous désiriez savoir ce qui arrive.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Monsieur McGregor, parfois, vous téléphonez pour retenir une place dans un avion et l'on vous répond qu'il n'y a aucune place disponible, et cependant le jour même de l'envolée, il y a des places disponibles.

M. McGREGOR: Oui.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Peut-on remédier à cette situation?

M. McGREGOR: Je crains que non, monsieur McCulloch. Je crois qu'en général, ce qui arrive réellement, c'est qu'au moins deux tiers des réservations faites sur chaque avion qui décolle sont changées avant le départ. Des gens réservent des places au cas où ils pourraient prendre un certain avion, pour découvrir ensuite qu'ils ne peuvent pas partir; quoi qu'il en soit, il y a souvent des places qui deviennent disponibles même quelques heures avant le départ.

Il y a une autre circonstance qui donnera également lieu à la situation que vous avez mentionnée. Prenons le cas d'un avion qui décolle de Montréal et dans lequel certaines places sont réservées pour des voyageurs qui viennent des provinces Maritimes. Si l'avion qui part des Maritimes est retardé par le mauvais temps ou pour d'autres raisons, toutes les places réservées pour les voyageurs qui devaient changer d'avion à Montréal sont immédiatement disponibles avant le départ de l'avion de Montréal.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Lorsque des gens achètent leurs billets de cette façon—et vous dites que les deux tiers d'entre eux décommandent leurs places—ils doivent payer leurs billets lorsqu'ils réservent leurs places?

M. McGREGOR: Non, ils peuvent payer leurs billets, mais cela n'a aucune importance. Ils peuvent réserver leurs places sans détenir un billet, et on leur dit alors qu'ils devront réclamer leurs billets à une heure déterminée. Mais même s'ils avaient acheté leurs billets et négligeaient de prendre l'avion ou de nous avertir avant le départ de l'avion qu'ils ne partiraient pas, nous devons leur rembourser le plein montant versé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Vous voulez dire que s'ils négligent de prendre l'avion vous n'avez aucune chance de vendre leurs places à d'autres, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: C'est exact. Voilà la raison de cette reconfirmation impopulaire mise en vigueur en vue de réduire le nombre de places vides qui seraient occupées autrement. Cela est conforme à la loi actuelle qui stipule que si nous ne fournissons pas le service de transport, nous ne pouvons garder l'argent qui nous est payé pour un billet.

Il y aurait une méthode d'éviter cet état de choses, mais elle est plutôt compliquée. Elle consiste à diviser le prix du billet en deux, une partie pour le transport et l'autre comme frais de retenu. Advenant que le voyageur ne se montre pas, nous pourrions garder les frais de retenue si cet arrangement a été conclu, mais nous ne pouvons légitimement garder l'argent destiné à payer le prix du transport, si nous n'avons pas fourni le service du transport.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Cela ne s'applique pas aux chemins de fer, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En ce qui concerne le transport, je crois que la même chose s'applique, mais en ce qui concerne les lits, les cabines et autres services spéciaux, je crois que les chemins de fer peuvent garder l'argent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exigez-vous encore un avis de six heures pour confirmer une retenue de place dans un avion?

M. MCGREGOR: Seulement dans le cas d'un voyage embarquant à un aéroport autre que celui où le billet a été acheté, ou lorsqu'il y a eu arrêt en cours de route.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai fait une expérience très ennuyeuse. Peut-être en avez-vous entendu parler. Je suis allé à Montréal un jour et j'avais un billet pour être de retour à 11 heures le lendemain. Je n'ai pas confirmé le fait que je revenais à 8 heures le lendemain matin parce que je ne voulais pas me lever à 5 heures du matin pour avertir la compagnie. Cependant, lorsque je suis arrivé à l'aéroport à temps pour l'envolée de 8 heures, on m'a dit que j'étais trop tard. Comme résultat, j'aurais été obligé de perdre toute ma journée à Montréal, et j'ai donc pris le train pour revenir.

M. MCGREGOR: Vous auriez pu régler votre cas d'une autre façon. Les règlements exigent six heures ou plus. Vous pouvez confirmer votre départ au moment où vous arrivez. C'est une façon commode de régler le cas.

Le PRÉSIDENT: Si vous confirmez une retenue de place à l'aéroport où vous avez acheté votre billet, quelle période de temps exige-t-on?

M. MCGREGOR: Il n'y a absolument aucune confirmation de rigueur lorsque vous achetez un billet à l'endroit d'où part l'avion.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FAIREY: Il y a des exigences désagréables au sujet du parcours Victoria-Vancouver. Très souvent, comme vous le savez probablement, nous pouvons nous rendre à Vancouver et désirer en revenir longtemps avant l'expiration du délai de six heures pour l'avis de confirmation. Cependant, il est nécessaire de donner un avis de six heures.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Un avis de trois heures ne serait-il pas suffisant?

M. MCGREGOR: Nous croyons qu'une période de trois heures serait tout à fait satisfaisante. Autrefois, la période était de trois heures, mais nous l'avons portée à six heures parce que, après une longue période de service sans confirmation de rigueur, toutes les grandes lignes aériennes des États-Unis ont décidé d'adopter le plan qui est en vigueur chez nous depuis quelque temps. Elles ont dit que la période devrait être de six heures au lieu de trois heures. Par conséquent afin d'obtenir l'uniformité et d'éviter la confusion dans le service des voyageurs, nous avons adopté cette façon de procéder et leur avons fait savoir que nous adoptions également la période de six heures. Mais je crois que ce délai est trop long, surtout lorsqu'il s'agit de courtes envolées, alors que vous devez confirmer votre retenue de place par télégramme ou autrement, à l'endroit où vous avez retenu votre billet.

M. FAIREY: Il y a quelque chose qui m'intrigue dans le fait qu'une si forte proportion des ventes de billets est décommandée avant le départ. Avez-vous dit qu'en vertu de la loi vous ne pouvez imposer une amende sauf en divisant le tarif?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FAIREY: Croyez-vous qu'on devrait faire cela?

M. MCGREGOR: Ce serait un grand avantage pour les compagnies d'aviation aussi bien que pour la majorité des voyageurs.

M. FAIREY: Il me semble que c'est une grave injustice de forcer une compagnie d'aviation à retenir un siège. Je sais, comme nous le savons tous, qu'il y a des voyageurs à qui l'on a refusé des places dans les avions, et cependant ces places demeurent vides lorsque les avions s'envolent.

M. MCGREGOR: Vous avez raison.

M. CARRICK: A combien évaluez-vous cette perte en dollars pour Air-Canada?

M. MCGREGOR: Je crois bien que je ne pourrais pas vous donner le chiffre. Il faudrait faire une enquête à l'égard d'à peu près chaque place réservée, afin de voir si la place occupée l'a été à la suite de remplacement à la toute dernière minute.

Ce serait difficile d'imposer une amende parce qu'on prétendrait que celui qui a réservé une place avait téléphoné et croyait avoir décommandé sa place.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quels sont vos plans à l'égard de l'expansion de votre service touriste?

M. MCGREGOR: On augmentera cet été les services touristes transcontinentaux; il y aura, au total, trois envolées touristes par jour, et il y aura augmentation du service touriste vers les Maritimes et Terre-Neuve.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous l'intention de maintenir un service touriste entre des points plus rapprochés au moyen des avions de modèles anciens que vous remplacez maintenant?

M. MCGREGOR: C'est là le service qui sera exploité au moyen des avions *North-Star*. Les DC3 ne peuvent répondre aux besoins d'une occupation maximum des places qui est indispensable si nous voulons réduire le prix des billets touristes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les envolées touristes se feraient dans les *North-Stars*, dont on aura augmenté le nombre de places?

M. MCGREGOR: Oui, certains de ces avions ont déjà été transformés.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, cette séance est-elle déjà commencée?

Le PRÉSIDENT: Elle avait été fixée à 10 h. 30. Des avis ont été envoyés hier soir, annonçant que la séance aurait lieu à 10 h. 30. Lorsque M. Hamilton est arrivé, il a dit qu'il n'avait pas reçu d'avis, et nous avons cru que c'était peut-être parce qu'il n'était pas membre du Comité au début. Mais d'autres membres du Comité ont reçu leurs avis.

M. CHURCHILL: Mon avis mentionne 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Est-ce vrai? Il y a eu un autre avis, et le secrétaire m'informe qu'il a été envoyé après la séance d'hier soir, pour annoncer que la séance serait à 10 h. 30. Nous avons fixé l'heure avant l'ajournement d'hier soir. Vous n'étiez pas ici hier soir lorsque nous avons ajourné?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai téléphoné à M. Follwell ce matin pour la lui demander, et il m'a dit lui aussi que son avis mentionnait 11 heures. Je n'impute le blâme à qui que ce soit.

M. MURPHY (*Westmorland*): Nous avons déjà discuté toute la question deux ou trois fois et cela n'a donc aucune importance.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes présentement à la page 9 du rapport annuel d'Air-Canada, à la rubrique intitulée "Trafic-passagers".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il est possible que nous ayons l'occasion d'interroger M. McGregor sur des points semblables.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si vous ne nous importunez pas trop. Je répète ma question: Est-ce le même avion qui assurerait le service de première classe? Je veux parler des *North-Stars*?

M. MCGREGOR: Les *North-Stars* continueront d'assurer le service de première classe.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sont-ce les mêmes avions qui ont assuré le service touristique sur les lignes transatlantiques lors des premières envolées domestiques de première classe?

M. MCGREGOR: Une partie de la même flotte, oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y avait-il une différence entre le nombre de places lorsqu'ils assuraient le service touristique Nord-Atlantique, et le service domestique de première classe?

M. MCGREGOR: Non, pas au moment où ils ont été changés de service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'était les mêmes avions?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je poursuis mon interrogatoire sur la question de la classe touristique. Il n'y a pas eu d'expansion du service touristique entre des points rapprochés?

M. MCGREGOR: Non, mais tout dépend de ce que vous entendez par les points rapprochés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par exemple, entre Ottawa et Montréal, et entre Toronto et Montréal.

M. MCGREGOR: Non. Entre Regina et Winnipeg et sur des itinéraires d'à peu près la même longueur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas l'intention d'intensifier ce genre de service à l'avenir lorsque vous utiliserez des *Viscounts*?

M. MCGREGOR: Non. Les *Viscounts* n'auront pas de classe touristique. Ils porteront quarante passagers, répartis sur quatre de front, avec assez d'espace entre les sièges. Nous projetons d'augmenter le service touristique à mesure que les *North-Stars* seront disponibles pour assurer le service sur des itinéraires plus courts.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il est possible que nous ayons un service touristique des *North-Stars* sur des petits itinéraires rapprochés, et que les *Viscounts* y seront utilisés?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A-t-on donné un service touristique semblable sur de petites distances aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Je crois que les mêmes données s'appliquent; seuls les gros avions sont capables de loger de nombreux voyageurs, et d'obtenir ainsi approximativement le même revenu avec plus de places à un prix inférieur. On

peut appliquer le tarif touriste sur des itinéraires plus courts. Mais cela est impossible si le volume du trafic est trop faible et si nous devons utiliser des avions plus petits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aux États-Unis il n'y a pas de service touriste, même avec des DC 3 ou d'autres avions du même genre?

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez raison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans combien de temps, à votre avis, pouvons-nous espérer avoir le service du type touriste sur de petites distances?

M. MCGREGOR: Tout dépend de l'itinéraire et du volume de trafic; je vous dirais qu'il faudra un an ou un an et demi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est-à-dire lorsque vous aurez transformé un nombre suffisant de *North-Stars* enlevés aux autres itinéraires. Avez-vous un emploi spécial auquel vous destinez les DC 3?

M. MCGREGOR: Ils continueront d'assurer le service sur des lignes à faible volume de trafic et sur des itinéraires plus courts. Si nous constatons que certains avions font double emploi, nous les enlèverons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous des projets pour utiliser ces avions, ou seront-ils disponibles pour le transport des matériaux pour desservir le réseau d'alerte précoce à longue distance dans les régions septentrionales?

M. MCGREGOR: S'ils sont de trop pour nos besoins, nous les mettrons en vente. Il y a une bonne demande pour ce genre d'avion, comme vous le savez probablement. Les États-Unis ont adopté un autre plan à l'égard de ce genre d'avion, et nous avons confiance dans ce plan.

Les grandes compagnies qui ne peuvent organiser leurs propres services d'aviation ont acheté des appareils, habituellement mis au rancart par les compagnies d'aviation, et les ont confiés à des services d'aviation réguliers qui les entretiennent, les fournissent d'équipages et les exploitent pour elles. Ces avions portent l'emblème de cette compagnie et n'assurent que ce service. Une compagnie qui ne détient pas de permis de transport trouve là un moyen assez efficace d'assurer son propre transport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La seule raison pour laquelle je poursuis mon interrogatoire au sujet de la classe du service touriste, c'est que beaucoup de gens se plaignent que, à cause du manque de services touristes sur les petits itinéraires, il doit y avoir des arrêts prévus au cours des envolées de Winnipeg à Ottawa ou d'autres arrangements semblables?

M. MCGREGOR: Il est possible de voyager sur une grande partie de cet itinéraire dans la classe touriste.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est-à-dire entre Winnipeg et Toronto; il en est de même entre Toronto et Ottawa.

M. MCGREGOR: Le tarif touriste s'applique sur une distance de 1,200 milles, tandis que le tarif de première classe s'applique sur un trajet de 200 milles.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En résumé, je crois qu'à la page 9 on trouve les renseignements voulus au sujet du nombre de voyageurs transportés. Ce chiffre comprend-il les passagers non payants?

M. MCGREGOR: Non. Seuls les passagers payants figurent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne tenez pas compte des passagers non payants lorsque vous calculez votre facteur "charge"; pouvez-vous me renseigner à ce sujet? Tenez-vous compte du nombre de passagers non payants que vous transportez?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous me donner des détails là-dessus?

M. MCGREGOR: Voulez-vous parler du personnel de la compagnie?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je veux parler de tous les employés et qui ne paient pas leur passage.

M. MCGREGOR: Nous en transportons environ 50,000 par année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dites environ 50,000. Ce sont surtout des employés de la compagnie qui ne paient pas leur passage?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous une entente à ce sujet? Leur cas est-il prévu dans un accord avec "Calpa" c'est-à-dire *Canadian Airline Pilots Association*? Êtes-vous tenus de transporter gratuitement ces voyageurs?

M. MCGREGOR: Non. La compagnie a établi un règlement au sujet du transport de ses propres employés pour fins de vacances. Ce privilège est basé sur la distance qui varie selon leurs années de service dans la compagnie, et s'applique à tout le personnel de la compagnie, y compris les pilotes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce privilège n'est pas prévu dans un contrat de travail entre les pilotes et la compagnie?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous transportez environ 50,000 de ce type de voyageurs?

M. MCGREGOR: Ce chiffre comprend les employés qui voyagent dans l'intérêt des affaires de la compagnie, ceux qui vont faire des inspections et d'autres travaux semblables.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous m'indiquer séparément le nombre de ceux qui voyagent ainsi dans l'intérêt de la compagnie et le nombre des autres qui voyagent tout simplement gratuitement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien y en aurait-il dans chacune de ces deux catégories? En avez-vous une idée?

M. MCGREGOR: En ce qui concerne les employés partant en vacances, avec leurs familles qui sont admissibles, le nombre de voyageurs non payants transportés en 1954 est de 30,578; le nombre d'employés voyageant dans l'intérêt des affaires de la compagnie était de 20,056.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien, en dehors de ces gens, voyagent sans payer à bord de vos avions, c'est-à-dire pour n'importe quelle autre fin?

M. MCGREGOR: Je vais vous en donner le détail: employés du ministère des Transports dans l'accomplissement de leurs fonctions, 182; employés du ministère des Postes dans l'accomplissement de leurs fonctions, 62; employés des chemins de fer Nationaux du Canada, 626.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourquoi voyagent-ils gratuitement? Y a-t-il une entente rétroactive à cet égard?

M. MCGREGOR: Oui. Un grand nombre d'employés d'Air-Canada détiennent un laissez-passer général pour les lignes du National-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois. Est-ce là toute la liste?

M. MCGREGOR: Non, elle n'est pas complète.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je le regrette.

M. MCGREGOR: Nous avons transporté 2,903 voyageurs possédant des laissez-passer de faveur comme journalistes, employés de postes de télévision, en un mot des laissez-passer de publicité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous calculé le coût que le transport gratuit de ces personnes représente pour la compagnie, ou le revenu brut qui n'a pas été perçu?

M. MCGREGOR: Je dirais que ce coût ne représente à peu près rien, puisque la grande majorité de ces laissez-passer sont délivrés à la condition qu'il y ait des places disponibles.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En cas d'absence du détenteur du billet?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais avez-vous fait le calcul de la perte réelle de revenus des places attribuable à ce genre de transport?

M. MCGREGOR: Non, parce que je ne crois pas qu'il y ait une perte de ce genre. A peu près le seul coût attribuable à ce genre de transport vient des repas, et le transport de la valise du voyageur dans l'avion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Indiquez-vous dans votre rapport le coût de l'emploi des avions pour le transport des journalistes et des employés de la télévision? Cela figure-t-il sous la rubrique "Coût de la publicité"?

M. MCGREGOR: Non, il n'est pas imputé sur la publicité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Où se trouve-t-il?

M. MCGREGOR: A bien des endroits différents un peu partout dans le rapport. Ainsi, il y a des obligations pour le transport international qui sont imposées par l'IATA, dont notre compagnie fait partie. Le Service des relations extérieures ou celui de la publicité considère que, si le transport d'un rédacteur ou de son adjoint à Winnipeg, ou une envolée de ce genre représente une certaine valeur pour la compagnie, on l'accordera.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que ce genre de service, ou du moins que les dispositions à l'égard de relations extérieures ne s'appliquent pas dans le cas des envolées en dehors du pays?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Excepté dans le cas de certaines envolées publicitaires.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous évalué le coût de ce genre d'envolée, c'est-à-dire le transport gratuit de ces gens?

M. MCGREGOR: Non. Encore une fois, ce service est accordé sous réserve de places disponibles.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a donc aucun moyen d'évaluer la perte de revenus que représente le transport gratuit de ces 50,000 voyageurs?

M. MCGREGOR: Il n'y a aucune perte de revenus. Il peut y avoir un cas exceptionnel, mais je doute fort que cela entraînerait une perte appréciable de revenus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il faudrait que ces voyageurs privilégiés "prennent la place" des voyageurs payants pour que leur transport coûte quelque chose à la compagnie?

M. MCGREGOR: C'est exact et les règlements interdisent la chose.

M. MURPHY (*Westmorland*): Dans ce cas, on devrait permettre aux députés de voyager par avion gratuitement.

M. MCGREGOR: Sous réserve de "place disponible"?

M. MURPHY (*Westmorland*): Non, en évinçant les voyageurs payants.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il des membres de la Chambre des communes à qui l'on accorde ce transport gratuit?

M. MCGREGOR: Il n'y a que trois ministres qui détiennent des laissez-passer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quels sont ces trois ministres?

M. MCGREGOR: Le très hon. M. Howe, le ministre des Transports, et le ministre des Postes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sont-ils inclus dans le total des voyageurs qui figurent ici?

M. MCGREGOR: Leurs déplacements le sont. Ce sont des laissez-passer annuels, de sorte que, chaque fois qu'ils voyagent, ils figurent dans les chiffres que j'ai mentionnés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce genre de transport gratuit a-t-il jamais été accordé à d'autres membres de la Chambre des communes?

M. MCGREGOR: Non.

M. FOLLWELL: C'est malheureux.

Le PRÉSIDENT: Avant de poser d'autres questions,— je ne veux pas interrompre M. Hamilton,— je désire signaler qu'il y a eu malentendu au sujet des avis. J'ai dit que les avis avaient été envoyés ce matin, et le secrétaire du Comité m'informe qu'il en est ainsi. Nous avons examiné trois rubriques; de sorte que, si quelques-uns d'entre vous qui n'étaient pas ici à l'ouverture de la séance désirent poser des questions sur ces rubriques, ils peuvent le faire, et nous les écouterons à cette condition. Désirez-vous continuer, monsieur Hamilton?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a une mention qui m'intéresse à la rubrique "trafic-passagers". La voici:

"On a amélioré les services des ventes et des réservations, ainsi que les facilités offertes aux voyageurs, pour satisfaire aux exigences d'un trafic sans cesse plus dense."

On nous signale de temps à autre des cas isolés de personnes très mécontentes par suite de certains incidents. Mais je crois que l'industrie de l'aviation, et Air-Canada en particulier, ont fait un travail remarquable de formation de leur personnel des ventes et du service rendu au public.

Ceci dit, M. McGregor voudrait-il nous dire si le gros de sa publicité se fait au Canada ou aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Au Canada.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous une décomposition du pourcentage?

M. MCGREGOR: Nous avons les montants réels dépensés dans les deux pays.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je serais intéressé à les connaître.

M. MCGREGOR: Je vous remercie de votre observation.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pourvu qu'elle soit sincère.

M. MCGREGOR: Nos dépenses totales pour fins de publicité s'élèvent à \$1,700,000 en 1954, dont \$250,000 a été dépensé aux États-Unis.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous avez donc dépensé à peu près \$1,450,000 pour l'annonce au Canada?

