

gisse des services ferroviaires ou des tarifs du téléphone, la Commission de réglementation a lamentablement échoué à cet égard.

Je dirai, quitte à me répéter, que le bureau de la Commission des transports et celui de l'actuelle Commission canadienne des transports pourraient bien être considérés comme le siège social du Canadien Pacifique ou de la compagnie Bell, car la Commission n'a jamais fait quoi que ce soit pour protéger les intérêts des citoyens ordinaires. Les deux commissions ont été chargées, par voie législative, de veiller à l'intérêt du public en matière de tarifs et de service. Ce sont des organismes parajudiciaires, mais absolument rien ne prouve qu'elles aient vraiment protégé les droits des gens comme elles sont censées le faire. A l'encontre des organismes de réglementation de même nature dans d'autres pays qui étalent au grand jour la situation financière des entreprises de service public, les agences canadiennes ont joué un rôle très passif, se bornant à évaluer les renseignements soumis lors d'audiences très rares. Il en résulte une lutte des plus inégales contre des organismes, telle l'Association canadienne des maires et des préfets, qui ont peine à trouver dans leur budget déjà serré, quelques dizaines de milliers de dollars afin d'obtenir les conseils de spécialistes requis pour contrer l'habileté inouïe de Bell Canada et, j'ajouterais maintenant, des télécommunications CN-CP, qui peuvent se permettre de retenir les services des plus grands spécialistes pour plaider leur cause.

• (4.20 p.m.)

Il faut dire qu'en transformant l'ancienne Commission des transports en nouvelle Commission canadienne des transports, on a autorisé celle-ci à mettre les faits au jour de la façon habituelle adoptée par les organismes de réglementation aux États-Unis; mais rien ne prouve qu'elle n'ait fait rien de plus que l'ancienne Commission des transports. Chaque année, à la suite des décisions par lesquelles l'ancienne Commission l'autorisait à faire certains bénéfices sur ses placements, la Bell Canada dépassait le niveau des bénéfices autorisé. De 1958 jusqu'au milieu des années 60, les bénéfices excédentaires de la Bell—qui, à mon avis, ont été soutirés illégalement et à l'encontre des décisions de la Commission des transports—ont atteint environ 37 millions de dollars. Quand on songe qu'après avoir payé l'impôt de 50 p. 100 sur le revenu des sociétés, il restait encore cette somme à la Bell Canada, il est évident qu'elle a soutiré, illégalement, d'après moi, pendant cette période, 75 millions de dollars environ aux usagers du téléphone.

En 1964, la Commission a étudié la situation de nouveau. Cela n'a pas donné grand-chose: elle a permis à la société Bell de continuer, légalement, de réaliser des bénéfices supérieurs à ce qu'elle avait autorisé par ses décisions antérieures et de faire des bénéfices de 6.6 p. 100 environ, c'est-à-dire la même somme qu'auparavant, en dépit du niveau de beaucoup inférieur autorisé par la Commission des transports. Bell Canada a continué de braver la Commission des transports, même après que le Parlement eût transformé celle-ci en Commission canadienne des transports et nommé M. Pickersgill à sa tête. Au cours de la première année complète d'exploitation après la décision de 1966, les bénéfices se sont établis entre 6.7 et 6.8 p. 100. C'est alors que la Commission des transports est intervenue et a demandé à la Bell ce qu'elle comptait faire pour baisser ses tarifs, en raison de son excédent de bénéfices. La Bell a prétendu que ses profits excessifs étaient justifiés par la hausse sensible des taux d'intérêt et l'augmentation des frais de construction. La Commission canadienne des transports, comme avant elle la Commission des transports du Canada, a admis cette explication et accepté de tolérer des niveaux de bénéfices excédant le maximum qu'elle avait elle-même établis, un an plus tôt.

Forte de cet encouragement, Bell Canada est revenue à la charge pour demander une nouvelle marge de tolérance, soit un revenu de 8 à 9 p. 100 sur la moyenne totale des investissements. Elle a réclamé à cette fin une augmentation générale des tarifs, ce qui augmenterait le revenu de 10 p. 100, soit de 83 millions de dollars environ. Ces augmentations auraient eu pour résultat de majorer de 40c. à 70c. par mois les téléphones de particuliers et de \$1.30 à \$2.95 environ les téléphones d'affaires.

La Commission canadienne des transports a paru rejeter la requête de la Bell mais en pratique, grâce à une formule légèrement différente, elle lui a concédé des augmentations que la Bell elle-même estimait à 27 millions de dollars par an. D'après l'expérience passée, la Bell, en matière de calculs, a toujours péché par excès de modération lorsque c'était dans son intérêt; aussi je gage que le taux d'augmentation autorisé par la Commission des transports s'établira non point par 27 millions par année, mais bien de 35 à 40 millions de dollars. Lorsqu'elle a pris cette décision, la Commission des transports n'a pas tenu compte des relations de la Bell avec la Northern Electric. Repoussant la suggestion de certains organismes gouvernementaux tels que l'Association canadienne des maires et des