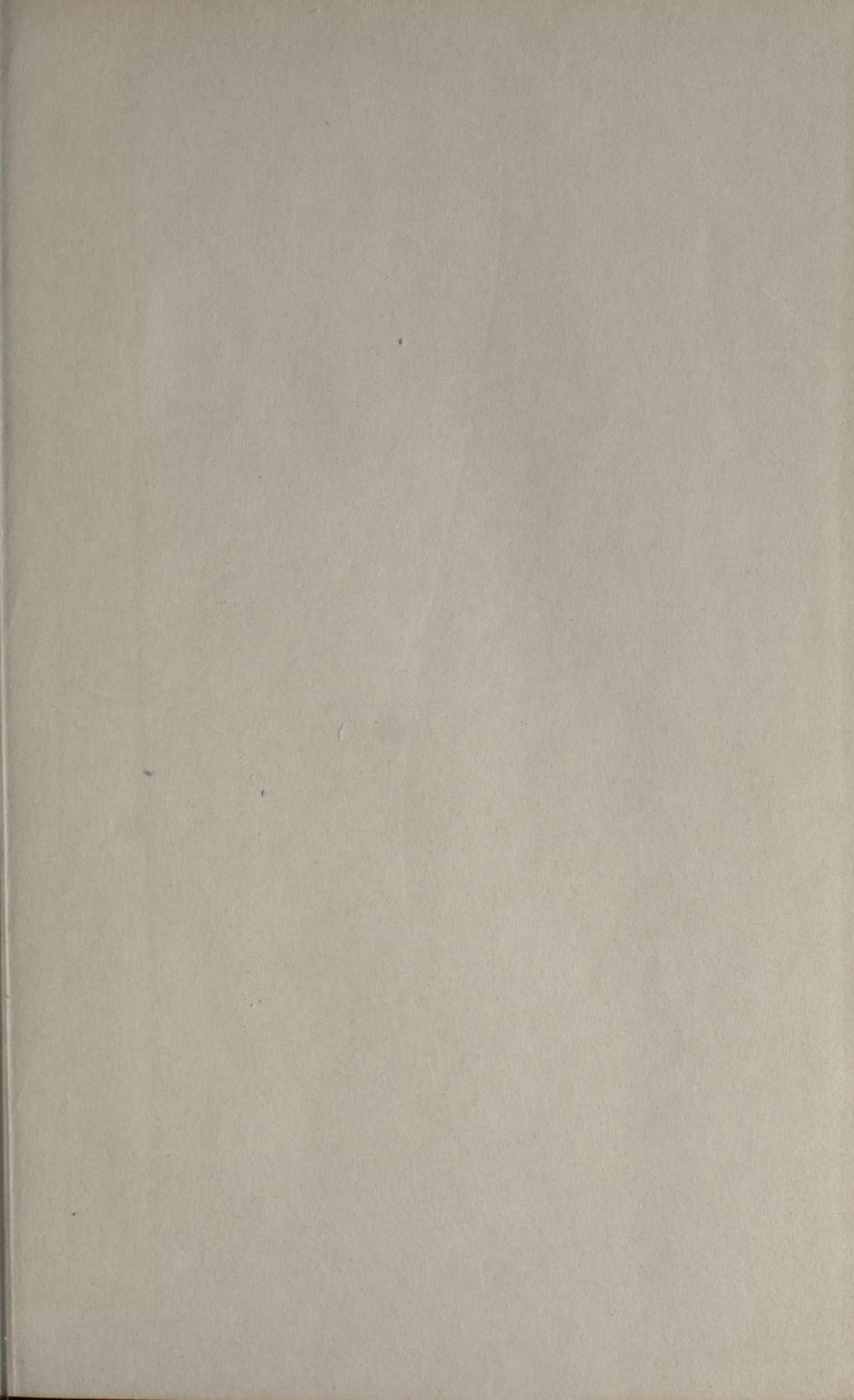


J CANADA. PARL. SENAT. COM.
103 PERM. DES CHEMINS DE FER,
H72 TELEGRAPHES ET HAVRES.
1937
C45 Délibérations ... Commis-
A42 sion des transports.

DATE	NAME - NOM



SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

N° 1

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS :

L'honorable C. D. Howe, C.P., M.P., Ministre des Transports.

M. A. Roy Brown, représentant la General Airways, Limited, et la United Air Services, Limited, Toronto.

EXPOSÉ DE

L'honorable Sénateur C. C. Ballantyne, C.P.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très Hon. Geo. P. GRAHAM, C.P., *Président.*

Les honorables sénateurs:

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shediac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Moraud
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

MERCREDI, 10 février 1937.

Le Comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres auquel a été renvoyé le bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, s'est réuni ce jourd'hui, à 10 heures du matin.

Le très hon. GEORGE P. GRAHAM préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous sommes réunis ce matin pour permettre à l'honorable ministre des Transports ou à son substitut de nous expliquer les grandes lignes de ce bill, de façon que nous en saisissions mieux les divers aspects quand nous aborderons la discussion des articles ou quand nous entendrons les témoignages et les protestations dans l'un ou l'autre sens.

L'honorable ministre des Transports est présent. Comment procéderons-nous? Devons-nous le prier de nous expliquer le bill ou de nous donner une idée générale de sa portée?

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'il nous fasse part de l'ensemble des raisons qui ont motivé le bill.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est là la meilleure méthode. Ce bill est-il motivé de quelque façon, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE (ministre des Transports): Oui, monsieur le président, nous avons là, je crois, une mesure législative nécessaire. Je ne me dissimule pas qu'elle sera d'application difficile. Je présume que vous entendrez de sérieux arguments pour et contre divers articles. De plus c'est une loi qui sera difficile à appliquer et le succès qu'elle aura dépendra largement de son application.

Je me rends compte que le bill ne peut s'appliquer à aucune industrie si celle-ci n'est pas consentante mais je crois que les diverses industries comprises dans le projet de loi sont assez bien disposées à en accepter l'application.

On a répandu le bruit que les compagnies de chemins de fer avaient voulu se protéger en poussant à l'adoption de ce bill. Ce n'est pas ainsi que j'envisage les choses et, à mon avis, ce n'est pas là la raison pour laquelle on l'a présenté. Ce projet de loi ne vise pas à réglementer une industrie en faveur d'une autre, mais bien à réglementer les diverses industries dans leur propre intérêt, et cela naturellement, sans perdre de vue l'intérêt du public qui s'en sert. Mais, je le répète, ce bill n'est pas destiné à protéger une industrie au détriment d'une autre qui la concurrence.

Vous vous rendrez compte, en parcourant les divers articles du bill, que les rapports existant entre la Commission des chemins de fer et les compagnies ferroviaires restent les mêmes sauf à la Partie VI dont je parlerai plus loin. Les pouvoirs de réglementation et d'inspection des chemins de fer seront exactement les mêmes qu'ils sont actuellement.

En présentant le bill, le sénateur Dandurand semble avoir embrassé l'ensemble de la question. Vous vous rappelez que la réglementation des chemins de fer remonte à 1888, alors qu'un comité du Conseil Privé avait l'autorité de fixer les tarifs. Au tournant du siècle, vers 1903 ou 1904, fut établie la Commission des chemins de fer telle qu'elle existe encore. Je ferai remarquer qu'à cette époque-là, le réseau ferroviaire était le principal système de transport. Les

autres modes étaient si insignifiants par rapport aux chemins de fer que la réglementation de ces derniers constituait de fait celle des industries concurrentes.

Cette situation subsista jusqu'aux alentours de 1920 mais elle a complètement changé depuis. Le chemin de fer a cessé d'être le facteur dominant dans les entreprises de transport; de fait, je ne crois pas qu'il transporte même 50 p. 100 des marchandises et des passagers de notre pays. L'industrie automobile, dont les progrès furent si rapides, a pris une place très importante parmi les modes de transport.

Le parachèvement du canal Welland a eu pour effet de réduire à l'inaction un grand nombre de cargos; les petits qui faisaient le service des lacs ont cédé le pas aux plus grands qui ont étendu leurs parcours et les premiers ont dû se rabattre sur un genre de trafic qu'ils n'avaient jamais songé à exploiter jusque-là. Les bateaux à vapeur et les navires de transport à moteur sont donc devenus des facteurs plus importants que jamais du problème des transports en général.

Je suis suffisamment convaincu que, dans l'intérêt de ces différents services, nous devons faire de deux choses l'une: soit lever toute réglementation des chemins de fer, soit réglementer l'industrie de leurs concurrents.

La première innovation prévue par ce bill consiste à réglementer les transports par eau. Je puis dire que l'intention n'est pas d'appliquer ces règlements au cabotage qui se pratique sur les deux océans parce qu'on ne les exige pas dans ces régions et qu'ils n'ont pas là la même raison d'être.

L'hon. M. BLACK: Pourquoi ne pas mentionner cela dans le bill, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE: Les règlements pourront s'appliquer plus tard. Vous verrez que le bill est très élastique. Il faut qu'il en soit ainsi. Ses dispositions s'appliquent à toutes les eaux et à toutes les catégories de navires que le gouverneur en conseil peut désigner. Je ne vois actuellement aucun avantage à exclure les deux océans; toutefois, nous n'entendons pas y étendre l'application du bill, et il n'en sera pas ainsi tant que l'industrie elle-même ou une notable partie d'icelle ne le demandera pas.

L'hon. M. LAIRD: Avez-vous le pouvoir de l'appliquer?

L'hon. M. HOWE: Oui, ce bill nous confère ce pouvoir en ce qui touche les navires absolument canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous proposez-vous de l'appliquer au trafic qui se fait entre l'océan et les lacs?

L'hon. M. HOWE: Non, pas au début. Le besoin s'en fait surtout sentir entre Montréal et la tête des Grands Lacs où l'excédent de tonnage est très élevé et où les tarifs subissent des fluctuations qui vont parfois jusqu'à 100 p. 100 dans une période de deux ou trois semaines.

L'industrie elle-même demande énergiquement l'application de ces règlements à la navigation des lacs. Je présume que sur ce point vous entendrez des témoignages contradictoires de la part des compagnies de transport, mais vous trouverez — c'est ce que j'ai observé — que ceux qui exigent une réglementation sur les lacs représentent un tonnage de beaucoup plus considérable.

De même que la Loi des chemins de fer, ce bill ne donne pas à la Commission le pouvoir de prendre l'initiative de fixer le tarif-marchandises; elle peut simplement approuver ou rejeter les tarifs enregistrés par les compagnies de transport. Je crois que M. Guthrie peut vous dire que tel est le principe adopté touchant les tarifs et qu'il s'applique également aux règlements proposés pour les transports maritimes.

Il y a peut-être un aspect du bill qui demande des éclaircissements. Il est prescrit que l'on n'émettra de permis de commerce à aucun navire importé au Canada qui aura plus de dix ans au moment de l'importation. Cette disposition

ne s'applique pas aux navires actuellement en service. Au cours des trois ou quatre dernières années un nombre excessif de navires américains démodés ont été vendus au Canada à vil prix, des navires dont on ne sert plus là-bas et qu'on cède pour une chanson à l'acheteur canadien; on les importe ici et on paye les droits de douane. En inscrivant les machines parmi celles de pression plus basse on peut les rendre conformes à la loi canadienne et les mettre en service. On peut ainsi acheter, pour \$50,000, un bateau capable de transporter autant de grain qu'un autre de fabrication canadienne qui coûte \$700,000 ou \$800,000. Comme résultat, notre marine marchande canadienne est composée en grande partie de navires considérés comme démodés au-delà de la frontière, qui servent au transport des marchandises et que l'on importe ici pour les faire manœuvrer par nos matelots. Voilà, à mon sens, qui est déplorable pour notre marine marchande. Il importe de mettre un terme à cette coutume qui porte préjudice à l'armateur canadien qui construit des navires modernes.

Je ferai remarquer que cet article ne s'applique pas dans le cas des navires britanniques. Ces derniers auront, comme par le passé, la permission de naviguer dans les eaux canadiennes; ce droit leur est conféré par un traité séparé. Cette disposition ne s'applique qu'aux bateaux importés des Etats-Unis.

Le transport aérien constitue une nouvelle industrie.

L'hon. M. DANDURAND: Avant que vous abordiez ce point, on a déjà soulevé la question du cabotage effectué par les vaisseaux de petit tonnage dans les rivières.

L'hon. M. HOWE: On ne se propose pas d'appliquer la loi aux navires de faible tonnage. On s'arrête à ceux dont le jaugeage est égal à celui des bateaux qui font le service des canaux et qui peuvent transporter un minimum de 80 millions de boisseaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suppose que si vous entreprenez de régler les tarifs du cabotage sur les lacs il faut comprendre implicitement que vous devrez invoquer la loi de la marine marchande en ce qui concerne les navires américains.

L'hon. M. HOWE: Oui, bien que le Congrès des Etats-Unis soit en ce moment saisi d'un projet de loi qui est en tous points parallèle au nôtre concernant les navires des lacs et les caboteurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Toutefois, ils trouveront bien le moyen de l'emporter sur nous.

L'hon. M. HOWE: Je n'en suis pas si sûr. Les Etats-Unis ont déjà assumé la réglementation des trafics aérien et automobile entre Etats. La Commission du Commerce entre Etats fixe les tarifs aéro-postaux, approuve ceux du transport des passagers et des marchandises et octroie des permis à tous les voituriers ordinaires — aux camions automobiles — pour le trafic entre Etats. Ils nous ont donc devancé en adoptant le genre de règlements que nous voulons introduire ici.

Le PRÉSIDENT: Leur constitution et la nôtre s'harmonisent?

L'hon. M. HOWE: Passablement sous ce rapport. Les Etats-Unis n'ont aucune juridiction sur le trafic des véhicules automobiles d'un Etat.

Le PRÉSIDENT: Leur Commission du Commerce entre Etats et notre Commission des chemins de fer ont pratiquement les mêmes pouvoirs.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Vous dites que seuls les navires d'un tonnage minimum pourront obtenir un permis.

L'hon. M. HOWE: C'est tout ce que nous nous proposons dans le moment.

L'hon. M. BLACK: La mesure implique l'octroi d'une autorisation. Vous pouvez réglementer tous les bateaux jusqu'à ceux de deux tonnes.

L'hon. M. HOWE: Absolument. Pour l'instant, je me contente de vous faire connaître ce que le gouvernement entend faire si le bill devient loi. Nous procla-

merons qui embrasse les navires d'un certain tonnage, disons de 3,000 tonnes et qu'il s'applique aux eaux qui vont de Montréal à la tête des Lacs.

L'hon. M. BLACK: L'alinéa 6 semble indiquer que si vous accordez des permis, vous devrez en accorder à tous les genres de navires.

L'hon. M. HOWE: Je crois que les alinéas de la fin dissipent toute équivoque.

Le Gouverneur en conseil pourra, au moyen de règlements, exempter tout navire ou toute catégorie de navires de l'application de la présente Partie.

Et l'alinéa précédent prescrit:

La présente Partie n'entrera pas en vigueur à l'égard de quelque mer ou d'eaux intérieures du Canada, avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet.

L'hon. M. BLACK: Si vous délivrez des permis à des navires océaniques et que vous vous arrêtez à ceux de 500 tonnes, ce qui est un faible tonnage, des vaisseaux plus petits pourront peut-être transporter à un tarif moins élevé; dès lors, l'effet de votre règlement devient nul. Il me semble que vous devez accorder un permis à tous, ou bien pas du tout.

L'hon. M. HOWE: Je ne vois pas que cela s'ensuive. Si vous examinez la situation des eaux qui nous intéressent surtout, vous verrez qu'un navire du genre et du tonnage de ceux qui font le service des canaux est le plus petit qui influe vraiment sur le commerce.

L'hon. M. BLACK: Présentement.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Si vous délivrez des permis à une catégorie, d'autres vous en demanderont.

L'hon. M. HOWE: Nous ne cherchons pas à hausser les tarifs mais simplement à les stabiliser. Je ne puis me mettre dans l'esprit que les navires plus petits verront là un encouragement.

L'hon. M. HORNER: Ce bill a pour objet de stabiliser les tarifs. Le gouvernement se propose-t-il aussi de stabiliser le prix des grains?

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est déjà fait.

L'hon. M. HOWE: Nous l'avons fait pendant nombre d'années.

L'hon. M. DANDURAND: Voudriez-vous avoir la bonté de continuer, monsieur Howe. Vous alliez aborder le transport aérien.

L'hon. M. HOWE: Oui. En ce qui touche le transport par air, nous sommes pour ainsi dire à l'aurore d'un nouveau développement, peut-être au début du service entre villes, je veux dire avec aéroports appropriés, postes radiogoniométriques, rapports météorologiques, tous fournis par le gouvernement. Nous devrions faire coïncider l'établissement de nos règlements avec les débuts de l'industrie. Puisque cette dernière est encore inexistante, il ne saurait y avoir d'inconvénient. Au Canada, l'aviation est naturellement fort employée dans les territoires non organisés. L'industrie est très importante dans ces régions. La question de savoir si nos règlements devront embrasser ce domaine devra être déterminée par la situation qui existe là-bas.

Cela n'offre pas d'intérêt vital à ceux qui exploitent actuellement l'aviation. Vous aurez peut-être l'occasion de les entendre exposer leurs vues avant que le comité ait terminé son travail et vous pourrez vous guider d'après ce qu'ils vous diront.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de sociétés privées?

L'hon. M. HOWE: Elles le sont dans le moment, mais mon intention est de prendre à ses débuts le service aérien entre villes; il se développe très rapi-

dement aux Etats-Unis sous l'égide de la Commission du Commerce entre Etats. Nous prévoyons qu'il se développera d'une façon analogue chez nous.

Passons maintenant au transport par route. Dans les circonstances, nous pouvons peu. D'autre part, je me suis laissé dire que la réglementation du trafic entre Etats chez nos voisins a donné d'heureux résultats, tant pour l'industrie que pour ses clients. Les griefs qui me parviennent, et ils sont nombreux, sont généralement formulés par des clients qui se plaignent de n'avoir aucun moyen de savoir ce que leurs concurrents payent pour le transport de leurs marchandises par camion. Je doute que nous puissions remédier à cet état de choses dans le moment. Les provinces sont très jalouses de la prérogative qu'elles ont de réglementer le transport par route chez elles. Il sera peut-être difficile d'accomplir quelque chose touchant le trafic entre provinces. Le fait est qu'il n'a pas, au Canada, la même importance que le trafic entre Etats aux Etats-Unis. La superficie de nos provinces est plus grande que celle des Etats et le trafic n'est pas aussi intense d'une à l'autre. Toutefois, c'est un pouvoir que nous devrions assumer.

Remarquez que nous invitons les provinces à placer leur trafic sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. C'est une offre qui en vaut la peine et je serais heureux qu'on l'acceptât, même si j'en attends peu de chose pour le moment.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous nous dire ce que vous entendez par route fédérale?

L'hon. M. HOWE: Une route appartenant au Dominion du Canada.

L'hon. M. DANDURAND: Une route qui sillonne le Canada tout entier?

L'hon. M. HOWE: Il ne s'agit pas ici de la route transcanadienne. Elle ne nous appartient pas; par contre, il y en a qui côtoient des canaux et des pares et qui nous appartiennent.

Le PRÉSIDENT: Le Gouvernement projette-t-il de faire insérer un article dans la Loi des chemins de fer qui décréterait, par exemple, qu'un chemin de fer interprovincial peut être proclamé utile au Canada tout entier et qu'à ce titre il doit, en vue de certains raccordements et de certaines conditions, tomber sous le contrôle fédéral? Avez-vous l'impression que vous pourriez finir par obtenir le consentement des provinces à une disposition comme celle-là ou par y arriver sans leur consentement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Proclamer que la route transcanadienne profite au Canada en général n'aurait rien de déraisonnable.

L'hon. M. HOWE: Probablement que non.

Le PRÉSIDENT: Non, cela ne se trouve pas dans les articles. Est-ce ainsi que vous vous y prendriez?

L'hon. M. HOWE: Naturellement, je crois que notre juridiction peut s'exercer sur un véhicule automobile qui traverse une frontière provinciale ou internationale. Il y a beaucoup de camionnage entre Détroit, Buffalo et le Canada de même qu'entre Boston, New York et la province de Québec. Je suppose que nous avons le pouvoir de forcer ces camionneurs à se procurer un permis fédéral. Je me demande s'il y aurait un avantage à nous en prévaloir; j'en doute.

Le PRÉSIDENT: Surtout quand ce sont les provinces qui délivrent les permis.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement. Je crois que nous ne pouvons agir dans ce domaine qu'avec le parfait accord des provinces. Si elles le désirent, nous nous ferons investir de l'autorité requise et nous constituerons un organisme à cette fin.

L'hon. M. DANDURAND: Et l'on peut tâcher d'harmoniser les règlements provinciaux avec ceux du Dominion.

L'hon. M. HOWE: Absolument.

Le PRÉSIDENT: Vous vous rendez facilement compte que non seulement les provinces exercent un contrôle sur cette activité mais qu'elles en retirent des revenus considérables.

L'hon. M. HOWE: Il est un point que je pourrais éclaircir immédiatement si vous voulez bien vous reporter aux Parties qui traitent du transport par eau et du transport par air. Il y est prescrit que le ministre accordera les permis. L'on s'écarte en cela de la Loi des chemins de fer qui confère pleins pouvoirs à la Commission. La raison est que nous accordons déjà des permis aux bateaux à vapeur lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité. Chaque vapeur tient son permis du ministre des Transports. Nous n'avons pas l'intention de transférer à la Commission les permis touchant la sécurité. Ils sont émis par une branche du ministère des Transports qui est bien administrée. Comme nous entendons continuer d'accorder des permis quant à la sécurité, nous croyons devoir les délivrer également pour le commerce, sur recommandation de la Commission des chemins de fer, naturellement. Cette mesure préviendra tout conflit dans les cas où le ministère refuserait un permis pour cause d'insécurité, alors que la Commission, de son côté, accorderait un permis de transport.

Je puis dire que cette loi n'est qu'un premier pas. Quand nous aurons acquis un peu d'expérience dans son application, toute la Loi des chemins de fer devra être remaniée de manière à élargir les pouvoirs de la Commission. Une rédaction nouvelle entraînerait en ce moment des modifications qui se révéleraient inutiles à mesure que s'enrichirait notre expérience dans l'application de la loi. Nous avons cru que la meilleure manière de procéder était de présenter un bill comme celui-ci qui permet d'étendre les pouvoirs de la Commission tout en continuant d'appliquer certains articles de la Loi des chemins de fer. Quant à celle-ci, nous pourrions probablement en envisager la révision dans deux ou trois ans.

Il est peut-être un ou deux autres articles qui offrent quelque intérêt. La Partie V confère à la Commission le pouvoir de reviser les droits de port. Elle s'applique exclusivement aux ports nationaux et aux propriétés appartenant au gouvernement. La difficulté à laquelle nous nous butons aujourd'hui est que nous sommes, en même temps que les administrateurs des ports, ceux qui fixent les tarifs. Nous arrêtons un tarif auquel on peut s'opposer et nous devenons partie intéressée par le fait même que nous percevons les droits. Nous allégerions sensiblement notre administration si nous pouvions soumettre nos tarifs à un corps judiciaire. De cette façon, si l'on proteste contre un tarif que nous aurons mis en vigueur, le grief pourra être porté devant la Commission des chemins de fer au lieu de nous être soumis à nous qui sommes une des parties intéressées. Nous aurions alors à préparer notre cause tout comme l'usager du quai; puis, la Commission rendrait sa décision.

Le PRÉSIDENT: Absolument comme dans le cas d'un chemin de fer.

L'hon. M. HOWE: Oui, à peu près de même.

La Partie VI présente une innovation qui a été adoptée en Angleterre où elle a eu beaucoup de succès. Elle permet à un transporteur de conclure un accord avec son client pour le transport de ses marchandises à un taux différent du tarif reconnu. Ce contrat qui ne peut survenir qu'avec l'approbation de la Commission s'applique à une industrie qui emploie peut-être deux ou trois modes de transport pour ses produits. Ces articles lui confèrent le droit de former une convention avec un transporteur pour le transport exclusif de ses produits. Cette méthode, je le répète, est nouvelle sur notre continent mais elle est d'application universelle en Grande-Bretagne où elle donne d'excellents résultats. Elle est en harmonie avec les conditions modernes de transport et elle réalise un progrès par le fait qu'elle permet aux compagnies de navigation d'administrer leurs affaires.

L'hon. M. DANDURAND: Cela comprend naturellement les chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: Oui, tous les modes de transport.

L'hon. M. GRIESBACH: Y a-t-il une disposition relative à la publicité à donner à ces tarifs convenus?

L'hon. M. HOWE: Oh! oui; ils doivent être déposés auprès de la Commission des chemins de fer et n'importe qui peut y objecter. Ils sont soumis aux mêmes conditions que les autres tarifs.

L'hon. M. GRIESBACH: De quel principe s'inspirera la Commission des chemins de fer pour traiter les demandes?

L'hon. M. HOWE: Celui-ci: "Ceci constitue-t-il une injustice?"

L'hon. M. GRIESBACH: C'est là la seule base?

L'hon. M. HOWE: Oui, pratiquement.

L'hon. M. GRIESBACH: Chaque cas n'est-il pas une injustice?

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas, du moment que tous ont le privilège de former une convention pour les mêmes marchandises.

L'hon. M. BLACK: Il existe actuellement une injustice au Canada dans le transport des marchandises, faute de règlements. Cette disposition ne permet-elle pas à un chemin de fer de former une convention avec moi ou quelque autre manufacturier pour le transport de nos marchandises à un tarif aussi bas que ceux d'un camionneur?

L'hon. M. HOWE: Oui, cela peut se produire.

L'hon. M. BLACK: C'est peut-être une façon de protéger les chemins de fer?

L'hon. M. HOWE: Cela protège tous les voituriers.

Le PRÉSIDENT: La convention devra survenir avec l'approbation de la Commission?

L'hon. M. HOWE: Oh! oui. La convention doit être déposée auprès de la Commission.

Le PRÉSIDENT: Il y eut, me semble-t-il, une autre mesure appuyée par l'hon. M. Stevens et qui visait à mettre fin à la coutume qui consiste à accorder aux maisons de gros un prix de faveur quand elles achètent toute la production d'un établissement manufacturier. L'on soutenait que le gros acheteur ne doit pas avoir de prix de faveur et que, par exemple, John Jones qui achète 6 tondeuses de gazon doit pouvoir les obtenir au même prix que la Compagnie Eaton qui en achète 5,000. Le même principe s'applique-t-il ici?

L'hon. M. HOWE: Quelque chose d'analogue. Notre continent est en train d'innover dans ce domaine. Votre comité voudra sans doute entendre les parties intéressées sur ce point, puis vous déciderez dans un sens ou dans l'autre; mais j'appelle simplement votre attention sur une méthode qui constitue une nouvelle expérience.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Howe, ne serait-il pas préférable de transférer à la Commission des chemins de fer la section de votre ministère qui s'occupe de délivrer des permis aux navires de façon à donner à ce service une autonomie complète? Cette section exerce en réalité des fonctions judiciaires. En opérant ce transfert vous élimineriez toute confusion.

L'hon. M. HOWE: Naturellement, ce serait encombrer énormément l'organisme de la Commission des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous soulageriez dans les mêmes proportions les rouages de votre propre ministère. De fait, je crois que, dans l'ensemble, il en résulterait une simplification. Quant aux permis, c'est à la Commission qu'il incombe de les recommander. Pourquoi ne pas lui donner, en cette matière, les mêmes attributions que pour l'administration des chemins de fer?

L'hon. M. HOWE: Comme de raison, la réglementation des transports remonte à la Confédération. On en fit une section du ministère de la Marine. En réalité, ce travail est la principale fonction du Service de la Marine aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: En nous débarrassant d'un ministère nous accomplirions une amélioration importante.

L'hon. M. HOWE: Nous nous sommes débarrassés d'un ministère.

L'hon. M. DANDURAND: L'application de l'article 22, Partie VI, constitue à mes yeux un point obscur. Un commerçant demande à un voiturier un tarif spécial pour le transport de ses marchandises. Si l'objet de cette demande est accordé, son concurrent dans la même région pourra se croire lésé parce que son rival reçoit un traitement de faveur. Quelle ressource cette loi lui offre-t-elle pour se rattraper?

L'hon. M. HOWE: Il peut s'adresser à la Commission pour faire entendre ses objections. Et, s'il y a injustice, la Commission devra la faire disparaître.

L'hon. M. DANDURAND: Par conséquent, la convention est restreinte à un seul commerçant. C'est aux autres commerçants de la région à se faire accorder le même tarif par la Commission.

L'hon. M. HOWE: Oui. Car aujourd'hui les chemins de fer servent d'en-tout-cas à de nombreuses industries. Plusieurs d'entre elles expédient toutes leurs marchandises par camion ou par bateau pendant les mois d'été pour revenir au chemin de fer en hiver. Or, il n'est pas juste de maintenir un chemin de fer comme en-tout-cas. C'est pourtant ce qui arrive de nos jours à plusieurs lignes. Voici notre sentiment là-dessus: Que ces industries forment une convention avec l'une quelconque de ces compagnies de transport. Si elles optent pour le camion, fort bien; si elles préfèrent le chemin de fer, à leur aise.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les conventions avec les navires ne sont guère possibles en hiver.

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. CALDER: Si, comme homme d'affaires, je voulais passer un contrat de ce genre, je devrais solliciter le consentement de la Commission. Comment le public saura-t-il que j'ai fait cette démarche?

L'hon. M. HOWE: Les tarifs sont publiés et le public a un certain délai pour y objecter.

L'hon. M. CALDER: La publicité est-elle assez large pour que tous les intéressés soient prévenus à temps?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. PARENT: La Commission peut traiter une demande à la manière de la Commission du Tarif?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. GORDON: Quant aux changements de tarifs, il faudrait, à mon sens, quand on les revise en les élevant ou en les abaissant, en afficher l'avis bien en vue du public afin que tous et surtout les intéressés en soient informés.

L'hon. M. PARENT: On pourrait encore les publier dans la *Gazette du Canada*.

L'hon. M. CALDER: Personne ne la lit.

L'hon. M. GORDON: La circulation de la *Gazette du Canada* est trop restreinte pour cela.

L'hon. M. HOWE: Le président de la Commission des chemins de fer, l'hon. M. Guthrie est ici présent qui peut vous exposer mieux que je ne saurais le faire la manière de procéder de la Commission. Je ne suis pas aussi au courant des rouages de cet organisme que je devrais peut-être l'être.

Le PRÉSIDENT: Nous demanderons donc à M. Guthrie s'il veut nous fournir des explications immédiatement.

L'hon. M. CALDER: Avant que M. Guthrie prenne la parole, je désire me faire bien comprendre. Quand un expéditeur demande à la Commission d'approuver un tarif convenu de chemin de fer, tarif moins élevé que le tarif ordinaire, com-

ment ses concurrents sont-ils informés qu'il a fait cette demande? Ont-ils alors tous les moyens voulus de soumettre à la Commission leurs objections à ces tarifs spéciaux? Je suis convaincu que tous ceux qui sont ici présents se posent la même question.

L'hon. M. DANDURAND: Ou encore comment s'y prendront ces mêmes concurrents pour obtenir le même taux?

L'hon. M. CALDER: Oui. Nous devons avoir l'assurance que les concurrents, ou toute autre personne intéressée, auront toute la faculté voulue de protester contre une demande ou d'en adresser une semblable en leur propre nom, s'ils le désirent.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous, monsieur Guthrie, dire un mot sur l'avis à donner au public?

L'hon. M. GUTHRIE: Monsieur le Président, les dispositions générales relatives aux tarifs sont très élastiques. Dès qu'un tarif est déposé qui altère le barème général de quelque façon, que ce tarif soit normal, spécial ou de concurrence, il doit être publié et avis doit en être donné à chaque agence de la compagnie ferroviaire et le public y a accès—expéditeurs de même que toute personne intéressée. C'est sensiblement la même disposition qui est reproduite dans le nouvel article du projet de loi à l'étude.

L'hon. M. CALDER: Comment cet avis est-il communiqué à chaque agence?

L'hon. M. GUTHRIE: Par une circulaire accompagnant le tarif affiché dans le bureau. Il y a une amende pour non-affichage.

L'hon. M. GORDON: Je suppose que lorsqu'ils sont adressés aux différentes gares ces avis ne mentionnent pas l'effet précis du changement; ils ne font que renvoyer au tarif X ou Y.

L'hon. M. GUTHRIE: Cela est exact. Il est fait mention du barème par numéro et de l'article auquel il s'applique ainsi que des modifications apportées.

L'hon. M. GORDON: Laissez-moi vous donner un exemple de ce que je veux dire. Dernièrement, un certain tarif a été élevé. J'imagine que l'on a trente jours après l'envoi des avis pour déposer une plainte auprès de la Commission.

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

L'hon. M. GORDON: Dans le cas que j'ai à l'esprit, l'avis fut affiché dans la gare, mais de telle façon que personne n'y prêta attention. N'eût été le fait qu'une certaine personne en prit connaissance, le tarif aurait été appliqué. Donc, à mon avis, au lieu de renvoyer simplement à un tarif, la teneur de ces avis devrait mentionner explicitement ce dont il s'agit, notamment la denrée visée.

L'hon. M. GUTHRIE: La loi prescrit un avis assez efficace. La compagnie doit choisir un endroit bien en vue dans chacune de ses gares où les voyageurs ont accès et où l'on reçoit les marchandises à transporter pour y afficher l'avis imprimé en caractères gras signalant à l'attention du public le lieu où sont tenus et classés les tarifs-passagers et les tarifs marchandises de façon que les intéressés puissent les consulter pendant les heures de bureau.

L'hon. M. GORDON: Ce règlement n'est pas observé.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans ce cas la compagnie de chemin de fer est coupable d'une infraction au règlement et est passible d'une amende si l'on porte plainte. Personne n'a encore porté plainte depuis que je fais partie de la Commission.

L'hon. M. CALDER: La question soulevée par M. Gordon porte sur ce point: l'avis en caractères gras peut bien se lire: On demande que tel ou tel numéro du tarif soit réduit de \$1.40 à \$1.20, mais personne ne sait de quelle denrée il s'agit.

L'hon. M. GUTHRIE: Pardon, l'article du tarif apparaît sur l'avis.

L'hon. M. CALDER: Spécifie-t-on que c'est du blé, du poisson, ainsi de suite?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, de même que la catégorie. Quiconque le désire peut obtenir les renseignements les plus complets aux gares à moins que les chemins de fer enfrennent le règlement. Au moins 90 p. 100 de ceux qui entrent dans une gare ne remarquent pas ces avis. Je conviens que seuls les expéditeurs y prêtent attention.

L'hon. M. BLACK: L'expéditeur de n'importe quelle catégorie de marchandises s'intéresse toujours aux frais de transport.

L'hon. M. GILLIS: La denrée est-elle écrite?

L'hon. M. CALDER: Si la denrée est décrite, fort bien; mais si l'avis ne mentionne que le tarif, je crois qu'il y a injustice.

L'hon. M. GUTHRIE: Non seulement les expéditeurs importants ont-ils la chance de voir l'avis affiché dans la gare mais on leur en envoie un exemplaire par la poste.

L'hon. M. GORDON: On ne le fait pas toujours.

L'hon. M. GUTHRIE: La loi ne l'exige pas mais on le fait par courtoisie. Tous les gros expéditeurs reçoivent l'avis de cette manière. De toute façon, toute la publicité prescrite par la Loi des chemins de fer est donnée à ces changements et elle est passablement complète.

L'hon. M. CALDER: Mieux vaudrait peut-être modifier la Loi.

L'hon. M. GUTHRIE: Vous le pouvez. En ce qui est de l'article du nouveau bill, les dispositions sont presque les mêmes, mais là où un tarif est convenu entre un commerçant et un voiturier il doit être approuvé par la Commission. C'est ce que prescrit l'article 22, paragraphe 3.

Puis le paragraphe 4:

Lorsqu'une demande d'approbation d'un tarif convenu sera présentée à la Commission:

(i) tout commerçant dont les opérations seraient exposées à un traitement injuste si le tarif convenu était approuvé et s'il était établi par le voiturier, ou dont les opérations ont été injustement traitées en conséquence de l'établissement d'un tarif qui aura été précédemment approuvé; et

(ii) subordonné aux dispositions de l'article suivant, tout groupe représentatif de commerçants; et

chambres de commerce et organismes analogues.

(iii) tout voiturier de la même classe sera, après avoir donné l'avis d'objection que la Commission pourra prescrire, admis à être entendu pour s'opposer à la demande.

(5) Tout commerçant qui considère que ses opérations seraient injustement traitées si un tarif convenu est approuvé et si ce tarif est établi par le voiturier, ou que ses opérations ont été injustement traitées en conséquence de l'établissement d'un tarif convenu, pourra à toute époque s'adresser à la Commission afin de faire fixer un tarif pour le transport de ses marchandises (les marchandises étant les mêmes que celles auxquelles se rapporte le tarif convenu, ou étant similaires) par le voiturier avec qui il passe contrat pour le transport de telles marchandises, que le voiturier soit le même qui propose d'établir ou qui établit le tarif convenu, ou qu'il soit un autre voiturier de la même classe; et, si la Commission se rend compte que les opérations du commerçant seraient ou ont été ainsi traitées injustement, elle pourra fixer un tarif (avec les conditions à y attacher) qu'aura à établir le voiturier (exerçant la même classe de transport, par chemin de fer, par route, par eau ou par air selon le cas) avec lequel il passe contrat pour le transport des marchandises que la Commission peut indiquer.

(6) En fixant un tarif, la Commission pourra fixer pour la durée qu'elle estimera convenable ou sans limitation de temps; et elle pourra déterminer la date à laquelle il sera appliqué; mais aucun pareil tarif ne sera fixé pour une durée plus étendue que celle pour laquelle aura été approuvé le tarif convenu qui aura fait l'objet d'une plainte du commerçant.

Le paragraphe suivant traite de la procédure et, en vertu du paragraphe 8, la Commission peut retirer son approbation d'un tarif convenu précédemment à la demande de quiconque se plaint de ce tarif.

Je crois que les dispositions de ce bill qui se rapportent aux commerçants qui se plaignent d'avoir été lésés sont assez amples. J'ignore comment on en fera l'application mais je crois que les pouvoirs et les privilèges accordés aux commerçants sont suffisants.

L'hon. M. CALDER: Croyez-vous l'avis suffisant?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, pour les intéressés—pas pour le public en général qui ne s'en préoccupe pas.

L'hon. M. GORDON: Ce que vous nous dites semble juste, monsieur Guthrie, mais je soutiens que l'on ne donne pas l'avis convenable et suffisant qu'il faudrait.

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne vois pas comment vous pouvez surmonter cette difficulté à moins d'insérer une annonce dans les journaux ou d'avoir recours à une méthode analogue.

Le PRÉSIDENT: Il serait probablement bon d'annoncer la chose dans les principaux journaux.

L'hon. M. GORDON: Dans le cas de la demande de revision du tarif dont j'ai parlé, le premier commerçant n'a rien su de cette demande jusqu'à quelques jours avant l'audience.

L'hon. M. GUTHRIE: Il peut s'adresser à la Commission.

L'hon. M. GORDON: Oui, mais ce que je veux faire ressortir, c'est que l'avis convenable n'est pas affiché aux endroits où les intéressés peuvent le voir.

L'hon. M. CALDER: Alors votre commerçant dormait?

L'hon. M. GORDON: Il ne dormait pas.

Le PRÉSIDENT: Actuellement, l'avis est affiché dans chaque gare où les commerçants vont et viennent pour leurs affaires. Si ce n'est pas là un avis suffisant, que proposez-vous?

L'hon. M. GORDON: C'est bien la formalité à remplir mais dans ce cas-là elle ne l'a pas été.

L'hon. M. DANDURAND: C'est un grief particulier auquel on peut remédier autrement.

L'hon. M. GORDON: Naturellement, c'est un cas particulier, mais je veux faire ressortir que la Commission devrait voir à ce que ses règlements soient respectés.

Le PRÉSIDENT: Autre chose?

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Guthrie, sous l'autorité de ce bill concernant, disons, le grain expédié de Fort William à Cornwall ou à Montréal, un barème doit être soumis à la Commission pour approbation. Mais si une compagnie transportant du grain depuis la tête des Lacs peut fixer un tarif spécial avec un commerçant, ce tarif convenu ne saurait être mis en vigueur, même pour une seule expédition, tant qu'il n'est pas approuvé par la Commission.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois qu'un autre article lui en donne le droit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne prétends pas que cela ne puisse pas se faire, mais je dis que c'est impraticable; vous n'y parviendrez pas.

L'hon. M. HOWE: Naturellement, la Commission aurait le pouvoir de déterminer le genre de contrat qui doit être passé et je ne crois pas, par exemple, qu'elle approuverait un contrat passé en vue d'une seule expédition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Donc, vous ne pouvez obtenir ces contrats spéciaux pour des envois isolés.

L'hon. M. HOWE: Non, je ne le crois pas; telle n'est pas l'intention; mais un commerçant peut passer avec un chemin de fer un contrat lui permettant de transporter tout le grain qu'il expédiera au cours d'une saison. Nous avons ici le commerçant-propriétaire—les marchands de grain qui ont leur propre flotte machande. Ils peuvent passer un contrat avec leurs propres navires. Mais tout cela est soumis à l'approbation de la Commission des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: En d'autres termes, si une compagnie à la tête des Lacs est propriétaire d'une chaîne d'élévateurs et fait le commerce des grains—comme j'en connais une qui s'y livre sur une grande échelle—elle peut fixer le tarif de ses navires indépendamment de la Commission?

L'hon. M. HOWE: Pas indépendamment, mais elle peut soumettre à la Commission le contrat passé avec elle-même. S'il est approuvé, il entre en vigueur.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'appliquant à son propre grain.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: La compagnie peut en retirer un grand avantage.

L'hon. M. HOWE: C'est enlever d'un gousset pour déposer dans l'autre.

Le PRÉSIDENT: Le navire perd ce que le grain encaisse.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'accord, mais la compagnie a un avantage sur son concurrent sous le double rapport du grain et du tarif.

L'hon. M. BLACK: Si le navire et la cargaison appartiennent au même commerçant, celui-ci peut transporter la cargaison au tarif qu'il lui plaît.

L'hon. M. HOWE: Non, il doit se conformer au tarif approuvé par la Commission.

Le PRÉSIDENT: Il peut tirer son canif d'une poche pour le mettre dans l'autre.

L'hon. M. BLACK: Oui, il peut porter tant au compte du trafic et tant à celui du profit.

Le PRÉSIDENT: Autre chose, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE: Ce règlement s'applique aux courtiers. Ils jouent un rôle important dans la réduction des tarifs-marchandises. C'est leur profession. Ils s'engagent à transporter une marchandise et, ensuite, ils font le tour des transporteurs pour obtenir le tarif le plus bas possible. Le bill prescrit qu'ils n'accepteront pas d'affaires à des tarifs moindres que ceux qu'approuve la Commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils n'auront virtuellement plus rien à faire.

L'hon. M. HOWE: Je ne dirais pas cela. Tout au moins sont-ils soumis à un règlement, ce qui est l'important.

L'hon. M. BALLANTYNE: Comment les membres de la Commission s'y prendront-ils pour déterminer le tarif qui sera jugé convenable dans certaines conditions? Ils auront à choisir entre un grand nombre de tarifs. Sur quoi baseront-ils leur décision finale?

L'hon. M. HOWE: Sur les tarifs de chemin de fer, comme aujourd'hui je suppose; c'est-à-dire, qu'ils entendront les témoins, les classeront, puis approuveront un des tarifs soumis qui sera appliqué aux autres.

L'hon. M. BALLANTYNE: Et tous les autres devront se conformer à ce tarif.

L'hon. M. HOWE: Oui, tel qu'il aura été approuvé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au ministre?

L'hon. M. ROBINSON: Oui, j'en ai une. Le ministre a dit qu'il croyait que le temps viendrait où il faudrait soit abandonner—peut-être n'a-t-il pas employé cette expression—la réglementation des chemins de fer, soit régler tous les autres modes de transport. Je me demande s'il ne pense pas qu'il vaudrait mieux abandonner cette réglementation.

L'hon. M. HOWE: Je ne le crois pas. A mon avis, les influences qui ont réussi à l'imposer en premier lieu peuvent la justifier aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: On peut répondre à cela qu'il n'y a pas de concurrence dans certaines régions et à certaines époques et que, s'il n'y a pas de règlements, les chemins de fer peuvent agir à leur gré.

L'hon. M. CALDER: Le public ne tolérera pas qu'on y renonce.

Le très hon. M. MEIGHEN: En hiver, le blé serait à la merci des chemins de fer.

L'hon. M. ROBINSON: J'ai, par le passé, entendu parler de plusieurs cas où les chemins de fer ont perdu des affaires profitables parce qu'apparemment ils n'avaient pas le pouvoir d'agir promptement.

L'hon. M. BLACK: J'en pourrais donner nombre d'exemples.

Le PRÉSIDENT: C'est une question qui, d'après moi, pourrait fort bien être signalée aux compagnies de chemin de fer.

L'hon. M. HOWE: Je crois que le président de la Commission des chemins de fer vous sera d'un grand aide. Il connaît ce qui a motivé les règlements adoptés depuis plusieurs années et je crois qu'il pourra également contribuer à éclaircir cet autre point.

L'hon. M. MULLINS: Le ministre a-t-il examiné la question de rendre au Manitoba les anciens tarifs-marchandises qui lui furent enlevés en 1917? Vous êtes endettés vis-à-vis de cette province pour la période de 13 ans qui va de 1917 à 1930. Le Manitoba a passé un contrat avec les chemins de fer aux termes duquel il devait avoir le contrôle des tarifs-marchandises pour toutes les denrées expédiées du Manitoba à la tête des lacs. Le tarif était de 10c. J'affirme, pour le bénéfice du ministre, qu'aucun cultivateur ne peut se maintenir sous l'empire des tarifs actuels. Je sais que les chemins de fer ne réalisent pas de profits, mais anciennement nous avions le contrôle des tarifs et ce privilège nous a été enlevé en 1917. On devrait le restituer à cette province. On l'a supprimé comme mesure de guerre. Aucun homme ne peut subsister sur la terre aujourd'hui—je parle par expérience—avec les tarifs actuels.

Un jour, Jim Hill partit pour voir ce qui n'allait pas dans le Montana et dans le pays situé à l'ouest; à son retour, le seul moyen qu'il trouva pour garder les cultivateurs sur leur terre fut de réduire les tarifs de moitié.

Quant aux tarifs en vigueur sur les lacs, je doute quelque peu qu'il en résultera une augmentation de 2 ou 3c. par boisseau pour le cultivateur. Je craindrais qu'il lui en coûte davantage pour son grain.

L'hon. M. HOWE: Heureusement, le ministre ne fixe pas les tarifs.

L'hon. M. MULLINS: Mais vous avez votre mot à dire dans la Commission.

L'hon. M. HOWE: Oh! non. L'on m'en accuse mais je m'en garde bien.