M. MCGREGOR: Oui. Il ne faut cependant pas oublier que l'espace des annonces coûte beaucoup plus cher aux États-Unis qu'au Canada. Cela veut dire que l'espace d'annonces acheté aux États-Unis est encore plus faible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-il possible de répartir cette proportion entre les divers points de départ de votre trafic? Pouvez-vous nous donner ce renseignement sans trop de peine?

M. MCGREGOR: Oui, nous pouvons l'indiquer par ville.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je ne veux pas que vous entriez dans trop de détails. Quelle proportion de votre trafic provenait des États-Unis par comparaison à celle qui provenait du Canada?

M. MCGREGOR: C'est là une réponse assez difficile à donner parce qu'une grande partie de nos voyageurs qui traversent les frontières, ainsi que nous l'avons déjà dit, partent réellement du Canada, de sorte que le nombre de voyageurs partant de New-York, de Cleveland et de Chicago ne signifie pas nécessairement que le service a commencé à ces endroits.

Je crois, que du point de vue national, dans nos services transfrontières, il n'y a probablement pas plus de 20 p. 100 de nos voyageurs qui viennent des États-Unis; mais, encore une fois, je crois que cela ne veut pas dire grand'chose.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous attribuez une grande partie du succès de votre augmentation du service-voyageurs à votre programme amélioré de ventes. Voici ce que vous dites dans votre rapport:

"Cependant, la progression du trafic en 1954 doit être attribuée non seulement à l'expansion normale de l'industrie, mais aussi à la prospérité générale, à un vigoureux programme de ventes dont l'annonce nationale a été une phase extrêmement importante."

En d'autres termes, avec une bonne publicité et de bonnes méthodes de ventes, vous pouvez "stimuler" considérablement votre trafic-voyageurs et obtenir un succès qui dépasse vos espérances?

M. MCGREGOR: Nous sommes certains qu'il en est ainsi.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Croyez-vous qu'il y ait un élément dans l'industrie de l'aviation qui fait que ces méthodes s'appliquent aux lignes d'aviation par opposition aux autres genres de trafic?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y a peut-être encore une certaine tendance à craindre les voyages par avion, et qu'il faut faire un peu d'effort pour surmonter cette crainte, et je crois que, pour cette raison, on obtient plus de succès dans le domaine du transport par air en ayant recours à la publicité et à un bon programme de ventes que l'on obtiendrait avec les autres modes de transport.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je comprends qu'on accorde un rabais aux voyageurs de commerce qui se servent de l'avion.

M. MCGREGOR: Oui, aux voyageurs de commerce accrédités.

M. MURPHY (*Westmorland*): On me signale que les ministres du culte jouissent du même privilège sur les chemins de fer, et je voudrais que vous me disiez si vous avez songé ou si vous songez à accorder le même rabais aux membres du clergé. Je pense tout particulièrement aux rabbins, qui doivent nécessairement voyager très rapidement d'un endroit à un autre dans l'exécution de leurs fonctions. Serait-il possible d'accorder un rabais aux membres du clergé? Je crois que ce serait une excellente chose de leur permettre de voyager par avion.

M. MCGREGOR: Cette requête nous a été adressée de temps à autre et nous l'avons étudiée. Nous n'y avons pas donné suite parce qu'en l'agréant nous "ouvririons toute grande la porte" des privilèges de transport à prix réduits pour des professionnels et autres classes de citoyens. Il faudrait en faire bénéficier les personnes qui se dévouent aux œuvres de charité, et même les médecins pourraient croire qu'ils ont droit à un traitement de faveur. J'admets que leurs demandes sont peut-être fondées, mais c'est là la décision que nous avons prise.

M. FOLLWELL: Air-Canada exploite-t-il un service de nolisements, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Oui, nous louons beaucoup d'avions, monsieur Follwell.

M. FOLLWELL: Je me demande si vous pourriez me dire approximativement quel revenu vous obtenez des avions ainsi nolisés.

M. MCGREGOR: Je crois que vous verrez cela dans le rapport. En fait, notre revenu des nolisements en 1954 s'élève à \$250,307.

M. FOLLWELL: Air-Canada a-t-il conclu des arrangements spéciaux avec d'autres compagnies d'aviation au sujet de l'échange de voyages?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: Limitez-vous vos ententes à certaines lignes d'aviation?

M. MCGREGOR: Non, nous avons des ententes interlignes avec presque toutes les compagnies d'aviation. En vertu de ces ententes les deux services se rencontrent à un point donné.

M. FOLLWELL: Vous n'exploitez pas un système de mise en commun comme celui qui existe pour les chemins de fer?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Me serait-il permis de profiter de cette occasion pour revenir à une rubrique antérieure, et demander à M. McGregor pourquoi, dans la revue financière des opérations... Si vous vous reportez aux détails des dépenses, vous verrez qu'il y a un montant de 1½ million.

Le PRÉSIDENT: A quelle page est-ce?

M. FULTON: Page 5. Si vous vous reportez à la page 26 pour la décomposition des dépenses d'exploitation, vous verrez qu'il y a environ \$1,500,000 de moins imputé sur la dépréciation cette année que l'an dernier, et je me demande pourquoi vous mettez en service cette nombreuse flotte de *Constellations*. J'avais cru que la dépréciation aurait été supérieure à cela.

M. MCGREGOR: Deux facteurs ont joué au cours de l'année pour aboutir à cet état de choses, monsieur Fulton. Toute la flotte des *North-Stars* a été complètement dépréciée, et les frais de dépréciation des *North-Stars* étaient rendus à la limite. Nous avons commencé à recevoir les *Constellations* à la fin du printemps, et elles nous ont été livrées régulièrement au cours de l'hiver. L'augmentation dans la dépréciation résultant de l'introduction des *Super Constellations* n'a pas annulé la réduction de dépréciation découlant de l'état complètement déprécié de la flotte de nos *North-Stars*.

M. FULTON: Je vois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que cette année vos frais de dépréciation seront beaucoup plus élevés.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Prévoyez-vous un revenu beaucoup plus élevé en raison de l'utilisation des *Constellations*?

M. MCGREGOR: Oui, ainsi qu'une légère réduction dans le revenu net. Cela figurera dans le budget d'exploitation lorsqu'il sera déposé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois. Je désirerais revenir à la page 9 au sujet des installations de manutention. Les installations du trafic-voyageurs dont dispose Air-Canada sont à la charge de la compagnie à chaque aéroport?

M. MCGREGOR: Dans chaque ville. Les bureaux de réservation sont dans la ville, et non pas à l'aéroport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois. Ce sont des locaux loués.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce sont les aéroports eux-mêmes, qui relèvent du ministère des Transports, qui fournissent les installations pour la vente des billets et le service des voyageurs?

M. MCGREGOR: Les locaux sont fournis par le ministère des Transports et loués par les compagnies, et le loyer est payé pour l'espace derrière les comptoirs et pour les pièces servant à la manutention de la cargaison. L'ameublement est fourni par la compagnie à ses propres frais.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et les accessoires fixes représentent une amélioration faite par la compagnie?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne veux pas me montrer désagréable à ce sujet. Je ne veux pas vous embarrasser comme mon homonyme (M. Hamilton, Notre-Dame-de-Grâce) l'a fait. Je ne sais comment je pourrais formuler ma question autrement, mais je voudrais que vous me disiez quel revenu vous auriez obtenu si les 50,000 personnes qui ont voyagé gratuitement avaient payé leurs billets? Tenez-vous un registre quelconque de ces voyageurs?

Le très hon. M. HOWE: Où ces voyageurs se rendaient-ils?

M. MCGREGOR: Lorsqu'il s'agit d'un laissez-passer régulier, nous ne tenons pas compte de l'endroit où va le voyageur, que ce soit d'Ottawa à Toronto ou d'Ottawa à Vancouver.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous tenez compte du nombre des voyageurs, mais vous ne calculez pas le montant que vous obtiendriez si vous leur faisiez payer leur passage.

M. MCGREGOR: Non. Mais je crois que nous pourrions nous en faire une idée. Nous pourrions nous baser sur la distance moyenne parcourue par un voyageur, que nous connaissons à un mille près et calculer le prix du passage sur cette distance en supposant que les détenteurs de laissez-passer vont voyager sur une distance moyenne.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres mots, nous pourrions mettre 50,000 sur \$1,436,349 et diviser le revenu brut par ce quotient, ce qui nous donnerait le chiffre.

M. MCGREGOR: Je ne ferais pas le calcul de cette façon. A l'égard de ces 50,000 voyageurs, nous pourrions calculer qu'en moyenne ils parcourent environ 500 milles; nous appliquons le taux moyen, qui est d'environ 6c. par mille, et nous obtenons la réponse de cette façon.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comment savez-vous que ces personnes auraient voyagé par Air-Canada si elles n'avaient pas eu de laissez-passer? Elles auraient pu voyager par chemin de fer.

M. MCGREGOR: Dans le cas des 30,000 employés, je suis sûr que ce serait le cas.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Comment feriez-vous le calcul exactement?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Croyez-vous que les compagnies d'aviation en général au Canada, peut-être la vôtre, puisque nous parlons d'Air-Canada, espèrent qu'on fournira de meilleures installations aux aéroports?

M. MCGREGOR: Oui, et l'on a fait de grands progrès dans cette voie. Si vous me permettez de m'étendre un peu sur ce point, monsieur Hamilton, je crois qu'il est vrai de dire que les installations à l'intention des voyageurs aux aéroports canadiens sont généralement loin de répondre aux besoins. D'autre part, on demande aux compagnies d'aviation fonctionnant au Canada, y compris Air-Canada, de soumettre des recommandations en ce qui concerne ce qu'elles voudraient obtenir en fait d'installations (éclairage des abords, pistes d'atterrissage, éclairage et bâtiments) et, je crois, au moins en ce qui concerne Air-Canada, que les recommandations formulées ont insisté sur le besoin d'effectuer des travaux sur les pistes et de fournir les installations destinées à faciliter les envolées. Ces recommandations ont à bon droit obtenu la priorité sur les besoins en fait de bâtiments. Je crois que l'on peut dire maintenant que le réseau d'aviation est généralement en excellent état et que l'on pourra désormais concentrer l'attention sur les bâtiments.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ceci dit, croyez-vous que votre trafic-voyageurs serait stimulé, amélioré et augmenté si les usagers étaient plus satisfaits et si on leur accordait un peu plus d'attention aux aéroports?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce serait là un facteur important pour augmenter notre trafic?

M. MCGREGOR: Je ne suis pas sûr que cela ferait augmenter considérablement le nombre de passagers, mais ces passagers seraient certainement plus satisfaits.

M. GILLIS: J'aimerais demander à M. McGregor si les compagnies d'aviation et de transport ont jamais songé à la possibilité de confier à Air-Canada toute la tâche de diriger les aéroports. Lorsque des compagnies de transport font des erreurs, cela nous fait une mauvaise publicité. Il vaudrait mieux, je pense, que toute l'exploitation des aéroports soit confiée à Air-Canada.

M. MCGREGOR: Il nous faudrait certainement beaucoup plus d'argent, monsieur Gillis. Peut-être que dans certains cas, cette solution serait très satisfaisante. Dans d'autres, ce serait le contraire. Par exemple, aux aéroports de Montréal et de Gander, ils sont utilisés autant par d'autres compagnies d'aviation que par Air-Canada, et il y aurait peut-être un peu de mécontentement de la part des autres compagnies d'aviation si Air-Canada dirigeait les aéroports et toutes les installations qui en dépendent.

M. GILLIS: A mon avis, ce n'est pas une objection. Je crois que nous avons le droit de diriger notre propre entreprise. Il est un autre point que je voudrais soulever. Nous voyons souvent dans les journaux que nos avions ont été envoyés au Labrador ou dans les régions septentrionales, pour en ramener des enfants esquimaux en direction d'un hôpital. Cela nous vaut une belle publicité. En outre, c'est une excellente chose que des envolées de ce genre se fassent. Mais, à l'intérieur du Canada, ce genre de service n'est pas prévu. Je vais en mentionner un cas au Comité. En novembre dernier, un homme de ma région a été victime d'un accident en forêt. Il est tombé et son arme s'est déchargée dans sa figure; il a reçu la décharge dans la région de la mâchoire et on a dû l'envoyer immédiatement à Montréal, étant donné qu'on ne pouvait lui donner les soins voulus dans la région. Il a dû louer un avion, qui lui a coûté \$1,500, pour se faire transporter de Sydney à Montréal.

Je suis sûr que, si une entente était en vigueur, en vertu de laquelle les gens qui étaient aux prises avec ce cas auraient pu communiquer avec votre gérant à l'aéroport de la ville, M. King, ou avec le directeur des Transports ou avec M. Morgan, votre préposé aux Relations extérieures à Sydney, il aurait été possible de prendre d'autres mesures. Mais personne n'était au courant, et il en est résulté que l'accidenté a dû payer \$1,500. Je suis sûr que, si l'on avait su qu'il était possible de conclure des arrangements de ce genre, nos gens auraient pu faire quelque chose pour régler ce cas. Un tel accident peut se produire dans n'importe quel endroit. Je crois que, si Air-Canada peut délivrer des laissez-passer à des employés ou à certaines autres personnes et peut réduire le prix du passage pour certains voyageurs, si, dis-je, Radio-Canada peut envoyer des avions dans les régions septentrionales en vue de transporter des enfants esquimaux vers des centres peuplés, il devrait y avoir une entente en vertu de laquelle, dans un cas comme celui que je vous ai mentionné, il serait possible de venir en aide à nos propres gens.

Il y a une nombreuse flotte d'avions du C.A.R.C. à Greenwood, et je suis sûr que, si le directeur des Transports à Sydney en avait eu l'autorisation, il aurait pu demander à l'aéroport du C.A.R.C. de se charger de cette mission. Cet homme n'a pas le moyen de payer \$1,500. Il est endetté pour la vie. De plus il devra faire traiter sa blessure pendant très longtemps. Le montant de \$1,500 qu'il a dû payer pour se faire transporter n'est pas même déductible pour fins d'impôts. Je crois que, si nous nous occupons d'accomplir des envolées

de commisération dans d'autres parties du monde, nous devrions en venir à une entente au sujet de ce qu'on pourrait faire dans notre pays dans des circonstances semblables.

M. MCGREGOR: S'il m'est permis de commenter ce point, monsieur le président, je désirerais dire qu'Air-Canada a été sollicitée à plusieurs occasions; on lui a souvent demandé de transporter des fournitures médicales et autres choses semblables et, chaque fois qu'une demande de ce genre nous a été adressée, nous avons fait notre part. Je désire vous signaler le cas où il fallait transporter d'urgence du plasma de Winnipeg à Kenora il y a quelques années. Vous vous souvenez que plusieurs marins étaient dans un état pitoyable il y a quelques mois à Halifax. On avait besoin sans tarder d'un antidote, et Air-Canada s'est chargée de transporter la précieuse cargaison d'urgence. Je crois que l'on constatera que la compagnie se laisse facilement attendrir et se montre très disposée à collaborer chaque fois qu'on fait appel à ses services dans des occasions comme celles-là. Mais je crois que vous avez raison, monsieur Gillis, lorsque vous dites qu'aucune entente n'a été prévue pour les cas de ce genre.

M. GILLIS: Je mentionne la chose pour que vous puissiez la mettre à l'étude.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je désire poser une question au sujet des installations à l'aéroport de Moncton...

LE PRÉSIDENT: Comme nous en arriverons bientôt à la rubrique "Immeubles et matériel", je crois que ce sera le moment de poser votre question. Cependant, vous pouvez la poser dès maintenant si vous le désirez.

M. MURPHY (*Westmorland*): L'année dernière, lorsque le Comité a siégé, j'ai demandé à M. McGregor de me renseigner au sujet de certains services du trafic-voyageurs à Moncton. A ce moment-là, on était en voie de centraliser les services du ministère, pour les installer à un seul endroit, avec un personnel de 14 employés. J'ai aussi demandé à ce moment-là si l'on avait songé ou si l'on songeait à déménager les installations d'Air-Canada de Moncton, et l'on m'a répondu qu'il n'en était pas question. Six mois plus tard, en raison de l'installation de machines ou pour d'autres causes, le déménagement a eu lieu et M. McGregor s'est rendu à Moncton et nous a dit que ledit déménagement n'avait pas été prévu et qu'il s'était effectué après que le Comité eût présenté ses rapports.

Je désire lire aux membres du Comité un communiqué de presse au sujet d'un discours que M. J.-W. Bourgeois, député conservateur de Moncton, a prononcé le jeudi 10 février 1955. Voici ce communiqué. L'orateur était J.-W. Bourgeois, député conservateur de Moncton, proposant l'adresse en réponse au discours du Trône; le journal disait ce qui suit:

"M. Bourgeois a rappelé que, pendant la session de la Chambre de 1954, il avait demandé au gouvernement d'intervenir pour prévenir si possible de nouvelles mises à pied au National-Canadien et le déménagement de certains services d'Air-Canada de Moncton à d'autres endroits.

Il a déclaré que le premier ministre Fleming "surveillait la situation de près" et qu'il croyait que, grâce aux efforts du premier ministre, le déménagement des services d'Air-Canada à Halifax serait retardé d'un an."

Or, à la lumière du rapport du Comité, cette déclaration semble erronée et je désirerais avoir des explications à ce sujet.

M. MCGREGOR: Monsieur Murphy, je crois que ce que j'ai dit au Comité l'année dernière diffère probablement un peu de ce que vous dites aujourd'hui. Je crois que j'ai dit que la compagnie n'avait pas de projet défini au sujet du déménagement du personnel de Moncton à Halifax, et c'était vrai à ce moment-là. La situation comme je l'ai expliquée à Moncton, allait de mal en pis au sujet de l'inefficacité financière de l'exploitation à Moncton, lorsque la plupart des envolées se terminaient à Halifax. J'ignore ce qui a inspiré le rapport du journal que vous venez de lire; mais, il y a environ un an ou peut-être davantage, nous avons reçu une communication du premier ministre disant qu'il avait entendu dire qu'Air-Canada était sur le point de déménager de Moncton à Halifax et nous demandant instamment de ne pas donner suite à cette décision. Ces rumeurs n'avaient aucun fondement, comme je vous l'ai dit, et rien n'a été fait dans ce sens. Ce n'est qu'après que l'horaire du printemps eut été dressé pour les opérations de l'été de 1955 qu'il devint urgent, si nous ne voulions pas dépenser \$200,000 inutilement, que le déménagement s'effectuât. La décision a été prise à ce moment-là et il n'y a eu aucun retard dans la mise à exécution du plan, grâce à la collaboration apportée par Moncton.

M. MURPHY (*Westmorland*): Alors, la compagnie a exécuté ses plans comme il était convenu et ne s'est pas laissée retarder par qui que ce soit—ni par le premier ministre du Nouveau-Brunswick, ni par le maire de Moncton ni par moi-même à titre de député du comté de Westmorland.

M. MCGREGOR: C'est exact. La seule chose qui l'a retardée, c'est la répugnance à déranger nos employés et à incommoder les citoyens de Moncton.

M. HANNA: J'aimerais demander à M. McGregor s'il peut nous dire où en est l'installation de postes de radio-alignement directement entre Edmonton et Vancouver afin d'éviter le parcours en "lignes brisées" que l'on suit présentement?

M. MCGREGOR: Je crois que cette question s'adresse plutôt au ministère des Transports qui est chargé de l'installation de ces aides à la radio et à la navigation aériennes; mais je crois qu'il serait vrai de dire que nous nous sommes chargés des plans dans ce domaine et, à ce propos, en ce qui concerne l'application de ce système à l'aviation, franchement, je ne le sais pas.

M. HANNA: Y a-t-il ici quelqu'un du ministère des Transports qui pourrait nous dire quels sont les progrès qui ont été accomplis?

Le PRÉSIDENT: Je n'en connais pas. Personne ici ne pourrait vous renseigner là-dessus.

M. FAIREY: M. McGregor pourrait-il nous dire comment on en arrive à des arrangements au sujet du transport des passagers depuis l'aéroport jusqu'au centre de la ville? Ce service se fait-il en vertu d'un contrat passé avec les diverses compagnies de transport?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons un contrat qui s'applique à tout le système. Ce contrat prévoit une ou deux exceptions lorsque la distance est très longue, par exemple, d'Hamilton à Malton, mais nous passons des contrats avec une compagnie de transport terrestre choisie à cet effet, qui est généralement l'une des compagnies de taxis de la ville.

M. FAIREY: Vous n'exploitez pas vous-même un service de transport?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, je désire relever une ou deux observations qui ont été faites antérieurement; et, pour

que les membres du Comité puissent plus facilement faire certaines recommandations, M. McGregor pourrait-il nous signaler quatre ou cinq villes où il croit que les commodités de transport des voyageurs aux aéroports ont besoin d'amélioration du point de vue de votre propre ligne d'aviation?

M. MCGREGOR: Je crois que je puis parfaitement répondre à cette question, monsieur Hamilton, en disant que, d'après moi, il faudrait effectuer des travaux considérables dans à peu près toutes les villes du Canada sauf Vancouver et Moncton.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je pensais qu'il pouvait y avoir certains grands centres comme Malton et Toronto, Ottawa et Montréal, où, proportionnellement et absolument, cette amélioration se faisait beaucoup plus sentir qu'à certains autres aéroports où les commodités peuvent être de qualité inférieure mais où votre trafic si peu important que c'est une quantité négligeable. et c'est précisément ce que je désirais savoir. Si nous devons examiner tout le programme du ministère des Transports en disant: "A notre avis, vous devriez faire quelque chose immédiatement à Toronto, à Montréal et à Ottawa", nous voudrions savoir si nous travaillerions dans l'intérêt des compagnies d'aviation aux endroits qui en ont le plus besoin, parce que nous ne désirons pas préconiser une dépense de millions de dollars de fonds publics sans que cette dépense soit motivée.

