

préfets, elle a refusé d'ordonner une enquête sur le système de comptabilité de la Bell, enquête qui eût permis de constater la répartition des coûts entre les opérations régulières de la Bell et les autres. Une commission doit forcément être à même de décider des tarifs justes, raisonnables et non discriminatoires dans un secteur soumis à réglementation. De plus, il aurait fallu exiger de la société Bell des détails exacts et complets sur la nature de ses investissements.

Elle aurait dû, entre autres, fournir non seulement les détails comptables relatifs à l'amortissement de toutes les communications non téléphoniques, de l'outillage et du matériel soustraits aux réglementations de la Commission des transports, mais encore les rapports faisant état, pour ces mêmes années, des recettes d'exploitation, provenant de l'outillage et du matériel non téléphoniques, des relations existant entre la société Bell et l'American Telephone and Telegraph Company et de leurs transactions réciproques, ainsi que des conditions de l'accord conclu entre ces deux sociétés au sujet des services qu'elles assurent. Ni la Commission canadienne des transports ni son président n'ont exigé aucun de ces renseignements, reprenant en cela l'attitude tout à fait passive de l'ancienne Commission des Transports

L'attitude passive de cette commission et de son président—surtout si l'on songe à nos rapports antérieurs avec lui—n'a pas lieu de nous étonner. Le gouvernement n'en est pas moins à blâmer pour l'institution de la Commission responsable d'un aussi mauvais travail et d'une attitude aussi passive. Cette commission ne s'est pas souciée des rapports entre Bell Canada et sa filiale, la Northern Electric. Aux États-Unis, on interdit l'existence d'étroits rapports comme ceux qui lient Bell Canada et la Northern Electric. La Commission aurait dû faire enquête sur les montants en excédent des prix équitables payés à la Northern Electric par la compagnie Bell, et que cette dernière peut dissimuler dans l'établissement de ses gains ou de ses dépenses d'exploitation. Elle aurait dû examiner le régime de dividendes de la Northern Electric. Il est vrai que la Commission n'a aucun droit de surveillance directe sur la Northern Electric, mais comme cette dernière est une filiale en propriété exclusive de la Compagnie Bell du Canada, sa situation financière est de la plus haute importance, car la Bell peut dissimuler dans les bénéfices de la Northern Electric une bonne partie de ses présumés frais d'exploitation. La Commission aurait dû comparer le taux du revenu de la Northern Electric avec celui des autres fabricants d'outillage téléphonique. Elle aurait dû exiger de

[M. Orlikow.]

la Northern Electric une étude détaillée des coûts de fabrication par des groupes privés, pour s'assurer du chiffre précis de majorations ou de bénéfices provenant de ses ventes à la Compagnie Bell, susceptibles d'être enfouis dans les frais d'exploitation ou l'établissement des bénéfices de la Bell.

• (4.30 p.m.)

La Commission aurait dû voir si les frais de recherche et de mise au point de la Northern Electric étaient excessifs par rapport aux autres frais d'exploitation et si ces derniers sont inclus dans les frais de la Bell, pour les matériaux et services achetés de la Northern. La CCT n'a rien fait de tout cela au cours de l'enquête qu'elle a menée la dernière fois que la Bell a demandé une hausse.

Sachant de quelle façon l'ancienne Commission a négligé les intérêts des consommateurs, des usagers des chemins de fer, je doute fort que la CCT examine scrupuleusement la proposition du Canadien Pacifique d'abandonner son service-voyageurs transcontinental. Je me souviens d'avoir demandé au président de l'ancienne Commission des transports du Canada, en 1966, s'il était au courant de la rumeur persistante chez les employés du Canadien Pacifique, voulant que cette compagnie supprime son train transcontinental, le *Canadian*. Le président m'avait répondu qu'il n'en savait rien.

J'ai signalé au président à l'époque que, deux ans auparavant, le Canadien Pacifique exploitait deux trains transcontinentaux, le *Canadian* qui fonctionnait encore et le *Dominion*. Je lui ai rappelé que le Canadien Pacifique avait demandé à la Commission des transports l'autorisation de supprimer le *Dominion*. La Commission ayant refusé, le Canadien Pacifique a donc enlevé du *Dominion* le wagon-restaurant et les couchettes. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que très peu de gens accepteraient de voyager par train de Montréal à Vancouver s'ils ne peuvent manger ni dormir dans ce train. Le résultat était fatal: au bout de six mois aucun voyageur ne prenait le *Dominion*.

Le Canadien Pacifique est donc revenu s'adresser à la Commission pour lui dire qu'il voulait supprimer le *Dominion* car il pouvait lui montrer qu'il ne transportait plus de voyageurs, qu'il lui faisait donc perdre beaucoup d'argent. La Commission n'a pas demandé pourquoi les voyageurs ne l'empruntaient pas, ni pourquoi il perdait de l'argent. Elle a agi comme d'habitude: elle a entériné sans mot dire la suppression du *Dominion*.

Étant donné notre expérience de la Commission des transports, je crains fort qu'en sa qualité d'organisme de réglementation chargé