Le PRÉSIDENT: Le ministre n'irait pas loin s'il voulait s'ingérer dans les affaires du président de la Commission.

L'hon. M. HOWE: Je crois que, sous ce rapport, M. Guthrie me décernera un certificat de correction parfaite.

Je désire vous remercier, messieurs, de m'avoir écouté si patiemment. Je répète que c'est un projet de loi épineux, mais je suis certain que vous en ferez le meilleur examen possible. Le gouvernement vous l'a soumis dans l'attente que

vous écouteriez le point de vue des parties intéressées et que vous l'étudieriez avec toute votre sagacité d'hommes d'affaires; nous attendons une critique éminemment constructive du bill.

Le PRÉSIDENT: Ce comité a l'écorce rude, mais soyez assuré qu'il examinera ce bill avec impartialité comme il le fait toujours d'ailleurs. Nous n'avons qu'une ambition, celle de tirer d'un bill tout ce qu'il a de bon, quand il a du bon. Il n'est pas de membre ou de groupe de membres du Sénat ou de ce comité qui n'ait d'autre mobile que celui de rendre les lois d'application aussi facile que possible.

L'hon. M. HOWE: Je puis ajouter que mon ministère est hautement redevable à ce comité du travail accompli à l'occasion du bill de la marine marchande. Cette mesure est en vigueur depuis plusieurs mois et il n'en est résulté aucun malaise.

Le PRÉSIDENT: A-t-elle été intégralement proclamée?

L'hon. M. HOWE: Oh! oui.

L'hon. M. BALLANTYNE: Même la partie relative au trafic côtier?

L'hon. M. HOWE: Oui, la Loi de la marine marchande a été proclamée et tous ses articles sont appliqués.

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

L'hon. M. BALLANTYNE: Je tiens à féliciter le ministre de plusieurs choses, notamment du fait qu'en cas de contestation tous les droits de port doivent être déferés à la Commission des chemins de fer. Etant donné les écarts de tarifs qui se produisent d'un littoral à l'autre, je trouve cette disposition du bill excellente.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous réunirons cet après-midi après la séance du Sénat.

La séance du Comité est suspendue jusqu'à l'ajournement du Sénat.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres auquel a été renvoyé le bill B, intitulé "Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles" se réunit de nouveau ce jourd'hui à 3 heures 40 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Qui devons-nous entendre cet après-midi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Des représentants de l'aviation.

Le GREFFIER DU COMITÉ: M. A. Roy Brown, représentant la General Airways Limited et la United Air Services Limited, de Toronto.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Brown.

M. BROWN: Monsieur le Président, messieurs, il semblait, à la séance du matin, que personne n'était prêt à assister à celle de cet après-midi et à s'y faire entendre. Le temps nous a manqué pour présenter notre point de vue dans un mémoire écrit mais, après avoir parcouru le bill aussi attentivement que possible, il y a quelques points que nous aimerions éclaircir, notamment dans la Partie III, page 7. L'article 9 se lit:

Les dispositions de la *Loi des chemins de fer* qui concernent les taxes et tarifs et les tarifs communs, la préparation des rapports et le dépôt des statistiques....

[M. A. Roy Brown.]

Arrêtons-nous là pour l'instant. Les administrateurs de compagnies aériennes ne se sont pas familiarisés jusqu'ici avec la Loi des chemins de fer et ne sont pas au courant des rapports et des statistiques qu'il importe de déposer pour se conformer à cette loi. J'ajoute que l'industrie de l'air dirige son activité surtout vers nos régions septentrionales, en liaison avec l'exploitation minière et que nous avons été forcés de maintenir nos tarifs au minimum, surtout aux premiers stades du développement quand les prospecteurs se lancent à la découverte de gisements virtuels et, même plus tard, quand ils croient avoir trouvé une veine. A ce moment-là, il faut que leurs frais soient les plus bas possible. Nous ne sommes pas au courant des rapports et des statistiques qu'il nous faudra recueillir pour nous conformer à la Loi des chemins de fer et nous ne savons pas s'ils ne nécessiteront pas la création d'un service de statistique considérable qui nous forcerait à élever nos tarifs pour en défrayer le coût. Présentement, prospecteurs et exploitants miniers nous supplient d'abaisser nos tarifs. Nous l'avons fait proportionnellement à l'augmentation du volume d'affaires, mais cette loi pourrait avoir pour effet d'augmenter nos frais. Nous aimerions avoir une idée de ce qu'on exigera de nous en vertu de cet article.

Le PRÉSIDENT: Voilà, monsieur Brown, le cauchemar de tous les hommes d'affaires canadiens aujourd'hui: tenir une comptabilité pour le gouvernement.

M. BROWN: Nous en faisons déjà quelque peu, mais nous n'aimerions pas que cette tâche devienne trop gênante ou trop onéreuse.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Continuez.

M. BROWN: Peut-on me renseigner là-dessus?

Le très hon. M. MEIGHEN: N'aimez-vous pas mieux poser toutes vos questions d'abord et avoir les réponses ensuite?

Le PRÉSIDENT: M. Brown se plaint en premier lieu que, s'il est mis en vigueur, le bill peut nécessiter un trop grand nombre de rapports, du genre de ceux que l'on exige des chemins de fer et qu'il en résulte une augmentation sensible des frais d'administration.

L'hon. M. CALDER: Il désire savoir la nature du rapport. Adressez-lui-en un exemplaire.

M. SMART: Ils envoient déjà des rapports.

M. WILSON: Chaque compagnie nous soumet un rapport annuel de son trafic: nombre de tonnes de marchandises transportées, nombre de pilotes employés, mécaniciens brevetés à son emploi et autres détails qui nous permettent de nous former une idée de l'importance de l'industrie. Il nous faut en même temps avoir les statistiques des compagnies et, cette année, nous avons rédigé une formule réunissant ces renseignements avec certains autres relatifs aux frais de premier établissement et à la situation financière. Donc, au lieu de deux rapports, ils n'auront désormais qu'à en préparer un seul qui les comprend tous.

L'hon. M. GRIESBACH: Ces rapports doivent-ils être faits souvent?

M. WILSON: Une fois l'an.

Le PRÉSIDENT: M. Brown craint que vous exigiez des rapports semblables à ceux des chemins de fer et que la somme de travail en soit accrue.

M. BROWN: C'est ce que j'aimerais savoir.

Le PRÉSIDENT: Voici ce que dit la Loi des chemins de fer, à l'article 437:

Toute compagnie de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone ou de messagerie qui manque ou néglige de préparer pour la Commission et de lui fournir, dans le délai voulu, de la manière, en la forme, conformément à la classification et avec les particularités et la vérification prescrites ou requises par la présente loi,

- (a) un rapport des dépenses au compte de son capital, de son trafic et de son exploitation, ou d'autres renseignements requis de la manière indiquée dans les formules alors prescrites par la Commission; ou
- (b) des rapports mensuels de son trafic conformément aux formules alors prescrites par la Commission, si ces rapports mensuels sont exigés par le ministre; ou
- (c) d'autres renseignements qui peuvent à discrétion être exigés par la Commission sous l'empire de la présente loi;

est passible d'une amende, et ainsi de suite. Je suppose que les renseignements requis sont laissés à la discrétion de la Commission. La Loi des chemins de fer semble ne rien déterminer.

M. BROWN: De sorte que le ministre peut à son gré en allonger la liste selon qu'il lui semble à propos.

Le PRÉSIDENT: Non pas le ministre, la Commission. Vous ne relevez pas du ministre.

M. BROWN: Puis, dans le même article:

...et tout commerçant ou toute personne entreprenant un transport par air et qui conviendra à quelqu'une de ces dispositions, ou manquera de s'y conformer, sera coupable d'infraction et passible, après déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus mille dollars et d'au moins cent dollars.

La Commission sera-t-elle appelée à juger le cas et à décider qu'il y a eu manquement? Qui décide quant à l'infraction?

L'hon. M. PARENT: Cela signifie qu'il devra y avoir recours à un tribunal pour obtenir une condamnation.

M. BROWN: Bien. Cela est tout à fait satisfaisant.

L'article 10 prescrit:

Le Ministre pourra accorder à des aéronefs des permis de transporter des voyageurs et/ou des marchandises entre des endroits ou lieux du Canada, ou entre des endroits ou lieux du Canada et des endroits ou lieu hors du Canada.

Un grand nombre de routes ont été établies là où existe déjà ce que l'on pourrait appeler un service interurbain. C'est ainsi que la compagnie General Airways Limited fournit quatre services par jour dans chaque direction entre Noranda et Valdor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où est Valdor?

M. BROWN: A l'est du lac Siscoe.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans la province de Québec?

M. BROWN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: A quelle distance?

M. BROWN: Environ 100 milles, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas du tout comment ce cas peut bien tomber sous le coup de ce bill?

M. SMART: La réglementation des services aériens relève du gouvernement fédéral.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sous la division de l'aviation?

M. SMART: Oui.

[M. A. Roy Brown.]

M. BROWN (lisant) :

Le Ministre pourra accorder à des aéronefs des permis de transporter des voyageurs et des marchandises entre des endroits ou lieux.

Or, nous avons, pendant un certain nombre d'années, exploité cette route et il me semble que s'il le désire, le ministre peut, sous l'empire de la loi, nous retirer notre permis. Est-ce que je comprends bien, monsieur?

M. SMART: Le ministre a maintenant le droit de vous accorder un permis. On vous a laissé exploiter votre entreprise sans permis dans le nord.

M. BROWN: En réalité, monsieur Smart. Le service que nous avons inauguré n'était pas interurbain à l'origine et les villes de Valdor et de Bourlamaque sont nées de notre entreprise.

M. SMART: Parfaitement.

M. BROWN: Si je comprends bien le bill, le ministre peut, à discrétion, nous suspendre en aucun temps.

M. SMART: Le but n'est pas de mettre obstacle à cette exploitation dans le nord parce qu'elle n'a vraiment aucun caractère permanent. Ce service peut durer un ou deux ans et ensuite subir une transformation complète. On n'a fait aucun effort pour imposer des restrictions tant que la situation ne s'est pas stabilisée. La question qui par-dessus toutes présente un intérêt immédiat est celle des Lignes aériennes Trans-Canada et aucune mesure arbitraire ne sera prise pour mettre fin à l'entreprise de ceux qui desservent actuellement les régions du nord.

M. BROWN: J'avais compris autre chose.

M. SMART: Il est hors de doute que le ministre est investi du pouvoir d'accorder des permis.

L'hon. M. CALDER: Il l'est actuellement.

M. SMART: Oui. Même sans cette loi, le ministre pourrait vous refuser un permis d'effectuer un service entre ces deux villes, mais il n'en a pas l'intention. Le nord en est encore au stage du développement et on n'a pas l'intention d'intervenir tant que nous n'en connaissons pas davantage.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Smart nous a dit qu'on se proposait de confier à la Commission le contrôle des droits et tarifs, comme il l'exerce déjà dans le cas des chemins de fer sous l'empire de la loi des chemins de fer. Mais le ministre aura le contrôle des permis.

M. SMART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tandis que ceux des entreprises ferroviaires sont accordés en vertu de la Loi des chemins de fer.

M. SMART: Cela est tout à fait exact. La loi concernant l'aviation autorise le ministre à accorder des permis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne serait-il pas préférable de réunir sous un même contrôle les droits, tarifs et permis?

M. SMART: Dame! vous auriez alors, monsieur Meighen, un personnel qui ferait double emploi, car le département de l'Air exerce d'autres fonctions que celle de délivrer des permis. Il y a la surveillance et l'examen des pilotes, l'émission des certificats, la spécification des charges qu'un appareil peut transporter et quantité d'autres détails. On veut confier le contrôle des tarifs à un organisme judiciaire et laisser au ministère les questions administratives.

M. BROWN: Le paragraphe 4 de l'article 10 se lit:

Le Ministre pourra prescrire dans le permis la route ou les routes que pourront suivre l'aéronef ou les aéronefs qui y seront désignés, ainsi que le tableau des services qui pourront être maintenus.

Si j'ai bien compris, M. Smart affirme que cet article ne s'applique pas aux services aériens du nord. Si telle est l'interprétation générale de la Loi, je n'ai que faire d'en parler car ce sont ceux-là qui nous occupent dans le moment. Quant à ces services du nord, je puis dire qu'il s'écoulera probablement des années avant que les autres parties du pays fournissent, soit en marchandises, soit en voyageurs, un trafic aussi volumineux que celui des régions minières du nord. Si ces dernières continuent à se développer aussi rapidement que par le passé, il me semble que nous serons en avant du service transcanadien pendant longtemps.

Le très hon. M. MEIGHEN: Apparemment, vous devez modifier vos itinéraires de semaine en semaine, n'est-ce pas?

M. BROWN: Oui.

M. SMART: C'est là dans le moment un de nos ennuis dans le nord. Les conditions n'ont rien de permanent ni de définitif. L'article 12 prescrit:

La présente Partie n'entrera pas en vigueur à l'égard d'un territoire spécifié du Canada, avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet.

(2) Le Gouverneur en conseil pourra, par règlement, exempter tout aéronef ou une catégorie d'aéronefs de l'application de la présente Partie.

M. BROWN: Nous avons maintenu sur la route dont j'ai parlé un service périodique depuis plus de cinq ans. Je ne sais s'il faut le qualifier de permanent mais il a été suffisamment régulier au cours de cette période. Je crois que nous nous rapprochons de l'état stable.

M. SMART: L'application de cette Loi ne tendra-t-elle pas à protéger ce que vous avez d'acquis?

M. BROWN: Je l'espère.

M. SMART: Si nous n'avons pas le droit d'accorder des permis, le premier venu risquera de vous supplanter.

M. BROWN: J'en conviens. C'est toujours ce qui arrive. Mais je me demande si on nous permettra d'atterrir là où les conditions du trafic le demandent ou s'il nous faudra arrêter régulièrement à certains endroits indépendamment des exigences du trafic.

M. SMART: Je ne crois pas que vous ayez lieu de vous inquiéter de ce détail. Quand nous aurons fait un relevé de la situation, nous aurons égard, en délivrant les permis, aux conditions qui existent dans la région où vous devrez assurer le service.

L'hon. M. PARENT: Voulez-vous dire, monsieur Brown, que l'on devrait vous concéder un monopole dans ces endroits?

M. BROWN: Non, monsieur, pas nécessairement. Cela ne nous est jamais venu à la pensée.

L'hon. M. PARENT: En avez-vous l'intention?

M. BROWN: Non.

L'hon. M. PARENT: Je présume que vous avez un champ d'atterrissage sur ce territoire?

M. BROWN: Oui.

L'hon. M. PARENT: En êtes-vous satisfait?

M. BROWN: Oui.

L'hon. M. PARENT: Est-ce le gouvernement provincial qui vous donne le droit d'atterrir là, ou bien avez-vous acheté la propriété?

M. BROWN: Nous amerrissons, près de Sullivan. Nous avons construit là un quai à nos frais et, sur ce quai, notre propre station, pour accommoder les passa-

[M. A. Roy Brown.]

gers. Je puis dire que ceux-ci s'en prévalent et que nos concurrents viennent les chercher là dans notre immeuble même. La rivalité est âpre.

L'hon. M. PARENT: Nul doute que vous rendez un grand service.

M. BROWN: Merci, monsieur.

Il est dit au paragraphe 2 de l'article 11, page 8:

Si des marchandises ou des voyageurs sont transportés contrairement aux dispositions de la présente Partie ou autrement qu'en conformité des stipulations du permis de l'aéronef, le propriétaire ou une autre personne mettant en service l'aéronef sera, après déclaration sommaire de culpabilité, passible d'une amende d'au plus cinq cents dollars et d'au moins deux cents dollars; et tout aéronef qui aura servi à transporter des marchandises ou des voyageurs contrairement aux dispositions de la présente Partie, sera passible de la confiscation prévue ci-dessous.

C'est une autre question qui devra être décidée par un tribunal, je présume.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me semble que l'aviateur ne devrait pas être tenu responsable. Est-ce que l'amende ne devrait pas être infligée seulement au propriétaire?

M. BROWN: Comme M. Smart l'a dit, voici, monsieur, une industrie relativement nouvelle. Nos pilotes tiennent leurs certificats du ministère qui les autorisent à conduire des aéronefs. Le seul moyen qui nous permette d'exercer un contrôle sur eux est le fait qu'ils possèdent un permis commercial ou de transport, selon le cas. Comme nous les connaissons, nous leur confions un de nos avions qui vaut de \$20,000 à \$40,000. Par suite des droits imposés sur ces avions, ils sont assez dispendieux au Canada. Du moment qu'ils quittent un aéroport, la compagnie n'a sur les pilotes d'autre contrôle que celui que j'ai mentionné. Or, s'ils enfreignent les règlements relatifs à l'aviation, sans que la compagnie les approuve il semble assez dur de la tenir responsable d'une telle infraction. Naturellement, si la compagnie permettait ou approuvait cette infraction, il faudrait, il me semble, exonérer le pilote et en tenir la compagnie responsable. Mais en cas d'infraction technique perpétrée à l'insu de la compagnie, je crois qu'il serait injuste de lui en attribuer la responsabilité.

Le PRÉSIDENT: Comment appliquerait-on cette théorie à l'automobile? Quand le chauffeur à qui je confie mon auto fait des dégâts, c'est moi qui règle les dommages.

M. BROWN: Rien de plus vrai, monsieur. Mais en cas d'infraction technique, je ne crois pas que la compagnie doive être tenue responsable quand personne n'a eu de mal. Maintenant, parlant de tarifs et d'erreurs commises en indiquant les tarifs, supposons qu'un pilote, prenant un prospecteur à son bord pour lui faire survoler une région, ait à l'attendre une journée, lui donne le service de l'avion gratuitement pendant ce temps (ce qu'il ne devrait pas faire) et vienne ensuite prétexter que les conditions climatiques l'ont empêché de prendre son vol. Vous n'avez simplement aucun moyen de vérifier. Mais s'il faut voir là une infraction à la loi, ce qui est logique, la compagnie est donc responsable.

M. SMART: Permettez-moi de vous signaler ici l'article 11:

Il est interdit de transporter par air au Canada des marchandises ou des voyageurs au moyen d'un aéronef autre qu'un aéronef muni du permis qu'exige la présente Partie.

Cet article se rapporte au contrôle des tarifs par la Commission. Aujourd'hui, par exemple, les pilotes sont tenus de ne pas surcharger leur appareil. Si un de nos inspecteurs constate qu'un aéronef est trop lourdement chargé, le pilote

est suspendu parce qu'il est personnellement responsable. On agit ainsi pour qu'il n'abuse pas de son appareil. D'après moi, cet article se rapporte davantage au prix que l'on demande.

M. BROWN: C'est précisément ce que je veux faire ressortir.

M. SMART: Alors, s'il y a infraction quant aux prix demandés, celui qui est responsable est vraiment le propriétaire.

M. BROWN: Dans la plupart des cas, et à toutes pratiques, les pilotes de notre compagnie fixent leur prix au prospecteur ou au voyageur qui a une course spéciale à faire.

Le PRÉSIDENT: Ils sont vraiment les agents de la compagnie, ils doivent l'être lorsqu'ils fixent un prix.

M. BROWN: Oui, monsieur. Cette méthode ne s'applique pas au service régulier. La plupart du temps, un prospecteur qui se rend dans une région ne tient pas à révéler sa destination de crainte d'indiquer les bons endroits aux autres prospecteurs. Il se contente de mentionner que l'endroit est dans un rayon de 50 milles et il vous faut alors lui fixer un prix pour le transporter là. Le pilote est le seul qui sache où son client a atterri. C'est au sujet de cas semblables, où le pilote peut toujours enfreindre les règlements relatifs aux tarifs, que je me demande où s'arrête la responsabilité de la compagnie.

Il est dit au paragraphe 3 de l'article 11:

Le percepteur des douanes à un port ou à un aéroport du Canada pourra, s'il croit que la présente Partie a été enfreinte, retenir l'aéronef jusqu'à ce qu'ait été jugée la plainte ou accusation portée et jusqu'à ce qu'ait été acquittée l'amende imposée à l'égard de l'infraction.

J'aimerais savoir approximativement la durée de cette procédure. Je ne voudrais pas créer l'impression que je préconise l'abandon des tarifs contrôlés, car j'en souhaite ardemment l'application et je crois que l'industrie, dans son état actuel, en a impérieusement besoin. D'autre part, cette application doit être telle que l'aviation n'en souffrira pas. Il y a aujourd'hui un avion qui, au témoignage d'un fonctionnaire du ministère des douanes, a reçu l'ordre d'atterrir, puis a été saisi par le gouvernement pour ne s'être pas conformé aux formalités d'entrée au Canada et qui n'en continue pas moins son service. Je me demande quand le ministère se décidera à agir et à arrêter un homme. Voici ce que je veux dire: on établit des tarifs que tous les intéressés acceptent comme étant justes et équitables; j'ordonne à chaque employé de notre compagnie d'y adhérer scrupuleusement, mais voilà qu'un concurrent vient offrir ses services à des prix inférieurs aux tarifs fixés. Nous perdons des affaires et nous portons plainte. Dans l'intervalle, ce concurrent continue. Quand donc l'empêchera-t-on de se livrer à ces manœuvres?

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'on le mettra à l'amende.

M. BROWN: C'est ce que prescrit la loi.

Le PRÉSIDENT: S'il récidive, on lui imposera une autre amende. Voulez-vous dire qu'il peut enfreindre les règlements jusqu'à ce qu'il soit mis à l'amende?

M. BROWN: Oui. Dans l'intervalle, il a fait des affaires que nous avons perdues pour avoir adhéré aux tarifs prescrits. C'est la situation où nous met l'aéronef dont je parle. Le pilote continue à offrir ses services au rabais. Les fonctionnaires des douanes m'ont dit qu'officiellement l'avion était confisqué mais il n'en continue pas moins à voler.

Le PRÉSIDENT: J'ignore s'il ne se trouve pas parmi nous quelque fonctionnaire des douanes capable de nous renseigner à ce sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais que vous vouliez vous plaindre de ce que votre aéronef eût été retenu trop longtemps.

[M. A. Roy Brown.]

M. BROWN: Non. Je ne m'y oppose pas, si nous avons commis une infraction; mais je ne veux pas qu'un concurrent puisse continuer indéfiniment à maintenir un service au rabais sans qu'on prenne des mesures pour l'en empêcher. Voilà le point.

Le PRÉSIDENT: L'exploitant de cette autre compagnie a-t-il été condamné et mis à l'amende?

M. BROWN: Non, la cause n'est pas encore jugée.

Le PRÉSIDENT: Vous trouvez que le procès retarde trop.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je constate que la radiation du permis relève de la Commission alors que c'est le ministre qui l'accorde. Je ne puis m'empêcher de penser que vous avez pris le moyen le plus difficile au lieu du plus simple.

L'hon. M. DANDURAND: Je suppose que les honoraires des permis donnent des profits au Trésor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Trésor doit en bénéficier de toute manière.

L'hon. M. HORNER: J'avais l'impression que tout objet confisqué par le ministère des Douanes était retenu jusqu'à ce que la cause fût jugée.

Le PRÉSIDENT: M. Brown se plaint non seulement que l'avion ne soit pas retenu mais qu'il soit maintenu en service. Cette question ne relève-t-elle pas du ministère des Douanes?

M. SMART: Sans doute, purement et simplement.

M. BROWN: Si je mentionne ce cas, c'est uniquement, monsieur, parce que nous n'avons jamais eu rien à faire avec la Commission des chemins de fer. Voilà qui illustre bien une infraction aux règlements d'un ministère et je prends cet exemple pour montrer le rôle du facteur temps.

M. SMART: Le percepteur des douanes n'a rien à voir à la Commission des chemins de fer.

M. BROWN: Je m'en rends compte.

M. SMART: Toute infraction à la Loi des douanes donne au percepteur des douanes le droit de confisquer l'appareil. La question n'intéresse nullement la Commission des chemins de fer.

M. BROWN: Je répète que je mentionne cette affaire uniquement à titre d'exemple pour faire voir à quel point les mesures d'un ministère sont subordonnées au facteur temps.

L'hon. M. ARTHURS: Qui a confisqué l'avion dont vous parlez, le ministère des Douanes ou le ministère des chemins de fer.

M. BROWN: Le ministère des Douanes est censé avoir confisqué l'appareil, mais il est encore en service—ou l'était encore récemment.

Voyons maintenant la page 11 du bill, à la Partie VI. Le paragraphe 2 de l'article 22 prescrit:

Les détails d'un tarif convenu devront être déposés à la Commission dans un délai de sept jours à compter de la date de la convention, et avis d'une demande d'approbation du tarif convenu à la Commission devra être donné de la manière que la Commission pourra prescrire.

J'aimerais qu'on me dise sur quoi seront basés ces tarifs convenus? Je vois là une source de grandes difficultés puisque les frais d'exploitation varient d'une région à l'autre. Sur un territoire l'exploitant doit payer la taxe routière ajoutée aux prix de son essence; ailleurs il la paye pour en être remboursé plus tard; ici le prix de l'essence est plus élevé que là, car il constitue un facteur très important de nos frais. Ces derniers varient également en raison du type ou des dimensions de l'appareil. Les exploitants de services aériens seraient sans doute heureux de discuter cette question des tarifs avec la Commission de manière à en arriver à une solution équitable, car il sera très difficile de s'entendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela varie selon les endroits.

M. BROWN: Oui, monsieur, sans aucun doute.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pouvez-vous décomposer ici les frais d'exploitation d'un avion en nous donnant le pourcentage en huile et essence, en dépréciation, frais de premier établissement, intérêts et ainsi de suite? Ces données nous seraient d'une grande utilité.

M. BROWN: Je ne saurais vous donner ces renseignements sur-le-champ, comme si j'étais dans mon bureau. Je puis vous les procurer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils seraient utiles.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez nous en envoyer un exemplaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous faites vos affaires à Ottawa, n'est-ce pas?

M. BROWN: Non, monsieur. La plus grande partie de nos affaires se font dans les régions septentrionales du Québec et de l'Ontario. Notre siège social est à Toronto, mais je serais enchanté de venir n'importe quand vous donner mes services.

L'hon. M. PARENT: Vous arrive-t-il, monsieur Brown, d'avoir à faire quelque voyage précipité? L'on peut, par exemple, vous demander cet après-midi de partir demain. Comment, dans de telles circonstances, pourriez-vous passer un contrat sept jours d'avance pour vous conformer à la procédure prescrite par la Commission des chemins de fer?

M. BROWN: J'allais précisément aborder ce point, monsieur. Très fréquemment, dans le nord du Québec, qui est très colonisé en comparaison de la moyenne des régions forestières, et qui a l'avantage de posséder un service téléphonique efficace, on peut nous prévenir qu'un homme s'est fait blesser à *Lamaque* par exemple et nous demander de venir le prendre au dock de Sullivan. Nous répondons que nous y serons dans vingt minutes ou une heure, selon le cas. On lui donne les meilleurs soins possibles à *Lamaque* en attendant qu'on puisse venir le chercher pour le transporter à l'hôpital le plus proche, à Amos. Il est impossible d'avoir au préalable un arrangement convenu pour des voyages comme celui-là. De même, quand il s'agit de prospecteurs qui étudient de nouveaux terrains, vous ne savez jamais quand ils rentreront. Supposons qu'un d'entre eux veut se faire transporter sans délai—c'est généralement le cas—vous devez lui faire un prix. Le voyage s'étend à une superficie que personne n'a parcourue auparavant et pour laquelle nous n'avons aucune point de comparaison. Le prospecteur ne peut pas attendre que nous ayons fait connaître notre prix à la Commission pour obtenir son assentiment ou un nouveau prix. Afin de ne pas entraver la marche de l'industrie, il faut que la méthode de procéder soit assez souple pour nous permettre de transporter l'ingénieur minier là où il veut, dans un territoire nouveau.

L'hon. M. CALDER: Ne croyez-vous pas, monsieur Brown, que cette question sera prise en considération par la Commission des chemins de fer?

M. BROWN: Oui, monsieur, je le crois sincèrement.

L'hon. M. CALDER: Vous avez traité de toutes sortes de conditions existant dans le nord. Nous ne pouvons les envisager toutes dans le bill lui-même; nous pouvons tout au plus demander à la Commission de rédiger des règlements susceptibles de s'appliquer dans ces régions et qui pourront vous guider.

M. BROWN: Voilà pourquoi j'ai traité ce sujet.

L'hon. M. GUTHRIE: Il y a présentement un règlement de la Commission qui vous permet de disposer des cas d'urgence. Le voici:

Afin de permettre l'expédition prompte de toutes marchandises qui peuvent se présenter à l'improviste et pour lesquelles aucun tarif n'a été fixé, du moment que l'on dépose et que l'on publie ce tarif sans retard,

[M. A. Roy Brown.]

excepté quand un avis spécial a été donné relativement à une consignation particulière et que le tarif n'est pas de nature permanente.

Tout ce que vous avez à faire est de fixer un prix et de le déposer.

M. BROWN: Je puis seulement vous dire, monsieur, que je ne suis pas versé dans la Loi des chemins de fer.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est un règlement qui a été adopté conformément à la Loi des chemins de fer.

M. BROWN: Merci, monsieur.

Puis-je appeler votre attention sur le paragraphe 11, à la page 13:

En étudiant une demande présentée sous l'autorité du présent article, la Commission devra prendre en considération toutes les circonstances qui lui paraîtront s'y rapporter et, en particulier, l'effet que l'établissement du tarif convenu ou que la fixation d'un taux produira probablement, ou aura déjà produit, sur:

(a) le revenu net du voiturier.

J'ai déjà mentionné ce point en parlant de l'établissement des tarifs. Je crois très désirable, dans l'intérêt de l'industrie, que les exploitants, quand il s'agira d'établir les tarifs, aient le privilège de discuter avec la Commission leurs problèmes, leurs difficultés et leurs besoins, cela, du moins, s'ils doivent continuer à exercer leur industrie.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur Brown, votre compagnie est-elle subventionnée?

M. BROWN: Non.

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres qui désirent poser des questions à M. Brown?

Après avoir débattu cette question avec le ministre et les fonctionnaires du ministère, j'en conclus que ce bill, particulièrement en ce qui touche l'aviation, doit tenir compte d'un grand nombre de conditions nouvelles qu'il faudra, dans un esprit raisonnable, soumettre à des règlements.

Permettez-moi une allusion personnelle. M. Brown a abattu l'as allemand, von Richtofen. Si je vous signale cet exploit c'est pour vous faire connaître le caractère de l'homme que vous venez d'entendre. J'ai l'impression que celui-là, quoique fassent ses camarades, peut conduire son appareil selon les règles. Y en a-t-il d'autres qui désirent témoigner?

M. BROWN: Deux autres compagnies d'aviation ont ici des représentants.

Le PRÉSIDENT: Le greffier du comité m'informe que nous avons accordé un jour aux représentants de la Canadian Airways pour leur permettre de venir de Winnipeg. Sont-ils compris dans ce nombre?

Le GREFFIER DU COMITÉ: Leur gérant de trafic n'est pas ici.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous parler quand même?

M. STARRETT: Je crois que M. Brown a traité toute la question.

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres qui désirent parler dans l'intérêt de l'aviation? Ou aimerait-on parler sur quelque autre aspect du bill?

L'hon. M. CALDER: J'ai suggéré ce matin que l'on parcoure le bill rapidement.

Le PRÉSIDENT: Fort bien. Si personne d'autre n'a rien à dire, reprenons le bill au commencement.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur le Président, je suis certain que tous les membres de ce comité apprécient justement la bienveillance dont le ministre a fait preuve en venant, cet avant-midi, nous exposer les principes essentiels du bill. Quand il s'est adressé au comité, je n'avais pas encore eu le temps de lire le bill. Lorsqu'il expliqua l'article 19, Partie V, ses remarques, auxquelles j'ai prêté une grande attention, m'ont particulièrement intéressé; les voici:

Il est peut-être un ou deux autres articles qui offrent quelque intérêt. La Partie V confère à la Commission le pouvoir de reviser les droits de port. Elle s'applique exclusivement aux ports nationaux et aux propriétés appartenant au gouvernement. La difficulté à laquelle nous nous butons aujourd'hui est que nous sommes, en même temps que les administrateurs des ports, ceux qui fixent les tarifs. Nous arrêtons un tarif auquel on peut s'opposer et nous devenons partie intéressée par le fait même que nous percevons les droits. Nous allégerions sensiblement notre administration si nous pouvions soumettre nos tarifs à un corps judiciaire. De cette façon, si l'on proteste contre un tarif que nous aurons mis en vigueur, le grief pourra être porté devant la Commission des chemins de fer au lieu de nous être soumis à nous qui sommes une des parties intéressées. Nous aurions alors à préparer notre cause tout comme l'usager du quai; puis, la Commission rendrait sa décision.

Puis, en réponse à la question du Président: "Absolument comme dans le cas d'un chemin de fer?", le Ministre répondit: "Oui, à peu près de même."

Plus loin, au cours de la discussion, je fis les remarques suivantes:

Je tiens à féliciter le ministre de plusieurs choses, notamment du fait qu'en cas de contestation tous les droits de port doivent être déferés à la Commission des chemins de fer. Etant donné les écarts de tarifs qui se produisent d'un littoral à l'autre, je trouve cette disposition du bill excellente.

Qu'on me permette de dire maintenant ce que j'ai compris des observations du ministre: quand une objection est soulevée contre un droit de port après que les tarifs ont été préparés par les différents maîtres de port, soumis à la Commission des havres nationaux et approuvés finalement par le ministre et le gouverneur en conseil et qu'il devient nécessaire, par suite d'une plainte relative à ces tarifs, de faire appel à la Commission des chemins de fer, la décision de cet organisme est finale, pourvu qu'elle soit endossée par le gouverneur en conseil. Cependant, en lisant la Partie V du bill, je découvre que, si les intéressés veulent porter plainte contre des tarifs qu'ils trouvent injustes, trop ou trop peu élevés, ils doivent en premier lieu adresser leur plainte au ministre des Transports qui est le seul à décider s'il y a lieu de soumettre la question à la Commission des chemins de fer. Si le ministre décide de s'en rapporter à la Commission, celle-ci, après avoir entendu le pour et le contre et en être arrivée à une décision, doit à son tour la soumettre au ministre pour qu'il "exerce l'action qu'il jugera convenable", selon les termes du bill. Si le ministre juge bon de n'exercer aucune action, ceux qui ont formulé la plainte n'auront alors aucune décision.

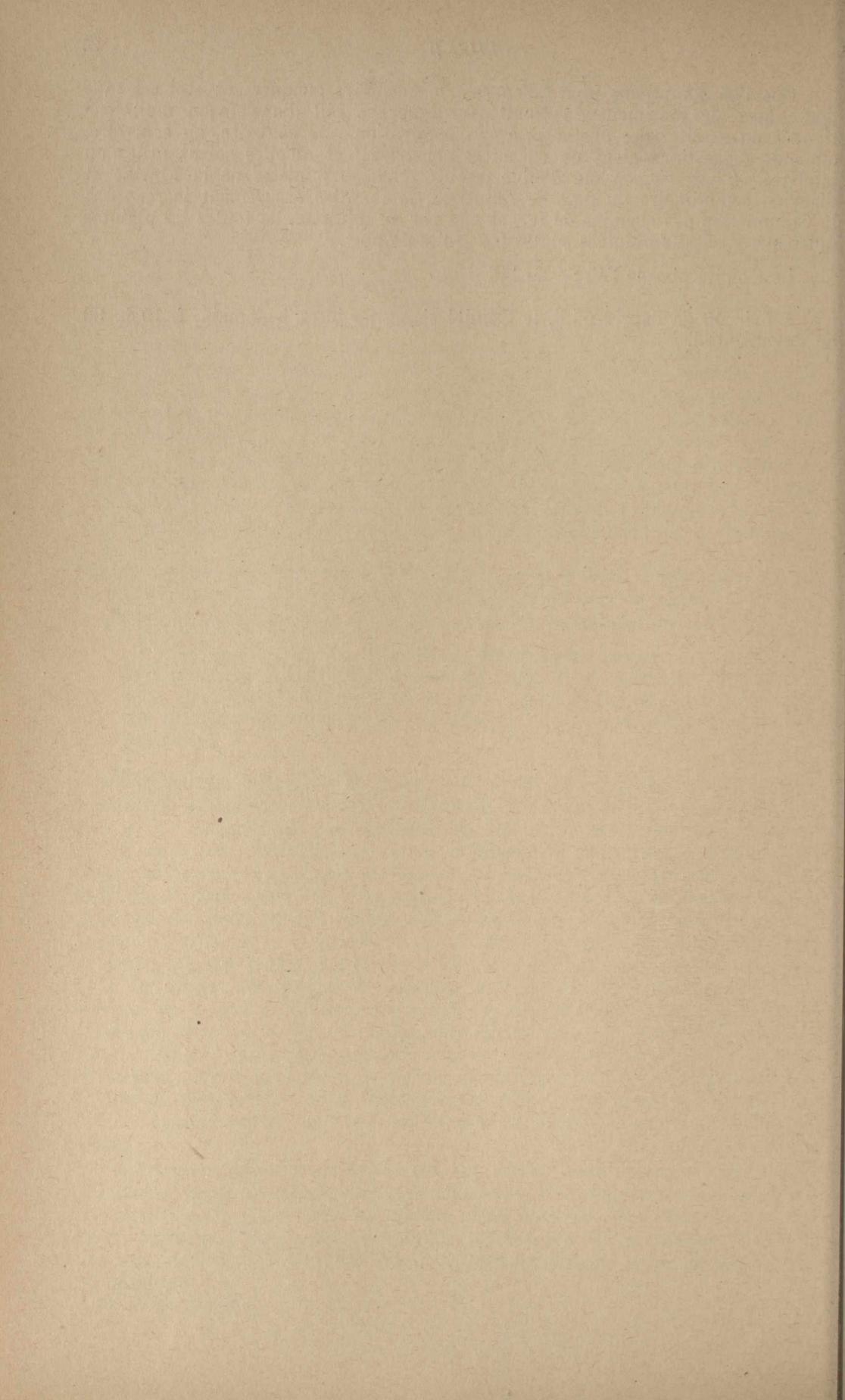
Quand nous reprendrons l'étude de cet article, nous devrions, non seulement rendre finale la décision de la Commission subordonnée à l'approbation statutaire du gouverneur en conseil, mais nous devrions faire un pas de plus en prescrivant que toutes les plaintes relatives aux droits prélevés dans nos ports nationaux devront être adressées, non pas au ministre, mais directement à la Commission.

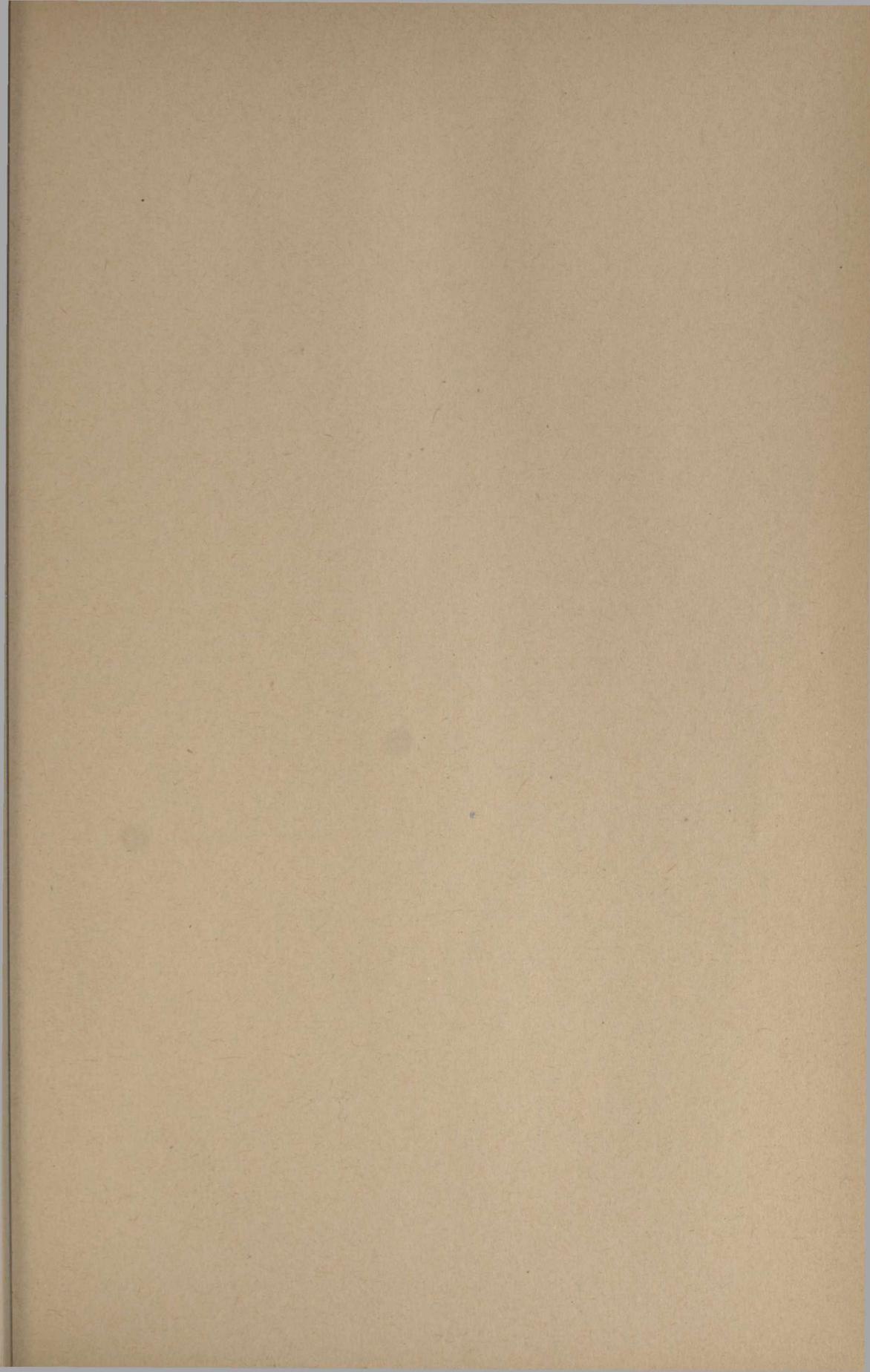
[M. A. Roy Brown.]

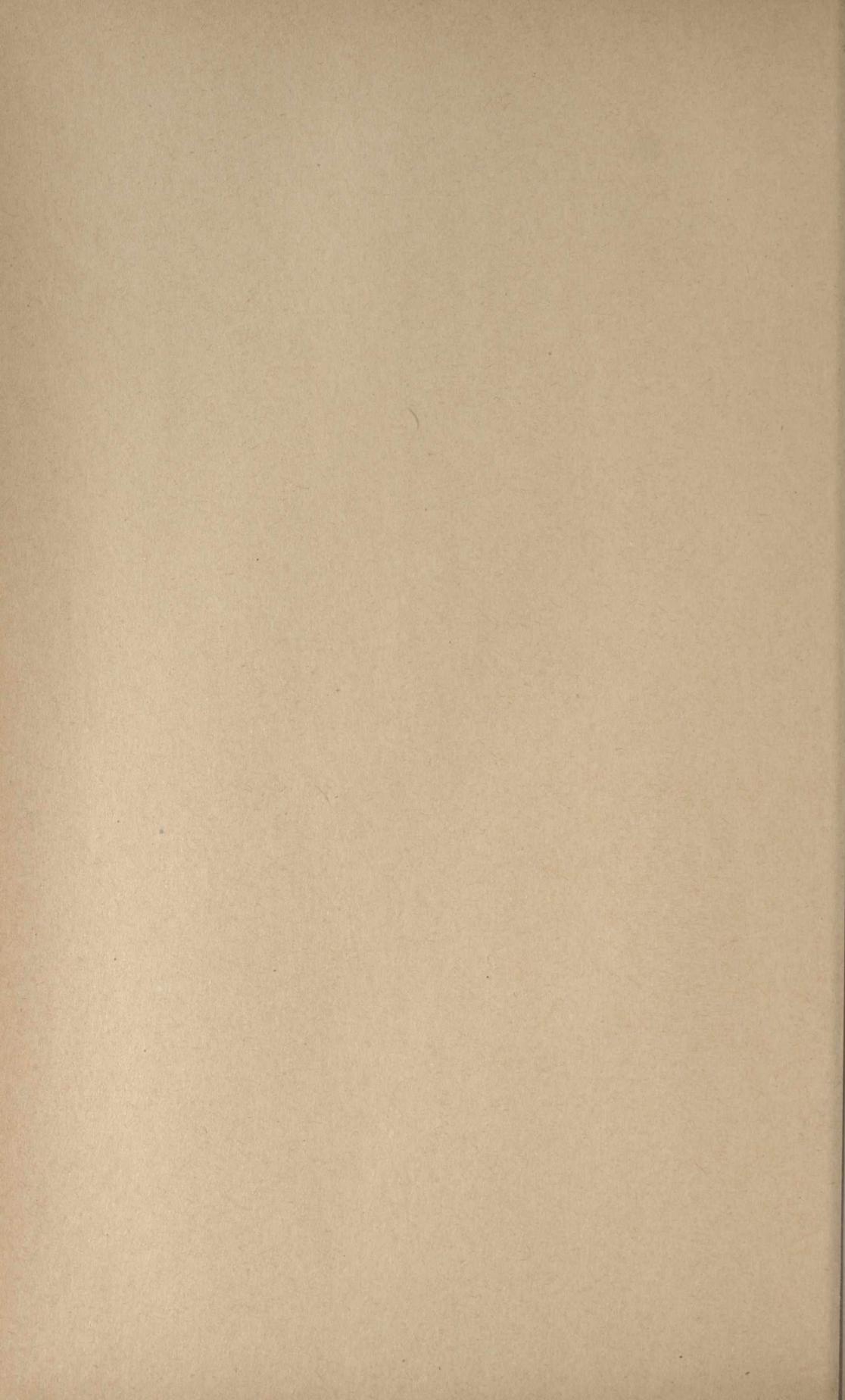
Que l'on comprenne bien qu'en cela je ne désire aucunement—tel est sans doute aussi le sentiment du comité—critiquer ce bill d'une façon malintentionnée ou susciter des obstacles à son application. Je souhaite, au contraire, que nos suggestions aient un caractère constructif et qu'elles soient utiles au ministre. Toutefois, en ma double qualité d'ancien ministre de la Marine et d'ancien commissaire du port de Montréal, je favorise assurément le renvoi à la Commission des chemins de fer, et non pas au ministre, de toutes les plaintes qui pourront être formulées contre les droits de port.