M. MCGREGOR: Comme je l'ai mentionné précédemment, chaque année on demande aux compagnies d'aviation de soumettre leurs demandes d'après un ordre de priorité, et c'est ce qu'on a fait, et je crois que le ministère des Transports a bien catalogué l'urgence relative entre une ville et une autre. Je crois qu'il est vrai de dire que, au moins du point de vue du service de l'air, c'est à Montréal que le besoin se fait le plus sentir; et il est également vrai que la plus forte proportion des projets élaborés par le ministère des Transports est destinée à Montréal. La raison pour laquelle je dis que Montréal est l'endroit qui en a le plus besoin, c'est que nous ayons deux terminus dans un même aéroport, un pour l'Atlantique et l'autre pour le service domestique. C'est extrêmement coûteux et malcommode pour les voyageurs qui font la correspondance entre le service domestique et le service transatlantique.

Le plan d'un terminus permanent à Montréal est déjà terminé depuis quelque temps et, sauf erreur, les travaux vont commencer au début du printemps. Je crois que Toronto vient en deuxième place par ordre d'urgence, et Winnipeg immédiatement après. De plus, en ce qui concerne un endroit qui n'appartient pas à notre système, je dirais qu'on devrait faire quelque chose pour la ville de Québec également.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On projette la construction à Québec d'un nouvel immeuble terminus et l'on me dit que les travaux commenceront cet été.

M. MCGREGOR: Oui, mais, pour répondre à votre question, je dois dire qu'il y a un ordre de priorité établi et reconnu par le ministère.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Une question surgit de ce que vous avez dit. Êtes-vous d'avis que, une fois que les plans auront été exécutés à Montréal, la situation sera tout à fait satisfaisante? En d'autres termes, votre compagnie est-elle satisfaite des travaux projetés à Montréal?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas vu les plans définitifs, mais je crois que, en général, c'est vrai. C'est toujours un problème de décider pour combien de temps il faut prévoir, mais l'on m'a dit que le plan en question est susceptible d'expansion à mesure que le trafic aérien augmentera.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous n'avez pas vu le plan?

M. MCGREGOR: Je ne l'ai pas vu, mais nos chefs de service l'ont vu.

M. FAIREY: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit au sujet de Vancouver et de Moncton. Avez-vous dit qu'ils étaient en bon ou mauvais état?

M. MCGREGOR: En bon état.

M. JAMES: A-t-il été question d'utiliser l'aéroport d'Oshawa à la place de celui de Toronto?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JAMES: Avez-vous des observations à faire à ce sujet en ce moment?

M. MCGREGOR: Rien n'a été fait au sujet de l'aéroport d'Oshawa, en ce qui concerne l'installation de commodités pour en faire un aéroport de remplacement. Du point de vue météorologique, nos études indiquent que ce serait un bon endroit.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

M. FULTON: Quels sont les chiffres à l'égard du service Victoria-Seattle? Quelle est la situation en ce qui concerne le revenu et les autres éléments? Le service est-il rentable?

M. MCGREGOR: Je dirais que c'est raisonnable, monsieur Fulton. Il y a trois envolées DC3 par jour, dont l'exploitation n'est pas trop coûteuse, et la clientèle est assez régulière, surtout pendant la saison touristique, ce qui me porte à dire que ce service n'est pas déficitaire.

M. FULTON: Quels sont vos plans en ce qui concerne le remplacement du type d'avion?

M. MCGREGOR: Sur cette ligne?

M. FULTON: Oui.

M. MCGREGOR: Nous n'avons aucun plan.

M. FULTON: Je vous ai posé cette question parce que j'ai fait une seule envolée de cet endroit. Je ne suis pas un expert, mais je devais faire un voyage aller et retour aux États-Unis en revenant par Seattle jusqu'à Victoria, et il était clair que l'avion qui nous transportait ne soutenait pas la comparaison avec les avions américains. C'était un tout petit appareil. Il était évident que l'avion qui nous transportait au Canada était bien petit. C'est pourquoi je demandais si vous aviez des plans en vue de le remplacer?

M. MCGREGOR: Je crains que ce ne soit une entreprise coûteuse que d'essayer de comparer les avions qui font ce service avec les avions transcontinentaux aux États-Unis.

M. FULTON: Je crois qu'en réalité le revenu que vous en tirez ne justifierait pas la dépense, au moins pour le moment.

M. MCGREGOR: Le volume de trafic ne la justifierait pas. Nous cherchons à avoir une fréquence d'envolées raisonnable et, si nous mettions un plus gros avion en service, il nous faudrait réduire le nombre d'envolées à une par jour, ce qui gênerait le service.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. FAIREY: En fait, il s'agit là de la continuation de l'itinéraire Vancouver-Victoria?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. BELL: Supposons qu'il y ait un aéroport appartenant à la municipalité qui pourrait devenir rentable en augmentant le trafic. Air-Canada recommanderait-il ou conseillerait-il au ministère des Transports de prendre la direction de cet aéroport ou d'accroître les installations d'une façon ou d'une autre? On me dit qu'en dernier ressort c'est le ministère des Transports qui décide. Mais je voudrais savoir si vous feriez une recommandation ou diriez quelque chose au ministère au sujet de cette situation?

M. MCGREGOR: Nous exprimons nos vues sur la question de savoir quelles commodités seraient désirables du point de vue des services d'aviation. Et, si je suis bien renseigné, dans les quelques cas où les aéroports sont la propriété des municipalités au Canada, ces municipalités travaillent de concert avec le ministère des Transports—en fait, ce ministère, autant que je sache, se charge des dépenses en ce qui concerne les installations aux aéroports.

M. BELL: Auriez-vous l'obligeance de nous fournir des explications au sujet de la situation à Saint-Jean? Cet aéroport municipal est-il considéré comme un actif? Je ne veux pas vous embarrasser à ce sujet, mais il y a à Saint-Jean (N.-B.) un aéroport qui appartient totalement à la municipalité. Les installations y sont-elles assez bonnes?

M. MCGREGOR: Oui, mais je ne crois pas qu'il soit juste de dire qu'il appartient complètement à la municipalité. Si les immeubles appartiennent à la municipalité, les pistes sont fournies par le ministère des Transports ainsi que les services de T.S.F. et d'éclairage. La municipalité a érigé un édifice, qu'elle a agrandi par la suite, et je dirais que cet aéroport est satisfaisant et moderne.

M. CHURCHILL: J'ai une question à poser au sujet des voyageurs et des réservations. L'un des menus embarras du voyage par avion est la question de la confirmation de la retenue des places pour l'envolée de retour. Avez-vous pu apporter des améliorations à ce système en supprimant cette obligation?

M. MCGREGOR: Malheureusement, nous avons examiné cette question à fond avant votre arrivée et j'ai expliqué pourquoi la formalité de la confirmation existait, laquelle en retour se rattache au fait que nous n'avons aucune protection à l'égard de nos recettes contre la négligence des voyageurs à prendre leurs places pour le départ de l'avion. Toute la question de la confirmation de la retenue des places, qui est un embarras aussi grand pour les compagnies d'aviation que pour les voyageurs eux-mêmes, a pour but d'assurer les intéressés que les places inoccupées peuvent être cédées à d'autres voyageurs qui désirent faire le voyage.

M. CHURCHILL: Vous n'avez pu faire aucun changement sous ce rapport?

M. MCGREGOR: Le seul changement qui ait été fait en ces dernières années a empiré la situation, c'est-à-dire que l'intervalle fixé pour la confirmation a été porté de trois à six heures. J'espère que nous pourrons revenir à l'intervalle de trois heures. Nous avons accepté l'intervalle de six heures afin de nous conformer à la règle établie aux États-Unis il y a à peu près un an et demi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A ce propos, a-t-on songé à employer le système que les chemins de fer appliquent au sujet des places dans leurs wagons-lits. Dans ce cas, si vous ne téléphonez pas pour faire connaître le numéro de votre billet et demander de l'annuler, votre billet demeure retenu. Ne pourrait-on adopter le même système qui oblige à téléphoner, sans quoi votre billet est considéré comme ayant été employé?

M. MCGREGOR: Naturellement, vous êtes bien plus en mesure que moi de nous dire ce qui en est à ce sujet, mais on nous informe que nous ne pouvons légalement retenir la moindre partie d'un billet à moins, comme je l'ai mentionné plus tôt, que nous divisions le prix du billet en deux parties, l'une pour le transport et l'autre pour le service de retenue. Alors, si le voyageur néglige d'occuper sa place, nous pourrions garder l'argent de la retenue et lui rembourser seulement la partie qui vise le transport.

Comme je l'ai également expliqué plus tôt lorsque cette question a été discutée, il y a une variété infinie de complications en ce qui concerne les sanctions à appliquer contre ceux qui négligent de prendre leurs places. Le voyageur peut prétendre qu'il a téléphoné et qu'il a dit à l'employé: "Je ne prendrai pas l'avion. Si vous ne tenez pas de registre, ce n'est pas ma faute, et il faudra me rembourser". C'est un problème épineux auquel nous avons donné beaucoup d'attention et, naturellement, à l'encontre des chemins de fer, notre billet couvre et l'envolée et la place occupée par le voyageur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il m'est difficile de suivre les comptes agréés; mais je désire revenir à la question du transport gratuit et à une réponse que vous m'avez donnée au sujet de votre méthode de calculer les 50,000 voyageurs gratuits ou 500,000 milles aériens. Si je multiplie ce nombre par 6c. par mille aérien, le chiffre que j'obtiens est d'environ \$1,500,000 de transport gratuit. Est-ce exact?

M. MCGREGOR: Avec cette réserve qu'ils n'auraient probablement pas voyagé s'il avait fallu payer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En admettant qu'il n'en coûte rien à la compagnie pour leur transport parce qu'ils occupent un siège qui autrement n'aurait pas servi, il n'en reste pas moins vrai que, si leurs billets étaient payés, vous n'enregistreriez aucune dépense et encaisseriez un bénéfice d'environ 2 millions au lieu de \$500,000. Mon calcul est-il juste?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est là une supposition assez hardie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être que vous trouvez qu'elle manque de justesse, mais je voudrais savoir si mon calcul est à peu près juste?

M. MCGREGOR: C'est possible.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je voudrais poser une autre question au sujet du service touriste et je crois qu'elle s'applique plutôt au matériel, qui figure à la page 9. Ma question porte sur les lignes d'aviation aux États-Unis en ces trois ou quatre dernières années et non sur la sécurité ou la forme des avions, parce que je vois qu'on s'en montre très satisfait un peu plus loin. L'avion North-Star ne serait-il pas considéré comme un type d'avion touriste aux États-Unis depuis deux ou trois ans?

M. MCGREGOR: Non. Un avion très semblable au North-Star est le DC-6, qu'il ne faut pas confondre avec le DC-6-B.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Êtes-vous sûr qu'il ne se rapproche pas davantage du DC-4?

M. MCGREGOR: Absolument sûr. La cabine du DC-4 est à pression rétablie tandis que celle du DC-6 ne l'est pas. Le North-Star et le DC-6 ont à peu près la même envergure et le même train d'atterrissage, mais leur cabine à pression atmosphérique rétablie a les mêmes dimensions que celle du DC-4.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous croyez que l'agrément et le confort du voyage dans ces avions équivalent à ceux qu'offrent les avions américains depuis trois ou quatre ans?

M. MCGREGOR: Depuis l'installation d'un tuyau d'échappement à croisement, je dirais qu'il en est ainsi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quand ce dispositif a-t-il été installé—tard en 1953?

M. MCGREGOR: Nos avions en sont munis depuis un an et demi à peu près.

M. HAHN: Monsieur McGregor, dans les courts trajets comme ceux de Vancouver à Victoria et de Victoria à Seattle, lorsque vous mettez autant de temps pour vous rendre à l'aéroport qu'il vous en faut pour arriver à destination, avez-vous songé à employer l'hélicoptère?

M. MCGREGOR: Monsieur Hahn, cette question a été étudiée à fond tant par notre compagnie que par nombre d'autres compagnies d'aviation et, jusqu'ici, l'hélicoptère est loin d'être satisfaisant du point de vue financier. Les hélicoptères logent peu de monde, ils sont d'un fonctionnement extrêmement coûteux en raison des graves problèmes d'entretien des sustentateurs rotatifs, et l'atterrissage des hélicoptères dans des endroits à forte densité de population dans les villes présente de nombreux problèmes. Jusqu'ici, on considère que ces appareils peuvent très difficilement se diriger au moyen d'instruments et l'on ne tient pas trop à les faire atterrir dans des endroits exigus exposés au vent dans le voisinage des édifices élevés. On exploite certains services d'hélicoptères en Europe et j'apprends qu'ils sont loin d'être rentables. J'ignore s'il en sera toujours ainsi, mais, jusqu'ici, c'est comme ça.

M. HAHN: Je pensais à ces services d'Europe.

M. LÉGARÉ: Étant donné votre service outre-mer, croyez-vous que le qualificatif "transcanadien" est approprié?

M. MCGREGOR: Eh bien, ce mot n'est pas très juste lorsqu'il s'agit de notre service transocéanique.

M. CARRICK: J'aimerais poser une ou deux questions un peu dans le sens de celles de M. Hamilton de York-Ouest. Sauf erreur, lorsque vous cherchez à calculer le montant qu'Air-Canada aurait perçu si l'on avait pu vendre les places prises par les personnes qui voyagent au moyen de laissez-passer, vous devez supposer que la compagnie n'en retire aucun revenu à moins que ces places n'aient été vendues et payées. Ai-je raison de croire que la seule raison pour laquelle vous permettez à ces gens d'utiliser ces laissez-passer, c'est que ces places n'ont pas été vendues et payées et que l'avion décollerait avec des places vides si les détenteurs de laissez-passer n'occupaient pas ces places?

M. MCGREGOR: C'est exact, monsieur Carrick. Les laissez-passer sont délivrés sous réserve qu'il y ait des places disponibles, ce qui signifie simplement que si, au moment du départ, un voyageur qui a retenu sa place ne "se montre pas" ou si la place n'a pas été réservée, alors les détenteurs de laissez-passer peuvent occuper les places en question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela ne s'applique pas à tous les laissez-passer?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

“Courrier aérien”.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur McGregor, je constate qu’il y a à peu près la même augmentation proportionnelle dans le courrier aérien et le trafic-marchandises, soit 28 p. 100. Le 1^{er} avril de l’an dernier, nous avons inauguré ce service postal tout-par-avion. Cette inauguration a-t-elle eu une répercussion sur l’augmentation du volume du courrier?

M. MCGREGOR: Monsieur Hamilton, le service du courrier tout-par-avion est en vigueur depuis beaucoup plus longtemps que cela. Il y a eu changement dans le poids permis pour une lettre expédiée aux tarifs ordinaires des objets de première classe par le service tout-par-avion, mais ce service est en vigueur depuis environ cinq ans.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voilà justement le point que je voulais établir, à savoir que l’effet du service du courrier tout-par-avion est un élément insignifiant dans l’augmentation du trafic de courrier aérien transporté cette année, car la seule cause est le transport d’un certain nombre de lettres un peu plus lourdes?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Air-Canada contribue-t-il de quelque façon aux annonces que l’on voit à peu près tous les jours dans les journaux, où il est question de courrier tout-par-avion?

M. MCGREGOR: Non. Nous mentionnons le courrier aéroporté dans beaucoup de nos annonces générales qui portent surtout sur le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises: souvent ces annonces mentionnent les avantages qu’il y a à expédier une lettre par avion. Mais nous ne participons pas au programme d’annonces du ministère des Postes de quelque façon que ce soit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Le courrier sera transporté par le service tout-par-avion, qu’il soit annoncé dans les journaux ou non, n’est-ce pas?

M. MCGREGOR: Sur certaines lignes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourvu que la température soit satisfaisante, il sera transporté par avion entre les endroits de la ligne principale?

M. MCGREGOR: Je crois que la condition, monsieur Hamilton, est que, si sa livraison doit être accélérée par le service aéro-postal, il sera expédié par avion.

Le PRÉSIDENT: La rubrique “Courrier aérien” est-elle adoptée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant de passer à autre chose, monsieur le président, je voudrais savoir si le courrier aérien est transporté sur une base régulière de revenu. En d’autres termes, la valeur du timbre que l’on appose sur chaque enveloppe représente-t-elle le montant qui sera versé à Air-Canada ou y aura-t-il quelque chose d’ajouté?

M. MCGREGOR: Demandez-vous si le produit de la vente des timbres couvre les frais de transport par avion?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être ne connaissez-vous pas la réponse, mais c’est ce que je veux savoir.

M. MCGREGOR: Je l’ignore en ce qui concerne le service domestique. Mais je sais que la valeur du timbre représente beaucoup plus que le service transatlantique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, vous ne pouvez me dire si le montant payé par tonne de courrier par le ministère des Postes est inférieur ou supérieur au montant d'affranchissement sur une lettre?

M. MCGREGOR: Non. Le ministère des Postes perçoit des frais d'expédition et de livraison autres que les frais de transport du courrier entre deux aéroports. Je ne sais quels sont ces frais, mais je sais que j'ai compté le nombre de lettres par livre du courrier transatlantique et il semble que l'affranchissement perçu est bien supérieur au montant qui nous est payé pour le transport de ce courrier par avion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En ce qui concerne l'usage de l'avion pour le transport du courrier au pays, ce service ne doit pas être rentable pour le ministère des Postes?

M. MCGREGOR: Je ne puis vous renseigner sur ce point.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le ministère des Postes pourrait nous renseigner.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

"Trafic-marchandises."

M. FULTON: Songez-vous à prolonger le service Montréal-Toronto-Winnipeg-Vancouver?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur Fulton, d'ici six semaines.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur McGregor, ce service emploie des avions North-Star; sont-ce les avions qui seront affectés à ce service?

M. MCGREGOR: Non. Le service dont il est question dans le rapport, c'est-à-dire un service de cinq envolées par semaine à Winnipeg, sera assuré par des cargos aériens Bristol. Ces cargos feront la correspondance avec des North-Stars transformés sur cette ligne et ces derniers termineront le voyage jusqu'à Vancouver.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voudriez-vous répéter ce que vous venez de dire? Le cargo Bristol transporte maintenant des marchandises sur de courts trajets. Ce service assuré par les Bristols doit-il être prolongé jusqu'à la côte?

M. MCGREGOR: Non, les Bristols seront enlevés du service transcontinental pour être affectés à des trajets plus courts et le service Trans-Canada de cinq jours par semaine sera prolongé jusqu'à la côte et assuré par les cargos North-Star transformés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien d'avions affecterez-vous à ce genre de service?

M. MCGREGOR: Trois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous terminé la transformation de certains de ces avions?

M. MCGREGOR: La transformation est à peu près terminée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces avions transformés vous donneront-ils le même service par cargo que vous obtenez des Bristols?

M. MCGREGOR: Non, il y aura des restrictions sur la cargaison en ce qui concerne les dimensions. La charge transportée sera supérieure à celle que transportent les Bristols et, naturellement, la vitesse sera à peu près doublée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose qu'il y a eu un léger retard dans l'inauguration de ce service. Je crois qu'il y en a été question il y a quelques années.

M. MCGREGOR: Je crois m'en souvenir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous pensiez alors que le service serait inauguré dans à peu près un an.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le service que vous donnerez sera le même que celui que vous projetiez alors?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En ce qui concerne l'état indiquant l'augmentation dans le trafic-marchandises, il semble qu'il y ait eu une courbe ascendante assez prononcée de 1953 à ce jour, c'est-à-dire, par comparaison à l'augmentation antérieure. Cela s'est-il produit immédiatement après la mise en service des cargos Bristol sur les lignes interrubaines? Ces cargos étaient-ils en service au cours de la période en question?

M. MCGREGOR: Monsieur Hamilton, je crois que le facteur le plus important dans la montée rapide de la courbe a été la diminution du tarif.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et c'est cette réduction qui a été demandée il y a au moins deux ans?

M. MCGREGOR: Précisément.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La mise en vigueur de ce nouveau tarif s'est-elle avérée une décision économique?

M. MCGREGOR: Jusqu'ici, oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Prévoyez-vous que l'augmentation continuera au même rythme une fois que les avions North-Star auront été affectés au service transcontinental?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous verrons une autre augmentation de 34 p. 100, parce que nous n'accorderons pas d'autre diminution de 30 p. 100 dans le tarif du trafic-marchandises, et cette diminution a certainement eu pour effet de stimuler l'augmentation du volume. Je crois que nous assisterons à une tendance à la stabilisation du pourcentage d'augmentation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez calculé les frais qu'entraînera la transformation des North-Stars?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous me les faire connaître?

M. MCGREGOR: Oui, il nous en coûtera environ \$25,000 par avion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est à peu près le montant exact que vous aviez prévu.

M. MCGREGOR: Franchement, je l'avais oublié; mais je suis heureux de vous l'entendre dire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce sera le seul montant auquel s'appliquera la dépréciation, en ce qui concerne ce service de fret aérien, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Si nous inscrivons ce montant au compte d'immobilisations, oui.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Trafic-marchandises" est-elle adoptée?
Adopté.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur McGregor, les tonnes-milles de trafic-marchandises représentent, au total—sauf erreur—le volume de fret aérien et les livraisons express?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Rien de plus?

M. MCGREGOR: Rien de plus.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a un petit écart qui m'intrigue. Vous dites dans votre rapport que, en chiffres ronds, 10,192,000 tonnes-milles de cargaisons ont été parcourues, puis, au tableau de la page 6, si vous prenez le total du fret aérien et du fret express, vous n'obtenez que 10,132,000 tonnes-milles, ce qui donne une différence d'environ 60,000 tonnes-milles.

M. MCGREGOR: Lorsque j'ai dit qu'il n'y avait rien de plus, je me trompais légèrement. Cette différence de 60,000 tonnes-milles représente le transport des valises diplomatiques.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voilà probablement ce qui explique la différence de 60,000 tonnes-milles?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais vous poser une autre question au sujet de ce service. En ce qui concerne les avions North-Star, y aurait-il une limite quant au volume de fret aérien disponible, puisque nous n'aurons pas d'outillage des lignes secondaires semblables à celui qui était en service auparavant au point d'arrêt ou de déchargement?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas, monsieur Hamilton. Des entreprises comme le Réseau d'alerte précoce à longue distance (DEW line) nous obligent à mettre en service dans le pays plusieurs types de cargos aériens de différentes grandeurs, et je crois que nous allons être assez bien servis en ce qui concerne les embranchements.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Croyez-vous qu'il soit maintenant possible de décharger ce genre de cargaison à Winnipeg et d'employer un DC-3 pour le transport de ce genre de cargaison que vous recherchez?

M. MCGREGOR: Pas en volume comparable à ce qu'on pourrait faire avec les North-Stars.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Prévoyez-vous une augmentation considérable dans le nombre de tonnes-milles de cargaison l'année prochaine en raison de l'expansion du service découlant de l'établissement du Périmètre d'alerte préliminaire ou d'autres entreprises?

M. MCGREGOR: Pas en ce qui concerne Air-Canada.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pourquoi cela? Air-Canada n'a-t-il pas été organisé pour participer à ce service de transport?

M. MCGREGOR: Air-Canada estime à ce sujet que le transport du matériel du Réseau d'alerte précoce à longue distance ne convient à notre itinéraire actuel. Ce genre de fret ne convient pas aux systèmes ordinaires de transport et notre entreprise n'a pas été conçue pour prendre part à l'établissement du

Réseau d'alerte précoce à longue distance. Si je suis bien informé, le transport destiné à alimenter la *DEW line* se fera par chemins de fer jusqu'au terminus de la voie et on n'aura recours à l'avion que dans l'extrême Nord.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le matériel employé pour de grands projets de ce genre est-il utilisé de façon continue et efficace sur vos lignes normales?

M. MCGREGOR: On en fait un très large emploi.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et il n'est pas possible de l'affecter à ce genre de trafic.

M. MCGREGOR: Non, à moins que nous n'acquérions de nouveaux avions à cette fin.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous songé à utiliser les North-Stars pour le fret aérien transatlantique?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je me demande si Air-Canada était intéressée.

M. MCGREGOR: Nous avons étudié la chose avec beaucoup de soin. L'avion *Super Constellation* fournit suffisamment d'espace de cargaison sur une base auxiliaire.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Immeubles et matériel." Cette rubrique traite surtout de la flotte d'avions, je crois.

M. HAHN: A propos de cette rubrique, nous pouvons aborder l'étude des deux graves accidents d'avion qui ont eu lieu l'année dernière. Il s'est élevé une longue controverse à la Chambre au sujet de ces accidents, et certains membres du Parlement ont porté des accusations à ce sujet; je crois que c'est l'endroit tout indiqué pour vider la question et discuter les malentendus qui peuvent s'être produits. Je désire poser une question au sujet de la collision de Moose-Jaw. Les aéroports militaires sont-ils avisés de l'arrivée des avions d'Air-Canada et des arrêts que ce dernier va faire en cours de route.

M. MCGREGOR: Je serais très heureux de répondre à vos questions, monsieur Hahn, mais je crois que vous trouverez la réponse précise dans un prochain paragraphe.

Le PRÉSIDENT: Au bas de la page 13. Cependant, cette question s'applique à la présente rubrique.

M. MCGREGOR: Pourriez-vous répéter votre question, monsieur Hahn?

M. HAHN: Avise-t-on les aéroports militaires de l'arrivée des avions d'Air-Canada qui filent vers leur destination, en indiquant l'heure à laquelle ils passeront au-dessus de l'aéroport, surtout dans le cas des aéroports comme ceux du centre de formation du C.A.R.C. à Moose-Jaw?

M. MCGREGOR: Cette recommandation a été formulée peu après l'accident de Moose-Jaw lors de l'une des enquêtes qui a eu lieu. Elle a été étudiée très attentivement et l'on a décidé qu'il serait peu judicieux de la mettre en vigueur, parce qu'elle créerait probablement dans l'esprit de tous les pilotes intéressés, tant militaires que civils, un sentiment de sécurité qui ne serait pas du tout justifié.

Il n'est pas difficile de forcer les avions d'Air-Canada ou de toute autre compagnie commerciale qui emprunte cette voie de communiquer avec la tour de contrôle de ces aéroports. Ce qui est difficile, c'est de transmettre ou de relayer ce renseignement aux 30 à 40 avions qui peuvent être en service dans la région. Certains d'entre eux sont branchés sur une fréquence d'ondes, tandis que d'autres le sont sur une autre fréquence. Certains volent dans le rayon du transmetteur de la tour, tandis que d'autres dépassent ce rayon. Et, si ce message d'approche d'un avion civil était relayé de la tour et si on avait l'impression que, en raison de ce message, il ne se trouve aucun avion militaire dans la zone de vol, ce serait une grave erreur. La décision prise alors, et elle ne venait pas d'Air-Canada, fut d'interdire l'envoi de ce message. Un autre point connexe et que je crois utile de signaler, c'est que, en ce qui concerne Moose-Jaw, Air-Canada a à l'horaire 12 envolées par jour dans les deux directions, ce qui représente environ 40 p. 100 du trafic total sur cette voie aérienne. Cela veut dire qu'il y a de 30 à 40 services qui passent à ce poste. Si l'on établissait un état d'alerte de 15 minutes seulement à l'égard de chacun de ces avions, cela voudrait dire que la voie ne serait jamais libre pour les avions militaires.

M. HAHN: Savez-vous si le Pacifique-Canadien les avertit?

M. MCGREGOR: Cette compagnie suit exactement la règle qui est observée par toutes les compagnies d'aviation, à savoir que, à l'approche d'un aéroport où il a l'intention d'atterrir, un avion fait part de cette intention à la tour de contrôle. Les avions du Pacifique-Canadien atterrissent à Moose-Jaw, et par conséquent ils envoient un message dans ce sens. S'ils n'ont pas l'intention d'atterrir à Moose-Jaw, ils n'envoient pas de message.

M. HAHN: Lorsque les avions ne se posent pas, les règlements sont semblables aux nôtres.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Une autre plainte qui a été formulée a trait à l'altitude à laquelle les avions d'Air-Canada devraient voler. Si les avions d'Air-Canada maintenaient une altitude de 8,000 pieds, je crois que cela contribuerait énormément à éviter les dangers d'accident, parce que les avions Harvard employés par l'école d'entraînement ont, je crois, une altitude maximum de 6,000 pieds seulement.

M. MCGREGOR: Oui. Il y a un peu de vérité dans ce que vous dites. Bien que les avions Harvard puissent voler à plus de 6,500 pieds, normalement ils ne dépassent jamais cette altitude, tandis que nos avions volent normalement à plus de 8,000 pieds en direction ouest, et à 9,000 pieds au moins lorsqu'ils se dirigent vers l'est. Mais la raison pour laquelle il serait peu sage d'imposer une altitude minimum à nos avions sur cette voie, c'est que, surtout dans les Prairies, il arrive souvent que la différence entre 6,000 et 8,000 pieds signifie la différence entre un vol s'effectuant dans des conditions maximums de sécurité et un vol qui s'effectue dans des conditions de pluie glacée, de formation de glace sur l'appareil, de remous d'air attribuables aux orages et autres conditions défavorables. Tous les avions qui empruntent cette voie en vertu des règlements qui régissent les horaires déposent ce qu'on appelle un plan de vol, lequel indique l'altitude à laquelle le trajet se fera. Ce plan est distribué dans les services de contrôle du trafic et l'avion n'a pas la permission de s'écarter de cette altitude sans demander par radio l'autorisation de modifier son altitude et sans avoir reçu la confirmation définitive que sa requête a été agréée.

M. HAHN: Il vaudrait mieux pour la sécurité que nous recommandions qu'on enjoigne au C.A.R.C. de faire voyager ses avions à une plus basse altitude?

M. MCGREGOR: Vous avez raison. Cela a été fait et j'aimerais signaler que l'attitude du chef d'état-major de l'Air est extrêmement coopérative sous ce rapport. Il est malheureux que ce poste soit si près de la route aérienne. On a suggéré que les avions d'entraînement croisant la route aérienne volent à une altitude maximum moins élevée jusqu'à ce qu'ils soient sortis de la voie aérienne.

M. HAHN: Il y a deux éléments à envisager ici. L'un, c'est que, à moins que vous ne signaliez à l'avance, il n'y a aucun moyen de savoir que la route aérienne est libre. Donnez-vous un avertissement à la tour de contrôle?

M. MCGREGOR: Nous connaissons notre propre position en tout temps.

M. HAHN: Les avions du C.A.R.C. la connaissent-ils?

M. MCGREGOR: Probablement non. Mais, ainsi que je l'ai dit, il y a jusqu'à 30 avions voyageant dans chaque direction et qui forment presque un bataillon continu.

M. HAHN: Alors, pour être sûrs que les avions d'entraînement voyageront en sécurité à cette altitude supérieure, nous devrions au moins communiquer avec le poste pour lui dire que notre avion est passé. Ils n'ont aucun autre moyen de le savoir, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Il y a la difficulté de transmettre cette information à l'avion d'instruction dont je parlais plus tôt.

M. HANNA: Je comprends cela.

M. MCGREGOR: Et aussi, comme je l'ai dit, je crois que le C.A.R.C. estime que le trafic sur la route aérienne est si dense qu'il leur faudrait ainsi voyager plus souvent qu'autrement en dehors de cette route, et que le meilleur arrangement possible serait de réserver une bande d'altitude pour les avions civils empruntant cette route aérienne, et que l'avion d'instruction ou un autre avion militaire ne devrait passer au-dessous ou au-dessus de cette bande, et je crois que les altitudes suggérées ont été de 3,000 et 25,000 pieds, l'espace au-dessus des 25,000 pieds étant réservé aux avions à réaction.

M. HAHN: L'autre facteur qui a été mentionné, c'est qu'il est bien malcommode—vous avez employé le terme "malheureux"—qu'une station du C.R.A.C. ait été installée le long de cette même route. Laissez-vous entendre que nous devrions enlever notre station du C.A.R.C. de cette route?

M. MCGREGOR: A titre de contribuable, non.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible de déplacer la bande aérienne de façon que les envolées inscrites à l'horaire ne passent pas au-dessus des dépôts d'instruction?

M. MCGREGOR: Il n'y a qu'un seul endroit au Canada, à ma connaissance, où nous passons juste au-dessus de l'aéroport du C.A.R.C. La route aérienne passe, je crois, à 7 milles au nord de la station d'instruction de Moose-Jaw.

M. CHURCHILL: J'ai quelques questions à poser au sujet de ce qui a été dit relativement à l'élévation des routes aériennes. Les propositions d'imposer des restrictions au C.A.R.C. en ce qui concerne l'altitude à laquelle leurs avions devraient voler, ont-elles eu une suite?

M. MCGREGOR: Les règlements en vertu desquels le C.A.R.C. fonctionne ont été grandement modifiés au cours de l'année dernière, et les règlements actuels, à la condition qu'on les observe, présentent, à mon avis, tous les éléments

voulus de sécurité. Le système de bandes aériennes n'a pas, je crois, été adopté, et je ne sais pas s'il le sera. Je crois qu'il peut l'être. D'autre part, le C.A.R.C. a consenti à situer ses opérations d'instruction à au moins 5 milles du bord de la route aérienne.

M. CHURCHILL: Je suppose qu'avec ou sans ces bandes ou restrictions, la sécurité du pilote et de l'avion dépend de l'observation visuelle du pilote, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Churchill. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Nous nous aventurons présentement dans des considérations assez techniques, mais je dois dire qu'il y a deux séries de règlements: les règlements concernant le vol dirigé par des instruments et les règlements concernant le vol dirigé par l'observation visuelle. Dans les deux cas, indépendamment de la possibilité que le pilote puisse avoir d'observer ce qui se passe à l'extérieur, des avions ne peuvent s'approcher l'un de l'autre si les règlements sont bien observés, pour la simple raison que si les avions volant dans une direction dans une route aérienne sont toujours séparés par 1,000 pieds d'altitude des avions qui se déplacent dans la direction opposée. Il y a un niveau d'altitude obligatoire pour les avions voyageant vers l'est et un autre niveaux d'altitude pour ceux qui voyagent vers l'ouest. Les avions qui traversent la route aérienne sont tenus à l'heure actuelle, que le vol soit dirigé par l'observation visuelle ou que l'avion soit dirigé au moyen d'instruments, à une altitude de 500 pieds entre les multiples de mille pieds.

M. CHURCHILL: Ces règlements s'appliquent-ils partout au Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Depuis combien de temps sont-ils en vigueur?

M. MCGREGOR: Les règlements concernant le vol dirigé par l'observation visuelle ne sont en force que depuis quelque temps.

M. SEAGRIM: Environ six mois.

M. CHURCHILL: Cela me paraît une réelle amélioration. D'autre part, il y a danger que les pilotes prennent pour acquis qu'il est impossible qu'un avion soit dans leur chemin. Ils savent qu'un avion volant vers eux doit être au-dessous ou au-dessus d'eux. Y a-t-il danger que le guet ne soit pas maintenu aussi rigoureusement que dans le passé?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Lorsque la visibilité est bonne, et particulièrement dans les régions où l'on sait que des avions d'instruction sont en plein vol, on reste sur le qui-vive. Votre question est à propos, parce que c'est là l'une des raisons—ce faux sentiment de sécurité dont j'ai parlé—pour laquelle Air-Canada et le C.A.R.C. ont mis en doute la sagesse de ce message qui annoncerait le passage prochain d'un avion.

M. CHURCHILL: Je ne voudrais pas avoir l'air de critiquer les pilotes ni quoi que ce soit, mais je crois que nous sommes tous dans l'inquiétude au sujet de ces questions. Il y a à peine deux ans, je disais combien tout le monde était content du remarquable record de sécurité d'Air-Canada. C'est pourquoi les questions que je pose ne sont aucunement empreintes de blâme. Y a-t-il des obstacles à la visibilité dans la cabine des avions que vous avez maintenant?

M. MCGREGOR: Oui. Il y a des montants qui supportent la charpente de l'avion exactement de la même manière que le pare-brise d'une auto. D'autre part, ces montants sont aussi minces que les permettent les nécessités de la

structure, et il suffit d'un léger mouvement de la tête pour que le pilote puisse voir de chaque côté de cet obstacle.

M. CHURCHILL: On me dit que parfois il y a un système de contrôle automatique auquel on a recours?

M. MCGREGOR: Un pilote automatique.

M. CHURCHILL: Fait-on le guet même quand le pilote automatique est employé?

M. MCGREGOR: Le guet est probablement plus rigoureux à ce moment-là?

M. CHURCHILL: Il est moins nécessaire de consulter le tableau de bord?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. CHURCHILL: Normalement, est-ce que le pilote et le co-pilote sont ensemble dans la cabine en même temps?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHURCHILL: Et tous deux sont tenus de faire le guet aussi rigoureusement que possible?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHURCHILL: Mais leur tâche est compliquée, n'est-ce pas, par la complexité du tableau de bord, l'obligation de faire des inscriptions dans le livre de bord et autres fonctions de ce genre?

M. MCGREGOR: Exactement. Ils ont plusieurs autres choses à faire. Ils font la lecture de leurs instruments de bord, vérifient la consommation du carburant et tiennent un registre des conditions de température pendant le trajet, mais, je le répète, si les règlements sont observés par tous les avions en cause, le guet n'est pas la chose la plus importante, et, du reste, une grande proportion de nos envolées s'effectue par ciel couvert, alors que le guet est impossible.

M. CHURCHILL: Et, naturellement, avec l'emploi accru des routes aériennes, le danger a augmenté, ce qui oblige constamment à reviser les règlements.

M. MCGREGOR: Exactement.

M. GILLIS: Quelles sont les possibilités de l'emploi du radar dans les avions?

M. MCGREGOR: C'est un sujet d'actualité parmi les techniciens des compagnies d'aviation à l'heure actuelle. On a fait un ou deux essais d'installation de radar, mais jusqu'ici un certain nombre de compagnie d'aviation, dont nous sommes, ont convenu que cet appareil n'était pas pratique.

Il ne faut pas oublier qu'un avion moderne approchant un autre avion voyageant en direction opposée voyage en réalité à une vitesse fantastique. Dans le cas de Moose-Jaw, je crois qu'on a calculé que les avions voyageaient à une vitesse de 350 à 400 milles à l'heure, et encore faut-il savoir que ces avions n'étaient pas des plus rapides. On considère que le radar ne peut repérer infailliblement un avion à l'heure actuelle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que, ces accidents mis à part, nous sommes tous fiers du record de sécurité d'Air-Canada.

M. MCGREGOR: Je vous remercie beaucoup.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Lorsque nous prenons en considération le nombre de milles-voyageurs parcourus ici et le peu d'accidents mortels que nous avons enregistrés, nous estimons que c'est un succès remarquable. J'ai été surpris

au sujet des accidents de Brampton et de Malton, et mes remarques s'appliquent à l'outillage des avions également, car j'ai lu des articles au sujet des dessins des ingénieurs, où il était dit qu'apparemment certaines des pièces des avions n'avaient pas été posées conformément aux directions. Il me demande quelle espèce de vérification vous faites dans vos travaux d'entretien. Comment se fait-il qu'on ne s'aperçoive pas de ces défauts? J'imagine que ces défauts auraient dû apparaître quelque part et qu'on aurait dû découvrir que certaines pièces étaient posées exactement à l'opposé des directions du manufacturier.

M. MCGREGOR: Dès qu'un avion est reçu, nous le vérifions au moyen des manuels des fabricants. Si je suis bien renseigné, il n'y a pas eu d'erreur ni dans la construction de l'avion ni dans l'installation de ses accessoires ni dans l'état de l'appareil. Il y avait cependant manque de conformité entre le dessin du fabricant et le manuel en raison du fait que les dessins n'avaient pas été modifiés pour se conformer avec le manuel qui a été émis plus tard par le manufacturier, la compagnie *Lockheed*.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien de fois cette partie particulière de l'avion est-elle vérifiée?

M. MCGREGOR: Une fois qu'un avion est mis en service normal, l'intervalle entre les vérifications des pièces à vérifier varie selon la nature de la pièce. Les vérifications sont numérotées de un à sept pour chaque appareil. La vérification numéro un se fait entre chaque envolée de l'avion, le numéro deux entre des envolées plus longues, etc. La vérification numéro sept se ferait probablement au bout de plusieurs milliers d'heures de vol.

En ce qui concerne les systèmes de contrôle, la vérification se fait fréquemment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il s'agit réellement d'une vérification avant chaque décollage, n'est-ce pas? Parce que le pilote lui-même doit savoir si ses manettes actionnent fidèlement les ailerons et les autres parties de l'appareil.

M. MCGREGOR: L'une des vérifications préalables au décollage passe en revue les trois jeux de commande.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ce cas-ci, il n'aurait pas été possible que l'avion ait accompli l'envolée sans réactions.

M. MCGREGOR: Non, monsieur Hamilton, il n'y avait rien de défectueux dans cet avion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On s'en serait aperçu immédiatement.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ces circonstances, il se peut qu'au cours d'une revision générale de l'appareil, l'un des préposés ait pu effectuer un changement.

M. MCGREGOR: Oui, mais les avions sont mis à l'essai après chaque revision et avant que des voyageurs payants ne montent à bord.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est là une précaution supplémentaire. Même en admettant la possibilité d'une erreur dans le manuel de revision du fabricant, la défectuosité aurait été décelée lors du vol d'épreuve avant qu'on transportât des voyageurs?

M. MCGREGOR: L'avion en question avait servi à l'entraînement des équipages, et plus tard il avait été en service régulier pendant plus de trois mois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous me dire combien de temps avant l'envolée on a fait une vérification générale comprenant la revision de la pièce défectueuse de cet avion?

M. MCGREGOR: Aucune pièce de l'avion n'était défectueuse.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais combien de temps avant l'envolée régulière la vérification de cette pièce aurait-elle lieu?

M. MCGREGOR: Je ne saurais dire. Peut-être la veille ou peut-être une semaine avant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de ces règlements dont nous avons parlé et dont M. Churchill parle, êtes-vous d'avis que nous avons maintenant les meilleurs règlements possibles pour contrôler les avions dans la zone des aéroports dont se sert votre compagnie?