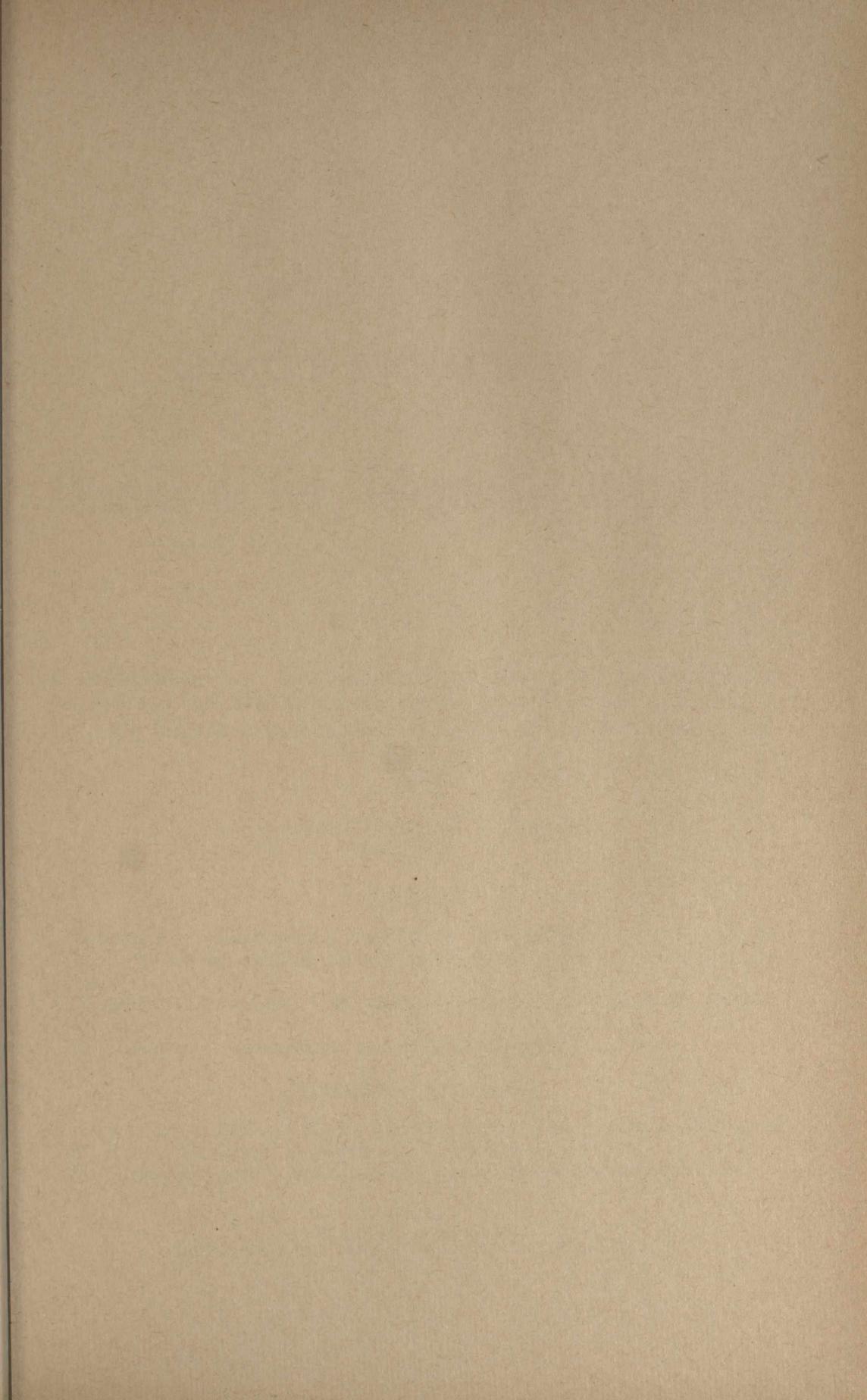
Le Comité aborde l'étude du bill.

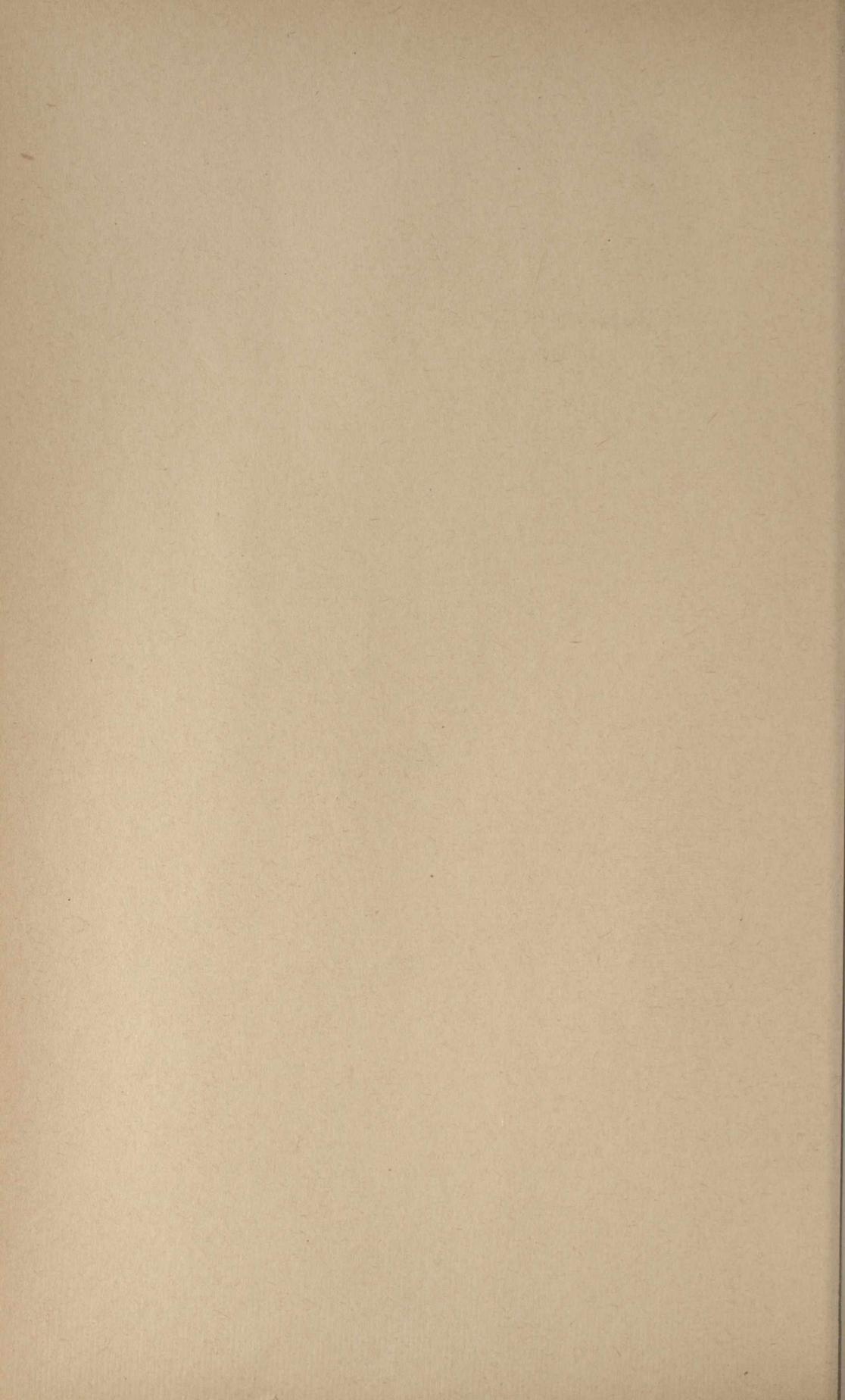
A 5 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à demain, à 10 h. 30 de l'avant-midi.











SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transport au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

N° 2

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS

M. Bernard Allen, économiste, chemins de fer Nationaux du Canada et M. F. C. S. Evans, division du transport, chemin de fer Pacifique-Canadien.

L'honorable Hugh Guthrie, C.P., président de la Commission des chemins de fer.

M. T. R. Enderby, représentant de la Canada Steamship Lines.

COMMUNICATIONS :

Du comité des expéditeurs et exportateurs, Bourse des grains de Winnipeg.
De M. Robert D. Smith, président de la Northern Chartering Co., Ltd.
De M. Ernest S. Crosby, président de la St. Lawrence Steamships, Ltd.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très Hon. GEO-P. GRAHAM, C.P., Président

Les honorables sénateurs:

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shédiac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Moraud
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster—50

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Jeudi 11 février 1937.

Le comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, intitulé: "Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", s'est réuni ce jourd'hui à 10 heures 30 du matin.

Le très hon. GEORGE P. GRAHAM, préside.

Le PRÉSIDENT: Mesiseurs, ce matin nous allons écouter les voituriers. Je suppose que par voituriers on entend les représentants des chemins de fer et des compagnies de navigation.

L'hon. M. DANDURAND: Messieurs, j'attire votre attention sur le très important article n° 22 qui ne cadre pas avec la politique suivie dans le passé au sujet des règlements sévères concernant la fixation des tarifs. Voici ce que dit l'article 22:

Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut, un voiturier pourra établir, pour le transport des marchandises d'un commerçant ou pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, le tarif ou prix ou les tarifs ou prix qui pourront être convenus entre le voiturier et ce commerçant. Toutefois, pareil tarif convenu devra être approuvé par la Commission...

etc. J'ai demandé des renseignements sur la façon dont cette méthode fonctionne en Angleterre où le règlement est actuellement en vigueur, et M. Allen ainsi que M. Evans vont nous en fournir. M. Allen fait partie du National-Canadien et M. Evans du Pacifique-Canadien.

M. BERNARD ALLEN (économiste, bureau des études économiques, chemins de fer Nationaux du Canada): Comme vous le savez sans doute, les chemins de fer anglais ont été fusionnés en 1921 en quatre groupes. A cette époque, la loi des chemins de fer de 1921 permettait de réduire jusqu'à 40 p. 100, sans le consentement du tribunal des tarifs, les tarifs réguliers approuvés par ce tribunal.

Le PRÉSIDENT: A quoi ce tribunal correspond-t-il ici?

M. ALLEN: A la Commission des chemins de fer. Une liste de tarifs réguliers fut dressée à ce moment-là pour les chemins de fer anglais; cette liste établissait vingt catégories de transport et le transport en chargement fractionnés partiels, ou transport de marchandises en colis, tombait généralement dans les catégories 10 à 20 de ce classement.

En 1933, la loi du transport par route et par voie ferrée permit aux chemins de fer d'appliquer ces soi-disant tarifs convenus. La partie du bill B qui s'y rapporte est, il me semble, une copie presque fidèle de la loi anglaise.

Le très hon. M. MEIGHEN: Adoptée en 1933.

M. ALLEN: Adoptée en 1933, la loi du transport par route et par voie ferrée. En vertu de cette loi, la compagnie de chemin de fer a le droit d'imposer ce tarif pourvu qu'elle en ait obtenu l'autorisation du tribunal des tarifs. Le tribunal n'a, à ma connaissance, annulé aucun des contrats qui étaient en vigueur et,

d'après ce que je puis comprendre, l'autorisation ne peut, en vertu de cette loi anglaise, être retirée qu'à la fin de l'année s'il s'agit d'un tarif convenu, si non à l'expiration de la période de temps fixée dans le contrat.

Pour fixer ces tarifs convenus, la compagnie de chemin de fer s'entend avec le commerçant et examine le volume de ses expéditions—toutes ses expéditions ou celles seulement auxquelles il veut faire appliquer ce tarif convenu. Cet examen terminé, des tarifs par voie ferrée sont appliqués à ces expéditions sans tenir compte si elles sont faites par voie ferrée, par cabotage, par canal ou par route. Les compagnies se basent sur leurs tarifs réguliers pour savoir ce qu'elles retireront au tarif normal. On calcule en même temps les frais réels de l'expéditeur et celui-ci révèle à la compagnie de chemin de fer ce qu'il lui en a coûté pour faire ces expéditions par l'intermédiaire d'une agence quelconque; une fois ces chiffres connus, il ne reste plus qu'à s'entendre et à débattre la question du tarif qui sera appliqué par la suite.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quoi bon calculer les frais si l'on ne fait jamais rien?

M. ALLEN: On cherche à savoir jusqu'à quel point les compagnies doivent abaisser leur tarif pour obtenir ce trafic. Elles veulent savoir où elles en sont. Ces renseignements servent surtout à la compagnie de chemin de fer et je suppose qu'on les utiliserait lors de l'audition de la cause devant le tribunal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout cela a pour but de permettre aux compagnies de chemin de fer, au moyen de ces tarifs spéciaux, de faire concurrence aux compagnies de transport par route.

M. ALLEN: C'est une liberté accordée aux compagnies de chemin de fer pour leur permettre de faire face à la concurrence partout où elle se présente.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elles peuvent fixer les tarifs qu'elles veulent du moment que le tribunal est au courant des faits.

M. ALLEN: Pas nécessairement.

L'hon. M. CALDER: Avec la loi actuelle, quand la Commission des chemins de fer a fixé un tarif, par exemple, de 10c. le boisseau pour le blé, la compagnie ne peut pas expédier à meilleur marché, n'est-ce pas le cas?

M. ALLEN: Je ne saurais le dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au Canada.

M. ALLEN: Ici? Je ne pense pas qu'elle puisse le faire. Je ne suis pas qualifié pour en parler, mais je ne pense pas qu'elle puisse le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Naturellement, elle ne peut pas le faire.

L'hon. M. CALDER: Prenez le cas de toutes les listes de tarifs fixés par la commission pour toutes les marchandises. Les compagnies de chemin de fer ne peuvent transporter aucune de ces marchandises à un tarif inférieur à celui qui a été fixé par la commission.

M. ALLEN: Je ne pense pas qu'elles puissent le faire.

L'hon. M. CALDER: Et le but de ces articles au sujet des contrats convenus est de donner aux compagnies de chemin de fer une occasion d'obtenir des clients quand elles voient des concurrents transporter des marchandises à un prix inférieur à celui qui a été fixé par la commission.

M. ALLEN: Pour faire face à cette concurrence.

L'hon. M. BLACK: Cet article est une proposition commerciale; il donne aux compagnies de chemin de fer une occasion d'obtenir des clients.

M. ALLEN: Oui.

L'hon. M. BLACK: En vertu de la loi anglaise, un expéditeur et un voiturier s'entendent sur un tarif moins élevé pour une certaine période.

M. ALLEN: Nous supposons qu'il est plus bas.

[M. Bernard Allen.]

L'hon. M. BLACK: Supposons qu'il le soit.

M. ALLEN: Oui.

L'hon. M. BLACK: Dans ce cas, le voiturier fait-il profiter de ce tarif tous les expéditeurs de semblables marchandises?

M. ALLEN: En vertu de la loi anglaise, tout commerçant peut se présenter devant le tribunal des tarifs et réclamer ce tarif. Le tribunal des tarifs s'enquiert alors des marchandises qu'il a à faire transporter et si les deux sont identiques ou presque, ce commerçant obtiendra certainement le même tarif. Dans le cas contraire, si la distance moyenne est différente ou si les marchandises transportées sont d'un genre différent, je doute fort qu'il puisse l'obtenir. Il obtiendra cependant le tarif auquel le tribunal considère qu'il a droit.

L'hon. M. BLACK: Prenons le cas de deux expéditeurs de produits de l'acier et supposons que l'un d'eux conclue une entente avec la compagnie de chemin de fer pour transporter ses produits sur une certaine distance à un tarif déterminé, un autre fabricant du même produit n'aurait-il pas droit au même tarif en vertu de cette entente?

M. ALLEN: Oui, s'il s'agit exactement du même produit et que celui-ci soit transporté du même point d'origine à la même destination.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il lui faudra s'adresser au tribunal?

M. ALLEN: Oui.

L'hon. M. BLACK: Il ne peut pas l'obtenir s'il n'en fait pas lui aussi la demande?

M. ALLEN: Je ne le pense pas. Je ne crois pas que ces tarifs convenus aient été appliqués sur une grande échelle aux expéditions de la grosse industrie. Voici comment la chose a commencé—et c'est peut-être l'exemple le plus intéressant des tarifs convenus. Les quatre compagnies anglaises de chemin de fer consentirent à transporter toutes les marchandises de la compagnie Woolworth de Grande-Bretagne, c'est-à-dire à n'importe quel endroit de Grande-Bretagne où la compagnie désirait en envoyer, moyennant 4 p. 100 du chiffre d'affaires annuel des magasins Woolworth. Pour vous donner une idée de la flexibilité du système qui existe là-bas j'ai devant moi une page d'avis de séances publiques tenues par le tribunal des tarifs. On y voit que le premier tarif sera de tant par colis, le deuxième de tant par porc sur pied, le troisième de tant la tonne pour les marchandises teintes et en soie rayonne, le quatrième de tant par porc sur pied; le cinquième de tant par porc sur pied; le suivant de tant la tonne; un autre de tant par cylindre de gaz—il s'agit probablement de cylindres de gaz oxygène; le suivant s'applique aux poupées en boîtes dont les emballages vides doivent être renvoyés au fournisseur, etc. Cette liste comprend plusieurs tarifs à tant la tonne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ont tous trait à des demandes pour des tarifs convenus?

M. ALLEN: C'est un avis du tribunal des tarifs à l'effet que des demandes ont été faites. Ce que je tiens ici est un avis au public qui a été publié dans "*Modern Transport*". De plus, les chemins de fer anglais ont ouvert dans douze villes de Grande-Bretagne des bureaux permanents où l'on peut se procurer en tout temps des renseignements au sujet de ces tarifs convenus. J'ai ici une liste de ces villes ainsi que des endroits où sont situés ces bureaux.

L'hon. M. GRIESBACH: La superficie de la Grande-Bretagne est relativement petite; elle a une population de quarante millions d'âmes et son extension industrielle est énorme. Le Canada a une immense superficie et une population d'à peu près le quart de celle de la Grande-Bretagne. Le système anglais, s'il était appliqué ici, n'aurait-il pas pour résultat de créer un nombre considérable de tarifs? La Commission des chemins de fer pourrait-elle jamais s'en sortir?

M. ALLEN: Les expéditions sur les chemins de fer anglais se font de la même façon que sur les chemins de fer canadiens. Quand on entre dans un entrepôt de marchandises anglais on y trouve le même genre de colis qu'ici et les expéditions se font de la même façon. Ce système fonctionne bien là-bas. Les conditions sont différentes ici, je l'admets, mais je doute fort qu'elles soient suffisantes pour empêcher le système de fonctionner ici.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y a-t-il en Angleterre une loi comme celle-ci s'appliquant aux expéditions autres que par voie ferrée?

M. ALLEN: Non. Toutes les autres compagnies concurrentes ont le droit de conclure des ententes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que je me demande est comment on pourrait appliquer ce système par exemple au transport par air excepté pour les routes régulières.

M. ALLEN: Le transport par air est plus rapide que celui par voie ferrée et rien n'empêche qu'en vertu d'un service convenu, des marchandises qui sont transportées actuellement par voie ferrée le soient par air.

L'hon. M. DANDURAND: Ou par eau.

M. ALLEN: Oui. Une entente pourrait peut-être être conclue à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous croyez qu'on pourrait utiliser ce système de tarifs convenus dans d'autres sphères.

M. ALLEN: Oui. Je crois qu'on le fait maintenant parce qu'aujourd'hui il faut des contrats.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est bien différent d'un système de contrats surveillé par une commission. En Angleterre, on n'essaye pas de surveiller le système de tarifs convenus excepté pour les chemins de fer. Il me semble qu'on aurait de la difficulté à exercer cette surveillance dans d'autres sphères parce que le transport par air et par eau ne se fait pas tout à fait de la même façon que par voie ferrée, sur de telles routes régulières, par exemple.

M. ALLEN: Je ne vois pas pourquoi il ne fonctionnerait pas dans ce pays. Pour moi, c'est un arrangement parfaitement faisable et qui serait assez souple pour faire face aux besoins des expéditeurs.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous dit qu'un chemin de fer qui a conclu une entente pour expédier certaines marchandises à un certain tarif aurait le droit de faire transporter ces marchandises en partie par air, par eau et par voie ferrée?

M. ALLEN: Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur, mais je ne crois pas qu'une compagnie de chemin de fer soit sujette à certaines restrictions quant à la façon dont les marchandises devront être transportées à moins que ces restrictions ne soient mentionnées par écrit dans le contrat.

L'hon. M. BLACK: Lorsqu'un expéditeur et un voiturier se sont entendus sur un certain tarif en Angleterre, ce tarif est-il ensuite publié?

M. ALLEN: Oh! oui. La séance est publique et tout se fait ouvertement. J'ai ici une liste d'une centaine de séances.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Allen, il doit y avoir une demande distincte pour chacun de ces tarifs convenus?

M. ALLEN: Oui, monsieur, mais chacun constitue un contrat séparé passé par entente mutuelle entre un commerçant et un chemin de fer ou un groupe de chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Et la Commission des chemins de fer doit examiner chaque entente séparément.

M. ALLEN: Oui.

L'hon. M. CALDER: J'ai bien peur que la commission ne soit débordée d'ouvrage. Prenons le cas de l'expédition de fruits du district de Niagara à Montréal,

[M. Bernard Allen.]

par exemple, à un tarif convenu. Supposons que la distance soit de 150 milles. Si un pomiculteur de la Colombie-Britannique voulait expédier des fruits à la même distance et au même tarif, il lui faudrait en faire la demande à la commission?

M. ALLEN: Je ne crois pas qu'un citoyen de la Colombie-Britannique qui expédie des fruits à 150 milles se trouve lésé du fait qu'il existe un contrat pour des expéditions entre la péninsule de Niagara et Montréal. S'il est lésé, il peut obtenir le même tarif mais s'il ne l'est pas, il ne peut pas l'avoir.

L'hon. M. CALDER: Je me suis peut-être mal exprimé. Un citoyen de la Colombie-Britannique constate qu'un pomiculteur du district de Niagara a conclu avec une compagnie de chemin de fer une entente en vertu de laquelle il peut transporter ses fruits à 150 milles à un certain tarif. Le citoyen de la Colombie-Britannique dit: "Je veux ce tarif; ce n'est que la moitié de ce que je paye". S'il fait une demande à la commission—pas à un chemin de fer mais à la commission—pour avoir le privilège de transporter ses fruits à 150 milles au même tarif par mille, va-t-il l'obtenir?

M. ALLEN: Peut-être que oui et peut-être que non. Je ne saurais le dire.

L'hon. M. CALDER: Qu'est-ce qui militerait pour ou contre?

M. ALLEN: Il est entendu que les chemins de fer ne vont pas consentir de tarifs convenus à un expéditeur qui transporte aujourd'hui toutes ses marchandises par voie ferrée. C'est un moyen pour les chemins de fer d'obtenir des clients. S'il y a autant de concurrence en Colombie-Britannique qu'il y en a ici, je ne vois pas pourquoi l'expéditeur de cette province n'obtiendrait pas le même tarif que celui d'Ontario.

L'hon. M. CALDER: C'est la concurrence qui fait tout?

M. ALLEN: Naturellement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le tarif de l'Est ne devrait avoir aucune influence, il me semble, sur celui de la Colombie-Britannique. D'un autre côté, si un pomiculteur du district de Niagara a un tarif convenu pour des expéditions à Montréal, un autre pomiculteur du même district serait probablement en assez bonne posture pour réclamer le même tarif de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Je tiens à déclarer au comité que nous avons la bonne fortune d'avoir avec nous le président de la Commission des chemins de fer, l'honorable M. Guthrie, et je lui ai demandé de nous dire quelles difficultés présenterait l'application de ce projet de loi s'il était mis en vigueur.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec M. Allen, et M. Allen a-t-il quelque chose à ajouter?

M. ALLEN: Je ne vois rien à ajouter, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Mon idée en faisant comparaître M. Allen et M. Evans était de leur faire exposer au comité leurs vues sur la façon dont la loi fonctionne en Angleterre.

Le PRÉSIDENT: Je considère que c'est ce que nous avons entendu de plus intéressant jusqu'à présent.

L'hon. M. PARENT: Monsieur Allen, voulez-vous dire au comité quelle sorte de publicité on fait aux différents tarifs en Grande-Bretagne?

M. ALLEN: Je ne puis répondre entièrement à la question, monsieur. Je sais que les dates des audiences et certains détails concernant chaque cas en particulier sont publiés dans les principaux journaux qui traitent des questions de transport en Grande-Bretagne. De plus, la Commission du transport a établi dans douze villes des bureaux permanents où un commerçant peut obtenir tous les renseignements possibles au sujet des ententes présentées à la commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou qui lui ont déjà été soumises.

M. ALLEN: Oui, ou qui lui ont déjà été soumises.

L'hon. M. PARENT: Vous ne savez pas personnellement, je suppose, où les différents tarifs sont publiés? Sont-ils affichés dans les rues ou dans les gares?

M. ALLEN: Les chemins de fer anglais ont actuellement en vigueur près d'un million de tarifs spéciaux; ces tarifs spéciaux ne sont affichés qu'à la gare de départ et à celle de destination dans chaque cas et ils sont déposés devant le tribunal des tarifs. Le tribunal des tarifs publie à des périodes déterminées des avis des milliers de tarifs qui ont été consentis.

L'hon. M. PARENT: Dans un journal?

M. ALLEN: Non, pas dans un journal mais dans une des publications officielles du tribunal des tarifs et les tarifs sont naturellement conservés à demeure dans les bureaux principaux des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces millions de tarifs ne sont pas les tarifs convenus?

M. ALLEN: Non, ce sont des tarifs spéciaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle différence y a-t-il entre les deux?

M. ALLEN: Ils n'ont pas une portée générale. On établit par exemple un tarif pour l'expédition de bière d'une ville à une autre et tous ceux qui expédient de la bière entre ces deux endroits bénéficient de ce tarif.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas un tarif convenu?

M. ALLEN: Non; c'est une réduction sur le tarif régulier. L'expéditeur ne s'engage nullement à expédier toutes ses marchandises par voie ferrée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ce tarif a reçu l'approbation du tribunal?

M. ALLEN: Non. Il n'y a pas besoin pour cela du consentement de la commission. Le tarif régulier peut être diminué de 40 p. 100 sans la permission du tribunal du transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que cette réduction de 40 p. 100 s'appliquait aux tarifs convenus.

M. ALLEN: Non. Les chemins de fer ont deux moyens à leur disposition pour faire face à la concurrence: l'un est le droit de consentir des tarifs spéciaux en vertu de la première loi et le deuxième celui d'appliquer ces tarifs convenus.

L'hon. M. ROBINSON: Prétendez-vous que les chemins de fer canadiens devraient avoir le droit d'appliquer de semblables tarifs spéciaux, comme vous les appelez?

M. ALLEN: Nous n'avons pas, il me semble au Canada, de tarif régulier sur lequel on pourrait baser de telles réductions. En Grande-Bretagne, il existe un tarif régulier, basé sur le nombre de milles, pour les différentes catégories d'expéditions.

L'hon. M. ROBINSON: Nos chemins de fer ont-ils le droit d'abaisser les tarifs fixés par le tribunal?

M. ALLEN: En Angleterre, les chemins de fer peuvent abaisser le tarif régulier de 40 p. 100...

L'hon. M. ROBINSON: Je parle des chemins de fer canadiens.

M. ALLEN: Je ne puis le dire.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que nous avons là quelque chose qui pourrait nous indiquer ce que l'on pourrait faire au Canada.

M. ALLEN: Puis-je mentionner, monsieur, que les chemins de fer français ont, depuis trois ou quatre mois, adopté ce système de tarifs convenus. J'ai essayé hier de me procurer un document concernant l'adoption de ce système mais on n'a

[M. Bernard Allen.]

malheureusement pas pu le trouver; j'espère cependant l'avoir cet après-midi. On s'est un peu écarté du principe, mais très peu; le principe général est le même qu'en Angleterre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les chemins de fer français ont-ils le droit d'établir des tarifs spéciaux en réduisant le tarif régulier jusqu'à 40 p. 100?

M. ALLEN: Je ne saurais le dire, monsieur. J'en doute fort. Je suppose que les tarifs sont établis avec la permission du tribunal.

L'hon. M. ROBINSON: Serait-ce une bonne chose que ce droit de réduction de 40 p. 100 existe au Canada?

L'hon. M. DANDURAND: C'est une question de politique.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant entendre M. Evans du chemin de fer Pacifique-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Evans, vous avez entendu M. Allen. Pouvez-vous ajouter quelque chose à ce qu'il a dit?

Le très hon. M. MEIGHEN: Dites-nous où il fait erreur.

M. F. C. S. EVANS (représentant de la division du transport de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien): Non, je n'ai pas de renseignements précis sur la façon dont fonctionne cette loi en Angleterre. J'ai une simple connaissance superficielle de ce dont M. Allen a parlé.

Il y a deux choses, cependant sur lesquelles je crois devoir attirer votre attention. En premier lieu, ce système semble pouvoir faire réaliser aux chemins de fer certaines économies dans le transport des marchandises moyennant une entente. Je crois que c'est ce qui a été prouvé en Angleterre. Deuxièmement, les concurrents des chemins de fer au Canada surtout ceux qui font le transport par route, font aujourd'hui la plus grande partie de leurs affaires par contrat—on les appelle des voituriers à forfait—et je puis dire que ce genre de concurrence existe dans la grande majorité des expéditions faites par ceux qui rivalisent avec nous.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes d'avis que si l'on insérait dans la loi un article permettant aux chemins de fer de passer des contrats avec leurs clients, les deux parties en bénéficieraient?

M. EVANS: Cela aurait pour effet, monsieur, de les mettre sur le même pied que...

Le très hon. M. MEIGHEN: Leurs concurrents.

M. EVANS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, vous êtes d'avis que les hommes d'affaires qui ont recours aux chemins de fer devraient pouvoir passer des contrats tout comme ceux qui encouragent les camions automobiles?

M. EVANS: C'est mon avis, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Vous diriez la même chose pour les tarifs de transport par eau?

M. EVANS: Je ne suis réellement pas qualifié pour traiter ces questions de politique. Je suis venu ici aujourd'hui simplement pour aider autant que possible à décrire quelque chose qui est un fait accompli. Je préfère m'abstenir d'exprimer une opinion sur une question au sujet de laquelle je ne suis pas un expert.

L'hon. M. BLACK: Supposons qu'une personne de Vancouver ou de Saint-Jean ou de Halifax veuille passer un contrat pour un tarif spécial touchant un article saisonnier, combien vous faudra-t-il de temps pour lui donner une réponse?

M. EVANS: C'est une question de contrat, d'arrangement.

L'hon. M. BLACK: Je sais, mais ce n'est pas une bien bonne réponse. On se plaint à l'heure actuelle qu'il est presque impossible d'obtenir des chemins de fer un tarif spécial au moment voulu pour faire des affaires. C'est un fait; je le sais par expérience.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parce qu'il leur faut passer par la Commission des chemins de fer.

M. EVANS: Oui, il faut soumettre les tarifs.

L'hon. M. BLACK: Je crois que la partie VI sera satisfaisante si elle donne aux chemins de fer les mêmes privilèges dont les compagnies de camionnage bénéficient actuellement; mais si elle doit causer à un expéditeur, moi ou un autre, deux ou trois semaines de retard pour obtenir un tarif, ce sera vraiment regrettable; je n'obtiendrai aucun tarif.

M. EVANS: C'est sur la portée ultérieure qu'elles peuvent avoir sur le trafic que sont, il me semble, basées les décisions. L'expéditeur essaye de trouver des moyens de transport pour la totalité ou une partie de ses marchandises et cela ne se fait pas instantanément. Le bill, tel que rédigé, exige un avis de sept jours et une audience de la commission. Il peut se faire qu'un certain temps s'écoule avant que cette audience ait lieu.

L'hon. M. CALDER: Un contrat s'appliquera probablement à une période d'une année, par exemple?

M. EVANS: Oui, et il ne contiendra peut-être pas de conditions spéciales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que le sénateur Black a dans l'idée ne pourrait se faire qu'en important le système anglais de 40 p. 100.

L'hon. M. BLACK: Si cette disposition doit permettre aux chemins de fer de rivaliser avec les compagnies de transport sur route, très bien, mais je crois qu'elle n'a pas une assez grande portée.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à dire au comité, monsieur Evans?

M. EVANS: C'est tout, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Le bill permet-il de le faire? Supposons pour les fins de la discussion que les camions puissent transporter à un certain tarif diverses sortes de colis pesant d'une à cinquante livres et qu'ils puissent faire des affaires. Les deux chemins de fer s'entendent alors et disent: "Nous allons ruiner ces compagnies de camionnage. Nous allons conclure un arrangement au moyen duquel, pendant une année ou deux, nous allons transporter toutes les marchandises que nous pourrions à un tarif que les compagnies de camionnage ne pourront pas adopter."

M. EVANS: Je considère, monsieur, que le bill contient des garanties. La Commission des chemins de fer devra déterminer, conformément au bill, quel sera le résultat sur les recettes nettes du voiturier, etc. Je veux dire que si c'est un moyen pour les chemins de fer de faire des économies, la commission l'approuvera tout probablement.

L'hon. M. CALDER: Et la commission doit s'assurer que les compagnies de chemin de fer vont réaliser un bénéfice sur le transport.

M. EVANS: Le bill vise apparemment à ce que la commission étudie, entre autres choses, le résultat qui s'ensuivra sur les recettes nettes du voiturier.

L'hon. M. DANDURAND: Je demanderais à l'honorable M. Guthrie de bien vouloir nous donner une explication sur la façon dont fonctionnera cette mesure si elle est adoptée et appliquée par la commission.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

L'hon. HUGH GUTHRIE (président de la Commission des chemins de fer du Canada): Monsieur le président, le sénateur Dandurand m'a demandé si, d'après moi, l'on pourrait appliquer le bill que vous avez devant vous. Il ne faut pas oublier que la question des tarifs convenus constitue une innovation.

[M. F. C. S. Evans.]

De fait, elle a à peine passé la période d'expérimentation en Grande-Bretagne. Ce système n'est en vigueur dans ce pays que depuis trois ans et nous n'avons pas sur la façon dont il fonctionne de renseignements précis à part les rapports des journaux disant qu'il est satisfaisant.

Il ne faut pas perdre de vue que notre système de transport des marchandises est un peu différent de celui de la Grande-Bretagne. Nous avons, en vertu de la loi actuelle, trois catégories de tarifs pour les marchandises. Il y a d'abord le tarif régulier comme celui qui existe en Angleterre. C'est un tarif maximum qu'aucun chemin de fer ou voiturier ne peut dépasser.

L'hon. M. CALDER: Est-ce un tarif à tant la tonne?

L'hon. M. GUTHRIE: Il est basé sur le poids et c'est le tarif maximum. C'est la seule chose dont il faille se souvenir à ce sujet; les voituriers ne peuvent pas le dépasser.

Nous avons ensuite une disposition permettant aux voituriers de présenter un tarif spécial. Il n'y a dans notre loi aucune restriction quant au tarif spécial constituant une réduction du tarif régulier que les chemins de fer peuvent juger à propos de présenter. En Grande-Bretagne, les voituriers peuvent abaisser leur tarif régulier de 40 p. 100 sans le consentement du tribunal. Il n'y a pas de limite de 40 p. 100 ici. Un chemin de fer peut présenter n'importe quand un tarif spécial—cela se rapporte à la question du sénateur Black—et il entre en vigueur trois jours plus tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec ou sans votre approbation?

L'hon. M. GUTHRIE: Sans notre approbation. Il s'agit d'une diminution et non pas d'une augmentation. Si le tarif spécial propose une augmentation, il n'entre en vigueur que trente jours plus tard et, si nécessaire, après que les objections ont été entendues.

Le tarif spécial donnera une bonne partie de ce qu'il donne en Angleterre en vertu du système de contrats, mais il ne donnera pas tout. L'avantage d'un système de contrats est que le voiturier et l'expéditeur savent exactement ce qu'il leur en coûtera pour transporter les marchandises pendant une période d'un an ou plus. Un tarif spécial ne s'applique pas seulement à toutes les marchandises d'un expéditeur, il s'applique à tout le pays et tant qu'il ne lèse pas un expéditeur ou une localité quelconque du pays, il est parfaitement valable au bout de trois jours sans le consentement de la commission.

Le troisième est un tarif de concurrence. Qu'il s'agisse de concurrence par eau ou par route, les compagnies de chemin de fer peuvent déposer des tarifs de concurrence s'appliquant aux endroits d'où leur vient cette concurrence. Elles le font presque journellement. Prenez le cas récent d'une expédition d'argent de Québec au Sault. Le tarif régulier était de 36c. les cent livres. Le chemin de fer mit immédiatement en vigueur un tarif de 10c. les cent livres pour faire face à la concurrence du transport par eau. Vu qu'il constitue une réduction, ce tarif n'a pas besoin d'être approuvé par la commission. L'approbation de la commission n'est requise que si le tarif constitue une augmentation sur le tarif régulier ou peut léser quelqu'un.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un tarif spécial qui constitue une réduction entre en vigueur au bout de trois jours. Mais supposons qu'après étude, vous vous apercevez qu'il crée des injustices?

L'hon. M. GUTHRIE: Alors nous l'annulons.

Le très hon. M. MEIGHEN: De votre propre gré?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

Au Canada, 90 p. 100 du transport se fait en vertu de tarifs spéciaux; moins de 10 p. 100, me dit-on, est soumis aux tarifs réguliers. Tous les tarifs ont été abaissés.

Ce système aurait, je crois, des avantages. Le système de contrats donnerait certains avantages à l'expéditeur ainsi qu'au voiturier car ils sauraient exactement à quoi s'en tenir. Je ne prévois aucune difficulté dans l'application du système. Nous avons le mécanisme voulu et avec le personnel supplémentaire nous pourrions établir des bureaux d'information. Il y en a dix ou douze en Angleterre. Il nous en faudrait peut-être un bien plus grand nombre ici. Les expéditeurs pourraient avoir facilement accès à ces bureaux d'information au sujet des tarifs. Le projet ne présente, d'après moi, aucune difficulté au point de vue administratif.

L'hon. M. BLACK: La question de temps est importante. Supposons qu'un citoyen d'Halifax veuille faire des démarches pour obtenir un tarif spécial et qu'il s'adresse à Moncton. Est-ce le bureau de Moncton qui rend une décision ou l'affaire est-elle soumise à Ottawa?

L'hon. M. GUTHRIE: Elle serait soumise à Ottawa. Le tarif serait déposé ici; on ne peut pas le faire par télégraphe.

L'hon. M. BLACK: Je me demande pourquoi il y a eu tant de retard?

L'hon. M. GUTHRIE: La loi spécifie trois jours. On pourrait modifier la loi et réduire le délai à une journée. Mais une fois que les deux parties ont décidé ce qu'elles veulent faire, la mise en vigueur de ces tarifs ne subit pas grand retard.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Guthrie, quand vous fixez un tarif basé sur une entente spéciale, pouvez-vous en même temps fixer un tarif équivalent pour le transport par eau?

L'hon. M. GUTHRIE: Non, nous ne pouvons pas toucher aux tarifs de transport par eau.

L'hon. M. DANDURAND: Non, je veux parler de ce que vous pourriez faire en vertu de ce bill.

L'hon. M. GUTHRIE: Je suppose que nous pourrions le faire en vertu de ce bill.

L'hon. M. DANDURAND: Ainsi que pour le transport aérien?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Et vous tiendriez compte de tout cela quand il s'agirait des tarifs d'un point à un autre?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, exactement comme on le fait en Angleterre.

L'hon. M. GORDON: Dans le cas de concurrence entre les compagnies de chemin de fer mêmes, la commission a-t-elle pris comme ligne de conduite de toujours baser le tarif sur la plus courte distance?

L'hon. M. GUTHRIE: Non. On tient compte de la distance et la plus courte est incluse dans la plus longue mais le tarif est le même pour les deux chemins de fer afin qu'il n'y ait pas la moindre injustice. Une compagnie ne peut pas établir un tarif inférieur à celui de l'autre. Il faut que les deux lignes aient les mêmes tarifs.

L'hon. M. GORDON: Voici, par exemple, le cas d'une usine qui est située à un endroit où elle peut expédier ses produits à un autre endroit par une route qui est cent milles plus courte que celle de l'autre compagnie. N'allez-vous pas baser votre tarif sur la plus courte distance?

L'hon. M. GUTHRIE: Nous ne pouvons pas nous occuper des avantages géographiques. Les industries sont établies dans des endroits qui leur donnent certains avantages au point de vue géographique et mes prédécesseurs pas plus que moi n'ont jamais considéré qu'il était du devoir de la commission de s'occuper de ces avantages géographiques. Une personne peut être établie très près et une autre très loin d'un important marché. Nous ne répartissons pas également cet avantage géographique.

[L'honorable Hugh Guthrie.]

L'hon. M. GORDON: Vous ne m'avez pas bien compris, il me semble. Une usine est située de telle façon qu'elle peut expédier ses marchandises à un certain endroit par l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer. Y a-t-il une raison pour que la compagnie concurrente dont la ligne est plus longue...

L'hon. M. GUTHRIE: Le tarif fixé pour la route la plus courte s'appliquerait aux deux.

L'hon. M. GORDON: C'est une bonne politique, il me semble, mais je ne crois pas qu'elle ait toujours été suivie.

L'hon. M. GUTHRIE: Si vous me signalez un cas, nous l'étudierons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est en principe, avec les tarifs actuels, la différence entre le tarif de concurrence et le tarif spécial? Pourquoi un chemin de fer qui veut obtenir un tarif de concurrence ne le présente-t-il pas comme tarif spécial?

L'hon. M. GUTHRIE: On peut le faire mais le tarif de concurrence est mentionné d'une façon spéciale dans la loi et il ne peut être appliqué qu'aux endroits où il y a réellement de la concurrence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi les compagnies ne le déposent-elles pas comme tarif spécial?

L'hon. M. GUTHRIE: Elles peuvent le faire, mais il doit alors s'appliquer à tout le pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un tarif spécial doit s'appliquer à tout le pays.

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je comprends. Voilà la différence.

L'hon. M. SUTHERLAND: Puis-je questionner le président de la Commission des chemins de fer au sujet des endroits où existe de la concurrence et auxquels s'applique le tarif spécial? De quelle sorte de concurrence s'agit-il? Le transport par camions automobiles est-il considéré comme de la concurrence?

L'hon. M. GUTHRIE: Oui, comme nous en avons ainsi décidé dans l'affaire des pommes de terre qui est actuellement devant la Cour d'appel. C'était un cas de concurrence par route pour le transport des pommes de terre.

La plus grosse partie de la récolte de pommes de terre d'Ontario est aujourd'hui transportée par camions et pour obtenir une partie de ce commerce, les chemins de fer établissent un tarif de concurrence applicable aux districts de Toronto et de Montréal.

L'hon. M. PARENT: Et pour ce faire, ils n'avaient nullement besoin de s'adresser à vous?

L'hon. M. GUTHRIE: Ils l'ont fait de leur propre gré, mais nous avons dû nous rendre compte auparavant que de la concurrence existait à ces endroits.

L'hon. M. SUTHERLAND: N'est-il pas vrai que les endroits où existe de la concurrence bénéficient de tarifs spéciaux contrairement aux autres? N'est-ce pas une des raisons pour lesquelles les camions font aujourd'hui une si forte concurrence aux compagnies de chemin de fer? Les tarifs ont été tellement abaissés que ceux qui se trouvent dans les districts où existe de la concurrence ont un avantage considérable sur ceux qui ne s'y trouvent pas.

L'hon. M. GUTHRIE: Peut-être. Je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Guthrie. Vous avez éclairci bien des points obscurs.

Nous venons d'entendre les représentants des compagnies de chemin de fer et nous avons obtenu pas mal de renseignements sur le fonctionnement des tarifs ferroviaires ici et ailleurs. On propose maintenant que nous entendions les représentants des compagnies de transport par eau. M. Enderby est-il ici?

M. ENDERBY: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous nous dire ce que vous pensez du bill que nous étudions et qui aura peut-être une répercussion sur vous?

M. T. R. ENDERBY (Canada Steamship Lines, Montréal): Monsieur le président, la Canada Steamship Lines, en tant que constituant un important facteur dans le transport sur les lacs, est d'une façon générale en faveur du bill. Elle approuve l'application de règlements pour les tarifs de marchandises.

Le très hon. M. MEIGHEN: Son opinion a bien changé.

M. ENDERBY: Pas la mienne, monsieur, mais celle de la compagnie.

Nous considérons ce bill, du moins nous espérons qu'il en sera ainsi, comme créant une cour d'appel ou un arbitre en matière de différends au sujet des tarifs de marchandises et de nature peut-être à permettre aux différentes compagnies de transport de conserver leurs revenus qui sont actuellement sacrifiés.

Nous ne sommes pas très entichés de l'article 22, concernant les tarifs convenus, dans sa forme actuelle. Nous considérons qu'il pourra être utile, mais qu'il pourra aussi être dangereux. Nous espérons que cette loi donnera lieu à une mesure qui empêchera toute injustice à l'égard d'un certain district ou du transport de certaines marchandises et qu'il empêchera d'accorder des avantages indus à un mode de transport. Nous considérons que le bill renferme toutes ces possibilités.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous dans l'idée certains changements que vous vous proposez de présenter plus tard au sujet de cet article?

M. ENDERBY: En deux mots, l'article 22 dit que tout tarif spécial pourra faire l'objet d'un appel de la part d'un voiturier de la même classe. Nous sommes d'avis que tout voiturier d'une classe quelconque, et non pas d'une classe spéciale ou de la même classe, devrait bénéficier de tout tarif spécial qui est accordé. Nous considérons que cette partie de l'article peut donner lieu à des injustices.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pouvez-vous nous en donner un exemple?

M. ENDERBY: Si cette mesure permet à une certaine classe de voituriers de passer un contrat d'un an, ou de toute autre période déterminée, pour le transport de la totalité ou d'une partie des marchandises d'un expéditeur, quel tort cela va-t-il faire aux deux chemins de fer? Voilà ce que nous voulons savoir avant tout. Qui va obtenir la clientèle? De plus, pourquoi un tarif avantageux de ce genre serait-il limité à une certaine marchandise? Pourquoi tous ceux qui fabriquent ce genre de marchandises n'auraient-ils pas droit au même tarif?

Le PRÉSIDENT: Si, en vertu de cette loi, ils faisaient une demande, n'obtiendraient-ils pas le même tarif pour le même article?

M. ENDERBY: Nous ne le pensons pas. Supposons qu'une personne ait 20,000 tonnes de marchandises à expédier et une autre 2,000 seulement, quelle est celle qui va obtenir le meilleur tarif?

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposons que la personne qui a 20,000 tonnes à expédier fasse un arrangement, obtienne un tarif convenu et se présente pour le faire approuver, celle qui n'en a que 2,000 va être là et va demander la même chose.

M. ENDERBY: Si elle en a connaissance. Il n'y a rien dans le bill au sujet de la publication du tarif convenu.

L'hon. M. DANDURAND: Il est entendu, il me semble qu'il devrait y avoir...

M. ENDERBY: Il n'y aurait pas de danger si le tarif convenu était publié et sujet à appel.

L'hon. M. GUTHRIE: Tout cela est prévu dans la loi.

L'hon. M. CALDER: Qu'entendez-vous par "sujet à appel"?

M. ENDERBY: On devrait pouvoir le discuter.

[M. T. R. Enderby.]

L'hon. M. CALDER: Toute autre personne devrait pouvoir obtenir le même tarif?