M. MCGREGOR: Je dois dire que les règlements sont excellents. Naturellement, une compagnie d'aviation ou tout autre exploitant aimerait voir régner cette situation idéale où les avions étrangers resteraient à 10 ou 15 milles à l'écart de sa voie aérienne. Je ne puis donc vous donner pour réponse qu'un "oui" relatif, mais je puis dire que les règlements, à la condition qu'on les observe, sont tout à fait satisfaisants et devraient éliminer toute possibilité d'une répétition de l'accident de Moose-Jaw.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vu que vous admettez que vous ne pouvez demander davantage, auriez-vous quelque chose à mentionner à notre Comité comme amélioration que vous voudriez voir se réaliser?

M. MCGREGOR: Sauf le point dont nous avons déjà parlé au sujet de la bande d'altitudes réservées, je n'ai aucune recommandation à formuler.

M. BELL: Monsieur McGregor, certaines gens ont toujours été enclins à dire, lorsqu'ils est question de la bonne réputation d'Air-Canada: "Tout cela est beau et bon, mais nous avons des conditions de vol plus rigides en ce qui concerne la température." Désiriez-vous faire des commentaires à ce sujet? Je ne cherche pas à saper votre bonne réputation, mais bien des gens prétendent que nous ne nous risquons pas trop souvent par mauvais temps. Qu'avez-vous à dire là-dessus?

M. MCGREGOR: Je dirais que nous volons par mauvais temps plus souvent que toute autre compagnie d'aviation au monde, parce que nous avons des conditions climatiques qui l'exigent. Nos restrictions en ce qui concerne les altitudes permises et la visibilité aux aéroports sont exactement les mêmes que celles qui sont imposées aux autres exploitants dans les mêmes conditions.

M. BELL: Alors le fait qu'il n'y a pas de concurrence stricte n'a pas d'importance; en d'autres termes, si d'autres compagnies d'aviation vous faisaient une concurrence directe, il n'y aurait pas d'émulation pour voir qui volerait plus souvent par mauvais temps afin de capter la clientèle?

M. MCGREGOR: Cela pourrait arriver dans certains cas, mais je sais parfaitement bien que cela ne changerait ni les décisions ni les règlements d'Air-Canada.

M. HAHN: Monsieur McGregor, je suis entièrement satisfait des réponses que vous données, mais, pour revenir à ce que vient de dire M. Bell, je crois que, si nos règlements sont aussi sévères, vous devez en être félicités. Lorsqu'il s'agit de vie et de mort, il faut prendre toutes les précautions possibles. Sauf erreur, au moins en une occasion, j'ai cherché à nolisier un avion de Victoria à

Vancouver et Air-Canada n'a jamais consenti à quitter le sol parce que le plafond était trop bas. Aux États-Unis certains avions avaient la permission de décoller, mais vos règlements étaient un peu plus rigoureux et je crois que je dois vous féliciter à ce sujet.

M. BELL: Pour les fins du compte rendu, monsieur le président, je tiens à dire que je ne voudrais pas avoir l'air de critiquer Air-Canada. Tout ce que je voulais dire, c'est qu'il vous était peut-être facile de choisir vos heures de vol en raison du manque de concurrence.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que des considérations commerciales prendraient le pas sur des considérations de sécurité et je crois que le pourcentage des envolées régulières complétées, qui figure dans le rapport comme étant de 96 p. 100, sont une indication de notre désir d'être ponctuels.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur McGregor, il y a un point qui m'intrigue. Est-ce que l'industrialisation croissante de nos villes présente un danger pour les avions à cause de la fumée qui s'échappe des cheminées et autres obstacles semblables qui n'existaient pas avant 1945?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Je crois que le système d'enrayement de la fumée a marché de pair avec l'augmentation du rythme de l'industrialisation dont vous parlez, sans compter les meilleures installations dont les aéroports ont été pourvus, comme l'éclairage à haute intensité des approches des pistes d'atterrissage et les systèmes d'atterrissage dirigé par des instruments.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai posé cette question surtout parce que je crois qu'il est mentionné dans l'un des projets de loi du ministère des Transports qu'on vise à supprimer la fumée dans les zones avoisinant les aéroports. Air-Canada a-t-il éprouvé des difficultés à ce sujet?

M. MCGREGOR: La fumée nous a gêné de temps à autre. Mais je crois que les feux de forêts nous causent plus de difficulté que les régions industrialisées.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, avant que je pose des questions sur le sujet, M. McGregor pourrait-il nous parler du bruit que font les avions et des dangers possibles que présentent les aéroports situés à proximité des zones urbaines, et tout particulièrement Montréal et Toronto, bien que j'imagine que le même danger existe pour d'autres villes.

M. MCGREGOR: Pour répondre à vos deux questions ensemble, qui me paraissent judicieuses, je dirai qu'on a établi des règlements appropriés au sujet de la construction à proximité des aéroports. Je crois que tout récemment des règlements ont été établis au sujet de Dorval. Je ne crois pas qu'il y ait plus de dangers du fait que les avions atterrissent et décollent aux aéroports que du fait de survoler toute autre région.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Maintenant que vous avez réglé la question du danger, j'ai une autre question toute différente à vous poser au sujet de l'ennui que présente le bruit des avions. Je mentionne le cas de Montréal que je connais bien, où certaines voies aériennes d'approche traverseront la ville. Pourriez-vous nous donner d'autres explications à ce sujet?

M. MCGREGOR: Je crois que cet inconvénient tendra à diminuer avec l'amélioration des types d'avion. Les avions qui décollent se servent d'une grande partie de leur puissance et, dans le cas des appareils actionnés par des

moteurs à piston, ils font beaucoup de bruit et ils ne peuvent naturellement être à une grande altitude dès le départ. Sans vouloir favoriser un type particulier d'avion, je puis dire que le Viscount répond en partie à ce besoin.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai justement une note là-dessus devant moi disant que ces avions sont moins bruyants. A dix ou quinze milles de l'aéroport, tenez-vous un registre des différentes altitudes des avions?

M. MCGREGOR: Dès que les avions relèvent du service de contrôle du trafic aérien d'un aéroport, leur altitude est tout à fait contrôlée. On les dirige à une altitude déterminée dans leur descente jusqu'au moment où ils reçoivent l'autorisation finale d'atterrir. Ils annoncent alors l'heure à laquelle ils quittent l'altitude qui leur avait été indiquée et commencent à descendre et très souvent cela se fait graduellement. Ils peuvent être contrôlés jusqu'à une altitude de 5,000 pieds parce qu'il y a d'autres avions qui volent à de plus faibles altitudes; plus tard, on leur fixe une altitude de 2,500 ou 3,000 pieds. Les communications qui leur donnent ces autorisations sont enregistrées régulièrement. Il n'y a pas, que je sache, d'autre donnée écrite que celle-là.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voici ma question. Il y a, naturellement, une altitude minimum que doivent respecter les avions qui survolent des zones peuplées et l'on me dit que jamais le ministère des Transports n'a pu vérifier ni prouver que ces prescriptions relativement à l'altitude avaient été violées. D'autre part, je crois que nous pouvons nous rendre compte tous les deux de la difficulté de prouver que les règlements ont pu être violés. On ne peut le prouver qu'en consultant les autorisations que vous mentionnez.

M. MCGREGOR: Je crois que probablement la seule réponse à cela, c'est que la vérification ne peut se faire que dans le cas où l'avion est soumis au contrôle d'atterrissage de l'aéroport et où la position réelle de l'avion peut être aperçue sur l'écran d'un radar, ce qui ne pourrait s'appliquer qu'au moment de l'approche de l'avion.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une seule autre question à poser. En ce qui concerne tout particulièrement Montréal, vous avez deux types d'approche à un aéroport, dont l'un se ferait sous des conditions CABU.

M. MCGREGOR: Conditions visuelles.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Parfait, et l'autre système d'approche est celui qui est contrôlé par des instruments ou par le service de contrôle terrestre; et la raison pour laquelle je mentionne la chose, c'est qu'il se peut que vous désiriez faire une distinction. Serait-il possible d'installer à Dorval un nouveau système d'approche qui permettrait aux avions, surtout à ceux qui viennent de l'est et qui doivent tourner pour entrer dans l'aéroport, d'atterrir sans avoir à survoler le cœur de la ville comme le veut le système actuel. Je comprends que peut-être dans des conditions de vol dirigé par des instruments ou dans des conditions difficiles de vol . . .

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'en appelle aux règlements. Je ne vois pas à quel endroit du rapport les règlements de l'air sont mentionnés. C'est bien ce que nous discutons présentement.

Le PRÉSIDENT: Je crois bien que nous nous sommes un peu écartés de la rubrique "Immeubles et matériel". Il se peut que cette question vise les aéroports ou les routes aériennes, mais il me semble qu'elle n'a rien à voir avec les "Immeubles et matériel".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Eh bien, la question est maintenant consignée au compte rendu. Monsieur le président, il ne nous faudra plus que quelques instants pour en finir avec cette question et je pourrai obtenir une réponse, car ma question s'applique aussi bien à cette rubrique que celle des accidents et du personnel; la rubrique du personnel figure plus loin dans le rapport.

Je peux comprendre que, en raison d'une mise de fonds importante en fait d'instruments pour diriger le vol et installés tant dans les airs qu'au sol, il se peut que vous soyez obligés de vous en tenir au système actuel. Là où ce système n'est pas employé, serait-il possible d'employer un nouveau mode d'approche pour les avions qui remontent le fleuve et qui doivent changer de direction pour atterrir à Dorval?

M. MCGREGOR: En fait, pour approcher de Dorval lorsque les avions viennent de l'est, il n'est pas nécessaire, dans des conditions normales de survoler la ville. Dans des conditions visuelles de direction, un avion venant de l'est peut recevoir la permission d'approcher de la façon qu'il l'entend, mais un avion venant de l'est—et ceci s'applique aux avions d'Air-Canada, et ce sont les seuls dont je puisse parler en connaissance de cause—approche de Dorval par la rive sud du fleuve. Les signaux d'approche et des pistes à Dorval sont tels qu'un gros avion va s'enligner sur la piste à une grande distance de l'aéroport, et cela signifie qu'il doit pour ce faire manœuvrer au-dessus d'une zone populeuse.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Dans l'intérêt de votre Service des relations extérieures et dans votre propre intérêt, monsieur McGregor, diriez-vous que le gros des avions qui survolent parfois les zones populeuses ne sont pas vos propres avions mais des avions de la défense?

M. MCGREGOR: Oui, parfaitement, parce que les autres North-Stars ne se servent pas du tuyau d'échappement diagonal et cela fait beaucoup de bruit. Il y a plus de North-Stars appartenant au C.A.R.C. à l'aéroport de Dorval que d'appareils d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, il se peut que cette question que je vais poser fasse double emploi, parce qu'elle traite du matériel et des installations aériennes ainsi que d'autres accessoires, et c'est pourquoi je pourrais la poser lorsque nous aborderons la rubrique suivante.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous pouvez la poser dès maintenant.

M. CHURCHILL: Je la garderai jusqu'à ce que nous abordions la rubrique "Aéroports et pistes", si vous le permettez.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a assez longtemps que les Bristols et les *Super Constellations* sont en service pour que vous ayez maintenant une idée des frais d'exploitation. Comment se comparent-ils? Les Viscounts empruntent la route aérienne des DC-3 et les *Super Constellations* font le trajet que faisaient les North-Stars. Quelle est la comparaison du point de vue du coût d'exploitation par mille?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas eu assez d'expérience avec les Viscounts pour pouvoir en juger avec précision, parce qu'ils n'ont pas été affectés au service des grandes lignes avant aujourd'hui. En ce qui concerne les *Super Constellations*, ils ne nous ont pas déçus, et tout indique que le coût par tonne-mille est à peu

près celui que nous avons calculé, et, d'après nos calculs, nous supposons qu'ils coûteraient plus cher à exploiter par tonne-mille dans les premiers mois de leur mise en service, parce qu'il y a toujours une période d'adaptation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Maintenant, comment se comparent-ils avec les North-Stars du point de vue du coût par tonne-mille?

M. MCGREGOR: Je sais que le coût est beaucoup plus élevé que dans le cas des North-Stars, parce que ces derniers ont dépassé leur période de dépréciation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais la dépréciation mise à part, si l'on ne tient pas compte de la dépréciation.

M. MCGREGOR: Si l'on ne tient pas compte de cet élément, la comparaison serait en leur faveur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Lequel des deux sera d'un coût plus élevé?

M. MCGREGOR: Le coût des *Super Constellations* par tonne-mille est plus élevé que celui des North-Stars. Je crois que le North-Star est l'appareil le plus économique de sa classe qui ait jamais été employé.

M. CARRICK: En est-il ainsi dès les premières envolées du North-Star, pour établir une juste comparaison?

M. MCGREGOR: Eh bien, c'est une longue histoire; les North-Stars nous ont causé assez de difficultés au début, comme c'est le cas pour les autres. Je crois qu'il est juste de dire que les *Super Constellations* ne seront jamais aussi économiques à exploiter par tonne-mille que les North-Stars l'ont été, même après cette période d'adaptation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Même après la période d'adaptation des North-Stars et des *Super Constellations*, ces derniers coûtent plus cher à exploiter?

M. MCGREGOR: Nous parlons d'une expérience qui a été faite avant moi, mais je crois que c'est probablement vrai.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il se peut que cela influe sur votre situation financière générale l'année prochaine. Pouvez-vous nous donner une idée du coût d'exploitation de ces nouveaux types d'avion?

M. MCGREGOR: Non, parce que je crois que notre période d'adaptation des *Super Constellations* est déjà loin en arrière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par conséquent, ces avions devraient être parfaitement adaptés à la fin de cette année et vous devriez savoir alors ce qu'ils coûtent?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez parlé plus tôt de la question des hélicoptères, et cela m'a grandement intéressé, parce que nous avons assisté à des expropriations massives de terrain dans le voisinage des aéroports. Air-Canada a-t-il des plans de longue haleine ou songe-t-il à adopter les nouveaux principes de conception aérodynamique qui, à mon avis, auront pour résultat de réduire les dimensions des pistes d'atterrissage et d'envol. Avez-vous une idée de l'effet que ces nouvelles conceptions pourraient avoir sur les hélicoptères à l'avenir?

M. MCGREGOR: Nous anticipons réellement sur l'avenir, mais c'est l'opinion générale que les nouveaux perfectionnements comme le contrôle de la couche-

limite ont des avantages du point de vue commercial. Nous envisageons—et je parle de ce qui se produira peut-être dans quinze ans—un perfectionnement qui permettra aux avions du type à réaction de décoller en flèche.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, ce n'est pas une simple lubie. C'est quelque chose que nous pouvons espérer d'ici 10 à 15 ans.

M. MCGREGOR: Ce perfectionnement pourra rendre des services, oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et ces avions pourront employer des pistes beaucoup plus courtes soit pour le départ soit pour l'arrivée?

M. MCGREGOR: Je crois que cette prédiction est ambitieuse, car il serait nécessaire, pour la sécurité, que ces avions puissent se déposer de façon normale. Mais, si tout marchait bien, il ne serait pas nécessaire d'employer des pistes de grandes dimensions, et les avions pourraient prendre une altitude satisfaisante très peu de temps après avoir quitté la piste.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-il juste de dire que vous ne prévoyez pas la continuation du développement qui a eu lieu dans le passé, quand chaque amélioration des avions occasionnait le prolongement des pistes d'atterrissage et d'envol.

M. MCGREGOR: Je crois que cela continuera encore pendant au moins cinq ans.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Immeubles et matériel" est-elle adoptée?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Aéroports et pistes". Monsieur Churchill.

M. CHURCHILL: Mes questions ont trait à l'accident de Malton et aux installations fournies à l'aéroport pour l'atterrissage des avions. Si je suis bien renseigné, d'après le rapport de l'accident, l'avion arrivait dans des conditions climatiques extrêmement difficiles et se dirigeait au moyen d'instruments. Le rapport a mentionné la possibilité de certaines critiques dans l'esprit de certaines gens, parce qu'il n'y avait pas de système de contrôle d'approche au sol. On a mentionné qu'un tel système avait été employé récemment à l'aéroport d'Idlewild et qu'un accident était arrivé. Ce passage du rapport a piqué ma curiosité à ce sujet, et je désirerais savoir si les installations d'atterrissage des avions ont progressé aussi rapidement aux aéroports employés par Air-Canada qu'à certains autres aéroports, soit ceux qui sont employés par le C.A.R.C. au Canada, soit les aéroports d'autres pays. Je voudrais savoir surtout quelle est la situation en ce qui concerne cette méthode de contrôle de l'atterrissage et, deuxièmement, je voudrais avoir des renseignements au sujet du système d'éclairage de haute intensité, parce que, sauf erreur, ces deux méthodes ont été employées dans certains cas afin de faciliter l'atterrissage des avions dans des conditions climatiques difficiles.

M. MCGREGOR: Je vais essayer de répondre à votre question, monsieur Churchill, mais je dois vous expliquer que M. Seagrim est probablement en mesure de vous donner une réponse plus détaillée sur ce sujet que je ne le suis moi-même, si le Comité désire entrer dans les détails. Je dirais qu'en général les installations d'approche aux aéroports canadiens sont conformes aux normes internationales. Naturellement, nous avons beaucoup d'installations d'atterrissage dirigé par des instruments (ILS) qui fournissent au pilote au moment où il va atterrir, les indications voulues sur sa position latérale par rapport à la piste et sur la distance qui le sépare du sol. Il y a une installation d'approche contrôlée du sol (GCA) à Gander, mais même si les deux systèmes G.C.A. et I.L.S. sont

employés à Idlewild, je ne crois pas qu'il en résulte beaucoup plus de sécurité dans les opérations. Il est nécessaire à cet endroit de diriger un volume intense de trafic. Il est possible de faire atterrir des avions à intervalles plus courts lorsque les deux systèmes G.C.A. et I.L.S. sont employés. Je dois ajouter que le système G.C.A. est extrêmement coûteux et exige un personnel au sol parfaitement entraîné pour l'actionner en tout temps.

M. CHURCHILL: Comment décririez-vous le système d'approche contrôlée du sol (G.C.A.)?

M. MCGREGOR: Ce système fonctionne sur le principe du radar; il permet de déterminer la position d'un avion qui approche au moyen d'un écran de radar, puis de faire connaître sa position au pilote par radio. On l'informe qu'il commence maintenant à tourner pour sa dernière manœuvre d'approche; on lui dit de modifier sa direction de quelques degrés à gauche ou à droite selon qu'il semble au préposé au sol que l'avion s'avance à gauche ou à droite de la ligne d'approche; on indique au pilote s'il est au-dessus ou au-dessous de l'altitude requise; en d'autres termes, il est en contact permanent avec le sol. Le préposé peut voir deux ou plusieurs avions à la fois sur l'écran, et il peut faire savoir au deuxième avion quelle position il devrait prendre, parce qu'il est capable de suivre le premier avion sur l'écran et voir, par exemple, qu'il est à la veille de se poser, et que le second avion peut atterrir en toute sécurité parce que le premier sera à 500 verges de lui lorsqu'il se posera, et ainsi de suite.

M. CHURCHILL: Vous avez mentionné que ce système était très coûteux. Je comprends cela. Vous êtes dans une position difficile, cependant, étant donné que les aéroports et leurs installations sont fournis par le ministère des Transports.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. CHURCHILL: Pouvez-vous nous dire si vous avez demandé au ministère des Transports d'installer le système G.C.A.?

M. MCGREGOR: Nous ne l'avons pas fait, sauf dans le cas de Gander, je crois.

M. CHURCHILL: Comment de telles demandes se font-elles? Laisse-t-on au ministère des Transports le soin de prendre les devants, ou l'installation se fait-elle à la recommandation d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Les recommandations, en ce qui concerne les installations relatives à l'aviation, que ce soient des installations de radio, d'éclairage ou d'atterrissage, sont formulées par la compagnie, si nous jugeons qu'il est opportun de présenter une demande; et il est juste de dire qu'il y a une longue liste de recommandations que le ministère des Transports doit étudier.

M. CHURCHILL: Je crois qu'il serait du plus haut intérêt pour vous de maintenir votre bonne réputation du point de vue de la sécurité, et j'espère qu'une recommandation sera adressée par vos soins au ministère des Transports, pour l'installation du système G.C.A., parce que, d'après moi, le système G.C.A. est normalement employé par le C.A.R.C. Ai-je tort ou raison?

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez tort, monsieur Churchill. Si on me le permet, j'aimerais demander des précisions à M. Seagram. Y a-t-il des installations du système G.C.A. employées par le C.A.R.C. et auxquelles les compagnies d'aviation civile ne peuvent avoir recours?

M. SEAGRIM: Le C.A.R.C. se sert du système G.C.A. à Goose-Bay, et je crois que les compagnies d'aviation civile qui sont autorisées à se servir de l'aéroport à Goose-Bay se servent également du système G.C.A. à l'occasion.

M. CHURCHILL: Le système G.C.A. existe-t-il à un seul endroit au Canada?

M. SEAGRIM: Un seul, à ma connaissance.

M. CHURCHILL: Employez-vous certains postes du C.A.R.C. pour vos fins?

M. MCGREGOR: Goose-Bay est un exemple d'un poste du C.A.R.C. que nous employons et nous employons aussi Dartmouth, près d'Halifax, qui est une station aéronautique navale.

M. CHURCHILL: Maintenant, au sujet de l'éclairage à haute intensité, qui constitue une autre aide à l'atterrissage, y a-t-il des aéroports employés par Air-Canada qui soient munis de ce système d'éclairage?

M. MCGREGOR: Oui, à ma connaissance, Toronto et Montréal le possèdent, et je suis sûr qu'il y en a d'autres qui en sont munis.

M. SEAGRIM: Je crois qu'Ottawa a également un système d'éclairage de haute intensité et on a l'intention d'installer le système d'éclairage à haute intensité dans tous les principaux aéroports du Canada.

M. CHURCHILL: Ce système existe-t-il à Malton?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CARTER: Je voudrais demander à M. McGregor si l'on projette immédiatement d'accroître les installations terminus à Torbay?

M. MCGREGOR: Pas que je sache.

M. CARTER: Vous savez qu'il existe une congestion à cet endroit et que le terminus est beaucoup trop petit pour le trafic qu'on doit y recevoir.

M. MCGREGOR: L'hon. M. Marler est ici et il pourrait peut-être répondre à votre question.

L'hon. M. MARLER: Je ne puis vous renseigner de mémoire. Je pourrais le faire si nous discutons les prévisions budgétaires, mais je n'ai pas les documents nécessaires en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la rubrique "Aéroports et pistes"?

Adopté.

"Réseau aérien". Adoptez-vous cette rubrique?

M. BELL: Non. Je voudrais savoir comment le réseau des Antilles fonctionne maintenant?

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, nous ajournerons et reprendrons nos travaux à 3 h. 30 à la rubrique "Réseau aérien", page 18.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses délibérations à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Notre première rubrique à l'étude cet après-midi est "Réseau aérien", page 18. Y a-t-il quelques questions à poser au sujet du réseau aérien?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je me demande si vous avez abordé ce sujet avant mon arrivée à la séance de ce matin, monsieur le président, mais pourrions-nous demander à M. McGregor s'il a des projets en vue pour l'expansion du service?

M. MCGREGOR: On me l'a demandé ce matin, monsieur Hamilton. Nous ne projetons aucun prolongement important de routes aériennes cette année. Il y a celle qui a été déjà mentionnée ce matin au sujet du remplacement de Porquis Junction par Timmins sur la route aérienne du Nord.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce sera un prolongement de la route est-ouest que nous avons maintenant?

M. MCGREGOR: Je devrais ajouter, qu'advenant des négociations au sujet d'un nouvel accord bilatéral, nous pourrions songer à prolonger le service en conformité des conditions qui pourraient être arrêtées par une telle entente bilatérale.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne sais pas si la question que je vais poser est régulière à l'heure actuelle. Le système d'embranchements fonctionne-t-il de façon satisfaisante? Semble-t-il que vous receviez suffisamment de revenus du type transcontinental du réseau d'embranchements nord-sud que nous avons?

M. MCGREGOR: J'espère qu'avec les années il y aura un développement considérable du réseau d'embranchements nord-sud. Plus il y a de trafic en provenance des embranchements et plus le trafic augmente en provenance de la ligne principale et à destination des embranchements, mieux c'est.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne songez aucunement à vous engager dans d'autres catégories d'entreprises que celles que nous avons présentement et qui sont plutôt dans l'Est et dans l'Ouest?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous me donner un renseignement? Au sujet des réseaux d'outre-mer, avez-vous fait des relevés pour déterminer d'où provient le trafic: de l'Est, du Centre ou de l'Ouest du Canada?

M. MCGREGOR: Oui, chaque fois que la chose est possible. Si un voyageur se présente à Montréal ou à Toronto et achète un billet, nous ne lui demandons pas d'où il vient, mais lorsqu'on achète des billets pour outre-mer aux différents endroits du Canada, nous tenons un registre exact du lieu de résidence des voyageurs.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous décomposer cette statistique à notre intention et nous dire quel pourcentage des voyageurs viennent des différentes régions géographiques?

M. MCGREGOR: Je puis vous en donner une idée générale. Montréal est la plus grosse source de trafic transatlantique. Toronto vient en seconde place. Je ne sais si c'est Vancouver ou Winnipeg qui vient en troisième place, mais je crois que c'est Vancouver.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous une idée du pourcentage de voyageurs qui viennent de ces régions, c'est-à-dire de Montréal en premier lieu et de Toronto ensuite?

M. MCGREGOR: Nous avons des tableaux indiquant le trafic. Si vous voulez vous contenter d'une simple opinion, je pense qu'environ 50 p. 100 de

notre trafic transatlantique provient de Montréal, probablement 25 p. 100 de Toronto, et le 25 p. 100 qui reste vient des autres endroits du pays.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En examinant la perspective des recettes de l'année prochaine, estimez-vous que le 25 p. 100 qui reste sera changé considérablement par l'établissement d'une route aérienne transpolaire à partir de Vancouver?

M. MCGREGOR: Nous avons essayé de déterminer cela. Toute la côte du Pacifique que nous servons, y compris Seattle, Vancouver et Victoria, a donné à notre route aérienne transatlantique un revenu brut de \$400,000. Reste à savoir dans quelle proportion l'augmentation de ce trafic ira normalement aux routes aériennes du Pacifique-Canadien. Je doute que ce soit la moitié de ce trafic, parce que je ne crois pas que cette route aérienne soit aussi populaire et, du reste, elle n'aboutit pas à un grand terminus comme celui de Londres.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, le terminus doit rayonner à partir d'un autre centre européen.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A en juger par ces observations, vous n'êtes pas trop inquiets de la perte du trafic à cet endroit. Le même résultat se produirait-il si nous accordions un permis à quelqu'un de Winnipeg sur la même base qu'à Vancouver?

M. MCGREGOR: Cela deviendrait beaucoup plus critique, parce qu'alors tout le trafic de Winnipeg, un peu du trafic à l'est de cette ville et tout le trafic de l'Ouest—Saskatoon, Regina, Calgary, Edmonton—contribueraient à alimenter ce service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais, en toute probabilité, ce trafic obtenu d'après une entente bilatérale conclue avec l'exploitant devrait être aiguillé vers un autre endroit d'Europe—ce qui serait un désavantage, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non, je crois qu'il n'en sera pas ainsi, car pour être réaliste il faut tenir compte du service d'aviation scandinave, le SAS.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. MCGREGOR: Ce service a des droits de trafic à Prestwick, et l'exploitant doit sans doute s'établir à cet endroit afin d'obtenir le trafic du Royaume-Uni.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est justement ce que je voudrais savoir. Il semble y avoir 25 p. 100 du trafic transatlantique qui provient de Winnipeg et de l'Ouest et surtout nous ne savons pas si Vancouver ou Winnipeg a la meilleure part, mais la concurrence exercée à Winnipeg présenterait un plus grand danger pour vous si quelqu'un d'autre était autorisé à assurer le service à cet endroit?

M. MCGREGOR: Cela nous enlèverait une grande partie de nos revenus actuels.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela demeurerait quand même une petite partie du total de vos revenus d'outre-mer, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: 25 p. 100 constituent une partie importante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais vous ne prévoyez pas que vous allez perdre tout ce trafic jusqu'à Vancouver?

M. MCGREGOR: Il y en a très peu entre Toronto et Winnipeg.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voulez dire que vous perdriez la plus grande partie du trafic d'après le plan qui a été mentionné pour Winnipeg, c'est-à-dire que vous perdriez la plus grande partie du trafic vers l'Ouest?

M. MCGREGOR: Oui, une grande partie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Maintenant, la perte serait plus forte pour le service SAS que pour Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui, dans le cas du réseau aérien du Pacifique-Canadien, le terminus est Amsterdam. Dans le cas du SAS, ce serait Prestwick pour tout le trafic du Royaume-Uni et probablement Stockholm ou Copenhague pour le reste.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Que dites-vous du facteur charge sur ces routes aériennes, c'est-à-dire pour le service transatlantique. Comment ce facteur se compare-t-il avec la charge domestique?

M. MCGREGOR: Il est à peu près aussi élevé. Il n'en était pas ainsi autrefois, mais notre facteur charge a été extrêmement élevé grâce aux *Constellations*.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il se comparerait avec votre service domestique au point de vue charge?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce secteur des opérations indique-t-il un bénéfice à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHURCHILL: J'ai une seule question à poser au sujet du réseau aérien. Je note dans le rapport la mention du prolongement du réseau Air-Canada, qui s'est maintenant hissé au neuvième rang des transporteurs aériens du monde entier sous le rapport des milles-voyageurs parcourus. J'ai donc deux questions à poser pour me renseigner. Notre réseau a-t-il monté dans l'échelle? Occupait il un rang inférieur et s'est-il maintenant placé au neuvième rang? Deuxièmement quelles sont ces autres lignes aériennes importantes dans le monde qui pourraient se comparer avec Air-Canada.

M. MCGREGOR: Pour répondre à la première partie de votre question, je dirai que notre rang est meilleur, mais non pas du point de vue international. A ce point de vue nous occupons notre rang actuel depuis plusieurs années. Je veux parler du trafic international seulement, qui est examiné par l'IATA (International Air Transport Association); mais, en ce qui concerne le total des milles-voyageurs sur le réseau, nous avons gagné à peu près cinq places en trois ans.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, je dois dire que les compagnies qui occupent un rang plus élevé que nous sont des lignes d'aviation américaines qui annoncent continuellement qu'elles sont les plus grands transporteurs de voyageurs au monde, c'est-à-dire la *Trans-World Airlines*, la *Eastern Airlines* et la *Pan American*, trois des plus importantes lignes d'aviation aux États-Unis; Air-France, *B.O.A.C.* (British Overseas Airways Corporation) et la *Northwest Airlines*, également des États-Unis.

M. BELL: Puis-je demander à M. McGregor si le réseau des Antilles a fait une concurrence serrée?

M. MCGREGOR: Non, il ne fait aucune concurrence entre divers points du Canada.

M. BELL: Cette ligne aérienne est-elle plus ou moins rentable?

M. MCGREGOR: Non, parce que le trafic est essentiellement saisonnier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que vous croyez nécessaire d'établir sans cesse des embranchements et courir des risques en vue de vous faire une clientèle sur ces routes aériennes?

M. MCGREGOR: Nous ne croyons pas qu'il soit particulièrement urgent d'établir des embranchements pour le plaisir d'en établir; mais il est opportun, si une route semble prometteuse, de l'exploiter pendant quelque temps dans des conditions qui ne sont pas trop bonnes du point de vue financier jusqu'à ce qu'elle boucle son budget. C'est ce qui s'est produit pour tous les réseaux importants.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il faut quelque temps pour établir un réseau?

M. MCGREGOR: Oui.

M. KNIGHT: Quel est le pourcentage d'occupation des avions—j'ignore si c'est là le bon terme, mais vous savez ce que je veux dire—sur le réseau des Antilles?

M. MCGREGOR: Le trafic varie selon la nature saisonnière de ce trafic. Nous l'appelons facteur charge et, pour une période d'un an, le service des Bermudes et des Antilles a un facteur de charge de 58·5 p. 100.

M. KNIGHT: Comment ce chiffre se compare-t-il avec l'ensemble du système?

M. MCGREGOR: Il est très inférieur. Le chiffre pour l'ensemble du système est de 72·3 p. 100.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous établi un point d'équilibre pour la compagnie en ce qui concerne le facteur charge?

M. MCGREGOR: Oui, cela varie jusqu'à un certain point selon les services. Il y a des conditions spéciales en ce qui concerne les services des Antilles et du Sud, parce que les opérations dans l'Atlantique sont saisonnières jusqu'à un certain point et, si nous sommes équipés pour faire face au trafic pendant la période de pointe, cela signifie que le matériel et le personnel deviennent en quelque sorte excédentaires sur les besoins du service de l'Atlantique en hiver. Heureusement que la charge de trafic à destination des Antilles augmente lorsque celle du service Atlantique diminue. C'est-à-dire qu'elle augmente pendant les mois d'hiver. Par conséquent bien que nous imputions le coût global des frais fixes, de l'entretien des appareils et du personnel sur le service des Antilles, si nous ne les affectons pas à ces services, ils ne serviraient probablement pas de façon efficace dans les services domestiques ou transatlantiques.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il une différence dans le tarif par mille entre les opérations transmarines et les opérations domestiques?

M. MCGREGOR: Oui, le tarif est plus élevé pour le service transmarin.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le tarif transmarin est plus élevé par mille et par voyageur. Cela s'applique-t-il au service vers le sud, par exemple à la ligne de Tampa?

M. MCGREGOR: Pas au service de Tampa. Cette ligne n'est pas considérée comme un service transmarin. C'est en réalité un service de transbordement, mais le tarif plus élevé par mille s'applique au service des Antilles.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce facteur charge m'intéresse, parce que nous demandions si le transport gratuit pourrait être fourni sans que la compagnie subisse une perte. Dans votre tableau de frets, vous indiquez que la forte réduction initiale du tarif que vous avez consentie il y a un an a été, d'après vous, la cause d'une forte augmentation de volume dans la marchandise expédiée par la voie des airs. Avez-vous songé à appliquer le même système au service des voyageurs, c'est-à-dire, en vous basant sur un facteur charge de 72 p. 100, ce qui donne un espace disponible raisonnable? La diminution correspondante dans le prix du billet provoquerait-elle une augmentation suffisante dans le facteur charge pour abaisser le coût du transport et encourager plus de gens à voyager?

M. MCGREGOR: Pour ce qui est de la première partie de votre question, je dirai que, si nous réduisons les taux, nous aurons certainement une liste d'attente. Mais, pour le facteur charge, vous ne pouvez l'augmenter beaucoup plus. Je parle des facteurs de charge mensuels. Il y a dans le système des services comme les envolées à Yarmouth, à Kapuskasing et à Yorkton, qui peuvent s'effectuer avec de très faibles facteurs de charge. Cela signifie que, plusieurs jours de la semaine, pour les envolées effectuées à des heures populaires, il y a des listes d'attente et l'industrie du transport aérien est convaincue qu'un facteur charge supérieur à 75 p. 100 signifie beaucoup de mécontentement parmi les clients.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La solution consisterait donc à mettre plus d'appareils en service pour faire le travail.

M. MCGREGOR: Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous songé à cela par rapport aux tarifs?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvons-nous prévoir une diminution des tarifs lorsque les nouveaux appareils que nous recevons seront mis en service?

M. MCGREGOR: Notre industrie, ou plutôt notre ligne aérienne, devrais-je dire, est une entreprise un peu à part. Pendant que le prix de toutes les autres marchandises montaient, les taux des lignes aériennes sont demeurés les mêmes depuis 1947 et même il y a eu certaines réductions comme l'introduction des tarifs de touristes et autres, avec le résultat que les tarifs sont un peu plus bas qu'ils ne l'étaient en 1953. Si l'augmentation des prix que l'on a constatée au cours des 8 ou 9 dernières années tend à diminuer, je crois que, avec l'augmentation du volume et avec des avions plus efficaces et autres améliorations, nous pouvons raisonnablement espérer que nous pourrions réduire les tarifs. C'est l'objectif que se proposent les compagnies d'aviation, si possible.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Réseau aérien" est-elle adoptée?

Adoptée.

"Personnel"

M. CHURCHILL: Au sujet du personnel, M. McGregor pourrait-il nous dire combien la compagnie a d'employés au sol par comparaison au personnel navigant sur ce total de 7,991 employés?

M. MCGREGOR: Il y a 463 pilotes, 17 navigateurs et 356 préposés de cabine sur un total de 8,000 employés.

M. CHURCHILL: Quelle catégorie d'employés naviguent. Sont-ce des pilotes et des co-pilotes?

M. MCGREGOR: Nous employons le terme générique pilote. Les désignations particulières sont capitaine et second. Il y a des navigateurs qui prennent part à certaines opérations et des ingénieurs de vol sur certains appareils. Enfin il y a les préposés de cabine, qui sont des stewards et des hôteses. Le commissaire-steward est le nom officiel de l'employé supérieur.

M. CHURCHILL: Employez-vous des équipages plus nombreux sur ces gros avions à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Les préposés de cabine sont plus nombreux; il y en a trois dans les avions transatlantiques. Mais ces avions ont le même nombre de préposés à l'avant, c'est-à-dire quatre. La raison pour laquelle l'équipage d'avant demeure le même, c'est que le nombre de pilotes est le même, c'est-à-dire deux, et, de plus l'ingénieur de vol remplace le préposé de T.S.F., dont nous avons besoin lorsque nous nous servions des appareils de communications à clavier sur l'Atlantique.

M. CHURCHILL: Je ne suis pas intéressé à la controverse qui a surgi à la Chambre au sujet du pilote relativement à la collision de Malton, mais j'ai constaté qu'on a soulevé la question du confort dont jouissent les pilotes au cours des envolées. Je me rappelle que les avions transatlantiques sont munis d'une cabine contenant une couchette supérieure et une couchette inférieure où les pilotes et les co-pilotes et autres membres de l'équipage peuvent se reposer. Sauf erreur, les avions qui assurent le service transcontinental ne renferment que des sièges dans cette cabine. Est-ce vrai?

M. MCGREGOR: C'est vrai. S'agit-il des *Super Constellations*?

M. CHURCHILL: Oui.

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de place où peut se reposer l'équipage affecté au service intérieur si ce n'est dans les *Super Constellations*.

M. CHURCHILL: Cela s'applique-t-il aux *Super Constellations* sur le service transatlantique?

M. MCGREGOR: C'est-à-dire ce que nous appelons généralement les services d'outre-mer, qui comprennent les opérations du réseau du Sud.

M. CHURCHILL: Les *Viscounts* sont-ils munis de ce type de d'installations?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, j'ai été fort intéressé par la mention des cours de perfectionnement du personnel dirigeant et il m'a été donné d'obtenir quelques renseignements sur ces cours de perfectionnement et sur la façon dont Air-Canada les dirige. A mon avis, je crois que c'est un progrès remarquable. Étant donné les efforts tentés par votre personnel des ventes, estimez-vous que ces cours ont amélioré l'efficacité de votre personnel et qu'ils soient partiellement responsables de l'augmentation du nombre de voyageurs et de l'accroissement des revenus?

M. MCGREGOR: Nous aimons à croire qu'il en est ainsi. C'est là, naturellement, l'un des buts du cours. Ils sont tout d'abord destinés au personnel qui assure la surveillance du service. Lorsque je parle du personnel surveillant, je ne veux pas dire les administrateurs, je veux dire ceux qui sont chargés d'assurer

le fonctionnement des lignes aériennes. Tous les employés supérieurs du service des ventes ont suivi ces cours et nous sommes certains d'avoir obtenu de bons résultats.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a d'autres services de transport au Canada qui ont des problèmes différents, mais ils ont de la difficulté à augmenter le nombre de leurs voyageurs. J'espérais que vous auriez certaines idées à exprimer que nous pourrions leur communiquer à l'égard de ce problème commun. L'un de vos moyens d'augmenter le trafic-voyageurs semble être l'importance que vous attachez à votre personnel de publicité et de vente, car vous lui faites subir une formation très rigoureuse après quoi il se met au travail et donne des résultats.

M. MCGREGOR: J'espère que vous ne ferez pas une suggestion semblable à d'autres compagnies du transport.

Le PRÉSIDENT: Adoptons-nous la rubrique "Personnel"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A propos du personnel, vous avez, je suppose, une entente permanente au sujet des pilotes avec l'Association canadienne des pilotes d'avion (C.A.L.P.A.)?

M. MCGREGOR: Oui: Cette entente se renouvelle à peu près tous les ans; parfois, il s'écoule une période de 14 mois et même davantage, mais le renouvellement peut être demandé par C.A.L.P.A. ou la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Seriez-vous en ce moment à négocier une nouvelle entente?

M. MCGREGOR: Non. Les ententes ont été conclues il y a environ huit mois et demi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne veux pas aborder le problème dont M. Churchill a parlé, mais prévoyez-vous des problèmes au sujet du renouvellement de cette entente en raison des questions qui ont été soulevées?

M. MCGREGOR: Je suis porté à en douter.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, vous vous en tenez rigoureusement à l'accord qui est en vigueur et il n'y a pas de plainte?

M. MCGREGOR: C'est cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aucune plainte formelle ne vous a été adressée?

M. MCGREGOR: Les pilotes ont une tendance à faire leur temps d'envolée en courtes périodes, étant donné qu'ils sont limités en ce qui concerne le nombre d'heures de service par mois. Plus ils ont de loisirs, plus ils sont satisfaits, et la compagnie doit s'efforcer d'empêcher tout excès dans ce sens.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne sais pas si ma question est à propos, mais M. McGregor est un ancien aviateur lui-même. Parce qu'un pilote a eu des difficultés, est-ce une raison valable pour ne pas lui donner une autre chance de voler?

Le PRÉSIDENT: Je me demande si cette question s'applique à la régie interne de la compagnie et si M. McGregor est en mesure d'y répondre. Je crois qu'elle est de nature à provoquer une situation qui pourrait être embarrassante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En fait, je crois que cette question a trait au personnel.

Le PRÉSIDENT: Je vous accorde qu'elle a trait au personnel, mais je ne sais pas si M. McGregor est en mesure de faire une déclaration de ce genre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par exemple, dans le service des hélicoptères, on dit qu'un pilote peut être employé de nouveau s'il a un accident. Est-ce vrai?