M. ENDERBY: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: C'est stipulé.

M. ENDERBY: Mais le bill, à plusieurs endroits, limite l'appel à un voiturier de la même classe, de sorte qu'un tarif fixé entre une compagnie de navigation et un expéditeur ne pourrait donner lieu à aucune discussion ou appel de la part d'un chemin de fer, ou *vice versa*.

L'hon. M. GUTHRIE: L'expéditeur peut le faire.

M. ENDERBY: Il faut que ce soit un voiturier de la même classe.

Le PRÉSIDENT: Prétendez-vous que si un certain tarif est fixé pour le transport par eau, on devrait pouvoir l'appliquer au transport par voie ferrée?

M. ENDERBY: En partie, oui.

Le PRÉSIDENT: Cela aiderait peut-être à équilibrer les choses, mais le transport des marchandises par eau a toujours été bien meilleur marché que par voie ferrée.

M. ENDERBY: Dans la plupart des cas, oui. Nous considérons que la Loi des chemins de fer, comme M. Guthrie nous l'a expliqué, avec les tarifs réguliers, les tarifs spéciaux et les tarifs de concurrence, fournit à l'expéditeur presque tout ce dont il a besoin au point de vue tarif. Nous sommes d'avis que cet article qui a évidemment été tiré de la loi anglaise du transport par route et par voie ferrée, n'est réellement pas nécessaire. Le transport au Canada doit, il me semble, présenter certaines différences avec celui d'Angleterre.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Guthrie a aussi fait remarquer ceci: si une personne tombe sous le coup de cet article et passe un contrat, elle peut le faire pour une période de cinq années et elle saura à quoi s'en tenir pendant ces cinq ans. Elle ne peut pas le faire avec l'autre article. Tout ce qu'elle peut obtenir est un tarif spécial mais le chemin de fer peut le modifier n'importe quand. N'est-ce pas un gros avantage?

M. ENDERBY: Tout cela dépend du tarif, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais elle est bien aise de savoir qu'elle a un contrat spécifique pour une certaine période de temps.

M. ENDERBY: C'est une arme à deux tranchants.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est à elle à y voir. C'est elle qui fait le marché.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

M. ENDERBY: Voilà mon opinion, monsieur. Je répondrai avec plaisir, si je puis le faire, à toutes les questions qu'on me posera.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, au cours de son témoignage M. Allen a laissé entendre que les tarifs appliqués en Angleterre pouvaient, et c'est peut-être le cas, créer des injustices. Il a dit que le premier contrat signé en Angleterre avait été conclu avec Woolworth, une très grosse compagnie commerciale, et qu'en vertu de ce contrat, tous les petits colis de cette compagnie, 40 livres et plus, étaient expédiés dans tout le pays à un tarif réduit. Il me semble que tous les petits commerçants canadiens s'offusqueraient si Eaton ou Simpson ou toute autre grosse maison pouvait livrer ses marchandises dans les petites villes à un tarif inférieur à celui de ses concurrents de moindre importance. Le système anglais, comme M. Allen nous l'a décrit, met le gros distributeur dans une bien meilleure position que le petit.

M. ENDERBY: Je crains précisément qu'avec l'article 2 des injustices de ce genre ne soient commises en vertu de certains contrats ou de tarifs convenus.

L'hon. M. BLACK: C'est ce qui arriverait, il me semble, si le système anglais était appliqué.

M. ENDERBY: Je considère que les tarifs convenus devraient être soumis à l'approbation de la commission avant qu'il soit permis de s'en servir pour trafiquer.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que l'on fait.

L'hon. M. BLACK: Je me demande si le petit distributeur ne devrait pas avoir le même privilège.

L'hon. M. CALDER: Si un commerçant fait une demande à la commission pour un tarif convenu, tout autre commerçant qui pense que l'adoption de ce tarif pourra nuire à ses affaires a le droit d'être présent et de s'y opposer. C'est ce que dit le paragraphe 4 de l'article 22, comme je le comprends. De plus, tout groupement de commerçants peut se faire représenter et s'y opposer et enfin, tout voiturier de la même classe peut être présent et s'y opposer. De sorte que si l'une des compagnies de chemin de fer demande à la commission d'approuver un tarif convenu, une autre compagnie de chemin de fer peut s'y opposer par l'intermédiaire de son représentant. D'un autre côté, une compagnie de navigation ne peut pas avoir de représentant à l'audience?

M. ENDERBY: C'est comme cela que nous comprenons l'article, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Considérez-vous que vous devriez avoir le droit d'assister à l'audience?

M. ENDERBY: Oui, monsieur. Et nous considérons aussi que les chemins de fer auraient le droit de se faire représenter quand il s'agit d'une entente que nous concluons.

Le très hon. M. MEIGHEN: La question d'exercer un certain contrôle sur les tarifs de transport sur les lacs a été fréquemment discutée autrefois à la Chambre des communes et peut-être ici et les compagnies de navigation se sont toujours opposées à ce que l'on intervienne dans leurs affaires. Je ne dis pas que vous vous montrez inconséquents en approuvant maintenant cette mesure mais j'aimerais que vous disiez au comité en quelques mots ce qui vous a fait changer d'idée à ce sujet?

M. ENDERBY: Les modifications apportées aux articles du bill. L'opposition des compagnies de navigation était due autrefois aux règlements draconiens insérés dans les projets de loi à propos de ce que les compagnies de navigation devaient faire au sujet de leurs lignes. En vertu de ces bills, on pouvait nous obliger d'entrer dans des ports où le trafic était presque nul ou d'en sortir. Je crois que c'est là-dessus qu'était basée la principale objection des compagnies de navigation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois qu'elles s'opposaient à toute intervention. N'est-il pas vrai que la concurrence du transport sur route a tué les affaires?

M. ENDERBY: Elle les a tuées dans certains districts.

L'hon. M. DANDURAND: Avant de libérer M. Enderby, j'aimerais poser une question à M. Guthrie. Si les chemins de fer, en vertu de ce bill, s'adressaient à la commission pour appliquer un tarif convenu entre Toronto et Montréal, par exemple, cette demande nécessiterait-elle une revue ou un examen du tarif rival de transport par eau durant l'été?

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que oui. Naturellement, certains tarifs rivaux entre Montréal et Toronto, par exemple, ne sont appliqués que durant l'été, mais pour le charbon, ils le sont continuellement. Dans la plupart des cas, cependant, la concurrence par eau n'existe que durant l'été.

L'hon. M. DANDURAND: En supposant qu'une demande soit faite pour un tarif réduit pour l'expédition de certaines marchandises par voie ferrée entre
[M. T. R. Enderby.]

Montréal et Toronto, le tarif sera-t-il forcément supérieur ou égal au tarif de transport par eau durant l'été?

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne puis donner une opinion à ce sujet avant d'avoir entendu tous les intéressés.

Le PRÉSIDENT: Non pas que je veuille trop m'avancer, mais j'en ai fait l'expérience quand j'ai essayé de mettre un frein à la Canada Steamships. Il n'y avait toutefois pas de la concurrence partout comme il y en a aujourd'hui. Avec la concurrence du transport sur route, il est presque impossible de contrôler les tarifs. Nous n'avons la haute main ni sur les routes sur lesquelles roulent les camions ni sur les camions eux-mêmes; les routes et les camions relèvent des gouvernements provinciaux. Je puis me permettre de dire que les camions et les autobus ne disparaîtront jamais parce qu'ils sont trop commodes.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous autre chose à dire au sujet du bill, monsieur Enderby?

M. ENDERBY: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: J'ai quelques mots à dire au sujet d'une certaine injustice qui se commet actuellement. Il y a peut-être des coupables dans cette salle, même parmi les membres du comité. Certains expéditeurs encouragent un chemin de fer en hiver, quand il y a des tempêtes de neige, mais ils l'oublie complètement en été. Ce n'est pas juste. Plusieurs petites localités n'ont pas d'autre moyen de communication que les chemins de fer en hiver quand les autobus et les camions ne circulent pas et, en toute saison, les chemins de fer ne peuvent appliquer d'autres tarifs que ceux qui sont approuvés par la commission. C'est une situation très gênante. Comment peut-on y remédier, je l'ignore.

Y a-t-il d'autres représentants des voituriers qui désireraient être entendus? C'est votre journée. On nous a beaucoup parlé des petites compagnies de navigation. Y a-t-il ici quelque représentant de ces compagnies qui craint qu'elles ne souffrent de ce bill?

L'hon. M. PARENT: Monsieur le président, certaines observations nous ont été faites au sujet de ce bill mais, jusqu'à présent, personne ne nous a soumis de modification. M. Enderby, par exemple, n'aime pas l'article 22 mais il n'a proposé aucun changement, rien que nous puissions étudier. J'aimerais savoir s'il a des modifications à proposer.

M. ENDERBY: Pas pour le moment, monsieur. Je pourrai les remettre au comité quand vous vous réunirez de nouveau la semaine prochaine.

L'hon. M. PARENT: Ce que j'ai dit s'applique à tous ceux qui ont critiqué le bill. Je ne sais pas si le comité est de mon avis.

Le PRÉSIDENT: La proposition du sénateur Parent est très bonne. Nous espérons que le Gouvernement, surtout le ministère des transports, va prendre note de toutes les suggestions qui ont été faites ici et rédiger des amendements conformes aux suggestions qui seront jugées bonnes. Mais il faut que tous ceux qui ont des modifications en vue les présentent au comité pour que celui-ci puisse les étudier.

M. ENDERBY: Nous attendions, pour soumettre des modifications, que le bill ait été discuté et que les différents intérêts aient exprimé leur opinion. Nous vous soumettrons volontiers lundi le texte du changement que nous proposons.

L'hon. M. CALDER: Il y a un point que je n'ai pas très bien saisi. En vertu de ce bill, une compagnie de chemin de fer peut passer un contrat pour se charger de toutes les expéditions d'une personne ou d'une compagnie n'importe où ou partout au Canada à un tarif ou des tarifs convenus. Qu'arrivera-t-il si le chemin de fer ne dessert pas certains endroits où l'expéditeur veut faire livrer ses marchandises? Le chemin de fer devra avoir recours à des camions et peut-être à des bateaux. Je ne vois rien dans le bill qui s'applique à des arrangements pour la livraison de marchandises dans de tels cas. Une compagnie de chemin de

fer est-elle libre de faire ce qu'elle veut quand elle passe des contrats pour livraison à destination finale dans de tels cas?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. CALDER: Supposons que des marchandises soient expédiées de Montréal à un endroit d'Ontario qui se trouve à 20 milles d'une gare. Que va-t-il arriver dans ce cas?

Le PRÉSIDENT: Les chemins de fer ont adopté un système pour la cueillette et la livraison des marchandises. Ils engagent des camionneurs dans les districts urbains et ruraux.

L'hon. M. CALDER: Supposons que le chemin de fer n'ait pas de camion dans un district où il veut faire livrer des marchandises?

Le PRÉSIDENT: Il a parfaitement le droit de louer un camion.

L'hon. M. CALDER: Le chemin de fer a le droit de passer n'importe quel contrat pour le transport des marchandises sur ces derniers vingt milles?

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, ce que vous avez dit au sujet de la concurrence saisonnière avec les chemins de fer est des plus important, il me semble. Je me demande si ce bill contient quelque chose permettant aux chemins de fer de se protéger contre cette concurrence saisonnière, si on leur donne le droit d'appliquer des tarifs saisonniers pour leur permettre de rivaliser avec les camions en été et de hausser leurs tarifs en hiver? Je considère qu'on devrait accorder aux chemins de fer une certaine latitude pour leur permettre de se protéger car la situation est grave. M. Guthrie peut-il nous dire quelque chose à ce sujet?

L'hon. M. GUTHRIE: Les chemins de fer essayent continuellement de parer à la situation. Ils mettent en vigueur des tarifs spéciaux et des tarifs de concurrence.

L'hon. M. ROBINSON: Peuvent-ils hausser ces tarifs en hiver?

L'hon. M. GUTHRIE: Ils peuvent supprimer un tarif spécial et revenir au tarif régulier, s'ils le jugent à propos. Chaque été, les chemins de fer publient une longue liste de tarifs qui sont en vigueur tout l'été et jusqu'au 1er novembre.

L'hon. M. ROBINSON: Vous ne vous opposez pas alors à ce que les chemins de fer établissent des tarifs différents pour l'été et pour l'hiver?

L'hon. M. GUTHRIE: Non. Les chemins de fer sont libres de le faire.

Le PRÉSIDENT: Les chemins de fer désirent parfois supprimer un certain service parce qu'ils n'y font pas beaucoup d'affaires en été mais on ne leur permet pas de le faire—ce qui est bien juste.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, ce bill peut permettre au gouvernement fédéral de réglementer le transport interprovincial par camion. Il est admis, je crois, qu'il ne peut pas réglementer la circulation sur les routes provinciales. Il me semble que les voituriers, les compagnies de camionnage et d'autobus, qui ont des représentants ici, peuvent avoir quelque chose à dire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Nous avons demandé à toutes les personnes qui représentent les voituriers de nous donner leur opinion sur ce bill.

D'après moi, le gouvernement fédéral ne peut exercer aucun contrôle sur la circulation sur les routes provinciales sauf au moyen d'un arrangement avec les provinces. Les chemins de fer provinciaux ne tombent sous la juridiction de la Commission des chemins de fer que s'ils sont reconnus comme une entreprise d'un intérêt général pour le Canada.

Est-ce tout? Y a-t-il un représentant des voituriers qui a quelque chose à dire?

Y a-t-il dans cette salle des expéditeurs qui voudraient nous entretenir de leurs ennuis?

[M. T. R. Enderby.]

L'hon. M. BALLANTYNE: Apparemment, personne n'a rien à dire.

Le PRÉSIDENT: Je dois dire, messieurs, que nous avons reçu plusieurs communications, dont quelques-unes de l'Ouest au sujet de ce bill. Qu'allons-nous en faire?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais qu'on nous les lise pour que nous connaissions l'opinion de leurs auteurs.

L'hon. M. HORNER: Monsieur le président, en ma qualité de membre du comité et aussi d'expéditeur, je veux attirer votre attention sur quelque chose qui me paraît très important bien que je ne sache pas si on pourra y remédier avec ce bill. Si vous envoyez un télégramme d'affaire, il est absolument confidentiel et il est traité comme tel; mais si vous voulez expédier un chargement de bestiaux et que vous commandiez un wagon à cette fin, cette commande est immédiatement affichée sur le tableau de ce marché.

Le PRÉSIDENT: Au lieu de destination?

L'hon. M. HORNER: Oui. C'est une coutume que je réprouve. Je considère qu'elle est injuste pour l'expéditeur. Par exemple, si vous avez un chargement de bestiaux et qu'il n'y en ait pas beaucoup à vendre sur le marché, quand vous entrez dans le bureau vous constatez que la compagnie de chemin de fer a pris la peine de fournir à ce marché une liste de tous les wagons qui sont en route ou de tous ceux que l'on charge pour ce marché. Et vous vous demandez pourquoi les acheteurs ne prennent pas vos bestiaux. On vous dit le nombre de wagons qui arriveront le lendemain et le surlendemain. C'est ce qu'on fait aussi pour les expéditions de chevaux. Je prétends que celui qui paye les frais d'expédition de bestiaux, de chevaux ou de quoi que ce soit a le droit de dire s'il veut que cette information soit publiée ou non. Cette transaction mérite d'être gardée aussi secrète qu'une dépêche.

L'hon. M. DANDURAND: Le bill ne s'applique pas au grief dont se plaint l'honorable sénateur.

L'hon. M. HORNER: Peut-être que non, mais il devrait s'y appliquer.

Le PRÉSIDENT: Quelques-uns des voituriers qui sont ici pourraient peut-être nous donner la raison de la coutume dont se plaint le sénateur Horner.

Nous allons maintenant donner lecture de la correspondance.

Les lettres suivantes sont alors lues:

BOURSE DES GRAINS DE WINNIPEG

BUREAU DU SECRÉTAIRE

WINNIPEG, le 6 février 1937.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM, *Président*,
Comité des chemins de fer, télégraphes et havres,
Le Sénat,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—Le comité des expéditeurs et exportateurs de la Bourse des grains de Winnipeg éprouve des craintes au sujet du projet de loi destiné à appliquer au transport sur les lacs un système de permis et de réglementation des tarifs tel que mentionné dans le bill "B", Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

Le transport sur les lacs a progressé pendant de longues années grâce à un système de concurrence basé sur l'offre et la demande. Les tarifs ont été basés en grande partie sur l'approvisionnement de céréales prêt à être transporté, sur la nature des marchandises expédiées, sur la possibilité de cargaisons au retour, sur le temps requis pour compléter le char-

gement, le transport et le déchargement, sur la période de l'année et les conditions climatiques ainsi que sur le volume, la nature et la quantité du tonnage disponible. Les tarifs dépendent aussi de la concurrence internationale qui se fait sur les lacs, comme le mouvement du grain des ports canadiens aux ports américains pour réexpédition de ces ports en transit au littoral canadien ou américain et, jusqu'à un certain point, de la concurrence avec le tonnage océanique sortant des ports du Pacifique et de Churchill ou transporté à bord de petits cargos indépendants faisant un service direct.

Ces permis et cette réglementation des tarifs que l'on propose d'appliquer entraveraient sérieusement le libre mouvement du grain canadien parce qu'il faudrait continuellement modifier les tarifs pour faire face au changement de conditions, tendraient à établir un monopole et à provoquer une augmentation des frais de transport du grain canadien sur les lacs au détriment des producteurs de l'Ouest canadien et auraient pour effet de détourner vers d'autres routes une grande quantité de marchandises au détriment des compagnies canadiennes de transport sur les lacs.

J'ai été chargé, en conséquence, de protester vigoureusement contre l'adoption de cette mesure restrictive.

Bien à vous,

COMITÉ DES EXPÉDITEURS ET EXPORTATEURS,

Le secrétaire,

GEO. S. MATHIESON.

Le président,

ROBERT D. SMITH.

THE NORTHERN CHARTERING COMPANY LIMITED

AGENTS ET COURTIERS MARITIMES,

BOURSE DES GRAINS,

WINNIPEG, le 8 février 1937.

L'hon. GEO. P. GRAHAM, président,

Comité des chemins de fer, télégraphes et havres,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—En ma qualité de courtier maritime qui, depuis 1910, c'est-à-dire plus d'un quart de siècle, s'occupe de nolisier des navires à la Bourse des grains de Winnipeg, je tiens à protester énergiquement contre le projet de loi destiné à réglementer le transport des céréales sur les lacs et à imposer un permis aux courtiers.

Il y a deux catégories de personnes qui s'occupent du transport sur les lacs à la Bourse des grains de Winnipeg. Les progrès économiques des dix dernières années ont fait surgir un agent salarié qui représente une certaine flottille. Son occupation est de trouver des clients et son devoir est de s'arranger pour que ses navires aient du grain à transporter. Dans sa hâte d'obtenir ce grain, il oublie souvent la question des tarifs et il est prêt à prendre du grain à n'importe quel prix plutôt que de détenir le navire dans l'attente de meilleurs tarifs. Si cette catégorie d'agent existe c'est parce que le propriétaire de navire qui l'emploie s' imagine faussement qu'il peut de la sorte économiser les frais de courtage qui iraient autrement à un courtier. Il est vrai que les propriétaires de navires économisent le courtage mais ils perdent généralement davantage sur ce que leur rapporte le transport.

L'autre catégorie qui cherche des clients pour le transport du grain sur les lacs est formée de courtiers qui constituent aujourd'hui une petite minorité. Ils se rendent compte que pour obtenir des navires ils doivent donner du service et obtenir de bons tarifs. Ils sont un stimulant pour les tarifs de transport sur les lacs. Ils tiennent les propriétaires au courant des conditions qui existent réellement sur le marché du transport des marchandises.

D'une façon générale, la plupart des navires américains, surtout les flottilles qui transportent des céréales, préfèrent faire des affaires par l'intermédiaire des courtiers parce qu'ils savent qu'ils seront mieux renseignés sur l'état du marché et qu'ils auront un service plus expéditif et de meilleurs tarifs qu'autrement.

A-t-on empêché les navires canadiens de faire des affaires autrement que par l'intermédiaire des courtiers? C'est quelque chose que les grosses flottilles n'ont jamais essayé; elles apprécieraient ces déclarations. D'un autre côté, elles ont essayé bien d'autres combinaisons qui n'ont donné aucun résultat.

La déplorable situation qui existe à l'heure actuelle dans le transport des marchandises sur les lacs canadiens est due en grande partie à l'achat peu judicieux de navires par des personnes qui n'étaient pas bien au courant du commerce sur les lacs. Elles ont vu des gens faire de l'argent dans des conditions anormales et elles s'y sont risquées. Elles veulent maintenant que d'autres en assument les responsabilités.

Le transport sur les lacs est soumis à la loi de l'offre et de la demande. Les propriétaires contrôlent l'approvisionnement de navires. S'ils veulent encombrer un marché au moment où l'on n'a pas besoin de navires, c'est leur affaire. S'ils veulent employer un agent salarié pour couper les vivres à un courtier, c'est encore leur affaire.

Si l'on examine ce qui s'est produit dans d'autres pays, on constate qu'il vaut mieux laisser tranquilles et ne pas réglementer des navires qui font du transport à titre particulier. On ne peut pas, au moyen d'une intervention du gouvernement, faire rapporter de l'argent à des navires coûteux et démodés sans que cela cause du désordre, de la friction et du mécontentement dans d'autres sphères.

J'avoue que je ne vois pas très bien comment un Gouvernement peut établir un tarif juste et équitable pour tous les navires. Certains navires, à cause de la façon dont ils sont construits, ne sont pas faits pour le transport des céréales secondaires tandis que d'autres ne peuvent même pas transporter de blé dans les rivières en aval des lacs comme d'autres le font. Il faut aussi tenir compte de l'endroit où se trouve le grain dans les élévateurs à Fort-William. Il arrive souvent qu'il faille se procurer une cargaison à dix élévateurs ou plus tandis qu'il y a d'autres qualités de grain disponibles dans un ou deux établissements. Il y a de plus la question de promptitude aux ports de déchargement du lac inférieur. Un navire peut avoir une cargaison pouvant être déchargée rapidement tandis qu'un autre en aura une dont le déchargement, en temps d'encombrement, prendra des journées et même des semaines. Un navire et un chemin de fer sont deux choses bien différentes quand il s'agit de tarifs et de fixation de tarifs. Les propriétaires ne semblent pas en mesure de se réglementer eux-mêmes de sorte que je doute fort qu'un organisme du gouvernement puisse faire mieux.

Certains propriétaires de navires ont adopté comme politique, non pas de vivre et laisser vivre, mais d'assurer leur survivance aux dépens des autres. Ce sont ces propriétaires qui, me dit-on, ont le plus hâte de voir adopter ce projet de loi.

En vous adressant à M. Herbert J. Symington et M. McLean qui ont mené l'enquête de la Commission royale sur les tarifs de transport sur les

lacs il y a quelques années, vous pourrez vous assurer que je suis réellement au courant des faits dont je parle.

Je vous préviens de nouveau que le projet en question bénéficiera seulement à une couple de lignes tandis que toutes les autres en souffriront. Il causera des ennuis aux expéditeurs et aura une fâcheuse répercussion sur le prix payé au cultivateur pour son blé.

Je soumets que si les expéditeurs et les courtiers maritimes de Winnipeg pouvaient toujours voir les contrats qui sont actuellement déposés devant le bureau des commissaires des grains et si ces contrats contenaient toutes les concessions et toutes les promesses faites à l'expéditeur, il se ferait bien moins de manigances quand il s'agit de nolisier un bateau. Bien que ce fût l'intention au début, on ne peut pas actuellement examiner ces contrats parce que des démarches ont été faites pour empêcher le public d'y avoir accès.

Bien à vous,

ROBERT D. SMITH.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous rappelez-vous si le M. McLean dont il est question dans cette lettre est M. S. J. McLean de la Commission des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Je ne le pense pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais l'entendre ou M. Symington au sujet des tarifs de transport sur les lacs.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous demander au M. McLean qui faisait partie de la commission dont il a été question, de bien vouloir venir et nous dire ce qu'il en pense?

L'hon. M. GUTHRIE: N'ont-ils pas fait un rapport? N'y trouverait-on pas ce que vous désirez?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions peut-être commencer par prendre connaissance du rapport.

Le PRÉSIDENT: Puis il y a une lettre de E. S. Crosby & Company.

Le GREFFIER DU COMITÉ (en donnant lecture):

E. S. CROSBY & CO., INC.

COURTIERS MARITIMES

Agents-administrateurs, St. Lawrence Steamships, Ltd.

MARINE TRUST BUILDING,

BUFFALO, N.Y., le 10 février 1937.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM,

Président du comité des

chemins de fer, havres et télégraphes du Sénat,

Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je prends la liberté de m'adresser à vous par écrit au sujet du projet de loi, actuellement en délibération au Parlement, qui vise à créer une Commission de transport avec juridiction sur les transports fluviaux, le transport routier et les lignes aériennes. Je crois comprendre que votre honorable comité doit discuter publiquement ce projet de loi et inviter les intéressés à se présenter devant lui au cours de ce mois-ci. J'avais l'intention de le faire, mais une question excessivement importante m'appelle en Angleterre à la même époque, et malgré tous mes efforts il m'est impossible de retarder mon départ. C'est pourquoi je vous prie d'agréer cette communication, faute de pouvoir me présenter en personne à vos séances.

Le soussigné est président de la St Lawrence Steamships, Ltd, de Welland, Ontario, société constituée sous l'empire de la Loi des Compagnies du Dominion dans le but d'exploiter des services de vapeurs et autres services connexes au Canada. Elle possède quatre vapeurs modernes pour la navigation dans les canaux, qui ont été construits en 1929, qui, soit à titre particulier, soit à l'entreprise, effectuent le transport principalement de grain, de houille, de bois de pulpe, de papier à journal, etc.

Pour ce qui est de l'application du projet de loi en question aux voituriers faisant du transport à titre particulier ou à l'entreprise, ce qui est notre cas, nous considérons que la mesure est impraticable et susceptible de faire plus de mal que de bien; nous espérons que le projet sera rejeté ou bien que ses dispositions ne s'appliqueront pas aux voituriers faisant le transport à titre particulier ou à l'entreprise.

Nous considérons qu'il faut à ces voituriers un marché libre en fait de transport de marchandises pour pouvoir exploiter comme il faut leur commerce et que les tarifs de transport doivent être réglés sur-le-champ, qu'il s'agisse d'augmentation ou de réduction, si l'on veut encourager notre commerce et nous permettre de faire concurrence aux autres services de transport, dont beaucoup se trouvent en dehors du Dominion et de l'autorité de la commission projetée. Ainsi, je mentionnerai les tarifs de transport du grain sur les lacs qu'on a besoin de rajuster dans le but de soutenir la concurrence indirecte des voies maritimes américaines et aussi la rectification des tarifs de transport océanique des marchandises des ports du Pacifique comparativement à ceux de l'Atlantique et des ports canadiens comparativement aux ports américains de l'Atlantique. Ces rectifications des tarifs-marchandises océaniques imposent un maximum variable, mais arbitraire, à nos tarifs des lacs. Pour être plus explicite, l'expéditeur de grain, lorsqu'il projette un envoi, tient compte du tarif océanique dans son calcul du tarif des lacs et c'est le coût total qui fixe la voie à suivre. Vu que les tarifs océaniques ne sont pas réglés par la Commission, il semble que la seule chose à faire soit de laisser les services de transports des lacs libres d'effectuer rapidement les rectifications qui sont nécessaires. Nous savons que les voituriers des lacs ont maintes fois tenté en vain de stabiliser leurs tarifs, ce qui prouve bien qu'on a besoin d'avoir un marché libre.

Du point de vue théorique, je crois que la "réglementation" n'est possible que s'il y a monopole effectif. Pour parler carrément, si vous voulez imposer un tarif fixe, il faut vous assurer que votre acheteur est bien mis au pied du mur, qu'il est forcé d'accepter votre prix et que ce prix ne l'empêchera pas de commercer. C'est ce qui a été fait dans une certaine mesure avec les chemins de fer à l'époque où ils jouissaient d'un vrai monopole, mais là où la concurrence est vive, surtout quand elle est indirecte, c'est en vain qu'on a tenté d'en neutraliser l'effet en fixant les tarifs.

Lorsqu'il n'y a pas de différence dans les tarifs ou qu'on n'a pas la perspective de pouvoir en offrir, les petits voituriers qui ne sont pas aussi bien établis que d'autres compagnies plus importantes et plus anciennes, sont incapables de présenter les mêmes avantages que ces dernières, exception faite des taux proprement dits. En outre, l'existence de tarifs établis d'avance facilite le développement des organisations "verticales", celles où les expéditeurs exploitent leurs propres flottes et autres services, se dispensant ainsi des voituriers indépendants.

Le système de permis prévu dans le projet de loi ne semble pas, au point de vue pratique, convenir à la façon dont les voituriers privés ou à l'entreprise exploitent leur commerce de transport de marchandises en vrac. Il semble plutôt avoir été conçu pour les lignes régulières qui transportent toutes sortes de marchandises sur des tracés réguliers et qui sont

prêtes à accepter la marchandise de quiconque leur en offre. Nos bateaux transportent la marchandise par cargaison entière, la plupart du temps fournie par le même expéditeur, s'adressant à chaque voyage là où il y a des occasions d'affaires; or le fait d'avoir à se procurer un permis pour tels ou tels ports en particulier constituerait un fâcheux désavantage. Je suppose que ceux qui ont rédigé le bill n'ont tout simplement pas envisagé cette situation et que l'on n'aurait pas d'objection à faire une exception pour les voituriers à l'entreprise.

Nous estimons aussi que la loi n'est pas assez spécifique quant aux conditions auxquelles le ministre doit accorder ou refuser un permis. Apparemment la chose est laissée entièrement à sa discrétion. A notre avis, la loi devrait énoncer les conditions auxquelles le permis sera accordé et aussi les conditions motivant un refus. On ne sait trop si ce permis sera analogue au certificat de commodité ou de nécessité publique qu'on exige d'un chemin de fer, et, en réalité, il n'y a aucune disposition visant la continuité de telle ou telle politique particulière pour ce qui est d'accorder ou de refuser les permis, de sorte que le propriétaire de navire ne sera jamais certain de pouvoir continuer son commerce. Et à ce point de vue je considère que le système de permis est particulièrement impraticable à l'endroit des voituriers à l'entreprise; il a probablement été conçu pour les services réguliers de transport de marchandises qui marchent d'après des horaires fixes. Dans le cas du voiturier à l'entreprise, il est possible que la situation change entièrement chaque fois qu'il désire affréter un navire; or le texte législatif donne à entendre qu'il lui faudra obtenir un nouveau permis chaque fois qu'il voudra transporter une nouvelle sorte de cargaison ou changer de port.

J'espère que votre comité prendra en considération l'idée d'exonérer les voituriers privés ainsi que les multiples objections que suscite cette tentative d'appliquer un système de réglementation, fait pour les chemins de fer, à d'autres formes de transport où les conditions ne sont pas les mêmes.

Si la chose est possible, nous nous ferons représenter à la séance de votre comité par M. R. A. Carter, l'agent de notre compagnie à Montréal. Si M. Carter peut comparaître, il aura toute l'autorité voulue pour représenter notre compagnie.

Nous espérons qu'à défaut d'entendre le soussigné en personne, votre comité sera satisfait de cette lettre et toute attention qu'elle pourra recevoir sera vivement appréciée.

Respectueusement soumis,

ST. LAWRENCE STEAMSHIPS, LTD.

Le président

(Signé) ERNEST S. CROSBY.

LE PRÉSIDENT: Nous avons réservé la séance de cet après-midi à des personnes de Winnipeg mais nous avons été avertis qu'elles ne pouvaient pas venir de sorte que, sans consulter le comité, nous leur avons accordé une autre journée. Il s'ensuit que nous n'avons personne à entendre cet après-midi et nous n'aurons personne non plus demain.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose, monsieur le président, que les observations soumises par écrit au comité soient remises au ministre et je crois qu'il serait bon de lui donner jusqu'à mardi afin qu'il puisse préparer une réponse à ces objections.

Le comité s'ajourne au mardi, 16 février, à 10 h. 30 du matin.

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES ET HAVRES

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

Fascicule n° 3

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS:

- M. C. J. Burchell, K.C., représentant des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard.
- M. J. B. Dickson, sous-procureur général du Nouveau-Brunswick.
- L'hon. A. S. MacMillan, ministre de la Voirie de la Nouvelle-Ecosse.
- M. R. E. Finn, député de Halifax.
- M. G. P. Campbell, Toronto, représentant de certains propriétaires et armateurs de navires.
- M. D. R. Turnbull et M. Rand H. Matheson, représentant du Board of Trade des Provinces maritimes.
- M. A. T. O'Leary, représentant de l'Interprovincial Steamship Lines.
- M. Geo. R. Donovan, représentant de l'Union Transit Co., Ltd.
- M. L. E. Reford, représentant du Board of Trade de Montréal.
- M. J. Stanley Cook, représentant de la Halle aux grains de Montréal.
- M. F. E. Bolin, représentant de la section des commerçants de la Halle aux grains de Montréal.
- M. C. Gowans, représentant des transporteurs de la Halle aux grains de Montréal.
- M. R. A. Carter, agent de la St. Lawrence Steamship Lines, Ltd.

COMMUNICATIONS

- Télégramme du Board of Trade de Sydney.
- Télégramme du Board of Trade de Glace-Bay.
- Télégramme des Boards of Trade associés de l'île du Cap-Breton.
- Télégramme du Merchants' Exchange de Vancouver.
- Télégramme de M. N. M. Paterson, armateur.
- Télégramme du Board of Trade de Vancouver.

OTTAWA

J.-O. PATENAUDE, O.S.I.

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1937

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très hon. GEO. P. GRAHAM, C.P., *Président*

Les honorables sénateurs:

Arthurs
Ballantyne
Barnard
Beaubien
Black
Bourque
Buchanan
Calder
Casgrain
Copp
Dandurand
Dennis
Farris
Gillis
Gordon
Graham
Green
Griesbach
Haig
Hardy
Harmer
Horner
Jones
Lacasse
Laird

L'Espérance
Logan
MacArthur
Marcotte
McDonald (*Shediac*)
McGuire
McLennan
McRae
Meighen
Michener
Molloy
Moraud
Murdock
O'Connor
Parent
Pope
Rainville
Raymond
Robinson
Sharpe
Spence
Sutherland
Tobin
Turgeon
Webster—50

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

MARDI 16 février 1937.

Le Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemin de fer, navires, aéronefs et véhicules-automobiles, s'est réuni ce jourd'hui, à 10 heures 30 du matin.

Le très honorable George P. Graham préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, plusieurs personnes sollicitent de nous aujourd'hui l'autorisation de formuler des observations au sujet du présent bill.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, qu'il me soit permis de suggérer au Comité d'entendre d'abord les témoins qui demeurent au loin. J'entends ceux du littoral, de Saint-Jean et d'Halifax.

Le PRÉSIDENT: A tout événement, je crois qu'ils figurent en tête de la liste. M. Sayre est-il ici?

M. F. M. SCLANDERS: Monsieur le président et messieurs, M. Sayre n'est pas ici, non plus que notre président. Je suis le commissaire du Board of Trade de Saint-Jean, et je suis chargé d'annoncer que M. Rand H. Matheson, directeur du trafic de la Commission des transports du Board of Trade des Provinces maritimes, sera le porte-parole de notre ville et de plusieurs autres villes des Provinces maritimes. J'ajouterai, monsieur le président, que la sympathie sincère du Board of Trade de Saint-Jean est acquise au gouvernement. Nous nous rendons compte des difficultés que pose au pays le problème ferroviaire, aussi bien que de sa complexité et de son importance. N'allez pas croire que nous ne sommes ici que pour critiquer; nous apportons également notre concours. Je vous remercie, messieurs.

M. RAND H. MATHESON: Monsieur le président, nous abandonnons la parole à M. C. J. Burchell, K.C., d'Halifax, représentant des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

Le PRÉSIDENT: J'étais loin de croire que tant de modestie se cachait dans les Provinces maritimes.

M. C. J. BURCHELL, K.C.: Monsieur le président, je représente le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse et, de concert avec M. Dickson, le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et celui de la province de l'Ile du Prince-Edouard. Quoique le mémoire que j'ai rédigé présente surtout le point de vue du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il a rallié l'appui des gouvernements des trois provinces. M. Dickson exposera, après moi, le point de vue de la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. DANDURAND: Quel est le sujet principal de votre mémoire?

M. BURCHELL: Mon mémoire porte d'abord sur les dispositions de la Partie II du bill B, le transport par eau.

Le PRÉSIDENT: C'est là votre grief principal, n'est-ce pas?

M. BURCHELL: Cela et la Partie VI, tarifs convenus. J'aurai quelques mots à dire là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Nous fixons plus ou moins notre attention sur le transport par eau.

M. BURCHELL: Fort bien, monsieur. L'autre point peut attendre un peu.

Le PRÉSIDENT: Faites comme il vous plaira; vous avez carte blanche.

M. BURCHELL: Le Comité me saisirait mieux si je donnais d'abord lecture du mémoire imprimé.

Je désire faire connaître l'opposition du gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse aux dispositions de la Partie II du bill B.

La Partie II du bill a trait au transport par eau. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est d'avis que les dispositions de la Partie II ne sont pas plus acceptables aux armateurs qu'aux expéditeurs de marchandises en Nouvelle-Ecosse. Tel quel, l'article 8 du bill autorise le Gouverneur en conseil à soumettre à son application le transport de marchandises entre deux ports quelconques du Canada. A vrai dire, le paragraphe (3) de l'article 8 va, semble-t-il, jusqu'à soumettre à l'application de la loi le transport de marchandises de la Nouvelle-Ecosse dans les ports de l'étranger.

Voici le texte du paragraphe (3):

Le Gouverneur en conseil pourra, sur la recommandation de la Commission, étendre, au moyen d'une proclamation, l'application de la présente Partie au transport, par navires immatriculés au Canada, sur quelque mer ou sur des eaux intérieures relativement auxquelles la présente Partie est en vigueur, entre des ports ou lieux du Canada et des ports ou lieux hors du Canada.

Le bill visait à l'origine la réglementation du transport maritime sur les Grands Lacs du Canada. C'était là le but primordial du ministre des Transports. L'explication du ministre ainsi que la documentation parue dans les journaux nous mettent à même de le constater.

L'hon. M. DANDURAND: La réglementation jusqu'à Montréal?

M. BURCHELL: Oui. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse reconnaît que les Grands Lacs canadiens forment pour ainsi dire un océan. La plupart des grands navires qui les sillonnent n'en sortent pas. Ils passent donc l'hiver dans l'oisiveté, lorsque les glaces interdisent la navigation. Si l'adoption du bill à l'étude a pour conséquence la disparition de la concurrence qui joue librement à l'heure actuelle entre les navires de cette catégorie, il est presque certain qu'il en résultera une majoration des tarifs de transport applicables aux produits néo-écossais expédiés aux Grands Lacs et qu'il faut transborder à Montréal sur des bateaux d'un moindre tirant d'eau capables de remonter les canaux jusqu'aux Grands Lacs.

Si le comité du Sénat juge que l'intérêt du Canada en général et celui des propriétaires de navires sur les Grands Lacs exigent ce changement, et quoique celui-ci provoquera fatalement une majoration des frais de transport de certains produits de la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement de cette province n'aura d'autre alternative que de s'incliner devant sa décision. Mais il faudrait, à notre sens, que le comité du Sénat se convainquît d'abord, hors de tout doute, de la nécessité d'ajouter ce fardeau aux produits néo-écossais.

Le très hon. M. MEIGHEN: Toute majoration des tarifs de transport en amont de Montréal grèverait la totalité de vos produits, n'est-ce pas, puisqu'il faut les transborder dans cette ville?

M. BURCHELL: En effet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'inverse n'est-il pas vrai aussi?

M. BURCHELL: Non, pas autant, à mon sens.

Le très hon. M. MEIGHEN: La farine expédiée des ports du lac Erié à la Nouvelle-Ecosse ne serait-elle pas atteinte, par exemple?

M. BURCHELL: Cette farine emprunterait des bateaux plus faibles et se rendrait directement, à mon avis.

[M. C. J. Burchell.]

L'hon. M. DANDURAND: Et votre charbon?

M. BURCHELL: Il emprunte le Saint-Laurent pour une forte partie. L'an dernier, nous en avons expédié un million de tonnes à l'Ontario, surtout par chemin de fer, quoique la quantité expédiée par eau n'a pas laissé d'être appréciable.

L'hon. M. DANDURAND: Les Provinces maritimes n'attachent pas un vif intérêt à la question des importations. A cause des tarifs ferroviaires de faveur dont elles jouissent, elles s'intéressent plus spécialement aux tarifs d'exportation.

M. BURCHELL: Une forte partie de nos issues de mouture nous vient par eau. Nous avons sept vapeurs néo-écossais qui font la navette entre les ports des Provinces maritimes et la tête des Grands Lacs. Ces navires transportent surtout des issues de mouture pour nos cultivateurs.

De la part du gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse, cependant, j'aborderai plus particulièrement, en y mettant plus d'insistance peut-être, l'article 8 du bill qui autorise le Gouverneur en conseil à soumettre à l'application de la loi les expéditions des ports néo-écossais à destination d'un port canadien quelconque et, en vérité, aux termes du paragraphe (3) du même article, à celles à destination de tout port étranger.

Le transport est le problème primordial de la Nouvelle-Ecosse, à cause de l'isolement de cette province. Sans le transport à bon marché des produits du sol et de la fabrication, les marchés du centre canadien restent fermés aux habitants de la Nouvelle-Ecosse. Peut-être n'est-il pas exagéré d'affirmer que la prospérité future de la Nouvelle-Ecosse au sein de la Confédération tient uniquement au transport à bon marché de ses produits aux marchés du centre canadien. Si la majoration des tarifs de transport interdit à notre province l'accès de ces marchés, celle-ci ne tardera pas à décliner, surtout à cette époque de tarifs élevés qui ferment les marchés étrangers à une multitude de produits de notre sol et de nos usines.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est d'avis que la substitution, par une commission des transports, de droits de port à la liberté de concurrence, provoquera inévitablement une majoration des frais de transport des marchandises que cette province expédie par eau aux marchés du centre canadien. Le transport par eau est et a toujours été le plus souvent le mode de transport le plus économique. La multitude de ports sûrs dont son littoral presque tout entier est parsemé assurent à la Nouvelle-Ecosse une situation de faveur dans le domaine du transport par eau. Si, toutefois, la réglementation des tarifs de transport est attribuée tout entière à une commission des transports siégeant à Ottawa, le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse est d'avis que la situation se compliquera et deviendra intolérable et que les affaires des propriétaires de navires aussi bien que des expéditeurs en souffriront au point d'occasionner des pertes sensibles aux habitants de cette province occupés actuellement au commerce d'expédition des marchandises dans les autres provinces canadiennes.

A l'heure actuelle, l'article XI de la Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique reconnaît à tout navire britannique le droit au cabotage sur le littoral canadien. Il est donc loisible à la population néo-écossaise d'employer non seulement des navires canadiens, mais aussi des navires anglais pour le transport de leurs produits à tout autre port canadien. La liberté de concurrence reconnue à tous les navires immatriculés dans l'Empire assure à nos expéditeurs des tarifs de fret avantageux en comparaison. De plus, il ne se passe pas de jour pour ainsi dire que les taux de fret ne subissent quelque changement, réglés comme ils le sont par la loi de l'offre et de la demande ainsi que par la cargaison de retour.

Actuellement, l'expéditeur néo-écossais qui désire expédier une cargaison à Montréal, disons, s'informer d'ordinaire directement ou par l'entremise d'un courtier au sujet des navires disponibles. Il se peut que le courtier découvre un

navire en France à destination d'Halifax avec une cargaison de marchandises françaises et capable d'obtenir une cargaison de retour de Montréal en France.

Le PRÉSIDENT: Vous exposez là l'un de vos problèmes primordiaux?

M. BURCHELL: Ce n'est qu'un cas parmi les autres.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas là l'un des obstacles principaux qui, craignez-vous, s'opposent...

M. BURCHELL: A la liberté d'affrètement des navires.

Le PRÉSIDENT: Et à la rapidité de décision?

M. BURCHELL: Oui.

Le propriétaire du navire en question est, par conséquent, en mesure de coter des taux très avantageux sur une cargaison d'Halifax à Montréal. D'ordinaire, il faut décider en quelques heures de l'acceptation d'une charte-partie. S'il faut que le courtier sollicite d'abord, auprès du ministre des Transports, l'autorisation de louer le navire dont il a besoin, et que le ministre invite, à son tour, la Commission des transports à statuer sur l'opportunité et la nécessité d'accorder l'autorisation demandée, de longs délais s'ensuivront; mais, ce qui plus est, le courtier, après avoir obtenu l'autorisation qu'il recherche, se voit obligé de s'adresser de nouveau à la Commission des transports pour l'approbation du taux d'affrètement.

L'hon. M. BLACK: Le navire passerait à d'autres mains tout à fait.

M. BURCHELL: Oui. D'ordinaire, vous n'avez que quelques heures pour conclure un contrat d'affrètement. Une pareille procédure exigerait deux ou trois semaines.

Il doit donc sauter aux yeux que les retards qui s'ensuivraient interdiraient la conclusion du contrat d'affrètement dans le délai accordé d'usage pour son acceptation.

Voilà un cas entre plusieurs que l'on pourrait citer.

Chaque année, les expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse doivent louer de nombreux navires pour le transport des produits de la province sur les marchés du centre canadien, et le fret varie du jour au lendemain, à cause de la situation mondiale du marché des transports. S'il faut que le fabricant ou le producteur néo-écossais sollicite chaque fois, à Ottawa, l'approbation de son contrat d'affrètement, la situation deviendra pour lui intolérable et toutes affaires cesseront.

Il est possible que la Commission des transports réussisse à réglementer les tarifs de transport dans le cas d'un chemin de fer, entreprise exploitée sur des bases connues et assez constantes, mais la réglementation du transport maritime est une toute autre affaire. La construction d'un chemin de fer n'est pas l'entreprise d'un jour, tandis qu'il est possible de câbler à des navires britanniques dans le monde entier de venir en Nouvelle-Ecosse prendre des cargaisons pour le reste du Canada. Lojn d'être fixes, les tarifs de transport maritime doivent forcément varier du jour au lendemain, selon la cargaison de retour, la disponibilité des navires, etc., etc. N'oublions pas non plus que Londres a quatre heures d'avance sur nous.

Pour que la Commission des transports consacrat l'attention voulue au commerce du transport par eau, il lui faudrait peut-être siéger nuit et jour à Ottawa, afin de pouvoir agir sans délai et favoriser l'accélération des affaires. Un retard de quelques heures peut faire manquer à l'expéditeur l'occasion de louer un navire à des tarifs avantageux, à cause de la disponibilité d'une cargaison de retour ou pour d'autres raisons.