M. MCGREGOR: Si je peux répondre à la question, je dirai que tout dépend des circonstances. Tout d'abord, étant donné que nous sommes une importante compagnie de transport de voyageurs, nous devons, je crois, nous montrer beaucoup plus prudents que lorsqu'il s'agit du transport des marchandises, tout particulièrement par hélicoptère. De plus, les hélicoptères sont un peu plus exposés aux accidents que les types conventionnels d'avions. Nous avons repris à notre service des pilotes qui avaient eu de légers accidents comme le gauchissement du bout de l'aile de l'avion contre une porte de hangar ou d'autres petits accidents du genre, mais, comme je l'ai dit, tout dépend des circonstances.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A la condition qu'il passe un nouvel examen médical et qu'il n'y ait pas de difficulté de ce côté-là?

M. MCGREGOR: Et à la condition aussi qu'il n'y ait pas d'autres circonstances inquiétantes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose donc que vous faites une enquête complète au sujet des aptitudes d'un pilote, indépendamment de ce qu'on ait pu dire à son sujet.

M. KNIGHT: Monsieur McGregor, je me demande si votre personnel jouit de certains privilèges de vol, comme des envolées gratuites et autres privilèges de ce genre, du fait qu'ils sont employés de la compagnie. En est-il ainsi et dans quelle mesure?

M. MCGREGOR: Ces privilèges varient selon la durée du service. Les pilotes et leur famille immédiate reçoivent des laissez-passer pour vacances, qui sont valables dans les avions de la compagnie à la condition qu'il y ait de la place, selon leurs états de service dans la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?
Adopté.

La rubrique suivante est "Futurs appareils", page 22. Y a-t-il des questions à poser sur cette rubrique?

Adopté.

"Services projetés", page 23.

M. BELL: Au sujet des projets futurs, pourriez-vous nous dire si, en général, vous êtes portés à vous engager dans des domaines où il y a de la concurrence? Avez-vous des exemples où Air-Canada serait venue en concurrence avec d'autres compagnies dans des régions particulières, ou la tendance consiste-t-elle pour la compagnie à s'abstenir d'organiser des nouveaux services dans ces régions et à s'en tenir aux régions qui ne sont pas déjà desservies?

M. MCGREGOR: Je dirais qu'il n'y a aucune tendance de ce genre, monsieur Bell. Je crois qu'il est juste de dire qu'environ 30 p. 100 de nos services aériens sont sujets à la concurrence. Le meilleur exemple que je pourrais vous donner est le service transatlantique, qui, au cours des trois dernières années, a été prolongé jusqu'à Paris et Dusseldorf en concurrence avec d'autres lignes aériennes, et, dans un cas, en concurrence directe avec Air-France. Il s'agit simplement d'établir s'il y a suffisamment de place, à notre avis, pour une deuxième ou même une troisième ligne aérienne sur la route aérienne en question.

M. BELL: Certaines de ces routes hautement concurrentielles sont tout aussi rentables que les autres, en général?

M. MCGREGOR: Pas aussi rentables que les autres et pas aussi profitables qu'elles le seraient si elles ne nécessitaient pas des dépenses supplémentaires.

M. BELL: En d'autres termes, Air-Canada redoute un peu de concurrence?

M. MCGREGOR: Nous ne redoutons pas un peu de concurrence au bon endroit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet des services projetés et des fréquences d'envolée, combien d'envolées transcontinentales avons-nous?

M. MCGREGOR: Cinq, à l'heure actuelle. Six l'été dernier et sept l'été prochain.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comme président de cette organisation, croyez-vous qu'il soit nécessaire d'ajouter continuellement des envolées?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une autre année ce pourrait être huit et sept?

M. MCGREGOR: Cela se pourrait fort bien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans combien de temps cela pourrait-il se produire? A quel nombre d'envolées devez-vous viser avant de pouvoir soutenir la concurrence sur cette route? Avez-vous élaboré des plans dans ce sens pour l'avenir?

M. MCGREGOR: Non. Nous n'avons élaboré aucun plan. Nous avons commandé des avions à cette fin et nous devons répondre à la demande.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, les engagements actuels en ce qui concerne les achats, indiquent que vous avez besoin d'une condition du maintien du monopole pendant quelque temps encore?

M. MCGREGOR: Je crois que cela devrait être exprimé en d'autres termes. Nous avons commandé des avions parce que nous supposions que nous aurons à transporter de la clientèle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aurez-vous besoin des mêmes conditions qu'à l'heure actuelle pour obtenir le facteur charge dont vous avez parlé?

M. MCGREGOR: Nous comptons là-dessus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avec quatorze ou quinze envolées transcontinentales, vous ne pouvez dire dans combien de temps un service concurrentiel pourrait être requis?

M. MCGREGOR: Il me semble que, si nous sommes réglementés quant aux tarifs comme nous le sommes présentement, ainsi que le sont tous les services de transport, et si nous répondons à la demande de façon satisfaisante et donnons un service raisonnable, il n'y a aucune raison pour laquelle nous devrions souhaiter de la concurrence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, dans de telles circonstances, vous compteriez continuer à monopoliser ce genre de service?

M. MCGREGOR: Je l'espère en me fondant sur le principe que plus la ligne aérienne a de trafic plus ses services sont efficaces. Lorsqu'il y avait trois services transcontinentaux, chaque station devait maintenir un personnel au sol et le rémunérer à raison de huit heures par jour et, cependant ses employés ne tra-

vaillaient que vingt minutes à l'occasion de l'atterrissage de l'avion. A mesure que le nombre d'envolées a augmenté, l'équipe au sol a commencé de gagner son salaire. Et il n'y a pas de fin à cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce genre de service pourrait compter jusqu'à vingt-cinq ou trente envolées transcontinentales par jour. Ces envolées se feraient sur la base que vous avez projetée?

M. MCGREGOR: Ce serait la méthode la plus efficace.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est l'opposé de ce qui se fait dans les autres commerces.

M. MCGREGOR: Je mentionne la téléphonie, par exemple.

LE PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la rubrique "Services projetés"?

Adopté.

"Perspective générale?"

Adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1954 est-il adopté?

Adopté.

Quelqu'un veut-il présenter une motion pour adopter le rapport d'Air-Canada?

Proposé par M. Langlois (*Gaspé*) appuyé par M. Fairey, que le rapport annuel d'Air-Canada soit adopté.

Adopté.

Vient ensuite le budget pour l'année 1955.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous n'avons pas encore eu la chance de discuter le bilan.

LE PRÉSIDENT: Nous pourrions le faire pendant l'étude du rapport. D'ici là, auriez-vous l'obligeance de distribuer des exemplaires du budget?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, dans le bilan, sous le titre "Immobilisations", les immeubles et le matériel sont groupés ensemble, moins la dépréciation accumulée. M. McGregor pourrait-il nous faire connaître la valeur de ces avions et la dépréciation qui s'est accumulée à l'égard de ces avions au 31 décembre 1954?

M. MCGREGOR: Oui, ainsi que je crois l'avoir mentionnée plus tôt. Examinons d'abord la dépréciation. La flotte des DC3, qui comprend vingt-sept avions, est totalement dépréciée depuis 1951; celle des North-Stars, au nombre de vingt-deux, est totalement dépréciée depuis mai 1954, ce qui laisse les avions Bristol, les trois cargos, achetés récemment, qui se déprécient sur une base quinquennale. Les avions *Super Constellation* sont dépréciés sur une base de sept ans pour nos propres fins de comptabilité. En ce qui concerne les Viscounts, ils n'ont pas encore commencé à être dépréciés; en fait, ils commenceront de l'être aujourd'hui même. Voulez-vous connaître les montants d'argent?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui. En d'autres termes, veuillez nous faire connaître votre actif total en fait d'avions ainsi que la dépréciation accumulée.

M. MCGREGOR: La valeur comptable initiale des North-Stars ainsi que des principales pièces de rechange est de \$18,834,000, montant réduit par la dépréciation à \$18,174,000. La valeur comptable des DC3 Douglas, qui est de

\$4,950,000, a été pareillement réduite à \$4,815,000. Celle des avions Bristol, d'une valeur comptable de \$1,178,000, a été réduite à \$231,000. La valeur comptable des avions *Constellation*, qui est de \$15,484,000, est réduite par la dépréciation à \$1,156,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et, naturellement les avions Viscount ne figurent ni dans l'actif ni dans la dépréciation?

M. MCGREGOR: Ils figurent dans l'actif. Celui qui a été livré en 1954 ainsi que ses pièces apparaissent dans les livres pour une valeur de \$1,142,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ma question suivante est celle-ci: Je comprends que vous avez l'habitude de maintenir tous les avions dans leur état originel pour ainsi dire?

M. MCGREGOR: Oui, pour autant que la chose est physiquement possible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Par conséquent, s'il advenait une période de crise—ce que nous ne souhaitons aucunement—vous auriez une réserve substantielle, parce que vous avez maintenant pour une valeur de quelque 23 millions de dollars en avions qui ont été totalement dépréciés bien qu'à l'heure actuelle ils soient tout aussi bons que lorsque vous les avez achetés.

M. MCGREGOR: J'ai employé l'expression "physiquement possible" et c'est important; un avion perd de la valeur—non dans le sens financier—parce qu'il devient désuet. Vient un temps où il fascine moins les voyageurs. C'est pourquoi sa valeur décroît, mais non parce qu'il est usé au sens physique du terme. Bien que notre actif nous soit un sujet de satisfaction, si nous devons vendre ces avions ou les employer indéfiniment, ils n'auraient pas beaucoup de valeur parce que, par rapport à des avions plus modernes, ils cesseraient d'attirer le trafic.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En ce qui concerne leur service, ces avions sont aujourd'hui aussi bons que lorsque vous les avez achetés.

M. MCGREGOR: Pour autant que la chose est physiquement possible, les moteurs sont remplacés ainsi que les pièces des organes et ainsi de suite.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a un taux uniforme de dépréciation que vous adoptez. Suivez-vous la même ligne de conduite que les autres compagnies d'aviation?

M. MCGREGOR: Nous suivons de près la ligne de conduite des autres compagnies d'aviation. Cependant le taux n'est pas uniforme. Nous cherchons à fixer une période d'années pendant laquelle les avions se déprécieraient, en prenant comme base le taux de diminution de ces appareils dans la préférence des voyageurs. Nous considérons que l'avion mû par un moteur à piston cesse plus vite d'attirer le public que les nouveaux types de Viscount. Pour cette raison nous déprécions nos North-Stars sur une base de six ans, et les *Super Constallations* sur une base de sept ans, tandis que le taux de dépréciation des Viscounts n'a pas encore été déterminé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous prévalez-vous intégralement des avantages du taux de dépréciation accordé par le gouvernement? En tirez-vous partie du point de vue des impôts?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous établissez votre propre formule?

M. MCGREGOR: Nous établissons notre propre formule et notre propre comptabilité. Mais nous demeurons dans les limites permises du taux de dépré-

ciation accordé par le gouvernement et le taux permis par le gouvernement n'a pas encore dépassé le nôtre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas encore tiré parti de l'allocation plus élevée qui vous serait consentie?

M. MCGREGOR: Non, parce que le taux permis par le gouvernement est une courbe descendante qui ne finit jamais.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet des avions qui pourraient être mis en vente pour le Périmètre d'alerte préliminaire, je suppose que vous pourriez en obtenir un assez bon prix à l'heure actuelle. Avez-vous songé que vous auriez recouvré la dépréciation, et que vous pourriez vous trouver aux prises avec un problème d'impôt en ce qui concerne vos prévisions?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas songé à cela. Tout d'abord, ce n'est qu'en 1952 que nous sommes devenus imposables sous le régime de l'impôt corporatif fédéral, de sorte que le problème est tout nouveau. Il est probablement vrai que la valeur marchande de certains de nos avions complètement dépréciés dépassait la valeur originelle. Cela pourrait constituer un problème si nous vendions les avions, mais en ce moment nous n'en avons pas à vendre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En sommes-nous à cet item du budget et pouvons-nous poser des questions à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de vos dépôts sur crédit de voyage et le passif correspondant en ce qui concerne vos crédits de voyage dans votre actif, il y a une différence dans les chiffres. Cela veut-il dire que certains des fonds déposés ont servi à des fins de voyage?

M. MCGREGOR: Non, vous voulez parler de la différence d'une année à l'autre?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dites qu'il y a un passif de \$1,151,000. Je suppose que c'est le montant qu'on a payé pour obtenir des cartes de voyage; et vous indiquez un montant de \$973,000 à l'actif. Quelle est l'explication de cette différence?

M. MCGREGOR: Le premier chiffre que vous avez mentionné représente les dépôts accumulés qui ont été faits en vue des cartes de voyage tandis que l'autre chiffre représente les montants courants qui sont dûs, c'est-à-dire les sommes qui ont été facturées pour le transport effectué et qui restent à percevoir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. En d'autres termes, c'est effectivement une extension de crédit qui n'a aucun rapport avec les dépôts?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. BELL: Qui figure comme détenteur du capital-actions au bilan?

M. MCGREGOR: Les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. BELL: Comment se fait-il alors que certains membres du Conseil d'administration sont nommés par le gouverneur en conseil tandis que d'autres sont choisis par les actionnaires; il y en a un qui est élu par les actionnaires. Quelle ligne de conduite suit-on? Pourquoi y a-t-il cette distinction?

M. MCGREGOR: Eh bien, il y a dans la loi en vertu de laquelle la compagnie a été formée une stipulation qui porte que la majorité des membres du Conseil d'administration est nommée par les actionnaires (la loi prévoit plus d'un actionnaire) et que la minorité est nommée par décret du conseil. Cela s'appliquait

lorsque le Conseil d'administration comprenait seulement sept membres, mais il y a environ deux ans le nombre a été porté à neuf membres, et la proposition est maintenant de cinq à quatre tandis qu'elle était autrefois de quatre à trois.

M. BELL: Théoriquement, le National-Canadien nommerait des actionnaires au Conseil d'administration, et le National-Canadien désignerait les actionnaires?

M. MCGREGOR: Non.

M. BELL: Comment cela marche-t-il?

M. MCGREGOR: Le National-Canadien est l'actionnaire et le seul et unique actionnaire, et il désigne cinq administrateurs.

M. BELL: En pratique, le conseil d'administration du National-Canadien désignerait les actionnaires et certains administrateurs d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: C'est exact, il désigne des administrateurs.

M. KNIGHT: Ne répondez pas à ma question si vous y avez déjà répondu. Je la pose parce que j'étais absent et que je siégeais à un autre comité. Au sujet de cette réserve d'assurance a-t-on les documents qui établissent comment elle s'est accumulée?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCGREGOR: L'explication n'a pas été consignée au compte rendu de la présente séance. La réserve est au montant maximum convenu de 6 millions de dollars fixé par le Conseil d'administration. Il s'est accumulé au cours des années par les apports successifs à cette réserve. Le taux d'accroissement est basé sur les primes d'assurance que nous aurions été obligés de payer à des assureurs de l'extérieur si nous n'avions pas porté nos propres assurances.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Considérez-vous que le montant de cette réserve est suffisant?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et cela coûte moins cher que de s'assurer dans les compagnies d'assurance?

M. MCGREGOR: Beaucoup moins cher; autrement, ces 6 millions de dollars seraient dans la caisse des compagnies d'assurance.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de ce montant, les réclamations ont-elles toutes été présentées relativement aux deux accidents que nous avons eus au cours de l'année dernière?

M. MCGREGOR: Non. Dans l'ensemble, je dirais qu'environ 60 p. 100 des réclamations ont été réglées et que les autres sont au stade des négociations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela n'influera pas considérablement sur le bilan?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En fait, du point de vue juridique, vous devez payer?

M. MCGREGOR: Il y a des restrictions en ce qui concerne les voyageurs internationaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Air-Canada a-t-il un représentant qui prend part aux négociations de l'accord international relatif à l'assurance et au traité de responsabilités dont la Chambre est présentement saisie?

M. MCGREGOR: Nous sommes seulement indirectement représentés par l'intermédiaire de l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui est le représentant d'un certain nombre de compagnies de transport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Connaissez-vous les clauses de cet accord? Cadrent-elles avec votre plan et répondent-elles à vos exigences?

M. MCGREGOR: Certains transporteurs ne l'aiment pas beaucoup, mais je crois que c'est un arrangement satisfaisant. La convention de Varsovie est extrêmement vieille.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En général, estimez-vous que l'arrangement en question répond au problème international?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous en seriez satisfaits?

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le bilan?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a dans le bilan des item compensateurs au sujet de la caisse d'assurance. Que représentent ces valeurs dans la caisse d'assurance?

M. MCGREGOR: De l'argent.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De l'argent?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le détenons-nous en dépôt ou en fidéicommiss?

M. MCGREGOR: Il est placé dans les valeurs dont l'achat a été autorisé par la compagnie, c'est-à-dire des obligations du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux ou des valeurs garanties par ces divers gouvernements, et il existe réellement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois dans le bilan qu'il y a à l'actif un montant de 6 millions. S'agirait-il de ce fonds d'assurance?

M. MCGREGOR: Il fait partie de l'actif.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Éprouvez-vous des difficultés dans vos opérations financières au sujet des devises, c'est-à-dire au sujet de la convertibilité des devises?

M. MCGREGOR: Non, nous avons été assez chanceux sous ce rapport. Une chambre de compensation internationale a été établie il y a quelques années, et il y en a une autre qui fonctionne depuis encore plus longtemps aux États-Unis, de sorte que toutes les transactions sur le plan des devises étrangères sont confiées à ces organismes, et la différence nette est très petite.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous maintenant passer au budget d'immobilisations?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je voudrais examiner la mention figurant à la page suivante, page 36? Au sujet de l'état des opérations, puis-je demander à M. McGregor comment les opérations de cette année se comparent avec celles d'une compagnie d'aviation, d'importance semblable aux États-Unis du point de vue des bénéfices nets? Je pense en ce moment à la *Capital Airlines* qui n'est pas trop différente de votre compagnie, je suppose.

M. MCGREGOR: Je dirais que le rapport est un peu plus faible entre le bénéfice net et nos revenus bruts que dans le cas des compagnies d'aviation plus importantes aux États-Unis.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous nous expliquer cela du point de vue administratif?

M. MCGREGOR: Elles ont un volume de trafic supérieur parce qu'elles desservent des centres plus importants. Je crois que *Capital Airlines* dessert une vingtaine d'endroits. Air-Canada en dessert 65, si je me rappelle bien les chiffres. Un certain nombre de petits endroits qui sont desservis peu fréquemment font monter le coût. Le carburant coûte environ 30 p. 100 de moins aux États-Unis. On dit que la main-d'œuvre est généralement moins coûteuse au Canada, mais cette différence ne contre-balance pas l'énorme différence dans le coût du carburant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous croyez que, sur une base comparative, cela explique la différence entre \$400,000 de bénéfices nets sur 68 millions, et 3 millions de bénéfices nets sur environ 45 millions pour la *Capital Airlines*.

M. MCGREGOR: Non, il faut aussi tenir compte d'un certain nombre d'autres facteurs. Pour répondre aux exigences des Canadiens, Air-Canada doit maintenir des installations extrêmement coûteuses, ce qui n'est pas le cas pour une compagnie comme *Capital Airlines*. Nous avons, par exemple, un service d'ingénieurs de haute réputation qui est assez coûteux. *Capital Airlines* n'en a pas. Lorsque cette compagnie désire obtenir des avions, elle consulte le programme des changements techniques exigés par Air-Canada, et informe la Vickers qu'elle achètera des avions avec des modifications.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comment cette compagnie élabore-t-elle son programme technique?

M. MCGREGOR: Franchement, elle n'a aucun programme technique. Lorsqu'elle veut des avions, elle s'adresse à un manufacturier et lui dit: "Qu'avez-vous à nous vendre?" Puis, elle prend les avions ou les refuse. Au Canada, les conditions exigent des accessoires spéciaux. Chauffage de la cabine, chauffage au sol, plomberie domestique—si l'on veut éviter la gelée—voilà autant d'éléments dont il faut tenir compte, et c'est pourquoi nous avons jugé nécessaire de maintenir un service d'ingénieurs, qui n'est pas un luxe peu coûteux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toute la question se résume donc à ceci: les compagnies d'aviation indépendantes aux États-Unis peuvent bénéficier de l'argent que nous dépensons pour un service d'ingénieurs compétents,

M. MCGREGOR: Dans le cas présent, c'est ce qui est arrivé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On me dit qu'ils achètent à la condition suivante: "Nous prendrons les avions tels que vous les livrez à Air-Canada."

M. MCGREGOR: Je dois dire en passant que nous sommes remboursés par Vickers d'une certaine partie du coût de ce service d'ingénieurs.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela affaiblit votre argument.

M. MCGREGOR: Nous n'avons encore rien reçu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne veux pas vous embarrasser au sujet de cette question, mais vous ne voulez pas dire que *Capital Airlines* n'a pas de service d'entretien? Elle entretient ses avions d'après les mêmes méthodes que toutes les autres compagnies.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y aurait donc pas une différence aussi grande dans le coût?

M. MCGREGOR: Non. La principale difficulté vient du trafic moins dense. *Capital Airlines*, qui choisit ses itinéraires avec l'autorisation du *Civil Aeronautics Board*, se limite naturellement aux centres les plus importants. En fait, je crois qu'il y a à peu près un an, nombre de grandes compagnies d'aviation aux États-Unis ont demandé la permission de cesser de desservir des centres moins importants.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais les travaux de génie que nous effectuons n'agissent-ils pas "à rebours"? En bénéficions-nous seulement par le fait que toutes les "imperfections" sont disparues avant la livraison de nos avions?