En ce qui concerne le cabotage sur l'Atlantique et la navigation sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, il ne faut pas perdre de vue que la situation du Canada est unique et n'a de comparable que celle de la Russie peut-être. Aux Etats-Unis, en Angleterre et dans d'autres pays, le cobotage est possible toute l'année. Aux ports canadiens de l'Atlantique, ceux d'Halifax et de Saint-Jean

exceptés, les glaces interdisent le cabotage pendant plusieurs mois de l'année. Le propriétaire ou l'armateur occupé au cabotage des ports néo-écossais à ceux du Saint-Laurent subit un désavantage marqué, parce qu'il lui faut, pendant plusieurs mois de l'année, ou trouver à ses navires des cargaisons à l'étranger ou les immobiliser.

Ceci crée aux compagnies occupées au transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse sur le marché du Saint-Laurent, un problème des plus distinct que seul est en mesure de régler la division du transport des compagnies intéressées. Toute tentative de réglementation de la part d'une commission des transports siégeant à Ottawa n'aurait pour effet que d'empirer la situation.

Les navires des plus importantes compagnies de transport du charbon sont d'un modèle particulier et ne peuvent servir qu'à ce transport. Personne au Canada ne possède de charbonniers. L'an dernier, la Dominion Coal Company exploitait 16 navires, si je ne me trompe, 14 desquels étaient nolisés. Les armateurs anglais peuvent affecter ces navires au transport du charbon d'Angleterre en Espagne et à d'autres pays au cours des mois de l'hiver, lorsque les navires des armateurs néo-écossais seraient immobilisés parce que nous n'avons pas de débouché à l'étranger. Les plus importantes compagnies de charbon ont voulu, il y a quelques années, posséder et exploiter leur propre flotte de charbonniers, mais elles ne tardèrent pas à se rendre compte que leur projet était impossible vu que leur flotte serait forcée de chômer durant l'hiver. Elles se bornent donc actuellement à fréter des navires à Londres. Si le taux d'affrètement était arrêté par la Commission des transports au lieu de laisser la concurrence jouer librement entre différents armateurs de Londres, le fret sur le charbon néo-écossais transporté aux ports du Saint-Laurent ne manquerait pas d'augmenter, vu que les Canadiens tenteraient de fixer le salaire des charbonniers anglais. Le fret sur le charbon a été de 3s. 6d. l'an dernier; cette année il est allé jusqu'à 8s. et 8s. 6d. Le taux fluctue sans cesse. Nous ne nous attendons pas à payer autant que cela. Le commerce du charbon de la Nouvelle-Ecosse serait sérieusement entravé et subirait un grave préjudice si l'on confiait à une commission des transports siégeant à Ottawa la réglementation du transport par eau entre Sydney et Montréal ou les autres ports du Saint-Laurent.

La Nouvelle-Ecosse envoie sur les marchés du centre canadien, outre du charbon, une multitude d'autres produits qui exigent de bas tarifs de transport par eau et qui, advenant une augmentation des tarifs, ne pourraient soutenir la concurrence sur ces marchés.

Sept navires de construction appropriée pour la plupart et appartenant à des Néo-Ecossais qui les exploitent assurent un service ininterrompu durant la saison de navigation sur le Saint-Laurent, pour le transport des produits néo-écossais de la ferme et de l'industrie à la tête des Lacs et aux ports intermédiaires. Ces navires rapportent surtout des produits de mouture.

Une augmentation des tarifs de transport maritime compromettrait sérieusement ce commerce.

Les propriétaires de ces navires aussi bien que leurs armateurs sont opposés à la réglementation des tarifs par une commission des transports siégeant à Ottawa.

M. O'Leary représente ici l'Interprovincial Steamship Company, compagnie qui exploite une flotte de cinq vapeurs, la plupart desquels sont d'une construction appropriée à ce commerce.

En ce qui concerne le paragraphe (3) de l'article 8 du bill qui autorise, je le répète, le Gouverneur en conseil à confier à la Commission des transports la réglementation des tarifs des navires canadiens employés à l'étranger, les expéditeurs néo-écossais subiraient également un grave préjudice si la loi était adoptée telle quelle.

Actuellement, un accord international auquel tous les pays maritimes ont adhéré accorde libre accès partout à tous les navires de commerce sans distinction

de nationalité. Il s'agit d'un usage consacré qu'il ne conviendrait pas de modifier et nous avons lieu de croire qu'il ne sera jamais modifié. Il en est question dans les termes suivants, à l'alinéa 100, du rapport de la conférence de 1929 sur l'application des lois des dominions et de la législation relative à la marine marchande, rapport approuvé par la Conférence impériale de 1930:

Le PRÉSIDENT: Sous réserve des lois et réglementations douanières.

M. BURCHELL: Assurément. Actuellement, tout navire de commerce, quelle que soit sa nationalité, a libre accès à tous les pays, sous réserve des règlements nationaux.

Le PRÉSIDENT: Il s'y conformerait ou tomberait sous l'application des lois sur le cabotage.

M. BURCHELL: J'entends le transport maritime international. J'ai déjà parlé du cabotage.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du transport océanique pour l'instant?

M. BURCHELL: Oui, j'abandonne le cabotage pour un moment. J'ai indiqué le grave préjudice que ce commerce subirait. J'aborde maintenant la réglementation des tarifs océaniques des navires transportant des marchandises du Canada à l'étranger. Je cite l'alinéa 100:

Traitement uniforme.—Actuellement, tous les navires océaniques britanniques jouissent du même traitement dans tous les ports de la Communauté britannique et, comme on le déclare dans les résolutions de la Conférence impériale économique de 1923, c'est la pratique reconnue qu'on ne doit pas faire de distinction entre les navires océaniques qui font escale aux ports de la Communauté, quel qu'en soit le pays d'origine. Vu l'importance donnée à l'uniformité de traitement, on recommande aux différentes parties de la Communauté de continuer à ne faire aucune distinction entre leurs propres navires océaniques et les bateaux semblables appartenant aux autres parties de la Communauté. On pourrait considérer une telle uniformité de traitement comme un facteur de très grande importance, surtout s'il y avait lieu d'entamer des négociations avec des Gouvernements étrangers qui voudraient accorder un traitement de faveur à leurs navires, au détriment de ceux de la Communauté britannique.

Aux termes de cette convention de portée internationale, les producteurs et les fabricants de la Nouvelle-Ecosse jouissent de la libre concurrence que se font ouvertement les propriétaires de navires du monde entier pour le transport de leurs produits à l'étranger. Si, toutefois, la Commission des transports recevait l'autorisation que lui confère le paragraphe (3) de l'article 8 de réglementer les tarifs de transport maritime entre la Nouvelle-Ecosse et les ports de l'étranger, l'avantage de cette concurrence disparaîtrait, pour les navires canadiens du moins.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'application du paragraphe (3) n'établirait-elle pas contre les navires canadiens une distinction qui favoriserait non seulement les autres navires de la Communauté, mais aussi ceux de l'étranger?

M. BURCHELL: J'y viens.

Les propriétaires de navires néo-écossais occupés à ce commerce ainsi que les propriétaires de tous les navires immatriculés au Canada subiraient également un grave préjudice.

Nous faisons respectueusement valoir que le parlement canadien, en tentant de réglementer les tarifs de transport maritime, s'écarterait de la politique de la liberté de pavillon, politique approuvée par plus d'une conférence impériale et qui permet aux navires océaniques de tous les pays de transporter en concurrence des marchandises et des passagers dans tous les pays du monde.

Il se peut qu'après avoir pris connaissance de la documentation dont il est saisi, votre comité juge nécessaire de recommander l'application du paragraphe (3)

[M. C. J. Burchell.]

de l'article 8 en ce qui concerne le transport du grain entre les ports canadiens et américains des Grands Lacs. Si le gouvernement des Etats-Unis avait dans sa législation une pareille disposition au sujet des navires américains occupés à ce transport, il serait peut-être à désirer que les deux gouvernements s'entendissent pour réglementer le trafic sur les Grands Lacs. Toutefois, en ce qui concerne les ports océaniques de l'Atlantique, cet article est l'opposé de la politique suivie depuis de nombreuses années par la Grande-Bretagne et le Canada.

Si l'article est approuvé en ce qui concerne les Grands Lacs—ceci est hors de notre domaine—nous demandons respectueusement, au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, de borner son application à la région des Grands Lacs et de ne pas accorder au Gouverneur en conseil l'autorisation d'en étendre l'application aux ports océaniques.

L'hon. M. DANDURAND: Par Grands Lacs, vous entendez jusqu'à Moneréal?

M. BURCHELL: Oui, entre les ports des Grands Lacs et Montréal.

Le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse invite donc respectueusement le comité du Sénat à modifier les dispositions du projet de loi dans le sens suivant:

1. Au cas où le comité du Sénat jugerait nécessaire et essentiel à l'intérêt du Canada qu'il y eût une restriction et une concurrence quelconque dans le transport par eau sur les Grands Lacs, que le bill soit modifié de façon à borner son application au transport entre les ports des Grands Lacs. Montréal inclus, va sans dire.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous rédiger l'amendement que vous proposez pour alternative?

M. BURCHELL: Je le ferai avec plaisir.

2. En étudiant la forme à donner à la législation et les maux que le projet de loi est censé corriger, il convient de se rappeler qu'une forte partie des produits néo-écossais sont transportés de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Montréal sur des grands navires, puis transbordés sur des navires capables de remonter les canaux, lesquels les transportent jusqu'aux ports des Grands Lacs. Toute majoration des frais de transbordement par la disparition de la concurrence causera un préjudice aux expéditeurs néo-écossais.

3. Il conviendrait de modifier le bill de façon à ne pas permettre au Gouverneur en conseil de décréter l'application de la loi en ce qui concerne le transport de marchandises de la Nouvelle-Ecosse à tout autre port canadien. Va sans dire, j'entends par Nouvelle-Ecosse les Provinces maritimes ou toute autre partie du Canada sauf les ports des Grands Lacs.

Le PRÉSIDENT: Vous laissez les Grands Lacs de côté.

M. BURCHELL: Il appartient au comité d'en décider.

Le très hon. M. MEIGHEN: Incluez-vous les ports québécois?

M. BURCHELL: Je n'ai pas songé à inclure les ports jusqu'à Québec. Je songeais plutôt au transport en eau douce.

L'hon. M. BLACK: Par Nouvelle-Ecosse, monsieur Burchell, vous entendez les Provinces maritimes?

M. BURCHELL: Absolument. J'ai rédigé ce mémoire pour la Nouvelle-Ecosse. Depuis mon arrivée ici, M. Dickson et d'autres ont communiqué avec moi.

L'hon. M. BLACK: Et la même thèse vaut pour la Colombie-Britannique?

M. BURCHELL: Aux trois Provinces maritimes. Je ne parle pas au nom de la Colombie-Britannique. Je suppose que cette province s'est fait représenter ici.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous terminé?

M. BURCHELL: Il y a un autre point que je désire aborder.

Au nom du gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse, j'aimerais aussi à faire remarquer au comité que de graves doutes surgissent quant à l'autorité du parlement canadien d'autoriser des navires ou de régler les tarifs en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises d'un port de la Nouvelle-Ecosse à un autre. Voici ce que dit le paragraphe (10) de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du nord :

92. Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir :

10. Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes :

- (a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à un autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province;
- (b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou tout pays étranger;
- (c) Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces.

Ce dernier paragraphe semble indiquer que les lignes de navigation reliant deux endroits situés dans une même province sont entièrement sous le contrôle de la législature provinciale et non pas sous celui du parlement du Canada.

En toute franchise, je dois dire que c'est là une disposition ignorée de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Au point de vue de la profession légale, on pourrait dire que c'est une disposition inexploitée, mais il faudra bien en déterminer l'application quelque jour, car les tribunaux n'ont pas encore été appelés à l'interpréter. Il est évident qu'elle place les ouvrages et les entreprises d'intérêt local sous le contrôle des provinces, tout en leur enlevant la haute main sur les lignes de navigation entre les provinces ou entre le Canada et les pays étrangers.

L'hon. M. DANDURAND: Votre conclusion est fondée sur une implication.

M. BURCHELL: Elle est fondée sur l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Je ne puis cependant pas,—pas plus qu'aucun autre avocat d'ailleurs,—parler avec autorité de cette loi constitutionnelle avant que le Conseil privé ait exprimé son avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aucun avocat ne pourrait le faire au nom du gouvernement fédéral, en tout cas.

M. BURCHELL: Voilà l'exposé que j'avais à faire au sujet du transport par eau. J'ai quelques copies de mon mémoire et je me ferai un plaisir de les passer aux membres du comité.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu l'explication très complète de l'attitude des Provinces maritimes.

J'espère, monsieur Burchell, tout bon avocat que vous soyez, que vous n'entreprendrez pas la discussion de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ce serait trop long.

M. BURCHELL: Ce sont des points que je signalais tout simplement.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser quelques questions?

M. BURCHELL: Non. Je veux cependant discuter la Partie VI du bill, portant sur les tarifs convenus. Je n'examinerai pas l'à-propos des tarifs convenus ou le fond de la question. Cette partie du bill est tirée de la législation anglaise et votre comité devra l'étudier.

[M. C. J. Burchell.]

Advenant l'adoption de cet article, nous réclamons le maintien des tarifs qui nous sont consentis aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, car nous sommes d'avis que ce point est important, plus important peut-être que celui que j'ai déjà exposé. Si un acte du Parlement vient compromettre les droits que nous confère la loi ci-dessus, nous tomberons dans une situation des plus graves. A l'adoption unanime de la loi en question, nous nous sommes laissés aller à des réjouissances auxquelles a pris part toute la population d'Halifax. A l'heure actuelle, cette loi tient à notre vie même, c'est la loi d'union la plus importante que le Canada ait jamais adoptée. Certains croient peut-être que l'adoption de cette loi est due à une question de sentiment. En réalité, cette loi nous était due.

Le PRÉSIDENT: L'important, c'est que vous l'ayez obtenue.

M. BURCHELL: Et nous tenons à la garder.

A la suite des consultations légales que nous avons eues, nous prétendons sérieusement que l'adoption tels quels des tarifs convenus nous fera perdre nos droits aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. DANDURAND: Ne recherchez-vous pas une réduction de taux?

M. BURCHELL: J'ai une brève déclaration à faire. La commission Duncan siégea en 1926. A l'époque, les Provinces maritimes en général s'agitaient pour leurs droits. La commission Duncan apporta une solution assez satisfaisante à cette question, et en 1927 nous acquérions un nouveau point de départ. Sans la commission Duncan, nous tombions dans la pire situation, mais la commission nous redonna courage et espoir.

Permettez-moi de vous donner lecture d'un alinéa du rapport de la commission Duncan:

Nous croyons, toutefois, qu'une étude impartiale des événements qui eurent lieu et des propos qui furent tenus avant la Confédération, et dès qu'elle fut consommée, confirme les représentations qui nous furent faites au nom des gouvernements des Provinces maritimes au sujet de la construction définitive du chemin de fer, savoir:—

- (a) Que des hommes d'Etat canadiens en vue, en insistant pour que les Provinces maritimes entrent dans la Confédération, ont défini les objets du chemin de fer comme étant
 - (i) Un moyen de procurer au commerce canadien et au Canada lui-même, en temps de crise nationale et impériale, un débouché et une entrée sur l'océan Atlantique—utilisables pendant toute l'année—et
 - (ii) Un moyen de procurer aux marchands, commerçants et fabricants des Provinces maritimes un marché de plusieurs millions d'individus par opposition aux populations petites et éparses des Provinces maritimes, surtout en face du bouleversement dont leur commerce fut menacé par suite de la discontinuation par les Etats-Unis des arrangements réciproques qui avaient prévalu.
- (b) Que des considérations stratégiques ont déterminé le cours réel de la ligne—la rendant de plusieurs milles (250 suivant l'estimation de sir Sandford Fleming) plus longue que la chose n'était nécessaire—si la seule considération avait été "de relier les villes des Provinces maritimes avec celles du Saint-Laurent."
- (c) Que dans la mesure où les considérations commerciales étaient subordonnées aux considérations nationales, impériales et stratégiques, le coût serait supporté par le Dominion et non par le trafic qui pourrait passer par la ligne.

Puis la commission Duncan remonte à 1912 et déclare que ceux qui fixèrent les tarifs sur le chemin de fer Intercolonial ne perdirent jamais de vue les intérêts des Provinces maritimes. Après 1912 les tarifs augmentèrent partout au Canada, mais tandis qu'ils étaient portés de 100 à 155 dans le reste du Canada, ils passaient à 192 dans les Provinces maritimes. Sir Andrew Duncan et sa commission recommandèrent le retour aux conditions qui régnaient avant 1912 ainsi qu'une réduction immédiate de 20 p. 100.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pourriez citer une plus haute autorité encore.

M. BURCHELL: J'allais citer le préambule de la loi de 1927.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pourriez citer mon discours de l'année précédente.

M. BURCHELL: Merci, monsieur.

Voici le préambule de la loi :

Considérant que dans son rapport en date du 23 septembre 1926 la Commission royale sur les réclamations des Provinces maritimes est d'avis qu'une étude impartiale des événements qui eurent lieu et des propos qui furent tenus avant la Confédération et, dès qu'elle fut consommée, confirment les représentations faites à la Commission au nom des Provinces maritimes, savoir: que le chemin de fer Intercolonial était destiné entre autres choses à procurer au Canada en temps de crise nationale et impériale un débouché et une entrée sur l'océan Atlantique et à procurer aux marchands, négociants et fabricants des Provinces maritimes le marché le plus étendu composé du peuple canadien tout entier au lieu du marché restreint des Provinces maritimes seules, et qu'aussi des considérations stratégiques ont déterminé un parcours plus long qu'il n'était réellement nécessaire, et que dans la mesure où les considérations commerciales étaient subordonnées aux considérations nationales, impériales et stratégiques le coût du chemin de fer devrait être supporté par le Dominion et non par le trafic qui pourrait passer sur la ligne; et considérant que la Commission a, dans ce rapport, fait certaines recommandations concernant les taux de transport des marchandises dans le but d'enlever un fardeau à l'industrie et au commerce de ces provinces depuis 1912, lequel, en vue des propos tenus et des obligations prises à la Confédération, la Commission trouve qu'il n'a jamais été question pour ce commerce de le supporter.

Je le répète, cette satisfaction nous était due.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes tous d'accord quant à l'opportunité des mesures qui furent prises à l'époque, mais en quoi ceci peut-il compromettre vos intérêts?

M. BURCHELL: Nous jouissons d'une réduction immédiate de 20 p. 100. L'abaissement des taux sur un produit quelconque ne nous serait d'aucun profit, à moins que les taux de transport jusqu'aux marchés que nous approvisionnons ne restent relativement bas. Voilà la situation que nous fait l'article 8 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, laquelle accorde certains avantages à ces dernières provinces. Or, voici ce que dit l'article 22 du bill:

Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut—la commission pourra approuver un tarif convenu pour la durée d'une année, de Toronto à Montréal, disons, et ce tarif convenu sera censé être un tarif moins élevé. A moins que ce tarif ne soit de 20 p. 100 inférieur au tarif convenu, les dispositions de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes sont perdues pour nous. Le bill ne garantit pas la protection que nous accorde la loi ci-dessus, et nous réclamons l'insertion d'une clause à l'effet que rien dans le présent article ne devra être interprété

[M. C. J. Burchell.]

comme dérogeant aux tarifs avantageux consentis aux Provinces maritimes et aux expéditeurs aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. DANDURAND: Vous tenez à conserver le taux de faveur?

M. BURCHELL: Oui, et il importe d'y voir, sans quoi nos tarifs seront gravement compromis.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser? Sénateur MacArthur, vous venez de l'Ile du Prince-Edouard. Y a-t-il quelqu'un qui représente ici l'Ile du Prince-Edouard?

L'hon. M. MACARTHUR: Lorsque le bill fut imprimé, j'en envoyai tout de suite des exemplaires aux boards of trade de notre province, en les priant de le lire avec soin et d'envoyer des délégués ou de transmettre des observations sous la forme d'un mémoire, ou encore de m'écrire. Comme j'étais absent, je n'ai pu entendre le début des remarques de M. Burchell, mais je crois savoir que le sénateur a demandé à M. Burchell s'il parlait au nom de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

M. BURCHELL: J'ai mentionné également l'Ile du Prince-Edouard, avant votre arrivée. M. Campbell m'a autorisé à parler au nom de cette province.

L'hon. M. MACARTHUR: Je me bornerai à faire observer que l'Ile du Prince-Edouard est encore plus isolée que la Nouvelle-Ecosse, dont M. Burchell a été le porte-parole. Nous sommes isolés du continent et nous avons à faire face au même problème de transport qui a préoccupé chaque administration depuis la Confédération. C'est un vaste problème, vous n'êtes pas sans le savoir. Nos ports sont moins nombreux et moins importants aussi que ceux de la Nouvelle-Ecosse, et par ce fait même nos difficultés n'en sont que plus grandes. Nous avons la plus forte consommation par tête au Canada, et je crois que nous avons aussi la plus forte production par tête, sans en être tout à fait certain, cependant. La question de transport tient à la vie même de l'Ile du Prince-Edouard. Je tiens à ce que l'on ne méconnaisse pas les intérêts de l'Ile du Prince-Edouard. La province n'est pas bien grande, mais elle n'en fait pas moins partie du Dominion. Mes lettres sont restées sans réponse, mais je suis fort heureux de voir les Provinces maritimes si habilement représentées.

M. BURCHELL: Monsieur le président, l'hon. A. S. MacMillan, ministre de la Voirie de la Nouvelle-Ecosse, est ici.

L'hon. M. MACARTHUR: M. Burchell, avez-vous eu des nouvelles du Board of Trade de Summerside?

M. MATHESON: Non, mais nous en avons eu de celui de Charlottetown?

Le PRÉSIDENT: Si l'on n'a rien à demander à M. Burchell, nous pourrions peut-être appeler M. Dickson.

M. J. B. DICKSON, de Frédéricton, Nouveau-Brunswick: Monsieur le président, au nom de la province du Nouveau-Brunswick, je tiens à formuler notre opposition à l'application du bill au transport maritime, des ports du Nouveau-Brunswick à ceux du Canada central.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous allez compléter les remarques de M. Burchell? Nous ne tenons pas à entendre répéter les mêmes arguments, va sans dire.

M. DICKSON: Je n'aurai garde de l'oublier, monsieur le président, et je tâcherai d'éviter les redites. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse sont précisément dans le même cas. Il m'a été donné de lire attentivement la savante thèse présentée par M. Burchell au nom de la province de la Nouvelle-Ecosse, et nous du Nouveau-Brunswick la faisons nôtre. Je ne vous retiendrai pas trop.

Le PRÉSIDENT: Prenez le temps qu'il vous faut.

M. DICKSON: La situation géographique de notre province pose de façon toute particulière l'obligation du transport à bon marché, et tout ce qui est de nature à faire monter les tarifs entre le Nouveau-Brunswick et les marchés du centre canadien est forcément au détriment du Nouveau-Brunswick. Notre situation prit un caractère aigu il y a quelques années, et à la suite de demandes incessantes la commission Duncan fut constituée. Les constatations et les recommandations de la commission, que nous connaissons tous, eurent pour résultat l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, qui nous apporta quelque soulagement. Mais il est à déplorer qu'il ait fallu, depuis, veiller constamment à ce que la manipulation des taux de transport des marchandises dans d'autres parties du Canada ne vînt pas nous faire perdre ce secours. Il est donc tout naturel que l'on s'attende à ce que nous regardions avec soupçon toute législation susceptible de provoquer l'augmentation des taux, et voilà le seul effet que nous attendons du bill en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick.

Si la réglementation du transport maritime sur les Grands Lacs s'impose, il s'agit alors d'appliquer la loi aux Grands Lacs, et non pas au transport maritime entre le Nouveau-Brunswick et le centre du Canada. Le Gouvernement paraîtrait ainsi fournir aux chemins de fer l'arme qui leur manque pour ruiner, par la concurrence, les autres modes de transport. Nous nous opposons particulièrement à la Partie VI, dont M. Burchell vous a parlé, c'est-à-dire la partie ayant trait aux tarifs convenus. Tous les manufacturiers et tous les expéditeurs sont forcés à certaines époques de l'année d'avoir recours aux chemins de fer. Ils ont probablement recours plus souvent aux chemins de fer qu'à tous les autres modes de transport réunis, et ils y ont probablement recours d'un bout à l'autre de l'année. Le bill à l'étude permettrait aux chemins de fer de dire à l'expéditeur: "Pour jouir des tarifs convenus, il faut que vous nous passiez toutes vos affaires." De cette façon, les autres modes de transport iraient à la ruine. Qu'arriverait-il en l'occurrence? Où en serions-nous donc? Les tarifs convenus nous seraient-ils davantage pour la peine?

Je ne fais que répéter ce que M. Burchell a dit au sujet de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes et de son application aux Provinces maritimes. Si l'on juge nécessaire d'adopter les articles relatifs aux tarifs convenus, soit dans leur forme actuelle, soit avec des modifications, il importe au plus haut point à notre prospérité de sauvegarder les avantages qui découlent pour nous de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser?

L'hon. M. MACARTHUR: Puis-je demander à M. Burchell pourquoi il croit que l'adoption du bill à l'étude sera suivie d'un relèvement des tarifs?

M. BURCHELL: Surtout parce que la disparition de toute concurrence provoquerait inévitablement une pareille augmentation. Voilà notre opinion.

Le PRÉSIDENT: M. Ross Gray, député, est-il présent?

M. GRAY: Me voici, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous accompagné?

M. GRAY: M. G. P. Campbell va présenter un mémoire, monsieur.

Le PRÉSIDENT: M. Campbell figure plus loin sur la liste. Nous l'appellerons tout à l'heure. C'est maintenant au tour de l'honorable M. MacMillan, ministre de la Voirie de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. A. S. MACMILLAN, ministre de la Voirie de la Nouvelle-Ecosse: Monsieur le président et messieurs, ma comparution devant le comité n'explique pas ma présence à Ottawa. D'autres affaires m'y retiennent, mais un peu plus tard je témoignerai peut-être au sujet du transport routier. Je n'ai rien à ajouter à ce que M. Burchell a dit. Peut-être n'y a-t-il personne en Nouvelle-

[M. J. B. Dickson.]

Ecosse qui connaisse mieux la question des transports maritimes que M. Burchell. Je ne me permettrai donc pas d'ajouter quoi que ce soit à ses remarques. Je suis sûr que la population de la Nouvelle-Ecosse, voire des Provinces maritimes, porte un vif intérêt à l'objet de nos discussions et va prendre note de l'attitude du Sénat au sujet du bill à l'étude. Je souscris à toutes les remarques de M. Burchell, en espérant qu'elles auront l'effet désiré.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur MacMillan, le transport automobile est-il important entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ou entre cette dernière province et la Nouvelle-Ecosse et Québec?

L'hon. M. MACMILLAN: Vous n'ignorez pas que notre situation géographique diffère de celle de toute autre province canadienne, vu que l'on entre en Nouvelle-Ecosse par un isthme étroit. Mais il se transporte en camions beaucoup de charbon des mines et du comté de Cumberland en Nouveau-Brunswick, et ce transport en souffrirait. Mais c'est là un point dont nous pouvons remettre la discussion à plus tard. Seuls seraient atteints le transport du charbon et les services de transport automobile.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous à présent entendre M. Finn, d'Halifax? Nous voulons circonscrire la discussion dans des bornes raisonnables. Loin de nous, cependant, de refuser la parole à qui que ce soit.

M. R. E. FINN, député: Monsieur le président et messieurs, je suis enchanté d'avoir entendu les remarques de mon bon ami, le chef de l'opposition au Sénat et ancien premier ministre, le très honorable Arthur Meighen...

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais à vous corriger sur un point. Il n'y a pas d'opposition au Sénat.

M. FINN: Je n'ai pas dit qu'il y en avait. Je mentionnais le fait que le chef de l'opposition au Sénat, le très honorable Arthur Meighen, avait fait allusion à un discours qu'il a prononcé à la Chambre des communes. J'ai entendu ce discours. Ce matin, j'ai écouté la lecture du savant mémoire présenté par M. Burchell ainsi que les remarques formulées par M. Dickson et par mon bon ami de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable A. S. MacMillan. De 1917 jusqu'à 1925, j'ai exposé la question des tarifs ferroviaires devant la Commission des chemins de fer du Canada. Je me bornerai à faire observer que c'est à un ancien député et président de la Commission des chemins de fer, l'honorable Frank Carvell, du Nouveau-Brunswick, que nous devons surtout cet abaissement de 20 p. 100 dans les taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes. M. Carvell avait rendu un jugement à cet effet, mais sa mort soudaine et prématurée l'empêcha d'apposer sa signature à ce document, qui resta donc sans effet. J'eus l'occasion à l'époque de prendre part aux plaidoyers, de concert avec des délégués de toutes les provinces canadiennes, de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la Colombie-Britannique. Plus tard, la commission Duncan recommanda l'abaissement de 20 p. 100, auquel la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes vint donner suite. J'exhorte le gouvernement à se déclarer nettement en faveur du maintien de cette réduction. Je me rappelle distinctement avoir entendu sir Henry Drayton, qui a déjà présidé la Commission des chemins de fer, déclarer à la Chambre des communes que les désavantages d'ordre géographique ne devaient pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de fixer les tarifs de base du transport par voie ferrée. La Commission des chemins de fer se rangea à l'avis contraire. Comme l'a dit mon ami et confrère M. Burchell, K.C., le chemin de fer Intercolonial fut construit pour obéir aux désirs—et peut-être à certains caprices—du gouvernement britannique de l'époque, et si la voie ferrée était si éloignée de la frontière américaine, c'était pas assurer la sécurité de nos transports en cas d'invasion par les Américains. Ce danger est passé, mais nous avons souffert de cette distance additionnelle de 250 milles dont M. Burchell nous a parlé. La Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes a supprimé jusqu'à un certain point ce désavantage, mais pas dans la mesure espérée.

En ce qui concerne le transport sur les Grands Lacs, je rappellerais que la Chambre des communes est actuellement saisie d'un bill qui obligerait les propriétaires de navires à retenir les services de deux pilotes. Voilà une question de la plus haute importance, et l'honorable ministre de la Voirie m'a assuré que les intéressés auront l'occasion de présenter leur thèse.

Je rappellerais aussi un autre point d'égale importance. De nos jours, de nombreux navires étrangers sillonnent le Saint-Laurent, le littoral de la Nouvelle-Ecosse, la baie de Fundy et les Grands Lacs, chargés de produits canadiens. Ces navires étrangers empruntent nos canaux sans bourse délier. On peut avancer que la clause de la nation la plus favorisée nous empêche de leur interdire le transport de marchandises dans l'Empire. Mais si nous passons avec un pays un traité susceptible d'apporter au Canada au plus \$10,000, les navires de ce pays sont à même de faire escale à nos ports. Il y a quelques jours à peine, les journaux nous ont parlé d'un navire si vieux qu'il s'est brisé en deux. Sans la présence d'autres navires dans les environs de l'accident, l'équipage entier se serait noyé.

Le service de transport maritime du National-Canadien entre les ports canadiens et les Antilles a suscité, à certains moments, beaucoup d'opposition qui se motivait sur le fait que le déficit du service incombait au trésor du pays. A ce sujet, je rappellerais que des navires étrangers transportent nos marchandises et nos matières premières, tandis que notre flotte reste oisive. J'espère que le comité va recommander de mettre fin à un pareil état de choses. Je ne crois pas que nous devions nous borner au transport maritime sur les Grands-Lacs ou dans le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, Sorel ou Gaspé. Il conviendrait d'assurer, dans toute la mesure du possible, le transport des marchandises canadiennes aux autres dominions dans des navires britanniques ou canadiens et par des ports canadiens.

Je tiens à vous signaler certains points. Je suis heureux d'avoir pu rendre hommage au feu président de la Commission des chemins de fer, l'honorable M. Carvell, que la mort prématurée a empêché de signer son jugement au sujet des tarifs ferroviaires. A mon sens, la commission Duncan s'est inspirée surtout de ce jugement pour accorder sa réduction de 20 p. 100. La commission Duncan appliqua la réduction aux deux réseaux ferrés, parce que depuis quarante-trois ans nous jouissions de tarifs ferroviaires de faveur qui nous furent enlevés en vertu d'un arrêté du conseil passé en 1917 par l'administration du très honorable sir Robert Laird Borden lorsqu'à la suite des sentences arbitrales de McAdoo et de Chicago, la première de 25 p. 100 et la seconde de 45 p. 100, et de la majoration générale de 25 p. 100, il donna l'ordre à la Commission des chemins de fer de relever de façon générale l'armature des taux de transport des marchandises par voie ferrée dans le Canada. Ce geste ferma aux Provinces maritimes l'accès aux marchés du centre canadien et compromit gravement notre industrie.

J'ai cru à propos de formuler ces quelques remarques en faveur des Provinces maritimes, ces confins du Dominion dont paraissent se soucier fort peu parfois les habitants des provinces centrales et surtout ceux des provinces nées après le Pacte fédératif mais qui en récoltent aujourd'hui les bienfaits, tandis que nous des Provinces maritimes récoltons ce que j'appellerais la tempête. Je vous remercie, monsieur le Président et messieurs.

LE PRÉSIDENT: Monsieur Campbell, nous vous écoutons avec plaisir.

M. G. P. CAMPBELL: Monsieur le président, je représente les compagnies qui suivent:

Upper Lakes & St. Lawrence Transportation Co. Limited,
Blue Line Motorships Limited,
Northland Steamship Co. Limited,
Norris Steamships Limited,

[M. R. E. Finn.]

Mohawk Navigation Co. Limited,
 International Waterways Navigation Limited,
 North American Transports Limited,
 Inland Lines Limited,
 Quebec and Ontario Transportation Co. Limited,
 Hall Corporation of Canada,
 Colonial Steamships Limited,
 Union Transit Limited,
 Huron Steamships Limited,
 MacKellar Steamships Limited,
 Sarnia Steamships Limited,
 Western Navigation Co. Limited,
 Lake Steamship Co. Limited,
 Foote Transit Co. Limited, and
 Arrow Steamships Limited.

Ces compagnies possèdent et exploitent une flotte de soixante-quinze navires assurant ce que l'on appelle communément le "transport en vrac". Ces navires exercent le cabotage sur le littoral canadien et ont une capacité d'ensemble d'environ 7,300,000 boisseaux de blé par voyage.

J'ai rédigé un bref mémoire qui, je crois, s'accorde assez bien avec ce que M. Burchell a dit. Je laisse de côté les navires qui transportent des marchandises emballées.

Avant d'aborder mon mémoire, je dirai que j'ai fait une étude approfondie du bill, dans l'espoir de faciliter la tâche du comité.

Les dispositions du bill relatives au transport par eau devraient être divisées en trois parties, en vue d'examiner leur répercussion sur le transport en vrac. On reconnaît que le bill revêt pour le Canada une vaste importance; ses dispositions n'atteignent pas uniquement les transporteurs, elles atteignent également les producteurs, les fabricants et chaque citoyen du Canada. Le bill a ses bons côtés sans doute, mais il a été donné à bien peu d'en étudier réellement la répercussion sur l'ensemble des affaires au Canada. Il revêt un certain caractère révolutionnaire, surtout en ce qui touche le transport maritime. Les intéressés dont je suis le porte-parole ont examiné le caractère pratique du bill en ce qui concerne le transport par eau, dans l'espoir qu'il s'avèrera pratique et qu'il apportera une certaine stabilité dans les tarifs. Après mûr examen, nous sommes aboutis à la conclusion que le bill est ni pratique ni applicable dans sa forme actuelle. Nous nous proposons donc de traiter distinctement des trois parties du bill:

Premièrement: Dispositions du bill visant le contrôle ou la restriction de la liberté de navigation. 7. L'article 5 du bill autorise le ministre des Transports à délivrer un permis au navire ou à son propriétaire ou armateur. Le permis peut englober un ou plusieurs navires. Le ministre est également autorisé à désigner les ports que peuvent visiter les navires qui font l'objet du permis ainsi que les horaires à observer.

On pourrait s'autoriser de cet article pour refuser à des navires immatriculés en Grande-Bretagne et au Canada un permis de libre navigation dans les eaux canadiennes. Le ministre serait autorisé à désigner les navires ayant le droit de naviguer entre la tête des Lacs et Port-Colborne, et entre ce dernier lieu et Montréal. Il pourrait mettre fin aux opérations des navires qui desservent actuellement les ports canadiens sur les Grands Lacs.

On se refuserait à croire que le bill comportât des attributions aussi étendues, mais voici le paragraphe (4) de l'article 5:

Le ministre pourra indiquer, dans le permis, les ports entre lesquels le navire ou les navires qui y sont désignés pourront transporter des marchandises ou des passagers, ainsi que le tableau des services qui devront être maintenus.

Voilà qui modifie profondément la pratique dans le domaine de la navigation. La liberté de navigation et de commerce a été généralement reconnue.

2. Le paragraphe 5 de l'article 5 défend au ministre de délivrer un permis au navire qui n'assure pas un service d'utilité publique. A cause de l'excédent actuel de tonnage maritime sur les Grands Lacs, l'emploi de tous les navires ne s'impose pas. Un ou deux grands propriétaires pourraient se faire délivrer un permis puis prétendre que le ministre n'a pas le pouvoir de délivrer d'autres permis. Les dispositions de cet article revêtent un caractère révolutionnaire en ce qui concerne l'emploi des navires, et sont susceptible d'acculer les petits propriétaires à la ruine. La liberté de navigation importe à l'existence même du commerce des transports maritimes, surtout dans le cas des navires transportant des marchandises en vrac.

Je rendrai justice au ministre en disant que nous avons discuté ensemble certains articles, et que je crois lui avoir entendu dire que les dispositions restrictives du paragraphe 4 ne devaient pas s'appliquer aux navires transportant des marchandises en vrac, mais qu'elles visaient surtout les navires marchands transportant des passagers en service régulier. Mais je pourrais signaler que dans sa forme actuelle le bill autorise le ministre à restreindre l'emploi des navires, et que l'article 5 oblige le ministre à obtenir de la Commission, avant de délivrer le permis, un certificat attestant l'utilité publique du service projeté. J'affirme qu'il ne convient pas de songer à immobiliser les navires actuellement en service pour la simple raison qu'il y a un excédent de tonnage sur les Lacs.

Les dispositions de l'article 5, si elles sont appliquées de façon à restreindre la liberté de navigation des navires, viendraient en contradiction avec les dispositions de la Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique conclue en 1931 entre divers pays de la Communauté des nations britanniques. Cette convention accorde un traitement uniforme à tous les navires immatriculés dans la Communauté britannique. Nous affirmons donc que tout navire immatriculé en Grande-Bretagne, au Canada ou dans n'importe quelle autre partie de la Communauté britannique jouit de la liberté d'accès à tous les ports canadiens.

Je dirai en passant qu'il est avéré que les navires occupés actuellement au cabotage au Canada sont en très grand nombre des navires immatriculés en Grande-Bretagne et appartenant à des compagnies canadiennes. On pourrait soutenir que le bill, interprété à la lettre, apporterait une certaine restriction aux navires canadiens, tandis que les navires immatriculés en Grande-Bretagne jouiraient de la liberté complète d'accès à tous les ports des Grands Lacs. Il conviendrait de tenir compte des dispositions suivantes de la convention :

Article 10.—Chaque partie de la Communauté britannique convient d'accueillir dans ses ports, sur un pied d'égalité, tout navire immatriculé dans la Communauté britannique, et s'engage à ce qu'aucune loi ou règle relative aux navires océaniques, en vigueur à un moment quelconque dans cette Partie, n'ait d'application plus favorable, pour les navires immatriculés chez elle ni pour ceux d'un pays étranger quelconque, que pour les navires immatriculés dans toute autre Partie de la Communauté.

Article 11.—Tout en reconnaissant à chaque Partie de la Communauté britannique des pouvoirs discrétionnaires sur son propre cabotage, il est convenu que toute loi ou règle éventuellement en vigueur à cette fin accordera à tous les navires...

Il conviendrait, peut-on prétendre, de classer les navires pour les fins du permis, mais il n'existe aucun moyen qui le permette. Je crois que M. Howe nous a parlé des navires des lacs supérieurs qui ne pouvaient autrefois dépasser Port-Colborne, en disant que ces navires pouvaient dépasser ce lieu avec une cargaison de grain. La Convention de la Communauté britannique ne classe pas les navires. Elle dit :

[M. G. P. Campbell.]

...accordera à tous les navires immatriculés dans la Communauté britannique le même traitement en tous points qu'aux navires immatriculés dans cette Partie, et un traitement non inférieur en quoi que ce soit à celui dont jouissent les navires d'un pays étranger quelconque.

Le très hon. M. MEIGHEN: Affirmez-vous que cette convention, qui prévoit uniquement l'égalité de traitement, ne pourrait fournir matière à un système d'autorisation applicable à toutes les catégories?

M. CAMPBELL: Non. A mon avis, la législation relative au cabotage est du ressort du Dominion tant qu'elle ne vise pas à restreindre la navigation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les opérations d'un navire quelconque?

M. CAMPBELL: D'un navire quelconque. La Convention reconnaît à tout navire le droit de commercer librement d'un port à l'autre, mais on ne peut obliger un navire à se faire délivrer un permis avant d'entrer dans un port canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il lui serait loisible de le faire?

M. CAMPBELL: Assurément.

Le paragraphe 6 interdit la délivrance d'un permis à un navire importé au Canada et construit plus dix ans avant cette importation. Une pareille disposition s'impose au Canada, vu l'excédent actuel de tonnage sur les Grands Lacs, et il convient d'interdire l'importation de vieux navires étrangers. Il conviendrait donc de conserver cette disposition dans la loi ou de l'insérer dans la Loi des douanes ou la Loi de la marine marchande et de lui donner une application immédiate.

Ce point nous tient fort à cœur. Comme le ministre a dit, plusieurs vieux navires étrangers ont été importés au Canada ces dernières années, et il convient de renoncer à pareille pratique. Je crois avoir préconisé la modification de la Loi de la marine marchande lorsque cette loi fut étudiée au Sénat. Toutefois, cette disposition ne fut pas insérée dans la loi. Aux Etats-Unis, il est défendu d'importer pour les fins du cabotage un navire construit à l'étranger. Il est probable que l'article ne va pas assez loin en ne visant que les navires vieux de dix ans. Mais il conviendrait tout de même d'en décréter l'application.

Nous affirmons qu'il conviendrait de faire disparaître du bill les dispositions de la loi qui entravent la liberté de navigation des navires s'exerçant déjà au cabotage. Nous suggérons donc l'adjonction au paragraphe 7 d'une disposition rédigée en ces termes:

A condition, toutefois, que les paragraphes 4, 5 et 6 ne s'appliquent pas aux navires qui exercent déjà le cabotage sur les côtes canadiennes antérieurement à la sanction de la présente loi.

En d'autres termes, il convient de maintenir dans leurs droits les intéressés qui exercent déjà le cabotage au Canada. Le paragraphe 6 formule une réserve dans le cas des navires actuellement importés au Canada. A mon sens, la même réserve devrait être formulée dans les paragraphes 4 et 5. Elle maintiendrait dans leurs droits ceux qui exercent déjà le cabotage sur le littoral canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout cela tombe par-dessus bord si votre première thèse est agréée.

M. CAMPBELL: Je m'en rends compte, mais l'on pourrait employer les termes "navires autorisés actuellement à exercer le cabotage au Canada." En d'autres termes, si les navires autorisés actuellement à exercer le cabotage au Canada jouissent de ce droit en vertu de certains règlements, il convient de soumettre dorénavant à la même obligation tous les navires canadiens et britanniques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si votre interprétation de la convention est la vraie, cela serait impossible.

M. CAMPBELL: Il subsiste quelque doute là-dessus.

Le très hon. M. MEIGHEN: La liberté de cabotage est accordée à tous les navires de la Communauté.

M. CAMPBELL: C'est cela que j'en ai d'abord conclu, mais je recherchais une modification acceptable. Je vous répondrais que si vous dites que tous les navires exerçant actuellement le cabotage auraient droit au permis, alors dorénavant tous les navires d'immatriculation britannique, d'immatriculation canadienne...

M. O'CONNOR: Ne s'agit-il pas là d'une clause visant à empêcher toute distinction?

M. CAMPBELL: Oui.

M. O'CONNOR: En ce cas les navires visés par la convention seraient assujettis à la législation des pays signataires.

M. CAMPBELL: Je ne puis me ranger à cette interprétation de la convention.

M. O'CONNOR: J'entends la législation canadienne applicable à tous les navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: De la Communauté..

M. O'CONNOR: Non, à tous les navires, tant que l'on n'établit pas de distinction injuste au détriment des navires non-canadiens.

M. CAMPBELL: Qu'un exemple me soit permis. Supposons que vous veuillez délivrer à un bateau du haut des Lacs un permis de cabotage de Fort-William à Port-Colborne, disons, et que vous disiez au propriétaire d'un bateau capable de remonter les canaux: "Vous pouvez exercer le cabotage entre Port-Colborne et Montréal, Québec" et ainsi de suite. A mon avis, le propriétaire d'un navire immatriculé en Grande-Bretagne pourrait fort bien répondre: "Nous avons le droit d'exercer le cabotage entre Montréal et Port-Colborne, ainsi qu'entre Port-Colborne et la tête des Lacs, parce que vous avez accordé à d'autres navires le droit de cabotage dans ces parties-là."

Le très hon. M. MEIGHEN: Après avoir admis tous les navires, comme vous dites, et si dans la suite un navire britannique obtient un permis, comment allez-vous pouvoir en refuser un à un navire australien le lendemain?

M. CAMPBELL: Je ne crois pas que vous puissiez le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est mon avis, monsieur O'Connor. S'il s'agit de réglementer, fort bien, mais c'est tout autre chose s'il s'agit d'interdire un navire. L'interdiction absolue est tout autre chose que la réglementation.

M. O'CONNOR: Si je comprends bien M. Campbell, il dit que l'on peut imposer un système d'autorisation, pourvu que celui-ci comporte l'égalité de traitement pour tous les navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et qu'il permette la délivrance de permis à tous ceux qui s'y conforment.

M. CAMPBELL: Voilà, je crois, qui dispose de la première partie du bill, celle qui a trait à la liberté de navigation.

Puis viennent les dispositions du bill ayant trait à la réglementation et au contrôle des tarifs, taxes et charges.

Les bâtiments de commerce canadiens qui exercent actuellement le cabotage au Canada tirent les deux tiers environ de leurs recettes du transport du grain en vrac. Les taux de transport du grain varient constamment selon l'offre et la demande, et des règlements inflexibles en vue de leur stabilité se traduisaient par une perte d'affaires pour les propriétaires de navires canadiens. Le grain emprunte toujours la voie la plus économique, et la loi envisagée ne saurait réglementer les frais de transport sur toutes les routes qui sont en concurrence, comme:

(i) Via Buffalo et le canal aux barges Erié;

[M. G. P. Campbell.]

- (ii) Expédition directe de la tête des Lacs aux ports européens par des océaniques en cueillette;
- (iii) Via la baie d'Hudson;
- (iv) Via Vancouver et autres ports du Pacifique.

Depuis deux ans, alors que fut adoptée la loi de la marine marchande défendant le transfert des grains à Buffalo, en cours de route de la tête des lacs à Montréal, les navires canadiens ont transporté la plus grande quantité du grain expédié de la tête des lacs. Les taux de fret varient au cours de la saison de navigation, suivant l'approvisionnement et la demande. Pendant certaines saisons, où la demande pour l'exportation est peu considérable, les expéditeurs ne sont guère pressés de transporter le grain à Montréal ou autres ports océaniques à moins de trouver des taux peu élevés. Pour tenir les navires en opération, il est donc nécessaire d'établir une méthode assez élastique pour augmenter ou baisser les taux sans retard.

Tous ceux qui ont l'expérience de la navigation se rendent compte qu'il est extrêmement difficile de maintenir un tarif fixe, uniforme et inflexible, particulièrement parce que nous nous trouvons dans une situation où les navires américains peuvent remonter jusqu'à la tête des lacs et transporter de là le grain aux ports américains. Comme se le rappelleront le sénateur Meighen et d'autres messieurs, lorsqu'on préparait, il y a quelques années, la loi de la marine marchande, les lois du cabotage furent modifiées de façon à empêcher le transport par navires américains de la tête des lacs à Buffalo, et de cet endroit à Montréal. Depuis, la quantité de grain expédiée par des navires et des élévateurs canadiens a augmenté. D'aucuns prétendaient, à cette époque, que la concurrence manquerait et que les taux augmenteraient. Rien de cela n'est arrivé.

La loi actuelle ne permet pas le contrôle des navires américains qui voyagent des ports américains aux ports canadiens, et se trouvent parfois en concurrence directe avec les navires canadiens. Tout le monde sait que ces navires américains, lorsqu'ils ne sont pas engagés au transport des minerais, offrent de transporter du grain à taux réduit de la tête des lacs à Buffalo et autres ports américains. Si des règlements empêchent les navires canadiens de résoudre leurs propres problèmes à ce sujet, une plus grande quantité de grain canadien sera sans doute transportée par des navires américains vers des ports aussi américains.

En passant, on me permettra de dire, pour démontrer de quel œil on voit aux Etats-Unis cette sorte de législation, que l'Interstate Commerce Commission n'a jamais essayé, du moins avec succès, de prendre la haute main sur les tarifs de fret pour les denrées transportées en grenier. Cette commission a certaine autorité sur le transport du fret en ballot entre les points ferroviaires, mais pour les navires occupés au transport en grenier, ils vaquent librement des ports canadiens aux ports américains, sans restriction de l'autre côté.

Le transport par eau est essentiel au commerce du grain canadien, et les règlements concernant les navires qui s'y adonnent devraient être étudiés avec soin et préparés après consultation des expéditeurs de grain, des opérateurs d'élévateurs, et des propriétaires de navires, non par une commission peu au courant des problèmes particuliers au transport par eau. Je répéterai en passant qu'un tarif flexible de fret, qu'on peut modifier suivant les changements qui se produisent, est de grande importance au commerce du grain.

Les dispositions de la loi des chemins de fer et les règlements de la Commission des chemins de fer traitent de péages, de taux et de droits concernant l'exploitation des chemins de fer, et ne conviennent pas à celle des navires.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez que des règlements restrictifs ne sauraient s'appliquer au commerce par eau?

M. CAMPBELL: Je ne crois pas la chose faisable. Nous considérons naturellement comme très désirable la stabilisation des tarifs, et l'on peut y parvenir sans entraîner la ruine du commerce, mais nous ne la croyons pas faisable. On

pourrait établir certain mécanisme pour exiger le dépôt des tarifs, mais il serait désastreux de demander aux navires trois jours d'avis avant de diminuer les taux et trente jours avant de les augmenter. Considérez plutôt le coût d'entretien d'un navire sur les lacs, avec un équipage de trente ou quarante hommes. Cette sorte d'entreprise ne peut survivre que si les navires peuvent aller et venir au taux qui prévaut pour le moment.

L'hon. M. DANDURAND: Vous parlez du taux qui prévaut, mais cela signifie celui que les propriétaires de navires sont prêts à accepter?

M. CAMPBELL: Il vaut peut-être mieux dire le taux que l'on peut obtenir.

Les problèmes concernant la navigation, et que la commission devra étudier, sont tout à fait différents de ceux qui concernent les chemins de fer, surtout sur les chapitres qui suivent:

- (a) Les navires occupés au transport de la plupart des denrées en grenier, ne maintiennent pas, et ne peuvent pas maintenir des heures régulières d'arrivée et de départ, et des taux réguliers et uniformes;
- (b) D'après la Loi des chemins de fer, il faut, avant de diminuer un tarif donner un avis de trois jours, et avant de l'augmenter, un avis de trente jours. Les intéressés au transport par eau ne sauraient se conformer à des formalités de ce genre.
- (c) L'établissement et le dépôt des tarifs de chemins de fer sont entre les mains de gens expérimentés qui ont traité de la question devant la Commission, sont au courant des formalités; ces taux n'intéressent que deux chemins de fer, tandis qu'un grand nombre de propriétaires de navires, occupés à ce commerce, n'ont pas de ministère auquel ils peuvent s'adresser sur ces questions de tarif et de trafic.
- (d) Les frais d'exploitation des navires occupés à ce commerce où il y a beaucoup de concurrence varient considérablement; ils dépendent des conditions climatiques, d'un travail ininterrompu, des facilités de chargement et de déchargement, de la vitesse du navire et de la possibilité d'obtenir des cargaisons de retour.

La Commission devrait prendre tous ces éléments en considération, et bien d'autres encore, avant de déterminer si les tarifs sont raisonnables. D'après les règles actuelles de procédure, il faudrait peut-être des semaines à la Commission pour trancher ces questions. Il semble donc peu pratique d'assujettir des navires porteurs de permis, à ces formalités.

Voilà, à mon avis, des éléments qu'une commission trouvera difficiles à étudier. Celui dont le commerce est ininterrompu, avec des cargaisons à l'aller et au retour, pourrait toucher d'excellentes recettes avec un tarif peu élevé, tandis que celui qui n'a que des cargaisons d'aller se verrait forcé d'exiger des taux entièrement différents.

Il serait décidément trop onéreux pour la propriétaire d'un petit navire de faire déterminer par la commission si le tarif des charges est juste et équitable, et s'il n'y a pas de favoritisme.

Les propriétaires de grosses flottes de navires pourraient avoir l'avantage sur leurs rivaux moins importants s'ils offrent un service ininterrompu pour les expéditions par petites quantités, ou de retarder ou de hâter la livraison pour le bénéfice des expéditeurs, s'ils gardent le grain dans les navires, par exemple, et économisent les frais d'entreposage à l'expéditeur. La flexibilité de tarif dont jouissent actuellement tous les expéditeurs permet la concurrence aux propriétaires de flottes moins importantes.

Nous maintenons donc que dans l'intérêt de l'industrie et des expéditeurs, on ne devrait pas essayer de fixer ni de contrôler les droits, taux et charges concernant le transport par eau avant que les intéressés à ce commerce n'aient approuvé les règlements sur ces questions et les procédures à suivre devant la

commission. Nous voudrions aussi qu'en choisissant le personnel de la Commission des transports du Canada, on ne perde pas de vue l'extension des pouvoirs de cette commission sur tous les modes de transport.

En troisième lieu, je traiterai des dispositions destinées à contrôler et régler les contrats particuliers sur le transport des marchandises, d'après la Partie VI du bill.

Les dispositions de cette partie du bill ne semblent pas nécessaires lorsqu'il s'agit de l'exploitation des navires occupés au transport en grenier des denrées. Si un expéditeur peut bénéficier de taux plus avantageux en détournant tout son commerce vers une seule voie, tout autre expéditeur de denrées du même genre devrait jouir des mêmes privilèges, indépendamment de la quantité à transporter et des termes du contrat. Si l'on accorde aux expéditeurs le droit d'obtenir par contrat des taux spéciaux, certains voituriers pourraient s'en prévaloir pour donner des taux moins élevés qui mettraient en danger toute l'armature des taux, et surtout lorsqu'il s'agit de l'expédition du grain, où le moindre changement de taux pourrait causer un tort grave aux autres expéditeurs ou aux propriétaires de navires occupés au même commerce.

Les règlements de la Commission des chemins de fer ne traitent pas des procédures que devra suivre cette Commission, d'après la Partie VI de la loi. Il faudrait étudier les questions suivantes:

- (a) La longueur du délai pour l'avis exigé d'après le paragraphe 2 de la Partie 22, et les personnes autorisées à recevoir cet avis. Il semble que tous ceux dont le commerce pourrait en être préjudicié devraient recevoir avis du dépôt de la demande. Je crois pouvoir dire sans me tromper qu'on n'a pas encore décidé du mécanisme qui s'occupera du dépôt des contrats particuliers et des demandes. D'après moi, les règles actuelles de la Commission des chemins de fer ne s'appliqueraient pas en ce cas.

Le PRÉSIDENT: Le président de la commission n'a-t-il pas touché cette question, l'autre jour?

Le très hon. M. MEIGHEN: Croyez-vous possible d'établir des règlements pratiques?

M. CAMPBELL: Voilà une question difficile. J'ai fait tout mon possible pour élaborer certains règlements, mais sans succès. Je dois dire que l'une des grandes difficultés à l'examen de ce bill provient de l'absence d'un grand nombre de propriétaires. M. Donovan et moi avons donc dû accepter plus ou moins la responsabilité de nous occuper à cette affaire, tout en nous tenant en contact avec nos collègues par téléphone. A mon avis, on devrait arriver à rédiger une loi qui stabiliserait les taux. Il faudrait la coopération de tous les propriétaires de navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: La première partie de votre plaidoyer portait à croire la chose impossible.

M. CAMPBELL: Je veux dire que la chose ne me paraît pas possible au moyen de ce mécanisme. Je crois que nous pourrions arriver à la stabilisation au moyen d'une réunion paritaire de tous les propriétaires de navires.

L'hon. M. BLACK: Une mesure législative ne vous semble pas indiquée?

M. CAMPBELL: Non.

L'hon. M. BLACK: Vous êtes d'avis qu'il vaudrait mieux laisser la question aux mains des intéressés?

M. CAMPBELL: En effet, cette solution me semble la seule possible.

L'hon. M. BALLANTYNE: Croyez-vous que des propriétaires de navires réunis autour d'une table conviendront jamais de laisser leurs navires attachés au quai?

M. CAMPBELL: On l'a déjà essayé, mais sans succès jusqu'ici.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si la chose arrive, je dirai que l'ère des miracles est revenue.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous m'expliquer la différence entre la réglementation et la liberté d'action? Vous venez de dire: "Si l'on accorde aux expéditeurs le droit d'obtenir par contrat des taux spéciaux, certains voituriers pourront s'en prévaloir pour donner des taux moins élevés qui mettront en danger toute l'armature, surtout lorsqu'il s'agit de l'expédition du grain." S'il y a liberté d'action et qu'un propriétaire de navire accepte un taux moins élevé que n'en acceptent les autres, toute l'armature ne s'en ressent-elle pas?

M. CAMPBELL: Oui, en effet.

L'hon. M. DANDURAND: S'il n'y a pas d'accord spécial applicable à tous les concurrents, votre commerce n'a-t-il pas toujours à faire face au danger qu'une compagnie peu importante offre un taux diminué, préjudiciant par là toute l'armature du transport sur les grands lacs?

M. CAMPBELL: Vous auriez un propriétaire important de navires qui pourrait passer un contrat pour le transport d'une grande quantité de grain. Pour le transport de cette denrée, une différence d'un quart de sou par boisseau est d'une extrême importance. Si le propriétaire d'un navire dit à un expéditeur: "Je prendrai tout votre grain de la saison à 5c. du boisseau," les autres voituriers ne pourront demander un prix plus élevé, s'ils veulent trouver du travail.

L'hon. M. DANDURAND: Si vous laissez les propriétaires de navires libres, ils peuvent chacun fixer le taux qui leur plaît?

M. CAMPBELL: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Et désorganiser toute l'armature?

M. CAMPBELL: Mais il s'agit de concurrence libre.

L'hon. M. MACARTHUR: Les voituriers luttent-ils librement les uns contre les autres ou existe-t-il un cartel?

M. CAMPBELL: La concurrence est à peu près libre. Plusieurs fois, nous avons essayé d'arriver à un accord verbal. Pour ce qui est de la suprématie sur les tarifs entre la tête des lacs et Montréal, il y en a un, consistant en un engagement de ne pas accepter d'expéditions en bas d'un certain prix. Mais un voiturier canadien peut dire: "Je ne transporterai à Port-Colborne ni à Montréal en bas du prix convenu, mais je transporterai à Buffalo à meilleur marché." L'an dernier, je crois que du grain a été transporté jusqu'à Buffalo à 2 $\frac{3}{4}$ c. Si quelqu'un entreprend de transporter du grain de la tête des lacs à Buffalo à meilleur marché, les autres devront suivre.

Le très hon. M. MEIGHEN: En un mot, la route américaine vous fait une telle concurrence que vous ne pouvez vous en tenir à vos conventions?

M. CAMPBELL: Oui, c'est cela.

J'ai dit que les règlements de la Commission des chemins de fer ne traitent par des procédures que suivra la Commission d'après la Partie VI de la loi. Et j'ai mentionné une question à étudier. D'autres à étudier, d'après nous, sont les suivantes:

(b) D'après le paragraphe 3 de l'article 22, la Commission a le pouvoir d'approuver le tarif convenu et de le mettre en vigueur à partir de la date du dépôt de la demande d'approbation, bien qu'il ne soit pas fixé de délai pour l'audition de la demande. Autrement dit, la demande peut n'être pas entendue pendant une période de trente jours, et le tarif sera approuvé et applicable à partir de la date du dépôt de la demande. Voilà qui serait désastreux pour le commerce du grain.

(c) D'après le paragraphe 4 de l'article 22, seul un voiturier de la même classe a le droit d'être entendu lors d'une demande d'approbation à la

Commission d'un tarif convenu, bien que la convention puisse préjudicier les intérêts des autres voituriers. D'après ce même paragraphe, il semble que les seuls autres qui puissent se faire entendre, ce sont les commerçants ou le groupe de commerçants dont les opérations ont été injustement traitées, ou dont les opérations seraient exposées à un traitement injuste.

Il semble donc que la Commission devra d'abord déterminer si les opérations du commerçant demandant à se faire entendre seraient exposées à un traitement injuste ou ont été traitées injustement. Les mêmes termes se répètent dans le reste de l'article 22 et méritent d'être étudiés. Autrement dit, il me semble que celui qui prétend que ses opérations ont été traitées injustement ou sont exposées à l'être est celui à entendre. C'est peut-être cela que vise l'article, mais il ne le dit pas.

Les objections précédentes à certaines dispositions du bill et l'importance de la mesure démontrent la nécessité d'une enquête à fond et complète sur les effets qu'elle pourrait avoir sur tous les genres de commerce qu'elle atteindrait. Les compagnies que je représente considèrent ce projet de loi d'une importance égale, peut-être même supérieure, à celle de la Loi de la marine marchande, qui fut à l'étude pendant plus d'un an avant d'être finalement adoptée. Il semblerait donc sage d'accorder plus d'attention aux parties du bill qui concernent le transport par eau avant de lui donner force de loi.

J'ajouterai que nous sommes d'accord avec le but général du bill, et prêts à aider dans la mesure de nos moyens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous représentez un grand nombre de petites compagnies qui font sur les lacs le transport en grenier. La *Canada Steamship Company* fait le même commerce en grand. Vous avancez des arguments puissants contre la possibilité de mettre en pratique cette mesure. Comment expliquez-vous qu'une grande compagnie, faisant le même commerce, soit en faveur de la même mesure?

M. CAMPBELL: D'abord, en remontant le cours des années, vous verrez que la *Canada Steamship Company* s'y est toujours opposée. C'est en 1920, je crois, que M. Edmond Bristol comparaisait et plaidait vivement contre les efforts faits à cette époque pour fixer les tarifs. La compagnie désirait probablement empêcher l'établissement d'un tarif maximum, parce que les taux étaient alors beaucoup plus élevés. A mon avis, si ce bill est mis en vigueur, les grandes flottes auront un avantage positif sur les moins nombreuses. Premièrement, les grandes compagnies ont l'organisation nécessaire pour traiter de ces problèmes de tarif et de trafic devant la Commission des chemins de fer. Ensuite, elles peuvent offrir un service impossible aux petites compagnies. Les petites compagnies ne peuvent survivre qu'en donnant des taux...

L'hon. M. DANDURAND: Au rabais.

M. CAMPBELL: Pas tout à fait, je vous assure. Une enquête prouvera que non. Je crois même qu'une enquête approfondie sur les opérations marines des grands lacs prouverait que ce sont les grandes compagnies qui coupent les prix.

M. ENDERBY: Non, non.

M. CAMPBELL: M. Enderby désire peut-être expliquer les taux qu'il a parfois acceptés pour Buffalo. Tous ici comprennent aisément la situation avantageuse d'un commerçant à la tête de quarante ou cinquante navires. Prenons par exemple le transport du grain à partir de Vancouver jusqu'aux ports du continent; l'un des premiers avantages de cette route, c'est que le grain se trouve entreposé gratuitement. Celui qui possède quarante ou cinquante navires peut transporter une cargaison de Fort-William à Montréal et l'y laisser trois ou quatre semaines sans faire payer d'entreposage. Il y a de nombreux cas où

le propriétaire de la grande flotte a l'avantage. Je dois dire que je ne représente pas que de petites compagnies. L'*Upper Lakes and St. Lawrence Company* vient d'acheter dix navires. Je crois qu'elle possède maintenant une flotte de vingt-deux ou vingt-trois vaisseaux. Le projet de loi, d'après cette compagnie, ne convient pas aux principaux intéressés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez dû lire le rapport de l'enquête tenue sur cette même question en 1923 par messieurs McLean, Tremblay et Thompson. Cette enquête fut très longue, et suivie d'un rapport recommandant le contrôle. Avez-vous étudié ce rapport pour être en position d'indiquer où ces messieurs firent erreur?

M. CAMPBELL: Non, je n'ai pas étudié ce rapport, sénateur Meighen. Je répéterais seulement les arguments que je viens d'avancer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'avez pas comparu devant eux. Est-ce la raison?

M. CAMPBELL: Je n'ai pas comparu devant eux. M. Donovan représente ici certaines compagnies. Il peut peut-être contribuer certains renseignements.

L'hon. M. MACARTHUR: M. Campbell, vous parlez du fait qu'un trop grand nombre de navires vieillissés et peu adaptables naviguent aujourd'hui sur les lacs. Avez-vous des suggestions pratiques pour résoudre cette difficulté? Conseilleriez-vous un article rétroactif qui ordonnerait la mise au rancart de ceux qui sont désuets?

L'hon. M. DANDURAND: Il n'est pas nécessaire de rendre le bill rétroactif.

M. CAMPBELL: D'après moi, on ne peut arriver à rien à moins d'un programme de mise au rancart parmi les propriétaires.

L'hon. M. MACARTHUR: Par convention?

M. CAMPBELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons rappeler la délégation des Provinces Maritimes. Messieurs Turnbull et Matheson sont-ils prêts?

M. D. R. TURNBULL: Nous sommes prêts, monsieur le président. Je suis vice-président de la Maritime Transportation Commission, et dirai quelques mots avant la présentation de notre exposé par M. Matheson.

La Maritime Transportation Commission est une filiale de la Chambre de commerce des maritimes. Elle représente les chambres de commerce dans toutes les Provinces Maritimes. Le comité de la Maritime Transportation Commission se compose d'un membre nommé par les chambres de commerce de l'Île du Prince-Edouard, un autre nommé par le gouvernement de cette province. Le Nouveau-Brunswick a deux membres choisis par ses chambres de commerce, et deux autres choisis par le gouvernement, la Nouvelle-Ecosse de même.

Les frais de la Commission sont entièrement supportés par les trois gouvernements des maritimes: l'Île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Nous représentons donc sans contredit les gens de ces provinces.

Je ne perdrai pas de temps à parler de la situation géographique et de nos difficultés là-bas. Ceux qui ont parlé avant moi ont assez bien exposé la question. Je me contenterai de dire qu'il a été prouvé que nous avons droit d'entrée sur les marchés du Canada central. La Commission Duncan l'a établi, et l'admirable loi qui s'appelle la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes l'a incorporé dans nos statuts.

L'hon. M. DANDURAND: Inutile d'insister. Nous en convenons tous.

M. TURNBULL: Cette loi des taux de transport dans les Provinces Maritimes a fait revivre toutes nos espérances pour l'avenir. Si vous possédez un bel édifice, vous désirez naturellement l'assurer. Pour assurer le nôtre, nous avons besoin d'un traitement juste et équitable dans les tarifs de transport par eau à partir des ports de l'Atlantique, le long du Saint-Laurent, et sur les grands lacs. C'est notre

[M. D. R. Turnbull.]

seule assurance d'obtenir le traitement auquel nous avons droit. Pour cette raison, nous approuvons tous l'habile exposé de M. Burchell en faveur des gouvernements des Maritimes, exposé appuyé par M. Dickson. Nous sommes d'avis que la cause est bien présentée, et de manière satisfaisante.

Il nous faut absolument le droit d'accès dans les provinces centrales. Si nous devons vivre et progresser comme le reste du Canada, il nous faut ce marché. Nous désirons sincèrement la permission d'y continuer nos opérations sous l'égide de la Confédération, et ne cesserons de prier pour l'obtenir.

La parole est à M. Rand H. Matheson.

RAND H. MATHESON (gérant du Transport, Transportation Commission, Chambre de commerce des Provinces Maritimes): Honorables messieurs, la Commission du transport des Chambres de commerce maritimes, la Chambre de commerce de Halifax, celle de Saint-Jean et les expéditeurs intéressés dans les Provinces Maritimes s'opposent à plusieurs articles du bill B, ainsi appelé, particulièrement à la partie qui doit réglementer le transport par eau.

Depuis notre demande pour comparaître devant votre comité, nous avons reçu l'assurance que le gouvernement a l'intention de ne proclamer l'article concernant le transport par eau que pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Toutefois, avec le bill tel qu'il est actuellement, les services de cabotage seraient sujets à la réglementation en tout temps. Pour cette raison, les parties susmentionnées ont décidé de profiter de l'occasion de comparaître devant le comité afin de protester contre divers articles actuels, et en donner brièvement les raisons.

Notre sommaire s'efforce de démontrer l'importance du transport par eau pour les Provinces Maritimes, surtout depuis 1927, et que les circonstances qui ont apparemment justifié la réglementation sur les cours d'eau intérieurs ne semblent pas exister quant au trafic par eau entre les Provinces Maritimes et le Canada central; autrement dit, nous voulons faire voir que la réglementation du transport par eau n'est pas nécessaire pour les services de cabotage de l'Atlantique, et que la mise en vigueur actuellement de telle réglementation serait préjudiciable aux Provinces Maritimes.

Eléments favorables à la renaissance de services réguliers par eau entre les Provinces Maritimes et la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Exception faite des industries propriétaires de leurs propres navires, la renaissance de services réguliers de transport par eau entre les Provinces Maritimes, le Saint-Laurent et les Grands Lacs devint un fait accompli en 1927.

Cela ne comprend pas les navires de la Dominion Coal Company qui ont toujours été en opération depuis que l'on exploite les houillères du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse.

Avant cette époque, il était difficile à nos expéditeurs de pénétrer sur les principaux marchés du Canada à cause des taux de transport ferroviaires relativement plus élevés dus aux augmentations faites depuis 1912, et les distances relativement plus considérables des principaux marchés comparativement aux industries rivales. La Commission Duncan reconnut cet état de choses, la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes fut adoptée diminuant, entre autres ajustements, la proportion de territoire choisi, ainsi appelée, des taux vers l'ouest d'environ 20 p. 100. Cette diminution améliora sensiblement la situation pour les industries des Provinces Maritimes.

A l'époque de l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, et de l'inauguration de services réguliers par eau entre ces provinces et le Canada central, la concurrence des camions automobiles s'affirmait vigoureusement pour le transport de marchandises jusque là confiées aux voituriers par chemins de fer et par eau. Au cours de la crise, le volume de trafic diminua sensiblement, et la concurrence entre les voituriers par chemin de fer, par camion et par eau, devint de plus en plus vive. En conséquence, tous les voituriers diminuèrent leurs taux afin de garder leurs clients ou de les reprendre. Le marché du transport favorisait ceux qui en achetaient,

surtout dans le Canada central. Les expéditeurs des Provinces Maritimes ne bénéficiaient pas de cette concurrence, se trouvant en dehors de la sphère où elle s'exerçait directement. Toutefois, il va sans dire que ses effets tendaient à restreindre les marchés pour les industries des Provinces Maritimes. Mais la renaissance du transport par eau en provenance des Provinces Maritimes eut pour effet de balancer en partie la diminution des tarifs dont bénéficiaient les industries rivales sur les marchés de Québec et d'Ontario. Comme résultat des changements en Ontario et dans le Québec, il n'est pas surprenant que depuis 1927, la demande d'espace dans les bateaux à vapeur ait causé une multiplication des services réguliers entre les ports des Provinces Maritimes et ceux du Canada central. Toutefois, les ports d'escale dans les Provinces Maritimes des différentes compagnies étaient plus ou moins d'accord.

Autrement dit, la concurrence entre eux n'est pas aussi vive, crois-je comprendre, que dans les provinces centrales.

Mais le petit nombre de cargaisons de retour offertes par les Provinces Maritimes tend à limiter le nombre des compagnies.

Effets du transport par eau entre les Provinces Maritimes et le Saint-Laurent et les Grands Lacs.—L'avantage probablement le plus important qui ait résulté de l'inauguration de services de navires à vapeur entre les Provinces Maritimes, le Saint-Laurent et les Grands Lacs, c'est l'extension de marchés qu'elle a procurée aux industries des Provinces Maritimes. Cette inauguration est aussi de première importance pour les cultivateurs, qui se trouvent en demeure de payer meilleur marché le transport des nourritures pour leurs animaux.

Antérieurement à l'adoption de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, les expéditeurs eurent souvent l'occasion d'en appeler aux chemins de fer et de demander une diminution des tarifs de transport afin de sauver leurs industries qui périclitaient à vue d'œil. Leurs demandes obtenaient peu de résultats. Même après l'adoption de la loi, les circonstances qui modifièrent le trafic dans les provinces centrales évoquèrent d'autres demandes afin d'aider à la subsistance des industries maritimes. Les cultivateurs intéressés présentèrent aussi maintes fois des requêtes aux chemins de fer pour faire diminuer le tarif sur les produits alimentaires. Ils allèrent même jusqu'à s'adresser à la Commission des chemins de fer. Mais leur demande fut renvoyée.

Comparaison entre le trafic dans les Provinces Maritimes et celui le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs.—Je ne puis parler avec compétence de ce qui se passe le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs, puisque je ne cite que les renseignements obtenus.

D'après ces renseignements, il existe une concurrence très active entre les voituriers par chemins de fer, par eau et par camion, pour le trafic d'Ontario et de Québec. Il semble que les rabais, une concurrence de coupe-gorge, des services supplémentaires gratuits, et le désaccord entre les tarifs règnent partout. On se rend compte que cet état de choses tend sans doute à l'incertitude, même à la ruine financière. On ne remarque pas de circonstances semblables entre les voituriers par eau qui servent les ports des Provinces Maritimes et le Canada central. De plus, la concurrence des camions entre les Provinces Maritimes et les centrales est presque une quantité négligeable. Il s'ensuit donc que la seule qui existe se pratique surtout entre les voituriers par eau et ceux par chemins de fer. Les derniers ont diminué leurs taux sur certaines marchandises, pour faire face à la concurrence des voituriers par eau. Les diminutions concernent surtout le grain et ses produits, le sucre, les marchandises de conserve et le bois (provenant de certains ports). D'autre côté, en analysant les taux de chemins de fer en usage en Ontario et Québec, on se rend compte d'un grand nombre de diminutions pour faire face à la concurrence soit par eau, soit par camion.

Volume du trafic par chemin de fer comparé à celui par eau.—Il vaut la peine de remarquer que le volume du trafic par eau des Provinces Maritimes vers le Canada central par les compagnies de cabotage les plus importantes est

peu considérable comparativement au total des marchandises chargées sur les chemins de fer dans les Provinces Maritimes. On estime que le total des marchandises transportées par tous les autres services réguliers par eau égalerait à peu près la moitié de ce que transporte cette ligne.

Comparaison du transport par chemin de fer et par eau.—Il est bien reconnu que les frais de transport par eau sont généralement moins élevés que ceux par chemins de fer. Le premier, de sa nature, diffère entièrement du dernier. Il est pratiquement impossible de rapprocher l'un de l'autre, à moins de ne le faire de façon arbitraire. Si on le fait par réglementation, c'est évidemment pour améliorer la situation des chemins de fer. Autrement dit, les taux par eau seront rapprochés des taux par chemin de fer, plutôt que l'inverse; ainsi, les chemins de fer ont diminué les prix à leur discrétion pour faire face à la concurrence. Les avantages inhérents au transport par eau seront donc détruits ou sérieusement préjudiciés.

La plus grande partie du trafic par eau entre le Canada central et les Provinces Maritimes se compose de denrées essentielles de peu de valeur, qui ne peuvent, de leur nature même, supporter des frais élevés de transport. Il est donc naturel que les frais relativement peu élevés du transport par eau pour de longues distances aient attiré ces denrées. D'autre côté, pratiquement tous les produits finis ou de valeur plus élevée continuent de voyager par chemin de fer entre les Provinces Maritimes et les centrales. Le camion automobile ne compte à peu près pas comme concurrent possible pour ce trafic, à cause de grande distance, qui favorise le chemin de fer. Voilà qui semble entièrement différent de la situation qui prévaut le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent, où les voituriers par camion, par eau et par chemins de fer se font tous concurrence pour les marchandises de grande valeur comme pour les denrées essentielles.

Mais le transport par chemin de fer offre certains avantages qui tendent à balancer les taux moins élevés du transport par eau, soit, la vitesse, et probablement plus d'adaptabilité. Pour le transport par eau, l'expéditeur doit assurer ses marchandises pour le cours du voyage, voir au camionnage, en certains cas, entre le quai et l'entrepôt, où les effets sont emmagasinés pour livraison pendant l'hiver aux divers consignataires, et si l'expédition par eau est considérable, l'expéditeur ou le consignataire devra s'occuper de l'emmagasinage et de la question finances, suivant le but de l'expédition.

Transbordement de cargaisons aux ports des Provinces Maritimes. La majorité des compagnies de navires à vapeur qui touchent à Halifax, N.-E., et à Saint-Jean, N.-B. pendant les mois d'hiver, font leur port d'attache de Québec ou de Montréal, pendant la saison de navigation. En conséquence, les compagnies qui continuent de se servir de Halifax ou de Saint-Jean, comme port d'attache sont lourdement handicapées lorsqu'elles cherchent du trafic pour Ontario ou Québec. Pour faire face à la concurrence directe et obtenir une cargaison vers l'intérieur pour leurs bateaux elles sont obligées de consentir des taux, via Halifax et Saint-Jean, égaux à ceux exigés directement pour Québec et Montréal. On peut se demander quel effet aurait la réglementation des voituriers canadiens par eau sur ces taux. Permettrait-on aux compagnies de demander des taux égaux à la proportion d'un taux direct entre Halifax et Montréal, par exemple, moins élevé que le taux régulier sur la même denrée entre Halifax et Montréal? Dans ce cas, la réglementation pourrait avoir pour effet de forcer les navires avec des cargaisons de transbordement pour Montréal via les ports maritimes d'aller à St. John's Terre-Neuve, par exemple, ou de forcer les compagnies qui desservent les Provinces Maritimes à abandonner ce trafic.

En examinant la situation antérieure du transport par eau entre les ports des Provinces Maritimes et entre ces ports et ceux le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs, on est porté à croire que la réglementation ne serait d'aucun

avantage aux Provinces Maritimes. De fait, les expéditeurs sont généralement d'opinion que la réglementation tendrait à faire monter les tarifs par eau pour les rapprocher de ceux par chemin de fer. Le résultat serait défavorable au transport par eau et limiterait les marchés ouverts aux industries des Provinces Maritimes. De plus, les tarifs des chemins de fer sur un nombre de denrées en faveur desquelles ils ont été diminués pour faire face à la concurrence du transport par eau, tendraient à remonter. D'après la Loi des chemins de fer, ces derniers sont libres de faire face à la concurrence à discrétion. Généralement, ils ont eu pour habitude d'augmenter à la fermeture de la navigation les taux mis en vigueur pour faire face à la concurrence du transport par eau. L'application de ce programme aux cas où la concurrence par eau est restreinte ou éliminée, ne pourrait qu'entraîner des taux de transport plus élevés pour les industries des Provinces Maritimes.

Services de cabotage entre certains endroits sur la côte de l'Atlantique.—Un certain nombre de compagnies maintiennent des services de cabotage entre les ports des Provinces maritimes. La plupart d'entre elles sont peu importantes et reçoivent incidemment des subventions élevés, et les bateaux en usage sont d'un tonnage relativement peu considérable. Quelques-uns de ces services de cabotage relient entre eux des endroits non desservis par des chemins de fer. Si l'on réglementait ces services, en les forçant de publier et de déposer un tarif, des rapports statistiques quant aux cargaisons et aux recettes et le reste, on leur imposerait des charges trop onéreuses. La plupart ne peuvent se maintenir que grâce aux subventions qu'on leur accorde.

Nous demandons donc respectueusement que l'article 8, partie 2, soit modifiée de manière à dire expressément que les diverses dispositions se rapportant au transport par eau ne s'appliquent pas à celui entre les endroits de la côte de l'Atlantique, ni à celui entre ces mêmes ports et ceux le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Qu'on me permette de mentionner divers articles du bill qui se rapportent directement et indirectement aux services de cabotage.

Attitude sur certains articles du bill B, et critique des mêmes. Concernant la clause interprétative (e), page 2.—Voici ce que porte actuellement cette clause particulière:

“Droit de port”, signifie et comprend tout tarif, péage et taux établi ou dont l'établissement est projeté par une loi du Parlement ou par le Gouverneur en conseil, ou avec son approbation, en ce qui concerne les navires ou les aéronefs entrant dans quelque port du Canada ou utilisant ou quittant ce port, ou les passagers de ces navires ou aéronefs, ou les marchandises chargées, déchargées, expédiées, transbordées, transportées en transit ou entreposées dans quelque port du Canada, ou sur ou dans un quai, dock, jetée, entrepôt ou autre facilité dans les limites d'un tel port ou située sur des terrains en dépendant.

D'après cette clause, la Commission de transport proposée aurait la haute main sur tous les tarifs de débardage pour le chargement et le déchargement des navires, soit pour transbordement ou entreposage, aussi sur les droits pour tout quai ou dock, entrepôt ou autre facilité dans les limites d'un tel port ou située sur des terrains en dépendant. Autrement dit, les contrats de débardage, les taux d'entreposage et de quaiage et d'entrepôts possédés par des particuliers dans les limites d'un tel port devraient être publiés et déposés auprès de la commission. A ce sujet, le témoignage de l'honorable M. Howe, entendu par le comité la semaine dernière, révèle que la Partie V du bill ne doit s'appliquer qu'aux ports nationaux et aux propriétés de l'Etat. Nous demandons donc que l'interprétation des “droits de port” soit modifiée pour ne s'appliquer qu'aux propriétés de l'Etat

et à la Commission des ports nationaux, et qu'on ne puisse l'interpréter comme applicable aux contrats de débardage ni aux propriétés particulières.

Partie II, page 4, article 5, paragraphe 6.—Les intéressés à la marine marchande sur la côte de l'Atlantique savent par expérience que les bateaux achetés pour le cabotage sont d'ordinaire bons pour vingt ou trente ans. En limitant à dix ans et moins la période d'existence de ces navires avant l'importation, on agirait au préjudice des compagnies des Provinces maritimes qui désirent acheter ou nolisier des navires britanniques pour le transport de leurs propres marchandises. Des navires britanniques neufs et convenables pour le transport de certains produits ne sont pas toujours disponibles.

M. Burchell a mentionné, je crois, que certains charbonniers britanniques ne conviennent pas à d'autre transport, et que certains d'entre eux ont de vingt à trente ans. Cette limite causerait des embarras à ceux qui désirent nolisier un navire de ce genre.

Partie II, page 6, article 7.—L'article tel qu'il est présentement n'arriverait certainement pas à déterminer si un tarif est juste et équitable. Les tarifs océaniques et de cabotage sont généralement réglés par la demande et l'approvisionnement. Si les taux imposés par les compagnies de navires à vapeur dépendaient seulement de la grandeur et de la capacité du navire, les taux se multiplieraient en conséquence. A cet égard, tous les membres de la Canadian Trans-Atlantic Conference s'en tiennent aux mêmes taux océaniques, sans considérer les variations de vitesse et de capacité. Les opérateurs eux-mêmes devraient être les mieux placés pour décider de ce que doit être le tarif sur une certaine denrée, à un moment donné.

Partie II, article 8, paragraphe 3, page 6.—La modification de cet article a déjà été demandée pour que cette partie ne soit pas applicable au cabotage de l'Atlantique et aux services entre l'Atlantique et le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Toutefois, il faut remarquer que l'article tel qu'il est se rapporte spécifiquement aux navires immatriculés au Canada. La loi de la marine marchande, 1934, permet aux navires britanniques de transporter cargaisons et passagers entre les ports canadiens.

Partie V, article 20, page 11.—Cet article remet entre les mains du ministre du Transport toute décision finale sur les conclusions de la Commission quant aux droits de port. Nous sommes d'avis que la décision finale devrait revenir à la commission. En tous cas, ces conclusions devraient être connues du public.

Partie VI, pages 11-12 et 13.—Droits convenus. Comme l'a déclaré le ministre du Transport, cette partie propose une nouvelle expérience quant aux droits sur notre continent. Nous n'avons pas eu le temps d'étudier cet article à fond, mais nous rappelons qu'il ne faudrait pas permettre que la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes soit oubliée ni détruite par cette mesure en tant qu'elle se rapporte aux taux ferroviaires convenus.

Partie VII, article 24, page 14.—Cet article intéresse les Provinces Maritimes en tant qu'il peut porter préjudice aux courtiers maritimes. Il a sans doute été rédigé pour être appliqué aux courtiers qui vendent ou mettent en vente du transport sur les Grands Lacs. En tous cas, les courtiers maritimes de la côte de l'Atlantique ne le voient pas d'un bon œil, et il devrait être modifié pour ne leur être pas applicable.

Partie VII, article 25, paragraphe 2, page 14.—Nous sommes d'avis que cet article peut entraîner des abus politiques.

LE PRÉSIDENT: Vous ne croyez pas cela?

M. MATHESON: Voici ce que porte le paragraphe:

Des permis ne pourront être délivrés qu'à des personnes qualifiées, et ils indiqueront les modes de transport, par chemin de fer, par air, par route ou par eau, qui feront l'objet des opérations que le courtier sera autorisé à réaliser.

Partie VIII, article 29, paragraphe (b), page 15.—Cet article aurait probablement pour effet de restreindre les services par eau entre des endroits déjà desservis par Page 75 (suite) chemin de fer, même si l'existence des industries qui désirent le service par eau en dépend.

Pour résumer: la commission du transport des Chambres de commerce des Provinces Maritimes, la chambre de commerce de Halifax, la chambre de commerce de Saint-Jean, et ceux qui s'intéressent au transport dans les Provinces Maritimes protestent vigoureusement contre certains articles du bill B et recommandent comme suit:

(a) Que le paragraphe 2 de l'article 8 soit modifié de façon à déclarer expressément que les diverses dispositions de ce paragraphe se rapportant au transport par eau ne s'appliqueront pas entre les endroits sur la côte de l'Atlantique, ni au transport par eau entre les ports de l'Atlantique et ceux le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

(b) Que le paragraphe (f) page 2, concernant l'interprétation de "droit de port" soit modifié pour ne s'appliquer qu'aux propriétés de la Commission des ports nationaux et de l'Etat, et aussi pour que l'article ne puisse s'interpréter comme comprenant les contrats de débardage.

(c) Que l'article 20 de la Partie V, page 11 soit modifié de manière à ce qu'il soit obligatoire de rendre publiques toutes les conclusions de la Commission du transport.

(d) Que l'article 24 de la Partie VII, page 14, soit modifié de manière à ne pas s'appliquer aux courtiers maritimes et de cabotage sur la côte de l'Atlantique.

(e) Que le paragraphe (b) de l'article 29, Partie VIII, page 15, soit modifié de manière à ne pas s'appliquer au cabotage entre les ports des Provinces Maritimes, et entre ces derniers et ceux des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

(f) Que la Partie VI, pages 11 à 14, soit modifiée de manière à ne déroger en rien aux avantages statutaires de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, ni à les annuler, ni à les détruire. Autrement dit, cette loi doit continuer à exercer les mêmes effets relativement à "tout tarif ou droit".

Le tout respectueusement soumis.

COMPARAISON DES TAUX OCÉANIQUES, FERROVIAIRES ET PAR EAU SUR DIVERSES DENRÉES, DÉMONTRANT LA MODÉRATION DES TARIFS PAR EAU ENTRE LES PORTS DES PROVINCES MARITIMES ET MONTRÉAL, QUÉ., COMPARATIVEMENT AUX TARIFS OCÉANIQUES POUR LE ROYAUME-UNI

Taux en cents le 100 lbs.

Conserves	Tarif ferroviaire d'été	Milles	
De Montréal, Qué., à Halifax, N.-E.	(1) 40	803	Wagonnée, charge minima de 30,000 lbs., tarif de concurrence d'été.
	Tarif par eau	Milles	
De Montréal, Qué., à Halifax, N.-E.	30	872	Offert pour toute quantité le 1er juillet 1936.
	Tarif océanique	Milles	
De Halifax, N.E., à Liverpool, Ang. (en caisses)	40	2485	Convention de la conférence sur les taux océaniques, 1er juillet 1936.
	Tarif ferroviaire	Milles	
Farine	(2) 18	803	Fabriquée de grain transporté par wagonnée à la tête des lacs.
De Montréal, Qué., à Halifax, N.-E.	Tarif par eau	Milles	
De Montréal, Qué., à Halifax, N.-E.	(x) 15	872	(x) prix offert par certaines compagnies de navigation pour l'été 1936.
	Tarif océanique	Milles	
De Halifax, N.-E., à Liverpool, Ang.	16	2485	Tarif océanique à forfait du 1er juillet 1936.
	Tarif ferroviaire	Milles	
Sucre	(3) 22	803	Wagonnée minimum de 80,000 lbs, tarif de concurrence, été 1936.
De Halifax, N.-E.	Tarif par eau	Milles	
De Halifax, N.E., à Montréal, Qué.	16	872	Tel que demandé par les compagnies en 1936.
	Tarif océanique	Milles	
De Kingston, Je. à Halifax, N.-E., (sucre brut)	*14 à 18	1830	Tarif suivant les cargaisons offertes, les conditions du marché, les prix, etc., et payé d'après les poids de rendement.

*Valeur moindre que le sucre raffiné.

Renvois aux tarifs:

- (1) Du 30 nov. 1936, Ch. de fer Can. Nat., tarif CM-240, C.C.C. de F., E-2262 (Le 1er déc. /36, tarif augmenté à .52½c. W.M. 24,000 lbs).
- (2) Du 1er janv. 1937, tarif du C.N. G-165, C.C.C. de F. E-2008.
- (3) Du 30 nov. 1936, tarif du C.N. CM-271, C.C.C. de F. E-2381. (Le 1er déc. /36, taux augmenté à 44c. W.M., 24,000 lbs.)

Marchandises expédiées des gares des Provinces Maritimes pendant les années 1933, 1934 et 1935. Ces chiffres comprennent aussi les expéditions pour les endroits dans les Provinces maritimes, et les autres parties du Canada, et les exportations vers les Etats-Unis.

	Tonnes
1933.....	6,093,297
1934.....	8,184,335
1935.....	8,085,097

Marchandises chargées dans les Provinces Maritimes par la compagnie Inter-Provincial Steamship Lines, pour des endroits le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

	Tonnes
	**
1933.....	38,400
1934.....	38,800
1935.....	37,300
	* Trafic vers l'est
	**
1933.....	31,000
1934.....	40,000
1935.....	30,000

* Remarque: La proportion des expéditions par eau vers l'est comparativement à celles par chemin de fer serait sans doute peu importante.

** Sujet à rectification.

On estime que le volume de trafic transporté par les autres voituriers par eau entre les Provinces Maritimes, l'Ontario et le Québec représenterait à peu près la moitié de celui transporté par l'Interprovincial Steamship Lines.

MÉMOIRE SUR LES SERVICES PAR VAPEURS ENTRE LES PROVINCES MARITIMES ET LES PORTS DE QUÉBEC ET D'ONTARIO

Vapeur	Compagnie	Entre	Départs
<i>Gaspesia</i>	Clarke Steamship Co., Ltd., Montréal, Qué.	Montréal et Charlottetown, Summerside, I.P.-E., et Pictou, N.-E.	Bi-mensuels
<i>Gaspe County</i>	Ellis Shipping Co., Ltd., Montréal, Qué.	Montréal et Bathurst, Dalhousie et Campbellton, N.-B.	Bi-mensuels
<i>V.M. Pictou County</i>	Ellis Shipping Co., Ltd., Montréal, Qué.	Montréal et Charlottetown, Summerside, I.P.-E., Pictou et Halifax, N.-E.	Bi-mensuels
<i>Miron L.</i>		Montréal et Tracadie et Shippegan, N.-B.	Toutes les deux semaines.
<i>Belle Isle</i>	Newfoundland, Canada Steamships, Ltd., Halifax, N.-E.	Montréal et Sydney et Sydney-Nord.	Toutes les deux semaines.
<i>Delia</i>	Inter-Provincial Steamship Lines, Ltd., Halifax, N.-E. (1936)	Montréal et Sydney.	Toutes les deux semaines.
<i>Moyra Zenda</i>	Inter-Provincial Steamship Lines, Ltd., Halifax, N.-E. (1936)	Tête des lacs et ports intermédiaires sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent d'un côté, et Sydney, et Halifax, N.-E., et Saint-Jean, N.-B., de l'autre.	Mensuels pour chaque vapeur, donnant un service bi-mensuel.
<i>Ulva Sonia</i>	Inter-Provincial Steamships Lines, Ltd., Halifax, N.-E. (1936)	Tête des lacs et ports intermédiaires sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, et les ports moins importants des Provinces Maritimes.	Ces deux vapeurs fournissent un service à peu près mensuel pour les ports moins importants.

Des tramps chargent et déchargent aussi, à l'occasion, des cargaisons entre les Grands Lacs et les ports des Provinces maritimes.

Sujet à rectification.

REMARQUE.—Le *New Northland* de la Clarke Steamship Lines et le *Fleurus* de l'Anticosti Shipping Company ont aussi fait plusieurs voyages entre Charlottetown, I.P.-E., et Montréal, Qué., au cours de la saison 1936.