M. MCGREGOR: Croyez-le si vous le voulez, tel n'est pas le cas. Les *Super Constellations* d'Air-Canada subissent de nombreuses modifications techniques lorsque nous les commandons, modifications qui ne sont pas nécessaires lorsqu'elles sont achetées par des compagnies d'aviation qui desservent des climats plus éléments.

M. CARRICK: Puis-je poser une question? Si vous vouliez exploiter Air-Canada de façon à réaliser le plus de profits possible et non pour servir le public, y a-t-il des modifications auxquelles vous songeriez afin d'atteindre votre but? Suis-je dans l'erreur en pensant que vous n'exploitez pas cette entreprise à seule fin d'obtenir le plus de bénéfices possible?

M. MCGREGOR: Nous l'administrons de façon à éviter d'être une charge pour le contribuable tout en maintenant une qualité de service dont nous pouvons être fiers. Une grosse économie que les voyageurs n'approuveraient pas, je crois, consisterait à refuser de payer les dépenses des passagers en cours de route pendant les envolées retardées, étant donné que ces retards sont très fréquents dans les deux régions côtières du Canada. Nous économiserions peut-être un million de dollars par année de ce chef.

M. CARRICK: Je suppose également que vous supprimeriez un certain nombre de ces petits itinéraires peu rentables si vous visiez à enregistrer des bénéfices plutôt qu'à donner du service?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant de passer à autre chose...

M. GILLIS: Il y a trois quarts d'heure que nous nous attardons à ce sujet. Nous avons adopté le rapport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il semble y avoir quelques contradictions au sujet de la réponse que vous avez faite relativement au transport gratuit. Dans la réponse que vous m'avez faite relativement au facteur charge, vous avez signalé que, sur les itinéraires importants entre les grands centres, notre coût d'exploitation dépasse beaucoup le facteur normal de 72 p. 100 et que la raison pour laquelle le facteur est réduit, c'est le nombre des petits trajets. Comment conciliez-vous avec cela la question du transport gratuit? Tous ces gens transportés gratuitement font-ils de courts trajets?

M. MCGREGOR: Non, mais ils sont souvent retardés, ou "empannés", comme nous le disons, retardés en route à leur grand déplaisir; parfois même ils éprouvent les tiraillement de la faim. Il n'est pas rare l'été que 10 ou 15 employés de la compagnie soient paralysés pendant trois ou quatre jours à un endroit, incapables de poursuivre leur route.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer au budget d'immobilisations pour 1955?
Adopté.

AIR-CANADA

BUDGET D'IMMOBILISATIONS

1955

	Reports de crédit	Prévisions	Total
Avions et parties constituantes			
Avions.....	\$2,324,000	\$ 9,188,000	\$ 11,512,000
Pièces de fuselage.....	87,000	599,000	686,000
Groupes-moteurs et moteurs.....	497,000	450,000	947,000
Hélices.....	4,000	101,000	105,000
Radio.....	70,000	66,000	136,000
Équipement de vol divers.....	12,000	39,000	51,000
Pièces de rechange.....	1,124,000	305,000	1,429,000
Total.....	\$4,118,000	\$10,748,000	\$14,866,000
Installations au sol et parties constituantes			
Communications au sol.....	\$ 45,000	\$ 37,000	\$ 82,000
Hangars et ateliers.....	591,000	397,000	988,000
Rampes.....	135,000	87,000	222,000
Véhicules motorisés.....	81,000	282,000	363,000
Matériel de bureau.....	97,000	280,000	377,000
Matériel de génie civil.....	3,000	7,000	10,000
Emmagasinage et distribution.....	17,000	14,000	31,000
Équipement au sol divers.....	11,000	186,000	197,000
Total.....	\$ 980,000	\$ 1,290,000	\$ 2,270,000
Édifices.....	\$ 564,000	\$ 564,000
Imprévus.....	\$ 300,000	\$ 300,000
Total général.....	\$5,662,000	\$ 12,338,000	\$ 18,000,000

La dépense relative à chacun des postes ci-dessus peut dépasser d'au plus 10 p. 100 le montant indiqué, sans autre autorisation, pourvu que l'ensemble des postes ne dépasse pas la somme de \$18,000,000.

NOTA: L'article "Avions" comprend les acomptes sur les nouveaux avions à l'égard desquels la compagnie s'est engagée à verser d'autres paiements s'élevant au total à \$5,450,000 au cours de la période de janvier 1956 à décembre 1957.

ÉTAT INDIQUANT LA SOURCE DES FONDS APPELÉS
À FINANCER LES IMMOBILISATIONS

Revenu net.....	\$ 200,000
Dépréciation accumulée.....	6,010,000
Prêts du National-Canadien.....	11,900,000
	<u>\$ 18,110,000</u>

Le PRÉSIDENT: Le budget des immobilisations est-il adopté?

M. CHURCHILL: Monsieur le président, j'ai une question à poser. Dans le contrat conclu entre Air-Canada et le ministère des Transports, quel rapport y a-t-il entre la compagnie et le ministère? Que fournit la compagnie et que fournit le ministère des Transports à ces aéroports?

M. MCGREGOR: Air-Canada fournit tout le matériel employé pour ses propres avions,—appareils de traction au sol, véhicules de chargement et spéciaux pour le transport des bagages en direction et en provenance de l'avion, appareils de chauffage, unités desservant la cabine, camions à grue pour élever les marchandises jusqu'au niveau de la cabine.

Le ministère des Transports fournit les rampes, les pistes de taxis, les pistes d'atterrissage et autres, ses propres édifices et le terminus dans lequel, comme je l'ai mentionné ce matin, Air-Canada loue l'espace qu'il emploie pour des fins spéciales. Air-Canada loue également les hangars et des bureaux dans les immeubles du ministère des Transports, pour son propre usage.

M. CHURCHILL: En ce qui concerne l'article "Communications au sol", à quoi servent ces communications?

M. MCGREGOR: Il s'agit là des postes de radio au sol maintenus par la compagnie pour établir des communications directes entre le sol et l'avion dans les airs à l'égard du trafic de la compagnie.

M. CHURCHILL: La question que j'ai posée ce matin au sujet des appareils d'approche contrôlée du sol ne s'appliquerait-elle pas à cet article?

M. MCGREGOR: Non, parce que ces appareils servent à tous les avions qui emploient l'aéroport.

M. CHURCHILL: Et ce service des communications dont il est ici question ne sert qu'à Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, au cours de cette année, M. McGregor aura besoin d'environ 18 millions pour les fins de son budget d'immobilisations. Au bas du budget, il présente un petit état indiquant la sources des fonds appelés à financer les immobilisations. J'ai une question à lui poser à ce sujet pour la raison que voici: d'après votre bilan, il est clair que, pour maintenir un capital d'exploitation raisonnable, vous ne pouvez tirer davantage de votre avoir en espèces. Vous avez besoin de toutes vos disponibilités pour cela, mais vous avez un fonds d'assurance de 6 millions sous forme d'actif.

Si vous étiez une organisation indépendante comme *Capital Airlines* ou d'autres entreprises semblables, il vous faudrait garder ce fonds intact, étant donné que vous n'avez pas d'autre source de revenus pour financer vos projets. Mais en réalité vous projetez, si je ne m'abuse, de vous adresser au National-Canadien pour emprunter près de 12 millions pour alimenter votre budget d'immobilisations. Puisque vous avez cette réserve à votre disposition, ne serait-il pas sage d'utiliser ce fonds d'assurance pour financer vos immobilisations, ce qui vous permettrait d'économiser un bon montant au titre du service des intérêts?

M. MCGREGOR: Je réponds non à vos deux questions, monsieur Hamilton. Tout d'abord, il faut qu'une compagnie, si elle veut prendre à sa charge l'assurance d'une partie des risques de ses opérations internationales, garde ce fonds d'assu-

rance absolument disponible et, pour cela, l'argent ne peut être placé dans l'entreprise. En ce qui concerne la deuxième question, la différence dans le pourcentage entre le revenu que nous obtenons des 6 millions de dollars placés et le montant d'argent que nous payons en intérêts au National-Canadien, est infinitésimal.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cette idée me paraissait bonne, voilà tout.

M. MCGREGOR: J'y ai pensé moi-même.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions à poser?

M. BELL: Au sujet des immeubles, monsieur McGregor, quelle est la ligne de conduite de la compagnie en ce qui concerne la location d'immeubles partout où c'est possible?

M. MCGREGOR: Ce n'est pas le cas partout, mais généralement les seuls immeubles qui nous appartiennent sont les hangars, les entrepôts et autres immeubles spécialisés de ce genre comme les locaux d'épreuve des moteurs. Les immeubles où se trouvent nos bureaux ne nous appartiennent pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces immeubles sont-ils construits sur des terrains qui vous sont prêtés, comme ceux de Malton, ou qui vous sont loués?

M. MCGREGOR: Nous les louons à long terme.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Au sujet de l'avenir, monsieur McGregor, et en regardant au delà du présent budget d'immobilisations, prévoyez-vous que les dépenses continueront l'an prochain et l'année suivante à un rythme aussi imposant pour l'achat de nouveaux avions?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il en est question dans la note en question, monsieur Hamilton. Cette note mentionne le fait que le présent budget comporte des engagements pour l'achat de nouveaux avions en 1956 et en 1957.

Le PRÉSIDENT: Le budget d'immobilisations est-il adopté?

Adopté.

Nous passons maintenant au budget d'exploitation d'Air-Canada.

AIR-CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION

1955

<i>Recettes d'exploitation</i>	\$ 78,000,000
<i>Dépenses d'exploitation</i>	\$ 77,160,000
Revenu d'exploitation.....	\$ 840,000
Dépense étrangère à l'exploitation—net.....	640,000
Revenu.....	\$ 200,000
Provision pour impôt sur le revenu.....
Revenu net.....	\$ 200,000

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet du budget d'exploitation? Adopté?

Adopté.

Je désirerais profiter de cette occasion pour remercier M. McGregor d'être venu ici et de nous avoir consacré son temps en vue de nous donner des explications très satisfaisantes sur la gestion et l'exploitation d'Air-Canada au cours de l'année dernière. Je suis sûr d'interpréter les sentiments de tous les membres du Comité en remerciant également les autres hauts fonctionnaires qui accompagnaient M. McGregor. Je désire en même temps remercier le ministre, M. Howe, qui est demeuré ici pendant tout le cours de nos délibérations.

M. McGRIGOR: Je vous remercie sincèrement, monsieur le président, et je désirerais exprimer mon appréciation de la bienveillance avec laquelle vous m'avez écouté.

Le PRÉSIDENT: Je désire vous exprimer également nos remerciements pour le magnifique voyage que vous nous avez fait faire mercredi dernier dans le nouvel appareil Viscount. Cette envolée a été extrêmement intéressante et agréable.

Nous avons aussi avec nous les vérificateurs, M. Turville, M. Morison et M. Padley, qui sont les vérificateurs du gouvernement pour Air-Canada.

Je demanderais maintenant que le rapport des vérificateurs au Parlement soit, non pas lu, mais considéré comme ayant été lu et annexé au compte rendu du rapport du Comité. A-t-on des questions à poser à M. Turville au sujet du rapport des vérificateurs?

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Chartered Accountants

Coristine Building, 410 St. Nicholas Street, Montreal 1

Montréal, le 25 février 1955.

AIR CANADA

Au très honorable ministre du Commerce,
Ottawa, Canada.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1954, en vertu de la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada et de ses amendements, et par votre entremise, nous soumettons maintenant notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. A cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer à Air Canada un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Air Canada est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan et de l'état du revenu.

ÉTAT DU REVENU

Dépréciation

La provision pour dépréciation de l'actif immobilisé a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

(a) Matériel volant en service—

North Star M2—sur une période de six ans à compter de la mise en service. Les appareils que comprend cette flotte sont entièrement dépréciés depuis mai 1954.

Super Constellation—sur une période de sept ans à compter de la mise en service.

Bristol—sur une période de cinq ans à compter de la mise en service.

DC3—aucune provision n'est requise, ces appareils étant entièrement dépréciés depuis 1951.

(b) Installations au sol—durée de service évaluée selon le genre de matériel.

On n'a pourvu à aucune dépréciation sur l'appareil Vickers Viscount reçu vers la fin de l'exercice, cet appareil n'ayant pas encore été mis en service.

Nous avons reçu d'un fonctionnaire compétent des certificats à l'effet que tout le matériel volant et toutes les installations au sol ont été bien entretenus et maintenus en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice; qu'on a procédé à toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'exercice, par l'usure et la vétusté, et qu'on a dûment avisé le service de la comptabilité de toutes ces désaffectations.

Revenu divers—Net

Ce compte comprend surtout l'intérêt sur les dépôts aux Chemins de Fer Nationaux du Canada et les escomptes sur achats.

Frais d'intérêt

Les frais d'intérêt englobent l'intérêt sur le placement de la Canadian National Railway Company sous forme d'obligation à long terme, de même que l'intérêt sur les billets à payer aux chemins de fer.

BILAN

Disponibilités

Pour faire face à des paiements sur livraison de nouveaux appareils, Air Canada a retiré, au cours de l'exercice, les fonds de surplus de \$11 millions de dollars qui avaient été déposés aux Chemins de Fer Nationaux du Canada. Air Canada avait touché un intérêt annuel de 3 p. 100 sur ces dépôts.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Air Canada n'a procédé à aucun inventaire de son matériel et de ses approvisionnements au cours de l'exercice. Les inventaires au 31 décembre 1954, tels que représentés par les soldes au grand-livre, sont basés sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériels et sur une estimation de la valeur utile

ou marchande du matériel usagé encore utilisable et de celui qui est hors d'usage et au rebut. De plus, ils sont confirmés par les registres d'inventaire perpétuel et par des épreuves périodiques de vérification interne.

Fonds d'assurance

Le fonds d'assurance a augmenté de \$218,000 au cours de l'exercice. En fin d'exercice, il se montait à \$6 millions de dollars, étant constitué par des titres du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garantis par Gouvernement du Canada), et des titres émis ou garantis par des gouvernements provinciaux, ainsi que par des espèces et diverses disponibilités. A la fin de l'exercice, la valeur marchande de ces titres était légèrement supérieure à leur prix coûtant.

Actif immobilisé

Les propriétés et le matériel figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Les principales dépenses de capital effectuées au cours de l'exercice comprennent les derniers versements sur huit Super Constellation et un appareil Vickers Viscount et leurs pièces de rechange, le dernier paiement sur le nouveau hangar d'avions à Malton et des paiements sur l'entrepôt et le centre d'essai de moteurs à Winnipeg. On a opéré les déductions requises pour comptabiliser la perte d'un appareil North Star et d'un Super Constellation.

Réserve pour assurance

La partie de la perte occasionnée par des accidents d'aviation au cours de l'exercice qui était assurée par le fonds d'assurance d'Air Canada a été passée au débit de la réserve pour assurance. Pour contrebalancer l'ébrèchement ainsi créé, on a distrait un montant de \$2,000,000 du surplus.

Surplus

Par suite des pertes d'avions, l'obligation de la compagnie relative à l'impôt sur le revenu s'est trouvée éliminée, et on a régularisé le surplus en le créditant de \$368,000, montant auparavant inscrit comme impôt à payer sur le revenu.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit aux comptes du bilan d'Air Canada:

- (a) Monnaie des États-Unis—au pair du change du dollar.
- (b) Livres sterling—au taux de \$2.80 la livre.

Les montant en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

George A. Touche, C.A.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La seule question que j'ai à vous poser, monsieur, est au sujet de la dépréciation qui figure dans votre rapport. Y a-t-il eu consultation avec d'autres compagnies d'aviation pour déterminer une moyenne acceptable ou la dépréciation qui figure au rapport a-t-elle été établie par vous-mêmes?

M. TURVILLE: Ce taux a été déterminé par Air-Canada et, comme M. McGregor l'a déjà dit, il est comparable à celui qui est employé par nombre de lignes d'aviation aux États-Unis.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et, naturellement, il est inférieur à ce que le gouvernement permet comme dépréciation?

M. TURVILLE: Bien inférieur.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, j'aimerais à formuler une observation en passant. Je crois que plusieurs d'entre nous sont très satisfaits des rapports annuels d'Air-Canada et du National-Canadien, assurés que nous sommes que ces documents nous font une belle publicité. Je voudrais que nos vérificateurs soient donnés en exemple au Parlement en ce qui concerne les documents qu'ils nous soumettent et qui ne sauraient être considérés comme des documents publicitaires, étant donné qu'ils ne sont destinés qu'à nous-mêmes. Je crois qu'ils devraient être produits à aussi bon compte que possible. En fait, vous payez cinq fois plus qu'il ne faut. Ces documents ne sont destinés qu'au Parlement et n'ont aucune valeur marchande. Ne pourraient-ils coûter un peu moins cher?

M. TURVILLE: Monsieur Hamilton, je crois que ce document est très modeste et que le prix n'est pas trop élevé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je suis sérieux. Le montant en cause n'est certes pas élevé. C'est surtout une question de principe. Le prix s'élève à \$121; or, sans la couverture, le prix est de \$21.

M. TURVILLE: Je ne sais si je vais faire un faux pas, monsieur Hamilton, mais, du point de ma firme, je dois dire que nous avons aussi une certaine fierté. Nous tenons à produire des états dignes d'être présentés aux membres du Parlement sous une forme qui soit conforme à nos normes habituelles. Je ne crois pas que nous ayons exagéré en donnant à notre rapport une couverture de carton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En ce qui concerne l'exposé monsieur, vous faites une vérification sur place, je suppose, à l'égard de presque toutes les questions,—comptes payables et comptes à recevoir?

M. TURVILLE: Oui, nous vérifions toutes ces choses. L'épreuve est une vérification sur place, basée sur notre jugement, des recettes et des dépenses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je désirerais vous demander quelque chose. Faites-vous la vérification du transport gratuit accordé par la Compagnie? En tenez-vous compte?

M. TURVILLE: Non, nous ne nous occupons pas de cela. Cela est surtout important au point de vue statistique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais vous faites une vérification pour déterminer si les gens qui voyagent au moyen de laissez-passer gratuits appartiennent aux classes de gens qu'on a mentionnées aujourd'hui?

M. TURVILLE: C'est une vérification interne faite avec l'approbation des hauts fonctionnaires de la compagnie d'aviation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Faites-vous une vérification sur place à leur sujet comme vous le faites pour d'autres articles?

M. TURVILLE: Non. Nous comptons sur l'intégrité des déclarations de l'administration à savoir que ces gens sont des employés de la compagnie ou des personnes ayant droit à des laissez-passer en raison de leurs relations avec la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je voulais simplement connaître la méthode que vous employez. Il n'y a pas de vérification sur place de ce genre de transport?

M. TURVILLE: Non.

M. BELL: Je crois qu'il est possible que cette question ait déjà reçu une réponse, mais le taux de la livre sterling en ce qui concerne Air-Canada est le taux courant tandis que, pour le National-Canadien, nous employons l'ancien taux. C'est pourquoi l'avoir du National-Canadien a été calculé . . .

M. TURVILLE: Oui. Je crois que j'ai donné une explication là-dessus hier. Le taux du National-Canadien est le même depuis l'année de la Confédération ou presque et il est représenté en grande partie par des valeurs rachetables en livre sterling. Dans le cas d'Air-Canada, cela n'entre pas en ligne de compte, et les taux de conversion en usage par Air-Canada sont ceux qui ont été établis de concert avec l'*International Air Transport Association* et ils ne peuvent être changés à moins qu'ils ne varient de plus de 10 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vérifiez-vous les inventaires d'Air-Canada en les comparant à l'inventaire matériel?

M. TURVILLE: Si vous voulez bien vous reporter au paragraphe pertinent de notre rapport, vous constaterez que cette année on n'a pas fait d'inventaire réel, mais nous avons comparé le chiffre des livres avec les dossiers et autres documents et nous faisons un contrôle au cours de l'année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous avez fait cette épreuve à certains endroits?

M. TURVILLE: Oui.

M. CARRICK: Je suppose qu'en contrôlant ces laissez-passer, vous tenez compte du fait qu'il n'y a aucune sortie ni rentrée d'argent?

M. TURVILLE: Exactement. Je ne crois pas qu'il soit utile de faire un contrôle de ces laissez-passer à moins d'avoir certaines pièces justificatives représentant des dollars et des cents.

M. CARRICK: Ce ne serait pas tout à fait dans vos attributions.

M. TURVILLE: Ce serait comme si on essayait de vérifier quelque chose qui n'existe pas.

M. CARRICK: Quelque chose qui ne vous regarde pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Que dites-vous?

M. CARRICK: Je disais que cela ne regarde pas les vérificateurs de contrôler des laissez-passer, parce qu'il n'y a ni sortie ni rentrée d'argent pour la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il devrait peut-être y avoir des rentrées d'argent?

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Je crois qu'il ne reste plus qu'une séance, que nous pourrions consacrer à la rédaction de notre rapport à la Chambre. Cette séance sera à huis clos. Je me demande quand nous pourrions nous réunir pour discuter du rapport. Plusieurs membres de notre Comité viennent d'assez loin dans l'Ouest et dans l'Est et désireront probablement s'absenter pendant le congé de Pâques. Le Comité désire-t-il siéger ce soir à huis clos pour discuter le rapport.

Adopté.

Nous serons ensuite en mesure de faire un rapport à la Chambre lundi.

Le très hon. M. HOWÉ: J'apprends à l'instant que le premier Viscount en service régulier dans l'Amérique du Nord vient de décoller à l'heure prévue, à 4 h. 30, de Montréal.