La résolution adoptée à sa réunion annuelle à Toronto, les 27 et 28 janvier 1937, par la Canadian Industrial Traffic League, concernant la réglementation des voituriers, se rapporte spécifiquement aux voituriers de l'intérieur. Il est à remarquer que le premier projet de résolution ne se rapportait pas spécifiquement au transport intérieur, mais qu'elle fut modifiée avant d'être finalement approuvée. Voici la résolution:

Attendu que la Canadian Industrial Traffic League, à ses réunions générales annuelles antérieures a démontré son approbation de la coopération entre les divers moyens de transport, surtout entre les chemins de fer et les grandes routes, et que la société s'est efforcée récemment d'obtenir la coopération entre les chemins de fer et les bateaux, et

Attendu que la Loi actuelle des chemins de fer contient des dispositions concernant le trafic, les tarifs et droits:

Qu'il soit

Résolu: que la Canadian Industrial Traffic League assemblée en réunion générale annuelle approuve l'extension du contrôle fédéral que comporte la Loi des chemins de fer concernant le trafic, les tarifs

[M. Rand H. Matheson.]

et droits, de façon à inclure le transport par air, par routes inter-provinciales et par eau, pour comprendre le transport des marchandises à l'intérieur en quantités moindres que des cargaisons.

Les conditions et circonstances qui ont inspiré la résolution ci-dessus semblent tout à fait différentes de celles qui règlent le trafic entre les endroits de la côte de l'Atlantique et entre ces endroits et ceux situés sur les eaux intérieures.

(REMARQUE.—La Canadian Industrial Traffic League est une association composée des directeurs du trafic des grandes industries et Chambres de commerce du Canada.)

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

L'hon. M. COPP: Monsieur le président, j'ai une question à poser, pas nécessairement à ce témoin-ci, mais aux délégués des Provinces Maritimes. Au cours de leur exposé, ils ont insisté vivement sur les effets avantageux de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes. Sont-ils d'opinion que l'adoption de ce bill annulerait ou du moins préjudicierait les effets de cette loi dans les Provinces Maritimes?

M. BURCHELL: Oui, la Partie VI.

L'hon. M. COPP: En ce cas êtes-vous prêt à proposer un amendement que vous laisserez entre les mains du président?

M. BURCHELL: J'en ai proposé un, pour lequel j'ai dicté une ébauche de projet que j'ai laissée à M. O'Connor. Il sera facile de lui donner la forme voulue.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini maintenant la cause des Provinces Maritimes?

M. BURCHELL: Je me permettrai de vous dire que M. O'Leary, le représentant de l'Interprovincial Steamship Lines, est ici. Cette compagnie exploite une flotte de cinq navires à vapeur qui transportent les marchandises des Provinces Maritimes aux Grands Laes. Je ne sais s'il désire dire quelque chose, mais je ferai remarquer en son nom que la compagnie, comme propriétaire de ces navires, s'oppose à la réglementation des tarifs.

M. A. T. O'LEARY, Interprovincial Steamship Lines: Monsieur le président, M. Burchell a dit tout ce qu'il fallait. Au nom de ma compagnie, j'ajouterai qu'il y a dix ans à peu près nous inaugurons l'établissement de service entre les ports des Provinces Maritimes et ceux du Saint-Laurent et des Grands Laes; si ce bill est adopté tel qu'il est, notre compagnie en souffrira gravement, car les effets seront absolument ruineux pour nous. C'est pour cela que je proteste.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas possible qu'une interprétation équitable, même peut-être élastique, de ce bill empêcherait les terribles effets dont nous avons été menacés?

M. O'LEARY: Certaines parties nous seraient peut-être utiles, monsieur, mais la rédaction actuelle nous ruinerait.

L'hon. M. DANDURAND: Mais M. Burchell a-t-il mis le doigt sur les parties que vous considérez devoir vous porter préjudice?

M. O'LEARY: Oui, il a traité la question à fond.

L'hon. M. DANDURAND: Et les amendements qu'il proposera s'étendront à votre cas?

M. O'LEARY: Oui, monsieur

Le très hon. M. MEIGHEN: Ses amendements vous laisseraient hors d'atteinte du bill.

M. O'LEARY: Naturellement, c'est ce que nous demandons.

(Le comité s'ajourne jusqu'après la séance du Sénat.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéro-nefs et véhicules automobiles, reprend sa séance à trois heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: M. G. P. Campbell, qui nous a déjà parlé ce matin, désire répondre à une question posée par le sénateur Meighen.

M. G. P. CAMPBELL: Monsieur le président, messieurs, avec votre permission, je répondrai à la question que me posait ce matin le sénateur Meighen, à savoir: si j'avais lu le rapport sur les taux concernant le grain sur les lacs, rapport présenté par M. McLean et les autres membres de la Commission royale. J'ai eu l'occasion de consulter ce rapport, et demande la permission d'en lire une partie, simplement pour prouver à quel point cette Commission s'appliqua à étudier tous les problèmes qui lui furent soumis relativement aux tarifs sur les grains. Voici ce que l'on trouve à la page 7 du rapport:

La Commission a tenu ses premières séances à Winnipeg le 12 février 1923, et les suivantes à Fort-William, Montréal, Toronto et Ottawa. Les commissaires se rendirent également à Duluth, Milwaukee, Chicago, Cleveland et Buffalo, afin de s'enquérir des conditions existant à ces ports américains relativement au tarif et à l'assurance du grain transporté sur les lacs.

Il est bon de vous dire, honorables messieurs, que la commission royale fut instituée pour tenir enquête sur réception de réclamations concernant l'existence d'un monopole chez les propriétaires canadiens de navires, et l'on cherchait à déterminer si les tarifs de l'époque étaient excessifs. Le rapport est très compréhensif. Traitant de l'opportunité de surveiller les taux de transport du grain sur les lacs, la Commission en arrive à la conclusion suivante qui, d'après moi, s'appliquerait également à toutes les denrées transportées en grenier. On trouve cette conclusion à la page 54 du rapport, alinéa 12:

La difficulté qui se manifeste dans la surveillance des taux relatifs aux grains transportés sur les lacs est telle que votre commission est d'avis que l'unique moyen pratique de surveiller les taux par voie de tribunal réglementaire consiste en l'établissement de taux maximum.

Subséquentement à ce rapport, une loi qui fixait un tarif maximum fut adoptée sous le titre de loi concernant les taux de fret par navigation intérieure.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle fut plus tard abrogée.

Le PRÉSIDENT: Cette Commission recommandait:

Que la surveillance des taux imposés pour le transport des grains entre ports canadiens soit confiée aux soins de la Commission des chemins de fer, ou à quelque autre organisme indépendant, assisté des lumières de conseils et d'experts parfaitement au courant de ce problème plutôt ardu.

M. CAMPBELL: Oui, mais à mon avis la première chose à considérer, c'est que l'enquête eut lieu dans le but de découvrir si les tarifs préalables étaient excessifs.

Le PRÉSIDENT: Et la Commission fut d'avis que la surveillance des tarifs devrait être placée entre les mains de la Commission des chemins de fer.

M. CAMPBELL: La chose ne fut pas faite. La loi des taux de fret par navigation intérieure fixa un taux maximum, mais la loi ne put s'appliquer.

[M. A. T. O'Leary.]

L'année suivante, les navires américains refusèrent de déposer leurs tarifs comme ils y étaient obligés, il se produisit un refoulement de grain, et le gouvernement dut chercher à faire revenir ces navires.

Le PRÉSIDENT: Je comprends qu'un bill destiné à surveiller les taux vient d'être présenté au congrès américain. Il est bien possible qu'on ne l'adopte pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faut l'admettre, la loi des taux de fret par navigation intérieure ne fut pas un succès.

M. CAMPBELL: Monsieur le Président, M. Donovan représente les mêmes intérêts que moi.

Le PRÉSIDENT: M. Donovan est obligé de prendre le train pour New-York, et les autres messieurs ne vont qu'à Montréal. Nous entendrons donc M. Donovan d'abord.

M. GEORGE R. DONOVAN, Toronto, vice-président de l'Union Transit Company, Limited: M. le président, messieurs, ma compagnie s'intéresse à ce bill en tant qu'il concerne les voituriers qui transportent en grenier les marchandises sur les lacs supérieurs. Nous ne nous intéressons pas au transport des passagers ni à celui des marchandises en ballot.

Si nous l'entendons bien, ce bill se propose, en tant qu'il s'applique à la navigation sur les lacs, de stabiliser les taux de fret et de corriger certaines pratiques répréhensibles par un système de permis et de surveillance, des taux.

Nous sommes d'avis que toute méthode arbitraire de surveillance des taux de fret sur les lacs, par un corps administratif, s'attaque aux effets, non aux causes des maux actuels, que les dispositions du bill, telles quelles, n'ont pas été éprouvées; elles sont grosses de danger et leur application amènera probablement le contraire de ce qu'on en attend.

Pour la navigation sur les lacs, la loi de l'offre et de la demande est suprême, et d'application immédiate. Si l'offre d'espace est plus que suffisant pour les cargaisons offertes, les taux tombent, et la baisse, en général, est en proportion directe du surplus disponible. D'autre côté, si le volume des cargaisons offertes dépasse l'espace disponible, les taux de fret augmentent et restent élevés tant que règne cet état de choses. L'unique, le seul moyen naturel de tenir la main haute sur les taux de fret, c'est de proportionner l'espace à la demande, et d'après nous, la mesure projetée ne saurait arriver à cette fin. Nous croyons que tant que les propriétaires canadiens de navires soit forcément, soit volontairement, ne se décideront pas à désarmer le tonnage superflu, il ne peut y avoir dans l'industrie ni maîtrise suffisante des taux ni prospérité. De fait, si l'on maintient artificiellement les taux de fret, ces taux apparemment rémunératifs causeront l'armement d'un plus grand nombre de navires, et les bénéfices auxquels on aurait droit de s'attendre, seront tout probablement engouffrés par les délais causés par la recherche de cargaisons, le déchargement et le reste.

La concurrence des navires américains et des autres routes tiendra toujours en échec les taux de fret sur les lacs canadiens. Cette concurrence de l'extérieur est incessante et parfois extrêmement difficile à vaincre, elle devrait amener l'union parmi les Canadiens. Toutefois les propriétaires canadiens de navire, surtout au cours des dernières années, se sont fait entre eux une concurrence d'une amertume que celle de l'extérieur n'égalait jamais, la persistance prolongée de cette pratique a déjà causé des difficultés avec les créanciers d'un grand nombre et menace de ruiner cette industrie.

Pour prouver que les propriétaires canadiens de navire sont en grande partie les auteurs de la concurrence qui règne entre eux, nous déposons ici le rapport annuel de la Lake Shippers' Clearance Association, indiquant les expéditions de grain par navire à partir de la tête des lacs pendant les saisons de navigation de 1924 à 1936 inclusivement. En 1936, la quantité globale de grain transportée par des navires américains était de 14,570,300 boisseaux, soit moins de 7 p. 100 du transport de la saison. Pendant les années précédentes, la quantité trans-

portée par des navires américains a rarement été en dessous de 25 p. 100, elle a même parfois dépassé 50 p. 100. Les navires américains ne s'intéressent à ce commerce que lorsque le tarif pour les grains dépasse un certain niveau. La plus grande partie de la saison, les taux offerts les laissent totalement indifférents à notre commerce du grain.

Le très hon. M. MEIGHEN: De Fort William à Buffalo?

M. DONOVAN: Oui. Cette année, la plus grande partie du grain a été transportée par des navires canadiens à des taux variant de 1 $\frac{3}{8}$ c. à 2 $\frac{1}{4}$ c. Ce dernier taux a prévalu au cours de l'automne, mais la plus grande partie du grain fut transportée à des taux variant de 1 $\frac{3}{8}$ c. à 1 $\frac{3}{4}$ c. pendant l'été. Ce sont des navires canadiens qui ont fait le transport.

Le transport du blé entre Fort William et Buffalo l'an dernier fournit peut-être l'exemple le plus intéressant et le plus instructif de cette concurrence entre les propriétaires canadiens de navire. D'après les chiffres de la Lake Shippers' Clearance Association, ce commerce représentait, du premier août à la fermeture de la navigation, un volume dépassant les 34 millions de boisseaux, quantité plus que respectable, vous l'admettez, et dépassant pour la même période le total manutentionné à nos points canadiens de transfert de Sarnia, Port Colborne, Toronto, Kingston et Prescott. Les taux de transport dans les navires canadiens varient de 1 $\frac{3}{8}$ c. à 1 $\frac{3}{4}$ c. par boisseau. Pas un boisseau n'a été transporté à ces taux bon marché par des navires américains, que nous sachions. Les propriétaires de navire sur les lacs supérieurs ont été les auteurs de ces taux; s'il y avait eu coopération entre trois ou quatre d'entre eux, ces réductions exagérées dans les taux n'auraient pas eu lieu. Cette méthode de réduction dans les taux de fret pour ce port américain a des conséquences graves pour les intérêts canadiens pour les raisons suivantes:

- (a) Il contribue à l'établissement d'un taux minime de fret sur le grain exporté par une route entièrement canadienne.
- (b) Il fournit aux éleveurs de Buffalo un fort volume d'affaires en marchandises canadiennes dont nos éleveurs canadiens ont un besoin pressant, surtout ceux de l'Etat à Port Colborne et à Prescott.
- (c) Il permet aux mimotiers de Buffalo d'acheter du blé canadien à Buffalo à meilleur marché que leurs concurrents canadiens, donnant à l'américain l'avantage pour le commerce d'exportation de la farine.
- (d) Le blé transporté par les chemins de fer pour exportation pendant l'hiver passerait probablement par des lignes américaines au lieu de ligne canadiennes.

L'hon. M. GRIESBACH: Comment reliez-vous votre déclaration au sujet du passage du blé par les lignes américaines à ce que vous disiez antérieurement?

M. DONOVAN: Il s'expédie pendant l'hiver un certaine quantité de grain des points de transfert. Si on l'expédiait aux ports de la baie, il irait probablement de là à Halifax. Si on le charge dans les éleveurs de Buffalo, il passera par les lignes américaines et sera exporté par les ports américains. Buffalo consomme domestiquement une grande quantité de grain mais fait aussi de l'exportation.

La compétence de la Commission des chemins de fer ne s'étendrait pas aux taux de fret sur les lacs concernant le commerce international. L'article 5 du bill porte que le ministre pourra accorder à des navires des permis de transporter des passagers et des marchandises, d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada. Il y a nulle raison de croire que l'adoption de ce bill empêchera les propriétaires canadiens de navires de se faire la concurrence pour ce commerce de Buffalo. Nous verrions donc cette situation anormale que les propriétaires canadiens de navires se feraient une concurrence intense pour le commerce par Buffalo et les autres ports américains, et seraient en même temps obligés de se soumettre à la réglementation du gouvernement telle

[M. George R. Donovan.]

qu'établie par la Commission des chemins de fer, sur le commerce dirigé par les routes entièrement canadiennes. Même ceux qui ne connaissent pas très bien l'état du transport dans ce pays, verront immédiatement que, dans de telles conditions, le volume de trafic par les ports américains augmentera aux dépens des routes entièrement canadiennes. Sans craindre de se tromper, on peut prédire que tels seront les résultats de l'adoption du bill, et les répercussions peuvent en être également dangereuses aux autres intérêts canadiens. N'oublions pas que le commerce du grain est celui qui fait naître la concurrence la plus vive du monde, et que toutes restrictions ou réglementations d'aucun des éléments qui influent sur le prix de livraison peut avoir des conséquences imprévues et très graves.

Je répondrai maintenant, M. le président, à une question très pratique posée ce matin. Nous sommes d'avis que le gouvernement peut être très utile aux propriétaires des navires sur les lacs et les aider à sortir de l'impasse où ils sont tombés. Depuis l'ouverture du canal de Panama et du nouveau canal de Welland, la demande d'espace sur les navires des lacs a diminué et notre immatriculation canadienne accuse un surplus de tonnage qui devrait être soit retiré de la concurrence, ou mis au rancart. Ce surplus se compose surtout de navires américains désuets importés chez nous alors que notre flotte canadienne ne suffisait pas aux demandes des expéditeurs canadiens.

Aujourd'hui, notre flotte tout entière a une capacité de transport d'à peu près 24 millions de boisseaux de blé. Sur cet espace, près de 6 millions de boisseau ou 25 p. 100 représente des navires de trente-trois ans d'existence ou plus, tous importés des Etats-Unis à l'exception d'un seul. Il serait plus que présomptueux de notre part de dire ce qu'il en coûterait pour mettre au rancart cette capacité de 6 millions de boisseaux, mais pour ce projet, 1 million ferait beaucoup de profit. Si notre gouvernement suivait l'exemple du gouvernement britannique et prenait l'initiative d'un programme de mise au rancart, même s'il fallait pour cela imposer des taxes spéciales à la marine marchande, nous croyons que la marine marchande et les chantiers de construction navale en retireraient de grands avantages et que les propriétaires canadiens de navires s'en réjouiraient. Il pourrait être nécessaire ou recommandable de réaliser ce programme graduellement, mais il ne semble pas exister de raison pour tarder à prendre à ce sujet des mesures positives, qui devraient recevoir la coopération des propriétaires eux-mêmes, sous l'égide du gouvernement, afin d'empêcher de charger le marché de tonnage inutile, et d'enrayer l'énorme gaspillage économique qui règne aujourd'hui dans l'industrie par suite de la répétition des services et du rabais des taux.

Notre flotte canadienne pour le transport en grenier se compose d'à peu près 150 navires dont la propriété est divisée entre 25 groupes et l'exploitation entre 12 groupes.

Vous remarquerez que l'exploitation est dévolue à un petit nombre. Deux de ces groupes d'exploitation ne représentent qu'un vaisseau chacun et l'on peut dire que l'exploitation revient à dix groupes. Ce petit nombre devrait faciliter l'élaboration d'un programme de mise au rancart et de coopération.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Donovan, il est vrai que les britanniques ont suivi avec succès le programme que vous dites. Mais ne sont-ils pas dans une situation assez différente? La marine marchande britannique ne transporte pas seulement des marchandises britanniques, mais une quantité gigantesque de marchandises étrangères. En un mot, c'est un voiturier mondial; notre marine marchande ne transporte que nos propres marchandises et n'ajoutons-nous pas aux frais de transport de nos propres produits vers les marchés mondiaux si nous adoptons un programme de mise au rancart?

M. DONOVAN: Je ne le crois pas. D'après moi c'est la concurrence entre les routes qui décidera du tarif final. On peut expédier le grain canadien par plusieurs routes. A moins d'autre concurrence parmi les propriétaires canadiens

eux-mêmes qui en établissent un moins élevé, je suis d'avis que se sont ces routes qui auront le dernier mot. La peste de la marine marchande d'aujourd'hui, c'est le tonnage superflu que fournissent les vieux bateaux. Comme les vieux soldats, ces vieux bateaux ne meurent pas. Si nous pouvons, au moyen d'un programme de mise au rancart et de coopération parmi les propriétaires, régler ce tonnage superflu, nous arriverons à quelque chose, mais je suis sûr que si nous essayons d'une réglementation arbitraire des tarifs, nous ne réussirons à rien. La chose a été essayée et n'est pas pratique.

L'hon. M. LAIRD: Pour ces vieux bateaux d'occasion, la question de douane entre-t-elle en jeu?

M. DONOVAN: Les droits sont payés et ces bateaux sont immatriculés avec les mêmes privilèges que ceux des propriétaires canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il me semble qu'en empêchant l'entrée de ces bateaux d'occasion, on favorisera principalement le constructeur canadien de bateaux, ce qui me semble désirable. Ai-je raison?

M. DONOVAN: Les avantages ne seront pas immédiats. Notre marché offre maintenant assez de tonnage pour suffire à la demande, mais le constructeur pourra espérer pour l'avenir. Sa situation actuelle semble désespérée.

L'hon. M. DANDURAND: M. Donovan, vous parlez de la concurrence inévitable sur le fret entre Fort William et Buffalo. S'agit-il de navires immatriculés au Canada?

M. DONOVAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous examiné le paragraphe 3 de l'article 8 qui porte ce qui suit:

Le Gouverneur en conseil pourra, sur la recommandation de la Commission, étendre, au moyen d'une proclamation, l'application de la présente Partie au transport, par navires immatriculés au Canada, sur quelque mer ou sur des eaux intérieures relativement auxquelles la présente Partie est en vigueur, entre des ports ou lieux du Canada et des ports ou lieux hors du Canada.

Est-ce que cela ne trancherait pas la question?

M. DONOVAN: C'est possible, si la réglementation se faisait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais rappelez-vous que cet article ne s'applique qu'aux navires immatriculés au Canada. Le tonnage américain n'est pas exclu et peut contribuer à empêcher le relèvement des tarifs.

L'hon. M. DANDURAND: Mais M. Donovan prétend que la concurrence vient des navires immatriculés au Canada et qui voyagent de Fort William à Buffalo. Cette clause pourrait les atteindre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait inconcevable d'imposer de telles restrictions sur certaines routes aux navires canadiens, pendant que leurs concurrents n'en supportent aucune sur cette même route. Autant vaudrait donner tout le commerce à ces derniers.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne sais ce que ferait le tonnage américain. Ici, nous devons faire face au fait que les navires canadiens voyagent de Fort William à Buffalo.

M. DONOVAN: Il ne faut pas oublier non plus, monsieur le président, que la plupart des bateaux occupés à ce commerce sont immatriculés en Grande-Bretagne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils bénéficieraient de l'immunité comme tous les navires immatriculés aux Etats-Unis.

M. DONOVAN: Je le suppose.

[M. George R. Donovan.]

L'hon. M. DANDURAND: Mais notre législation s'étendrait à eux comme à nos navires canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, le bill ne le dit même pas, sans doute parce que la chose est impossible.

L'hon. M. DANDURAND: Il faudra discuter l'interprétation légale.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Donovan.

Maintenant, M. Reford.

M. L. E. REFORD: Je représente le Board of Trade de Montréal, monsieur le président. Cette association s'intéresse à cette question d'une façon générale, et la division qui s'appelle le Corn Exchange de Montréal, s'y occupe d'une manière particulière. La question a été discutée et fait l'objet d'une résolution exprimant notre point de vue, et que l'on m'a chargé de présenter.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. REFORD: Voici la résolution adoptée par le Board of Trade de Montréal:

Le conseil du Board of Trade de Montréal est d'avis qu'une mesure comme le projet de loi intitulé bill B du Sénat inaugurerait un système de coercition économique des intérêts particuliers; c'est une tentative pour renverser la loi de l'approvisionnement et de la demande, dans un service qui a toujours été reconnu comme essentiellement sujet au contrat libre. On peut craindre qu'après avoir établi ce système de maîtrise de l'Etat, ou de monopole légalisé, ou après avoir légalisé l'abrogation de la concurrence dans une branche du commerce, le gouvernement ne pourra logiquement refuser de l'étendre aux autres commerces et industries.

Le conseil voit d'un mauvais œil des mesures législatives d'après lesquelles l'Etat se propose de s'arroger des pouvoirs arbitraires primant les droits particuliers, lesquels pouvoirs placeraient aux mains de quelques-uns une véritable dictature relativement à la fixation des prix entre des concurrents dont l'édifice financier et les frais d'exploitation respectifs sont totalement différents.

Le conseil déplore l'intervention de l'Etat dans toute situation où la concurrence existe naturellement sans porter préjudice au public, et il est fermement d'avis que la maîtrise du trafic de fret transporté par eau entre certains points au Canada, limitant nécessairement la concurrence entre les voituriers par eau, ne serait pas à l'avantage des marchands canadiens, du producteur de grain de l'Ouest, ni du consommateur.

M. Stanley Cook, secrétaire du Corn Exchange de Montréal est prêt à vous présenter un exposé plus complet.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes prêts à l'entendre.

M. STANLEY COOK (secrétaire du Corn Exchange de Montréal): Monsieur le président, j'ai l'honneur de soumettre au sujet du bill B, présentement à l'étude, un mémoire de la part du Corn Exchange de Montréal.

Après avoir soigneusement examiné le bill B, établissant une Commission des transports au Canada, notre association est fermement d'avis que, même s'il existe d'excellentes raisons pour justifier certaine réglementation du trafic, comme le projette le bill, on ne devrait aucunement s'efforcer de réglementer le transport sur les lacs, en tant, du moins, qu'il s'agit du transport du grain.

Les frais de transport constituent l'un des éléments les plus importants du prix du grain; comme il est d'intérêt vital au commerce du grain canadien d'établir des prix susceptibles de faire face à la concurrence internationale, il est absolument nécessaire que ces frais soient bien élastiques et susceptibles de se plier aux conditions mondiales qui changent si rapidement.

Les tarifs des Lacs ont toujours dépendu de la quantité de grain disponible, qu'il y ait aucune demande ou non au port de mer, du temps nécessaire pour

compléter le chargement et le déchargement, de la température et de la possibilité de compter sur des cargaisons de retour. Ces conditions changent d'heure en heure, et les transports devraient être en mesure de faire face à cette situation, sans qu'aucune commission ministérielle soit appelée à se prononcer sur ce droit.

La fixation de tarifs déterminés créerait aussi, indubitablement, en plusieurs cas, une situation difficile pour les transports des Lacs, ne pouvant compléter leurs chargements à la tête des Lacs, vu que nul expéditeur ne serait tenté d'envoyer aux ports de mer du grain invendu.

Le commerce du grain et des produits qui s'y rattachent a eu depuis un an ou deux l'heureux résultat d'obtenir le transport d'une quantité considérable de grain importé par voie des ports du Saint-Laurent à destination des ports des Lacs supérieurs, en concurrence avec les ports de mer américains de l'Atlantique et les navires des eaux intérieures et les chemins de fer des Etats-Unis. Les tarifs canadiens qui ne peuvent être rajustés immédiatement pour faire face à la concurrence des chargements étrangers feraient bénéficier ces navires étrangers du trafic.

Nos canaux ont été exemptés de droits dans le but d'aider à obtenir un transport à bon marché du grain de l'Ouest, mais nous sommes convaincus que toute réglementation heureuse des tarifs des Lacs aura pour résultat inévitable un transport plus coûteux du grain à destination des ports de mer de l'Est canadien, et que la standardisation des frais amoindrit tout avantage que les commerçants canadiens peuvent retirer en offrant leurs produits à l'étranger, et tout cela est au détriment absolu des producteurs de grain de l'Ouest. En outre, nous avons compris, lorsque le Canada a obtenu la préférence de 6 p. 100 sur son blé vendu dans le Royaume-Uni, qu'on ne chercherait pas à profiter de cette préférence en réglementant ou contrôlant les frais.

N'oublions pas que, dans des conditions normales, une partie considérable de notre grain de l'Ouest est vendu dans d'autres pays que dans le Royaume-Uni, et que, par conséquent, la préférence ne s'y applique pas. Il faut se rappeler également que ce grain peut être exporté par voie des ports américains aussi facilement que par le Saint-Laurent. La loi ne peut, naturellement, s'appliquer aux vaisseaux non inscrits au Canada, vu que les navires étrangers sont libres de fixer les tarifs qu'ils jugent nécessaires pour obtenir le trafic par voie des ports de Buffalo et des lacs américains, ayant l'avantage de nombreux ports et services maritimes; aussi de les changer de jour en jour. Les restrictions proposées dans la loi finiront sans doute par faire perdre un trafic considérable aux ports du Saint-Laurent.

Cette loi est comparable aux tentatives faites au Parlement, à partir de 1914, pour placer les vaisseaux sous l'autorité de la Commission des chemins de fer, mais pas une seule de ces tentatives n'a réussi.

Permettez-nous de vous faire remarquer également que toutes les compagnies des Lacs transportant du grain entre la tête des Lacs et Montréal s'opposent à cette mesure législative. De fait, une grande partie des intéressés la condamnent, et font des représentations directement à votre comité.

Le commerce du grain canadien rétablit lentement son prestige qu'il avait perdu dans le Royaume-Uni et sur le continent, et l'on s'accorde à croire ici qu'il ne serait certainement pas sage d'enrayer ce progrès en cherchant de nouveau, par des règlements de l'Etat, à contrôler ou fixer aucune partie intégrale de l'échelle des prix.

Cette association désire donc s'opposer énergiquement à l'adoption de la mesure projetée en ce qu'elle concerne le transport du grain.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Cook, vous avez fait allusion à une tentative en 1914 de placer les navires sous l'autorité de la Commission des chemins de fer. Quelle était-elle?

M. COOK: J'ai une note de nos représentations contre cette tentative.

[M. Stanley Cook.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas eu de tentative. Il en a été question à la Chambre, mais on n'a rien fait en 1914.

Un DÉLÉGUÉ: Il y en a eu une en 1923.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y en a eu une en 1923.

M. COOK: Et l'on a discuté deux ou trois fois à cet égard.

L'hon. M. DANDURAND: Comment a-t-on abordé le sujet aux Communes?

Le très hon. M. MEIGHEN: En vertu de motions de Joe Armstrong, de Lambton.

M. COOK: Je n'ai pas de nombreux détails sous la main, mais j'ai un extrait d'un de nos rapports de 1914:

Que le Conseil s'oppose fortement à la disposition de la partie suivante de l'article 358:

et les dispositions de cette loi au sujet des droits, tarifs et tarifs mixtes s'étendront et s'appliqueront, en tant qu'ils seront jugés applicables par la Commission, à tout le fret transporté par aucun navire de tout port ou de tout endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est ce bill?

M. COOK: Je ne le sais pas au juste, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était le bill d'intérêt privé de Joe Armstrong.

Le PRÉSIDENT: Joe Armstrong était député de Lambton-Est, et même lorsque j'étais ministre, il croyait fermement que l'on pouvait contrôler les tarifs relatifs au transport par eau aussi bien que par terre. Il a présenté un bill, qui n'a jamais été adopté.

M. COOK: Il y a au milieu de nous, monsieur, plusieurs membres de la bourse du blé, qui sont au courant des questions de commerce et de trafic.

Le PRÉSIDENT: Où est M. Bolin?

M. F. E. BOLIN (Association de la bourse du blé de Montréal): Monsieur le président, je ne représente que la section du commerce de la bourse du blé de Montréal, c'est-à-dire les compagnies achetant et vendant le grain, et je ne prétends pas être capable de discuter les aspects de ce bill concernant le transport.

L'hon. M. LAIRD: L'achat et la vente de toute sorte de grain, ou seulement du blé?

M. BOLIN: Toutes les espèces de grain, monsieur.

Comme nous le disons dans le deuxième paragraphe de notre mémoire, l'un des principaux facteurs contribuant au prix du grain est le coût du transport. Je crois que la plupart des messieurs présents savent plus ou moins ce qui constitue le prix du grain. Le prix est d'abord fixé à Fort-William ou Winnipeg; puis on calcule les frais de transport, surtout en ce qui concerne le grain d'exportation, les dépenses de manutention à Fort-William et le fret des Lacs.

Comme l'ont fait observer plusieurs de ceux qui ont adressé la parole dans la matinée, les facteurs déterminant le prix changent parfois d'heure en heure, parfois plus rapidement. Cela peut dépendre des conditions mondiales ou locales, de la concurrence, et le reste. On ne peut dire au juste d'avance quels seront ces éléments.

Nous sommes opposés à ce bill touchant le transport du grain par eau surtout parce que s'il était sous l'autorité d'un organisme de l'Etat nous ne pourrions déterminer nos prix assez vite pour profiter de certains des facteurs qui pourraient contribuer à la fixation du prix, et le transport pourrait tomber en d'autres mains. Ce serait le cas principalement pour le grain vendu sur le continent. En ce moment même, vous le savez, le grain canadien jouit d'une préférence de 6 cents le boisseau sur le marché du Royaume-Uni, mais afin d'obtenir cette préférence,

il faut que le grain soit transporté par des navires canadiens en passant dans des ports du pays. Cependant, nous prétendons que le transport de tout ce grain dans le Royaume-Uni ne suffit pas à maintenir les affaires de toute la route du Saint-Laurent, c'est-à-dire les élévateurs, les canaux, et le reste.

Nous prétendons que si vos tarifs de Fort-William à Montréal ou d'autres ports d'en aval du Saint-Laurent sont réglementés et fixés vous protégez du coup votre concurrent qui vend au continent par voie de Buffalo.

L'hon. M. DANDURAND: Avec le handicap de 6 cents?

M. BOLIN: Je parle maintenant des marchés continentaux. Il n'y a pas de préférence sur ces marchés ni dans l'Etat libre d'Irlande, et la route la plus économique obtient le trafic.

L'hon. M. DANDURAND: Perdriez-vous l'avantage des 6 cents sur le marché britannique?

M. BOLIN: Je dois établir une différence entre les deux. J'ai commencé par le grain exporté dans le Royaume-Uni. Il devait passer par les ports canadiens. Il serait possible de réglementer ce transport, mais il y a un ou deux facteurs auxquels nous nous opposons. Certains des navires des lacs supérieurs ont des chargements qui atteignent jusqu'à 300,000 boisseaux de blé. Supposons qu'un exportateur fasse une offre de 200,000 boisseaux; il s'entend sur un tarif avec sa compagnie de navigation et prépare son expédition; le navire à Fort-William a encore de l'espace pour 100,000 boisseaux. En vertu du marché libre, il arrivera souvent qu'un exportateur dise: "Si vous réduisez quelque peu le tarif actuel, j'expédierai cette quantité non vendue jusqu'au port de mer."

C'est ce que n'oserait pas faire aujourd'hui un exportateur avec un tarif déterminé, et pour cette raison. Dès qu'il sort de Fort-William, il ne reste plus que le débouché du Royaume-Uni. Maintenant l'acheteur du Royaume-Uni sait aussi bien que nous quelles cargaisons sont transportées aux ports de mer canadiens. Ce grain est déposé à Montréal, disons, à Québec, à Sorel ou aux Trois-Rivières, invendu. Alors si le propriétaire veut le vendre au Royaume-Uni il lui faudra concurrencer le port de Buffalo et perdre quelque chose peut-être. S'il désire expédier son grain au Royaume-Uni il est plus ou moins à la merci de l'acheteur britannique, car il n'a qu'un marché pour ce grain, et l'acheteur du Royaume-Uni sait qu'il a été transporté là-bas sans avoir été vendu. L'expéditeur est donc dans l'alternative d'accepter une offre ou de payer l'entreposage, l'assurance et d'autres dépenses de transport. Invariablement, le propriétaire se trouverait en présence d'une perte. En ce qui concerne la concurrence sur les marchés continentaux, nous prétendons que toutes les affaires du continent seraient détournées de la route du Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par affaires continentales?

M. BOLIN: Le grain destiné au continent européen.

Le PRÉSIDENT: Une bonne partie du grain vient des Etats de l'Ouest et descend le Saint-Laurent, mais vous ne considérez que le nôtre?

M. BOLIN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Mais quand vous dites "continentales" vous avez à l'idée "européennes"?

M. BOLIN: Oui. Je parle de l'Europe continentale et de l'Etat libre d'Irlande. Il n'y a pas de préférence en aucun de ces pays. Si vous avez un tarif déterminé, nous prétendons que votre concurrent n'a qu'à faire une réduction momentanée, une légère concession, disons un quart de cent, et il obtient l'entreprise. Dès que vous prenez la route du Saint-Laurent, le marché continental vous est automatiquement fermé.

L'hon. M. DANDURAND: Vous dites que le marché continental vous est fermé parce que dès que votre grain descend le Saint-Laurent il jouit de la préférence de 6 cents sur le marché de Liverpool?

[M. F. E. Bolin.]

M. BOLIN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: De sorte que vous mettez le continent de côté, là où vous perdriez cette préférence de 6 cents?

M. BOLIN: Oui. Il faudrait alors rivaliser avec n'importe quelle autre route d'expédition pour atteindre le marché continental. Ainsi, le fréteur des Lacs serait exposé à des ennuis dans le chargement de ses vaisseaux, s'il était incapable de faire un plein chargement à la tête du lac, parce que l'expéditeur n'enverrait rien d'invenu aux ports de Montréal ou des Grands Lacs.

L'hon. M. GILLIS: Parlez-vous du grain non vendu?

M. BOLIN: Oui, car la grande partie du grain acheté n'est pas vendue avant de quitter Fort-William.

L'hon. M. HORNER: Vous supposez que lorsqu'il quitte Fort-William invendu, il n'est plus possible d'obtenir une réduction de tarif pour Buffalo et qu'il faut acquitter le tarif fixé?

M. BOLIN: On ne peut expédier le grain à Buffalo, dès qu'il est à destination d'un port canadien.

L'hon. M. BALLANTYNE: Selon moi, voici votre point: Si ce bill est adopté, lorsque vous commercerez avec le continent sous le régime de tarifs déterminés, vous serez en butte à des difficultés parce que les concurrents vous enlèveront votre commerce?

M. BOLIN: Oui, car ils ont un tarif flexible.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne crois pas que ce soit le point. Je pense que lorsque le grain a été transporté à Sorel ou Québec, ou aucun de ces endroits, il n'y a plus qu'un marché pour lui.

M. BOLIN: C'est la même chose.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ne confondons pas les affaires du continent avec celles du Royaume-Uni. Vous dites que si ce bill est adopté, nos tarifs devant être fixés, votre concurrent sera en mesure de déterminer un tarif moins élevé et vous priver de votre commerce?

M. BOLIN: Oui.

L'hon. M. GRIESBACH: Un navire capable de transporter 300,000 boisseaux à 200,000 boisseaux à bord, et vous ajoutez 100,000 boisseaux de grain non vendu.

M. BOLIN: C'est un exemple que j'ai donné.

L'hon. M. GRIESBACH: Je sais. Et ce grain descend le Saint-Laurent sans avoir été vendu.

M. BOLIN: J'ai cité cet exemple pour montrer les ennuis des fréteurs des Lacs.

L'hon. M. GRIESBACH: C'est là où commencent vos difficultés?

M. BOLIN: Une partie. On peut expédier 200,000 boisseaux par voie de Montréal, à destination définitive du marché du Royaume-Uni. Mais il faut 100,000 boisseaux pour remplir le navire. Si ces 100,000 boisseaux ne sont pas vendus d'avance sur le marché du Royaume-Uni et si l'expéditeur est obligé de faire passer cette quantité par Montréal invendue, il ne lui reste qu'un seul débouché. Il a le marché du Royaume-Uni, naturellement, mais il ne peut atteindre le marché continental.

L'hon. M. BALLANTYNE: Nous confondons. Vous aviez terminé la question du commerce avec le Royaume-Uni et en étiez arrivé au commerce continental N'écartons-nous pas de ce point.

M. BOLIN: Mais les deux questions sont connexes.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si nous avons des tarifs fixes, un concurrent non assujéti à ce règlement pourrait déterminer un tarif plus bas et vous enlever ce commerce?

M. BOLIN: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Si j'ai bien compris votre exemple, le navire aurait une cargaison de 200,000 boisseaux avec une destination définie et de 100,000 boisseaux invendus?

M. BOLIN: Ce n'était qu'un exemple. Si les conditions étaient idéales, permettant la vente de votre grain d'expédition de Fort-William à une destination déterminée, telle que le marché du Royaume-Uni, vous seriez en excellente posture. Mais si le propriétaire du navire ne peut avoir un chargement suffisant à Fort-William pour le marché du Royaume-Uni, il est dans l'alternative de laisser partir son vaisseau avec une cargaison incomplète ou d'essayer d'obtenir un chargement plus considérable. Lorsque le propriétaire du grain est invité à en expédier sans qu'il ait été vendu, il veut connaître sa destination. S'il l'expédie invendu à Montréal sous le régime de ce tarif déterminé, il n'a qu'un débouché, celui du Royaume-Uni, car son concurrent peut demander moins que lui en passant par Buffalo.

L'hon. M. GRIESBACH: Et vous dites que l'acheteur du Royaume-Uni sait cela et fait une pression sur lui.

M. BOLIN: Il le sait certainement.

L'hon. M. GRIESBACH: Fait-on des affaires considérables de cette nature?

M. BOLIN: Naturellement, il n'y a pas encore de tarif fixe.

L'hon. M. GRIESBACH: Je parle de produits non vendus.

M. BOLIN: Oh! oui, beaucoup; je dirai 80 ou 90 p. 100 au moins. L'expéditeur de grain sait très rarement ce qu'il va faire de son grain à sa sortie de Fort-William; il ignore s'il va le vendre sur le continent ou dans le Royaume-Uni, ou pour des fins domestiques.

L'hon. M. ROBINSON: Sauf erreur, lorsque vous savez que vous n'avez qu'un débouché vous prenez cette chance, si vous pouvez obtenir un tarif spécial?

M. BOLIN: Non, monsieur, c'est tout le contraire, si je vous ai bien compris. Si vous avez plusieurs marchés vous prendrez la chance d'expédier, mais non pas si vous n'avez qu'un seul marché.

L'hon. M. ROBINSON: Alors pourquoi transporter le grain en cet endroit?

M. BOLIN: Non, on ne l'expédierait pas là invendu.

L'hon. M. ROBINSON: Je pensais que vous aviez dit qu'on l'expédierait en cet endroit sans avoir été vendu.

M. BOLIN: Il sera expédié invendu aujourd'hui alors qu'il y a plusieurs débouchés. En vertu de ces tarifs de fret non restreints, disons, pour les fins de la discussion, qu'un expéditeur obtient une réduction de tarif, il expédiera son grain en prenant la chance de le vendre dans le Royaume-Uni ou sur le continent. Mais il n'osera pas l'expédier sur le régime d'un tarif déterminé, parce qu'il craindrait d'être exclu du marché continental.

L'hon. M. DANDURAND: Nous entendons parler des élévateurs de Montréal, Trois-Rivières et Sorel remplis de grain durant des semaines et des navires attendant le chargement de ce grain. N'est-il pas généralement invendu? N'arrive-t-il pas à ces élévateurs sans avoir été vendu?

M. BOLIN: Oui, il y arrive invendu.

L'hon. M. DANDURAND: Et les expéditeurs sont dans une position assez difficile, vu qu'à partir de ce moment ils n'ont qu'un acheteur?

M. BOLIN: Non, pas maintenant.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le point de M. Bolin est très clair. Il dit qu'aujourd'hui, étant donnée la concurrence libre, ce grain invendu donne lieu à un

[M. F. E. Bolin.]

gros volume d'affaires. Mais si nous avions des tarifs fixes ce serait impossible, parce que les concurrents fixeraient un tarif moins élevé et s'empareraient du commerce. N'est-ce pas votre point?

M. BOLIN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Cette difficulté disparaîtrait si le congrès des Etats-Unis adoptait la loi dont il est saisi et qui ressemble à ce bill.

M. BOLIN: C'est un gros "si".

Le PRÉSIDENT: Vous faites le commerce du grain, n'est-ce pas?

M. BOLIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Des tarifs moins élevés ne vous rapporteraient pas plus pour votre grain?

M. BOLIN: De quelle façon, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je vous ai peut-être mal compris. Je croyais que vous aviez dit que si un homme a du grain à Montréal ou Trois-Rivières, et que si le tarif est déterminé, les propriétaires de vaisseaux concurrents demanderaient un tarif plus bas. Est-ce que cela n'aiderait pas au commerçant de grain d'avoir un tarif moins élevé?

L'hon. M. BALLANTYNE: M. Bolin veut être libre, comme maintenant, de jouir du tarif le plus bas possible. C'est ce qui lui sera impossible avec un tarif fixe.

M. BOLIN: Je veux montrer que le négoce du grain est une affaire purement commerciale, et on doit être libre de rajuster les prix, et le reste, selon les circonstances. Si le tarif est fixe—et je suppose qu'il ne peut s'appliquer qu'aux ports canadiens—il n'y aura qu'un débouché défini, étant donnée la préférence actuelle sur le marché du Royaume-Uni. Mais si l'on continue en ce sens on ne peut faire passer par le Saint-Laurent assez de trafic à destination du Royaume-Uni pour répondre aux besoins de l'outillage de manutention du grain à Montréal, Québec et Sorel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le trafic n'est pas suffisant?

M. BOLIN: Pas assez pour le Royaume-Uni.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous pouviez utiliser librement les autres ports par la route des Lacs, vous seriez enclin à vous servir de cette route, en créant des obstacles pour l'autre?

M. BOLIN: Oui, absolument. Je le répète, nous comptons aujourd'hui pouvoir obtenir une partie considérable du commerce continental provenant de Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, aussi bien que le marché du Royaume-Uni. Nous sommes sûrs de ce marché. Nous avons besoin d'un certain volume d'affaires continentales, car le commerce du Royaume-Uni est insuffisant. Nous pensons que nous serons exclus du commerce continental.

L'hon. M. DANDURAND: Vous voulez le tarif le plus bas possible afin d'atteindre le continent.

M. BOLIN: Nous désirons être en mesure de faire face à la concurrence.

L'hon. M. DANDURAND: Grâce à un tarif plus modéré.

M. BOLIN: Peu importe; il faut que nous fassions face à toute concurrence.

L'hon. M. PARENT: Tous étant sur le même pied, quels rivaux craindriez-vous?

M. BOLIN: N'oubliez pas que les compagnies des Etats-Unis et du continent font le trafic du grain canadien tous les jours, dans une plus grande mesure, peut-être, que les compagnies canadiennes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette route leur est absolument libre.

M. BOLIN: Certainement.

L'hon. M. PARENT: C'est de la concurrence américaine que vous avez peur?

M. BOLIN: Ou même de certaines maisons continentales faisant le commerce du grain canadien. Les commerçants du grain canadien ne sont soumis à aucune restriction.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

M. ENDERBY: Je me demande si M. Bolin nous parlera de l'expéditeur qui a 300,000 boisseaux de grain et n'en livre que 200,000 au navire afin d'obtenir une réduction sur les 100,000 autres boisseaux, comme cela s'est fait, à notre connaissance.

M. BOLIN: En ma qualité d'acheteur de grain, je ne parlais que du propriétaire de vaisseau sans faire allusion à nous. Nous avons connu des cas de transport de 200,000 boisseaux expédiés de Montréal vers un certain port, et il est possible que le propriétaire du navire désire faire ce changement sur un vaisseau d'un tonnage de 300,000 boisseaux.

M. ENDERBY: Mais je suis le malheureux fréteur du vaisseau qui transporte ces 300,000 boisseaux, et l'expéditeur ne me livre que 200,000 boisseaux, alors que les 100,000 autres sont libres.

M. BOLIN: Pas nécessairement.

M. ENDERBY: Nous nous sommes trouvés en présence de conditions identiques. Il dit: "Quel tarif me demanderez-vous pour les autres 100,000 boisseaux?"

M. BOLIN: L'expéditeur ne dit pas cela.

M. ENDERBY: Il me le dit.

M. BOLIN: Non pas. J'ai déclaré que l'expéditeur n'avait pas les autres 100,000 boisseaux vendus.

M. ENDERBY: Mais je le dis. Voulez-vous transformer cette question en une qui répondrait aux circonstances telles qu'elles se sont présentées à moi, et en faire une question pratique.

M. BOLIN: Ce que j'ai dit est pratique.

M. ENDERBY: D'accord, mais une partie de la cargaison peut être retenue, comme cela se fait réellement, pour réduire les tarifs.

M. BOLIN: Je ne suis pas de votre avis.

L'hon. M. COPP: Supposons que M. A ayant reçu 300,000 boisseaux de blé en vend 200,000, et obtient un tarif à ce sujet. Il n'a pas vendu les autres 100,000 boisseaux. Serait-il injuste pour vous ou tout autre commerçant de dire au propriétaire du navire: "J'ai 100,000 boisseaux. Les acceptez-vous?"

M. BOLIN: C'est ce que je veux dire. Très souvent, en ce qui concerne les expéditeurs ou les commerçants de grain, nous pouvons vendre 200,000 boisseaux en février à être expédiés à l'ouverture de la navigation. Lorsque nous arrivons au navire le fréteur nous demande 100,000 boisseaux de plus. Nous répondons: "Nous ne les avons pas vendus. Nous ne tenons pas à les expédier là-bas, à moins que nous n'ayons quelque intérêt à le faire."

M. ENDERBY: Mais supposons que touchant les derniers 100,000 boisseaux ce n'est pas M. A. mais M. B. qui est intéressé, et qu'au lieu d'obtenir 6 cents jusqu'à Montréal, comme pour les premiers 200,000 boisseaux, le propriétaire du navire est obligé d'accepter 5 cents de M. B pour les derniers 100,000 boisseaux. Cela est-il juste envers M. A, l'expéditeur des premiers 200,000 boisseaux?

L'hon. M. PARENT: Une partie de la cargaison est vendue et l'autre ne l'est pas.

M. BOLIN: Vous parlez de deux expéditeurs rivaux.

M. ENDERBY: L'un aurait un tarif de 5 cents, et l'autre de 6.

L'hon. M. BALLANTYNE: M. Bolin veut montrer que s'il n'obtient pas le tarif moins élevé il perdra la vente des 100,000 boisseaux, ou bien un autre aura le tarif plus bas et lui enlèvera cette vente.

[M. F. E. Bolin.]

M. BOLIN: Vous le savez, on n'expédie pas pour vendre à moins qu'on n'ait quelque intérêt à le faire.

M. ENDERBY: La plus grande partie du grain transportée par la route des Lacs est vendue. Dans le cas que je cite celui qui a 100,000 boisseaux de grain invendu obtient le tarif moins élevé de 5 cents.

M. BOLIN: Non.

M. ENDERBY: J'essaie de vous ramener à des cas concrets dont je suis témoin durant la saison lorsque je vois des tarifs de fret réduits par les expéditeurs.

M. BOLIN: Comment un expéditeur peut-il réduire un tarif de fret?

M. ENDERBY: En retenant son chargement jusqu'à ce qu'il obtienne un tarif plus modéré.

M. BOLIN: Je ne suis pas de votre avis. Le propriétaire du navire détermine le tarif. Si cela ne lui plaît pas, il n'est pas obligé d'accepter.

M. ENDERBY: Je puis vous ramener au temps où le grain était retenu jusqu'à ce qu'un marché fût conclu pour une expédition de 10,000,000 de boisseaux au tarif réduit de 2 cents le boisseau.

M. BOLIN: Cela pourrait arriver.

M. ENDERBY: C'est arrivé.

M. BOLIN: Mais les fréteurs pourraient refuser leurs navires pour faire hausser le tarif.

M. ENDERBY: Pourquoi ne pas remédier à ces maux en chargeant quelqu'un des tarifs de fret?

M. BOLIN: Ce n'est pas pratique.

L'hon. M. HORNER: L'expéditeur ressemble au cultivateur de l'Ouest: il est en mauvaise posture.

Le PRÉSIDENT: Nous avons du bon temps, mais sans atteindre aucun résultat.

L'hon. M. LAIRD: Pourquoi n'imposons-nous pas des règlements aux expéditeurs également?

M. BOLIN: Je crois que nous avons tous entendu parler du syndicat canadien du blé.

Le PRÉSIDENT: Revenons au bill.

M. BOLIN: Eh bien, monsieur le président, c'est l'une de nos principales objections à titre d'acheteurs et de vendeurs de grain.

L'hon. M. LAIRD: Comment expédier du grain en grandes quantités à moins qu'il ne soit vendu? Comment le couvrir avec des traites et des connaissements?

M. BOLIN: C'est la même chose que pour les élévateurs. Lorsque le grain est chargé sur le navire, le connaissement a la même force et le même effet qu'un reçu d'entrepôt.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a toujours un document pour le représenter.

M. BOLIN: Oui, comme pour le reçu d'entrepôt.

L'hon. M. MACARTHUR: Monsieur Bolin, cette situation se présente-t-elle jamais? Vous touchez parfois un prix légèrement haussé sur le grain parce que vous obtenez un meilleur tarif que vous n'espérez, alors qu'il arrive que cette augmentation ne se réalise pas et vous perdez un peu.

M. BOLIN: Oui. Il n'existe pas de droit fixe de manutention sur le grain. Vous pouvez, en qualité de propriétaire du grain, expédier au port de Montréal ou à quelque autre du Saint-Laurent, comptant que vous pouvez recevoir une commande de ce que nous appelons grain sur les lieux parce qu'il est prêt à être expédié, et parfois il y a une prime en vigueur à cet égard. Naturellement, nous en profitons. D'un autre côté, il arrive que les acheteurs n'en veulent pas.

L'hon. M. HORNER: A titre de commerçant général de blé, quel est l'effet, sur le blé, selon vous, de la coutume d'expédier du blé invendu par la route des Lacs? Vous avez dit que l'acheteur du Royaume-Uni profite du fait que le blé arrive là-bas sans avoir été vendu.

M. BOLIN: Je désire expliquer cela. Sur ce qui est connu comme marché du vendeur, c'est-à-dire lorsque le vendeur peut imposer son prix à l'acheteur, la quantité expédiée, et le reste, nous pouvons forcer l'acheteur à acheter le grain à Fort-William avant son départ; mais, depuis cinq ans l'acheteur a eu le dessus sur nous. Il a dicté là où le grain devait être envoyé et combien il en voulait. Dans la pratique, nous avons constaté que nous ne pouvions acheter le grain pour l'expédition, à son gré, dans une semaine ou dix jours. Par conséquent, pour nous conformer à ses désirs, nous l'avons expédié au port de mer afin qu'il fût prêt lorsqu'il le désirait. Tout dépend des conditions existantes. Comme je l'ai dit, s'il y a une demande de grain sur les lieux, on obtient parfois une prime. Si c'est le contraire, et si le grain se vend difficilement, il faut accepter un rabais, car les acheteurs du Royaume-Uni sont aussi bien renseignés sur la situation du grain au Canada que nous le sommes, et s'ils trouvent qu'il y a une surabondance de grain au port de mer ils savent très bien que notre seule alternative est de payer l'entreposage et l'intérêt. Ils ne cessent donc pas de nous harceler tant que nous n'avons pas faibli.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Bolin.

Quel est le témoin suivant?

M. C. GOWANS: Monsieur le président, je représente les intérêts du transport de la bourse des grains de Montréal.

Il y a un instant, un monsieur à l'extrémité de la table a demandé ce que sont devenus les documents concernant le grain expédié invendu à l'étranger. La majorité des connaissements du grain sont délivrés au nom de la banque; il en est de même du certificat d'assurance. Ils sont envoyés à la banque, et le propriétaire du grain lui donne instruction de vendre à l'étranger. S'il vend son grain lorsqu'il est sur l'eau, il câble à l'agent de la banque de l'autre côté de percevoir un certain montant sur ce grain, et la transaction est terminée.

Du point de vue des intérêts du transport, l'aspect le plus sérieux du bill, à nos yeux, est que nous essayons de protéger la route de Buffalo. Elle peut être envisagée à un double point de vue. Il est vrai que l'an dernier la plus grande partie du grain transportée à Buffalo a été chargée sur des vaisseaux canadiens. Ce n'est pas toujours le cas. Nous savons que les transports de minerai américains ont été énormément occupés lorsqu'ils manquaient de chargements de minerai ou d'autres produits sur les Lacs canadiens.

Maintenant, monsieur le président, vous vous rappellerez que vous êtes allé à Cleveland vers 1923 à ce sujet. Nous avons une grosse récolte à expédier, et les vaisseaux canadiens ne peuvent pas toujours transporter tout le grain que nous avons à exporter. Nous avons eu une très pauvre récolte l'an dernier, et le report de cette année est très faible. Il me semble que les compagnies des Lacs seront assez peu alimentées après le 1er juin, car il n'y a pas assez de grain dans le pays pour tenir les compagnies de transport occupées. Si l'on fait les expéditions à Buffalo, les transports de minerai américains jugeront peut-être à propos d'accepter des chargements entre Fort-William et Buffalo, et le tarif du fret est plus bas de Buffalo à New-York par le canal Erié. Il est peut-être vrai, comme l'a dit le sénateur Dandurand, que le congrès américain est saisi d'un bill pour fixer les tarifs de Fort-William à Buffalo, mais le gouvernement américain cherche-t-il aucunement à modifier les bas tarifs en vigueur de Buffalo à New-York par la route du canal?

L'hon. M. GRIESBACH: Est-ce qu'il passe beaucoup de grain par le canal Erié?

[M. G. Gowans.]

M. GOWANS: Oui, monsieur. J'ai ici un état que nous aimerions insérer au dossier. En 1935, 593,828 tonnes de blé ont été transportées par le canal Erié.

Un hon. SÉNATEUR: Du grain canadien?

M. GOWANS: Nous l'ignorons. Mais si vous prenez les statistiques de la récolte de cette année vous verrez que 13 millions de boisseaux de grain ont été exportés par le port de New-York; si cette exportation pouvait se faire par la route du Saint-Laurent, les compagnies des Lacs réaliseraient de jolis bénéfices.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-il pas vrai que l'Etat de New-York possède le canal Erié et que les autorités fédérales ne pourraient fixer aucun tarif?

M. GOWANS: Voilà une question légale, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: A-t-on utilisé les aménagements d'Albany?

M. GOWANS: Oui, monsieur. Mais prenez, par exemple, les tarifs de fret de Buffalo à New-York en vigueur en 1935. Durant la semaine finissant le 15 juin, le tarif sur le blé était de 3 cents le boisseau. Il est descendu à 1 cent le boisseau, et s'est maintenu à ce chiffre jusqu'au 31 août. Durant la semaine expirant le 7 septembre il était de 2 cents, et de 1½ cent durant la semaine finissant le 21 septembre; de 3 cents durant les deux semaines suivantes; de 3¼ cents durant la semaine se terminant le 23 novembre, et de 3½ cents durant la dernière semaine de navigation.

L'hon. M. GRIESBACH: De quel endroit à quel autre?

M. GOWANS: De Buffalo à New-York, par le canal Erié. Quels tarifs ont les Canadiens pour faire face à cette concurrence?

M. Bolin a fait allusion au marché du Royaume-Uni, mais c'est tout différent en ce qui concerne le continent. Dans des conditions normales, ce gros marché est tributaire de New-York, Albany, Baltimore et Philadelphie. Il y a des services à New-York dont nous ne jouissons pas. Les tarifs maritimes sont d'habitude plus bas. De gros navires tels que le *Royal Belge* peuvent charger 350,000 boisseaux, et ce n'est pas un vaisseau irrégulier mais régulier. Cela donne une idée de la concurrence à laquelle doit faire face la route du Saint-Laurent en ce qui concerne le trafic continental.

L'hon. M. LAIRD: Est-ce qu'une grande quantité de ce grain est expédiée par la baie d'Hudson?

M. GOWANS: Environ 3 millions de boisseaux l'an dernier.

L'hon. M. HORNER: Cinq millions de boisseaux l'an dernier.

M. GOWANS: Il reste environ 600,000 boisseaux pour l'ouverture de la navigation.

L'hon. M. BALLANTYNE: Et la route pour Liverpool est de 500 milles plus courte. Je suis étonné qu'on ne fasse pas d'expéditions plus considérables par cette route.

L'hon. M. HORNER: On a exporté 5 millions en 1936.

M. GOWANS: J'aimerais insérer au dossier ces états qui nous ont été fournis et montrent le tonnage manutentionné ainsi que les tarifs en vigueur.

ÉTAT DE NEW-YORK.—CANAL ÉRIÉ

EXTRAIT DU RAPPORT ANNUEL DE L'ANNÉE 1935

TRAFFIC ET TARIFS DE FRET SUR LE GRAIN PAR VOIE DU CANAL

Le grain transporté sur le canal cette saison (1935) s'est chiffré à 866,823 tonnes nettes (30,599,600 boisseaux) en regard de 933,348 tonnes nettes (33,184,893 boisseaux) en 1934, comme l'indique le tableau ci-contre, montrant les quantités expédiées depuis dix saisons en tonnes nettes et boisseaux. Cette diminution est due entièrement aux expéditions restreintes en ce pays. En 1934 on a transporté 152,523 tonnes nettes vers l'ouest, alors qu'en 1935 le montant a été de 251,968 tonnes, complètement du grain importé.

A l'ouverture de la saison, les tarifs de fret par la route du canal de Buffalo à New-York ont été transmis à ce bureau comme suit en cents par boisseau:

	Blé	Maïs	Avoine	Orge
Domestiques..	3½	3½	3	3½
Entreposés..	3	—	—	—
Tarifs maintenus jusqu'à la fin de la semaine expirant le 15 juin. Durant la semaine terminée le 22 juin les tarifs sont descendus à..	1	1	1	1
Et se sont maintenus jusqu'au 31 août inclusivement. Durant les semaines se terminant le 7 et le 14 septembre les tarifs ont été les suivants..	2	2	2	2
Et ils ont baissé durant la semaine expirée le 21 septembre à..	1½	1½	1½	1½
Durant les deux semaines suivantes les tarifs ont été de..	2	2	1½	2
Et durant la semaine expirée le 12 octobre.. . .	3	3	2½	3
Les tarifs se sont maintenus jusqu'au 16 novembre inclusivement. Durant la semaine terminée le 23 novembre les tarifs ont été de..	3½	3½	3	3½
Et durant la dernière semaine de navigation.. . .	3½	3½	3½	3½

Les tarifs moyens sur le blé par boisseau ont été durant la saison: entreposé 2.16 cents; domestiques, 2.29 cents, de Buffalo à New-York.

Etant donné les tarifs peu élevés offerts pour le transport du grain de Buffalo à New-York au commencement de la saison, plusieurs navires ont quitté Buffalo sans chargement et se sont dirigées vers New-York pour des cargaisons à destination de l'ouest.

Jusqu'au 15 mai les réceptions de grain à Buffalo ont été d'environ 50 p. 100 de moins qu'il y a un an.

TABLEAU MONTRANT LE TRAFIC DU GRAIN PAR LE CANAL ÉRIÉ

Année	Blé		Maïs		Avoine	
	Tonnes nettes	Boisseaux	Tonnes nettes	Boisseaux	Tonnes nettes	Boisseaux
1926..	503,432	16,781,067	8,645	308,750	21,048	1,315,500
1927..	574,483	19,149,434	7,084	253,000	12,880	805,000
1928..	1,005,424	33,514,133	1,867	66,679
1929..	663,880	22,129,333	3,515	125,536	2,973	185,813
1930..	1,182,045	39,401,500	3,214	114,785	647	40,438
1931..	1,113,776	37,125,867	5,813	207,607	9,645	602,813
1932..	886,008	29,533,600	144,031	5,143,964	70,701	4,418,813
1933..	546,333	18,211,100	183,689	6,560,321	22,317	1,394,813
1934..	660,206	22,006,867	151,426	5,408,071	48,541	3,033,813
1935..	593,828	19,794,267	178,057	6,359,179	32,708	2,044,250

Année	Seigle		Orge		Grain total	
	Tonnes nettes	Boisseaux	Tonnes nettes	Boisseaux	Tonnes nettes	Boisseaux
1926..	67,344	2,405,143	227,788	9,491,167	828,257	30,301,627
1927..	38,880	1,388,571	185,858	7,744,083	819,185	29,340,088
1928..	34,899	1,246,393	139,887	5,828,625	1,182,077	40,655,830
1929..	10,451	373,250	161,212	6,717,166	842,031	29,531,098
1930..	2,962	105,786	2,456	102,333	1,191,324	39,764,842
1931..	3,484	124,429	76,762	3,198,417	1,209,480	41,259,133
1932..	65,767	2,348,821	1,166,507	41,445,198
1933..	3,750	133,929	5,660	235,833	761,749	26,555,996
1934..	52,553	1,876,892	25,622	859,250	933,348	33,184,893
1935..	32,090	1,146,071	30,140	1,255,833	866,823	30,599,600

Il n'y a plus que deux autres dispositions du bill sur lesquelles nous désirons appeler l'attention. La première est contenue dans la partie V, article 19, page 10, qui concerne les droits de port. Le bill est actuellement ainsi conçu:

Lorsqu'elle en sera requise par le Ministre, la Commission devra s'enquérir... et ainsi de suite. Nous aimerions un amendement en ce sens:

Lorsqu'elle en sera requise par le Ministre, ou aucun voiturier ou organisme de commerce.

Si nous faisons cette proposition c'est que nous désirons qu'un organisme de commerce ait le privilège d'adresser une plainte aux commissaires des transports pour des fins d'enquête, si c'est nécessaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voulez-vous alors que ce soit la Commission des transports qui se prononce?

M. GOWANS: Nous désirerions qu'elle rende au moins sa décision comme le prévoit le bill, et soumette au public ses conclusions, parce que vous remarquez que le bill laisse au ministre seul le droit d'agir ou non.

L'hon. M. BALLANTYNE: En d'autres termes, vous voulez un amendement permettant à quiconque a un grief de s'adresser directement à la Commission des transports, ou à la Commission des chemins de fer, comme nous l'appelons. En vertu du bill tel qu'il est maintenant conçu, cela est laissé au ministre.

M. GOWANS: Oui.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il peut intervenir ou non, et après que les commissaires des chemins de fer ont rendu leur décision, il peut agir ou non. Si je comprends bien, vous voulez que l'on se plaigne directement à la Commission, et que la décision soit transmise au ministre.

M. GOWANS: Et publiée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Désirez-vous que les conclusions soient des décisions?

M. GOWANS: Si c'est possible, mais si c'est impossible à cause de quelque point légal...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de point légal.

M. GOWANS: Alors nous préfererions que la Commission des chemins de fer se prononce.

L'hon. M. DANDURAND: La question de droits est du ressort du Gouverneur en conseil.

M. GOWANS: Alors, ne pourrait-on pas remplacer "le Ministre" par le Gouverneur en conseil?

L'hon. M. BALLANTYNE: Vous comprenez que le maître du port fait ses recommandations à cette Commission. Si elle les approuve, alors un décret du conseil est adopté et les tarifs sont mis en vigueur. Si quelqu'un s'oppose à ces tarifs, vous voulez que les objections soient soumises à la Commission au lieu du ministre pour décision finale. Il ne resterait plus alors au ministre qu'à les transmettre au Gouverneur en conseil, en vertu de la loi. Naturellement, le Gouverneur en conseil n'acceptera peut-être pas les conclusions de la Commission des chemins de fer, mais, quoi qu'il en soit, vous voulez qu'elles soient publiées?

M. GOWANS: Oui, monsieur.

Il ne reste plus que la disposition relative aux courtiers, contenue dans la partie VII, article 24 à 27. Avons-nous mal interprété ces articles ou non, je l'ignore. J'ai lu les remarques du ministre devant votre comité, et il m'a paru faire allusion aux courtiers de Winnipeg, qui, prétend-il, cherchent à mettre la main sur une quantité de grain, ou d'autres frets, et forcent la réduction des tarifs des Lacs. Cette partie du bill, telle que nous l'interprétons, est si élastique

qu'elle comprend tous les courtiers, et quiconque agit comme courtier pour un autre doit se procurer un permis avant de faire aucune opération même avec une compagnie de chemin de fer. L'article 25, paragraphe 2, dit:

Des permis ne pourront être délivrés qu'à des personnes qualifiées, et ils indiqueront les modes de transport, par chemin de fer, par air, par route ou par eau, qui feront l'objet des opérations que le courtier sera autorisé à réaliser.

Je n'ai pas mission de parler au nom des agences de voyages. Il y a, je suppose, de nombreux courtiers de voyages entre les Lacs et l'océan. Mais pourquoi quiconque se sert des chemins de fer devrait-il obtenir un permis pour faire des opérations avec les compagnies des voies ferrées? Plusieurs parmi nous font des affaires en vertu de chartes fédérales; nous payons nos taxes à l'Etat, et vous nous demandez d'obtenir un permis pour continuer nos opérations. Telle n'est peut-être pas l'intention, mais c'est ainsi que nous comprenons l'article. Ne peut-il être plus clair?

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible que le ministre ait eu des difficultés, et que l'on se soit plaint que les courtiers ne peuvent être maîtrisés sous certains rapports, et qu'il faut exiger d'eux des permis pour les assujettir à quelque autorité, comme pour le cas de la radio?

M. GOWANS: Si l'on a des griefs, nous aimerions en connaître la source. Je ne suis pas renseigné sur les courtiers de fret à Winnipeg, mais au point de vue du courtier ordinaire à Montréal, Toronto ou ailleurs, il me semble qu'il pourrait s'adresser à une compagnie de chemin de fer ou de navigation et offrir le grain qu'il veut expédier. Il est injuste de dire, je crois, que tous les courtiers essaient de faire descendre les tarifs au-dessous d'un niveau économique pour le trafic. Il est vrai qu'à Winnipeg le courtage sur le grain est d'une fraction d'un cent le boisseau, mais sur le fret en colis on demande un pourcentage des frais totaux de fret. La moyenne durant l'année est d'environ 1¼ p. 100. Quel est l'avantage pour les courtiers de fret en général de faire réduire les tarifs? Ils se priveraient d'autant de courtage.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-il pas évident que si vous devez contrôler les tarifs dans une certaine sphère du trafic par eau, il vous faudra contrôler les courtiers qui opèrent dans cette même sphère?

M. GOWANS: Non, monsieur, parce qu'une compagnie de Winnipeg pourrait s'entendre directement avec le voiturier. Le courtier n'est que l'agent de quelqu'un. Ce n'est pas lui qui fixe les tarifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même en supposant que nous devrions contrôler une certaine partie du trafic par eau, il n'est pas besoin de contrôler le courtier.

M. GOWANS: Il n'est pas plus nécessaire de contrôler le courtier que l'on ne cherche à contrôler une compagnie ordinaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire qu'il n'y a pas plus de raison de contrôler le courtier que l'expéditeur?

M. GOWANS: Il n'y a pas plus de raison de contrôler le courtier que l'expéditeur.

Le PRÉSIDENT: Il agit pour lui-même.

M. GOWANS: Notre propre maison représente plusieurs compagnies de l'autre côté et au Canada, mais nous n'avons aucun intérêt personnel. Nous ne recevons pas de commission de la compagnie de navigation; peu nous importe qu'un homme paie 5 ou 6 cents. Nous faisons de notre mieux pour les gens que nous représentons.

L'hon. M. DANDURAND: Vous parlez à titre de courtier?

[M. G. Gowans.]

M. GOWANS: Oui. M. Bolin a mentionné la question de la quantité de grain invendu au port de mer, et le fait que l'acheteur du R.-U. sait fort bien quelle est la situation et peut baser son prix ou son offre en conséquence. J'étais à Londres il y a trois semaines, et étais assis une après-midi dans le bureau de l'un des principaux minotiers. Il me dit exactement quel était le propriétaire du grain en entrepôt à Halifax et à Saint-Jean, invendu actuellement, et au moment de terminer notre conversation, il m'a déclaré: "Eh bien, je crois obtenir du grain à bon marché avant la clôture de la navigation d'hiver."

L'hon. M. DANDURAND: Peut-être que l'une des raisons d'un permis est que le gouvernement ait la haute main sur ceux qui font des opérations. Le gouvernement a une certaine responsabilité, probablement.

M. GOWANS: Le gouvernement n'exercerait pas son contrôle de cette manière, monsieur, parce que nous ne sommes que les agents d'autres personnes.

L'hon. M. DANDURAND: Si vous agissez mal, vous pouvez être contrôlés au moyen d'un permis. Je ne dis pas du tout que c'est la raison d'exiger un permis.

L'hon. M. LAIRD: En critiquant le bill vous n'avez parlé que du grain. Vos remarques s'appliquent-elles également aux cargaisons, par exemple, de ciment, de houille ou de bois de construction?

M. GOWANS: Je crois, monsieur, que mes observations s'y appliquent tout aussi bien. Je représente la bourse des grains, et je ne pense pas que nous devions parler au nom d'aucun autre intérêt. Mais je suis sûr que tout ce que j'ai dit s'applique aussi aux chargements de toute nature à destination de l'est ou l'ouest.

Je désire insérer au dossier, pour qu'il soit rendu public, un extrait de la loi sanctionnée en juin 1923, et un autre amendement de la Loi des taux de fret par navigation intérieure.

Le PRÉSIDENT: Je vais maintenant appeler M. R. A. Carter, de Montréal, dont le nom est le dernier sur notre liste.

M. R. A. CARTER: Monsieur le président et messieurs, je représente la St. Lawrence Steamship Lines, Limited, de Montréal.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la ligne Crosby?

M. CARTER: Oui, monsieur. Un journal a représenté la maison de M. Crosby comme une compagnie de courtiers de Buffalo. Je dirai clairement que la St. Lawrence Steamship Lines, Limited, est une compagnie canadienne, dont le siège social est à Welland, Ontario. Ses navires ont été construits en Grande-Bretagne 1929 et sont inscrits à Montréal. A l'origine, son capital était américain; les propriétaires étaient M. Crosby et plusieurs associés de Buffalo. Depuis l'exploitation des vaisseaux au Canada, les recettes excédant les frais d'exploitation et de modestes dépenses d'administration ont été envoyées aux constructeurs, et représentent réellement le capital ou les intérêts canadiens dans les navires. Lorsque M. Crosby vous a écrit sa lettre, monsieur le président, il n'avait pas le bill B sous la main; il n'en avait qu'un extrait. Il soulève la question d'émettre des permis aux navires, et il semble croire que chaque fois qu'un vaisseau fera un voyage il lui faudra un permis distinct. Mon interprétation du bill, que j'ai depuis son départ pour l'autre côté de l'océan, me porte à croire que le permis serait annuel et ne serait retiré par la Commission des transports ou le ministre que s'il violait quelque règlement de la Commission.

M. Crosby pense également que la loi devrait prévoir que le ministre serait obligé de délivrer un permis à tous les propriétaires de navires battant le pavillon canadien, qu'ils exploitent sur les Grands Lacs. Le bill dit que le ministre peut accorder ou refuser un permis, à son gré.

M. Gowans a soumis un état des tarifs de Buffalo à N.-Y. M. Crosby est d'avis que, quelle que soit l'autorité donnée à la Commission des transports, elle ne pourra régler les choses assez rapidement pour concurrencer la hausse et

la baisse des tarifs de Buffalo à N.-Y. De plus, les navires norvégiens transportent aujourd'hui de la houille du lac Erié à Québec en concurrence avec nos propres navires, et à un tarif plus bas que nous ne pouvons demander. En deux ou trois circonstances, l'un de nos vaisseaux est allé du lac Erié à Québec sans cargaison, alors qu'un navire norvégien naviguait près de nous avec un chargement de houille à destination du quai où nous allions faire le prochain chargement pour l'ouest.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez d'une cargaison de retour?

M. CARTER: C'eût été une cargaison de retour pour nous; nous l'eussions eue si le navire norvégien n'était pas intervenu. Et nous pensons qu'une Commission canadienne ne peut imposer de règlements à des vaisseaux norvégiens, de sorte que nous serions en plus mauvaise posture que maintenant si le bill était adopté.

L'hon. M. HORNER: Votre compagnie est opposée au bill sous sa forme actuelle?

M. CARTER: Oui, parce que nous ne croyons pas que l'autorité accordée à la Commission des transports lui permettra de déterminer les tarifs assez promptement pour faire face à la concurrence.

L'hon. M. GILLIS: Vous êtes tout particulièrement opposé aux permis?

M. CARTER: Non, monsieur. J'ai expliqué que je crois que M. Crosby, lorsqu'il a écrit sa lettre au président, a mal compris ce que seraient les règlements relatifs aux permis. Il pensait qu'il faudrait un permis séparé pour chaque voyage, alors que le permis, selon moi, serait annuel, ou durant bonne conduite.

L'hon. M. GILLIS: Si un vaisseau changeait son itinéraire au cours de l'année, il faudrait un nouveau permis, n'est-ce pas?

M. CARTER: Les navires de M. Crosby équivalent réellement à des irréguliers sur l'océan. Nous ne transportons que fort peu de fret en vertu d'un contrat. Nous allons partout où nous pouvons avoir un chargement, et s'il nous fallait un permis pour chaque voyage, s'il nous fallait en demander un avant le départ, nous perdriions peut-être le trafic.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous aviez un permis annuel qui ne s'appliquerait qu'à une route, et si vous étiez obligé de changer d'itinéraire, votre exploitation souffrirait beaucoup de la nécessité de demander un autre permis?

M. CARTER: Oui, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Vous avez dit que vos navires sont allés sans chargement du lac Erié à Québec?

M. CARTER: Oui, monsieur. Un vaisseau norvégien en concurrence avec nous transportait de la houille au même quai de Québec où nous allons charger notre navire. Nous ne pouvions transporter la houille à un tarif aussi bas que celui du navire norvégien. Nous ne croyons pas que la Commission des transports puisse déterminer le tarif à cet égard, parce que c'est réellement un commerce international.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une question légale.

M. CARTER: C'est ce que nous comprenons, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: D'où venait cette houille?

M. CARTER: D'un port du lac Erié, probablement Ashtabula ou Erié.

L'hon. M. DANDURAND: Et quelle était sa destination?

M. CARTER: Du lac Erié, port américain, à Québec. Ces navires norvégiens transportent également du papier de Prescott à des ports du lac Michigan. Ce ne sont des expéditions que de 500 tonnes. Ils ne rivalisent pas avec nous pour le papier à journal de Québec, parce que leur tonnage est trop petit.

[M. R. A. Carter.]

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Sinon, je prierai le secrétaire du comité de lire les télégrammes que l'on nous a adressés.

Le secrétaire du comité lit alors les télégrammes suivants:

1937, 15 fév., 5 08 p.m.

Sydney, N.-E.
Sénateur GEO. P. GRAHAM,
Ottawa, Ont.

La Chambre de commerce de Sydney regarde le bill des transports comme un sérieux danger pour les industries de la houille et de l'acier sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs et demande l'élimination des articles s'appliquant au transport par eau.

D. J. BONNELL,
Président.

1937, 15 fév., 5 02 p.m.

Glace Bay, N.-E.,
Sénateur GEO. P. GRAHAM,
Ottawa, Ont.

La Chambre de commerce de Glace Bay proteste contre l'application du bill des transports à la navigation, qui menace sérieusement l'industrie de la houille sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, dans laquelle cette ville est vitalemment intéressée.

CHARLES R. MEYERS,
Secrétaire de la Chambre de commerce de Glace Bay.

1937, 15 fév., 5.09 p.m.

Sydney, N.-E.,
Sénateur GEO. P. GRAHAM,
Ottawa, Ont.

Les chambres de commerce associées de l'île du Cap-Breton protestent contre l'application du bill des transports au transport par eau, qui est un grave danger pour les industries de la N.-E.

A. C. ROSS,
Président.

VANCOUVER, C.-B., 15 fév. 1937.

Le président, comité du Sénat,
en charge du bill des transports,
Ottawa, Ont.

Un examen attentif a été donné au bill des transports par les membres de cette association qui est intéressée dans le cabotage, y compris les navires de passagers et de fret et les remorqueurs, et à une assemblée à laquelle ont assisté aujourd'hui les représentants de toutes les compagnies importantes de cette industrie sur le littoral, on a été unanimement d'avis que l'application de cette loi au cabotage sur le Pacifique susciterait des difficultés innombrables, et qu'elle devrait être éliminée du bill.

J. H. HAMILTON,
Secrétaire de la bourse des marchands de Vancouver.

VANCOUVER, C.-B., 15 fév.

E. A. SAUNDERS,
Chambre de commerce d'Halifax,
aux soins du Château, Ottawa.

Dépêche reçue. Appuyons tout mouvement en opposition aux services de cabotage actuellement satisfaisants, surtout celui de Vancouver et du Saint-Laurent, le seul régulier entre Vancouver, Montréal et Halifax, et qui donne entière satisfaction à cette partie du Canada. Nous condamnons toute mesure qui tendrait à intervenir dans les tarifs et le service actuel.

W. E. PAYNE,
Chambre de commerce de Vancouver.

TORONTO, ONT., 1937, fév. 11 a.m.

Hon. C. D. HOWE,
Ministre des Transports, Ottawa.

Regrette de n'avoir pu être à Ottawa ce matin. Retenu par des affaires importantes. Ai confiance que le nouveau bill sera dans l'intérêt de la navigation et des expéditeurs.

N. M. PATERSON.

Le PRÉSIDENT: D'où vient cette dernière dépêche?

Le SECRÉTAIRE: De Toronto, monsieur le président, mais, sauf erreur, l'adresse du domicile de M. Paterson est Fort-William, Ontario.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Paterson fait le commerce du grain et expédie lui-même son produit.

Le PRÉSIDENT: Les compagnies d'aéronefs, la Canadian Manufacturers' Association et la Canadian Industrial Traffic League seront représentées ici demain.

L'hon. M. DANDURAND: M. Varcoe, du ministère de la Justice, pourra nous donner son opinion demain sur les obligations de nos conventions de commerce.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'après que tous les adversaires du bill auront présenté leurs observations un porte-parole du gouvernement répondra.

L'hon. M. DANDURAND: Nul doute que l'on répondra aux diverses objections présentées, et lorsque le ministère pensera que des changements peuvent être faits il soumettra les amendements nécessaires à notre étude.

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous en serons arrivés là nous discuterons le bill article par article.

L'hon. M. MACARTHUR: Quand examinerons-nous le bill?

L'hon. M. DANDURAND: Nous déciderons cela jeudi.

Le Comité s'ajourne à demain à dix heures et demie de l'avant-midi.

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

FASCICULE N° 4

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS

- M. J. E. Walsh, gérant général de l'Association des manufacturiers canadiens, Toronto.
- M. S. B. Brown, gérant, division du trafic, de l'Association des manufacturiers canadiens, Toronto.
- M. J. A. Wilson, directeur de l'aviation civile, ministère des Transports.
- M. G. A. Thompson, gérant général de la *Canadian Airways, Ltd.*, Winnipeg.
- M. James Mayor, président, *Canadian Industrial Traffic League*, Toronto.
- M. F. P. Varcoe, avocat, ministère de la Justice.
- M. C. J. Burchell, C.R. Halifax N-E.

COMMUNICATIONS :

De M. A. Roy Brown, président de la *General Airways, Ltd.*, Toronto.
Du *Board of Trade* de Winnipeg.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très honorable GEO. P. GRAHAM, C.P., Président

Les honorables sénateurs:

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shédiac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Moraud
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

MERCREDI 17 avril 1937.

Le comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, Loi établissant une Commission des Transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, s'est réuni ce jourd'hui, à 10 heures 30 du matin.

Le très honorable George P. Graham préside.

Le PRÉSIDENT: Qu'allons-nous étudier aujourd'hui, monsieur le greffier?

M. HINDS (greffier du comité): Les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens, de la Canadian Airways et de la Canadian Industrial Traffic League désirent qu'on les entende ce matin.

Le PRÉSIDENT: Bien, monsieur Walsh?

M. J. E. WALSH (gérant général de l'Association des manufacturiers canadiens): M. A. D. Huff, président de notre comité des transports; M. Stuart Brown, gérant de notre division des transports et moi-même représentons ici l'Association des manufacturiers canadiens.

Je désire appeler tout particulièrement votre attention, monsieur le président, sur cinq grandes objections à ce projet de loi. Un certain nombre ont déjà été exposées ici. Ces objections portent sur les dispositions du bill qui ont trait aux tarifs convenus aux voituriers en grenier, le transport en cabotage, les services d'un littoral à l'autre, et le trafic sur les grandes routes.

L'hon. M. DANDURAND: A la fin de votre exposé, monsieur Walsh, vous pourriez peut-être nous indiquer les dispositions que vous acceptez.

M. WALSH: Nous avons l'intention d'étudier brièvement ce projet de loi dans le mémoire que nous vous présenterons tout à l'heure.

Le PRÉSIDENT: L'association que M. Walsh représente ici couvre un vaste champ, comme vous le savez sans doute, messieurs.

M. WALSH: C'est une organisation nationale, n'est-ce pas. De 3,500 à 4,000 de nos membres, répartis dans tout le Canada, s'intéressent à tous les modes de transport, cabotage, d'un littoral à l'autre et aussi pour fins d'exportation.

Ce projet de loi constitue une des mesures législatives les plus importantes que l'on ait présentées jusqu'ici à un comité du Sénat ou de la Chambre des communes. Je veux, par conséquent, signaler bien respectueusement le fait que l'on devrait étudier à fond toute cette question et que l'on devrait fournir à tous ceux qui s'occupent de transport l'occasion d'exposer leurs vues au comité. C'est ce que l'on a fait d'ailleurs avant l'adoption de la loi des Chemins de fer. On a nommé une commission pour recueillir des renseignements et pour faire des propositions. Ce ne fut qu'après cela que fut adoptée la loi des chemins de fer et que fut organisée la Commission des chemins de fer. Ce corps administratif s'est montré, croyons-nous, un juste intermédiaire entre le public et les compagnies de transport qui relèvent de son autorité.

Le PRÉSIDENT: Le texte primitif de cette législation a dû être modifié plusieurs fois.

M. WALSH: J'étais alors fort intéressé dans les questions de transport. Je puis dire que je fais partie de l'Association des manufacturiers canadiens depuis l'année 1906. La Commission des chemins de fer commençait à peine alors ses opérations.

Ce projet de loi nous offre de la nouveauté. C'est, d'une part, le retour à des conditions qui existaient avant la tenue de l'enquête de 1903 sur les abus que l'on constatait alors. Je parle ici des tarifs convenus.

Pour ce qui est du projet de faire passer sous l'autorité de la Commission que l'on se propose d'instituer les voituriers qui exercent le transport par voie d'eau, surtout le transport de marchandises en grenier ou en cargaison, cette question a été étudiée plusieurs fois de 1914 à 1919 pour être finalement laissée de côté par la Chambre des communes. Vous n'avez pas oublié cela, monsieur le Président.

Dans le court délai à notre disposition nous avons préparé un mémoire que nous désirons vous exposer. Je veux cependant ici faire observer bien respectueusement que le public n'a pas eu un temps ou un délai suffisamment long pour étudier ce projet de loi comme il mérite de l'être. Ajoutons à cela que nous n'avons pas eu le temps de consulter nos membres qui sont répandus dans tout le pays, d'un océan à l'autre.

Ce projet de loi s'écarte considérablement de la coutume suivie jusqu'ici. Nous désirons ardemment collaborer par tous les moyens possibles à l'amélioration des conditions de transport dans notre pays, mais nous nous rendons compte que nous devons faire face à la concurrence, non seulement dans nos eaux intérieures mais aussi à l'extérieur de notre pays. Prenons notre service d'un littoral à l'autre. Il a pour but de faire face à la concurrence qui nous vient des Etats-Unis ou de l'Europe. C'est la concurrence la plus serrée qui soit et, même de nos jours où le service est bien organisé entre l'Atlantique et le Pacifique, nous devons faire face à des taux de transport excessivement bas pour ce qui est des cargaisons qui nous viennent des ports européens pour le voyage de retour. De fait, la situation est tellement grave que nos manufacturiers de l'est du pays doivent faire face à des conditions exceptionnelles. Je puis exposer brièvement la question en disant qu'à notre point de vue, le littoral du Pacifique constitue notre marché de l'Est pour l'exportation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Votre marché de l'Est pour l'exportation?

M. WALSH: Les Etats-Unis nous font concurrence, une forte concurrence, comme aussi la Belgique pour ce qui est du fer et de l'acier, comme aussi la Grande-Bretagne et d'autres pays. Le résultat de cela, c'est que les navires s'en retournent plus ou moins à vide.

Le PRÉSIDENT: Nous avons écouté pendant longtemps, monsieur Walsh, des gens qui exposaient les difficultés des propriétaires de navires et des compagnies de navigation en général. Je veux vous faire bien comprendre que vous parlez de marchandises. Si je comprends bien, la concurrence dont vous parlez est celle à laquelle doivent faire face nos manufacturiers.

M. WALSH: Oui, monsieur, je parle exclusivement ici de la question des marchandises et de la concurrence. Je crois que nous avons été pour beaucoup dans l'établissement du service d'un littoral à l'autre que nous avons aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que voulez-vous dire d'un littoral à l'autre?

M. WALSH: De l'Atlantique au Pacifique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par voie du canal de Panama?

M. WALSH: Oui. Il y a plusieurs années nous avons un service sur le chemin de fer Tehuantepec, par voie de l'isthme de Panama.

L'hon. M. DANDURAND: Et ces mesures ont été adoptées pour réduire les frais de transport que vous payiez aux compagnies de chemin de fer?

M. WALSH: Telle peut être votre opinion, monsieur, mais ce ne fut pas là le premier objet en vue. A titre d'association, nous ne demandons et nous n'avons jamais demandé que ce qui nous est indispensable pour faire face à la concurrence. Nous savons reconnaître l'importance des chemins de fer. Nous

[M. J. E. Walsh.]

savons aussi qu'ils sont au nombre de nos meilleurs clients, mais il n'en reste pas moins que si nous ne pouvons jouir de ce service, il ne nous reste plus qu'à abandonner les affaires.

L'hon. M. DANDURAND: Vous avez constaté que le coût du transport par terre était trop élevé pour vous et vous avez mis à profit la route par eau.

M. WALSH: Oui, monsieur. Nous avons étudié ces questions de concert avec les compagnies de chemin de fer et je dois avouer franchement qu'elles nous ont aidé grandement à faire face à cette concurrence sur le littoral. Nous avons une série de taux transcontinentaux, la meilleure qui soit. On ne trouve rien de comparable aux Etats-Unis. Mesurant l'importance de nos difficultés, notre Commission des chemins de fer nous permit d'établir, pour le transport de l'est du Canada au littoral du Pacifique, des taux plus bas que ceux des points moins éloignés. Ces taux réduits ont donné lieu à de fortes protestations de la part des villes de Calgary, Edmonton et autres, mais la Commission répondit: "Si nous ne permettons pas aux chemins de fer d'appliquer ces taux, ils n'auront pas de trafic et les manufacturiers verront périliciter leurs affaires." Nous avons donc ainsi obtenu la plus entière collaboration des compagnies de chemins de fer et je suis convaincu qu'un bon nombre des expéditeurs ici présents,—ce sont tous des membres de notre comité du transport,—seront d'accord avec moi. Je connais la situation à fond, car je m'occupe de cette question depuis trente ans pour le compte de l'Association des manufacturiers canadiens et avant cela je m'occupais moi-même de transport.

Pour ce qui est du trafic par route, notre association s'occupe de ce problème depuis dix bonnes années. Après avoir constaté que la question prendrait probablement une telle importance, nous avons nommé un comité chargé d'étudier et d'établir tous les résultats possibles. Nous avons aussi demandé à ce comité, s'il trouvait la chose nécessaire, de tâcher d'obtenir une loi dans le but de protéger le voiturier régulier contre les commerçants clandestins et, du même coup, nous protéger nous-mêmes. Les résultats ont été considérables dans les différentes provinces, comme on le verra dans notre mémoire, puisque, à l'exception d'un ou deux, les gouvernements provinciaux ont adopté des lois tendant à réglementer les voituriers qui s'occupent du transport par route et qui relèvent de leur autorité.

Le trafic par camions a commencé il y a environ dix ans. Nous n'avons pas tardé à constater, nous qui faisons des expéditions considérables, que ce tarif nous ferait une concurrence très serrée et qu'il devrait exister certains moyens de réglementer et de diriger cette industrie afin de protéger le voiturier régulier.

L'hon. M. DANDURAND: Vous parlez de concurrence serrée. Avec qui?

M. WALSH: Entre les propriétaires de camions eux-mêmes tout d'abord. Nous devons nous occuper de la concurrence entre le voiturier régulier et le voiturier illicite, celui qui fait un commerce clandestin, celui qui, après avoir pu obtenir un camion, fait du voiturage pendant un an ou deux et ensuite s'en débarrasse. Certains avantages, je crois,—la distribution, la levée et ainsi de suite,—dirigeaient le trafic vers les propriétaires de camions.

Je l'ai dit en commençant, monsieur le président, ce projet de loi est très important et je suis autorisé à vous proposer d'en retarder d'un an l'adoption afin de nous fournir l'occasion de l'étudier davantage.

Si vous le voulez bien, je vais vous demander d'entendre l'exposé de M. Brown.

M. S. B. BROWN (gérant de la division du trafic de l'Association des manufacturiers canadiens): Monsieur le président et messieurs les membres du comité, l'étude du bill B du Sénat nous fait nous poser les deux questions principales suivantes:

Tout d'abord: S'est-on plaint des conditions actuelles qui régissent les divers services de transport et par qui les plaintes ont-elles été faites?

Ensuite: Au point de vue des usagers des services de transport, quel sera l'effet de l'application des dispositions de ce projet de loi?

Pour ce qui est de la première question, l'Association des manufacturiers canadiens n'a reçu aucune plainte claire et précise disant que la situation actuelle exigeait l'adoption d'une loi fédérale. Il est vrai que, pour ce qui a trait au service de transport par eau, il y a eu un différend entre les services d'expédition de colis par petite vitesse sur les lacs et les compagnies de chemin de fer, ce qui a donné lieu à une réduction des tarifs surtout l'an dernier. Je crois comprendre que l'on a tâché d'obtenir la collaboration des voituriers.

Je rappelle ces faits dans l'unique but d'indiquer que nous en connaissons l'existence. Aucun de nos membres, toutefois, n'a fait de plaintes précises à ce sujet.

Quant au service des véhicules automobiles, il y a près de dix ans que notre Association s'occupe de cette question. Elle a exposé ses griefs aux provinces, ce qui lui a permis d'obtenir la reconnaissance et l'établissement de certains principes de loi dans presque toutes les provinces. Il reste cependant encore de la besogne à accomplir dans ce sens.

En d'autres termes, nous avons demandé aux provinces d'adopter une législation fondée sur six principes. Je viens de dire qu'elles l'ont presque toutes fait, à l'exception de quelques provinces,—entre autres Ontario et Québec,—où la mise à exécution du programme proposé n'est pas encore complète.

L'hon. M. GRIESBACH: Ces principes sont-ils indiqués dans votre mémoire?

M. BROWN: Non, mais j'ai ici des notes qui nous en donnent une très bonne idée et je serai très heureux de les remettre au secrétaire.

Je puis dire, en commençant, que les usagers des divers services de transport tiennent tout d'abord au maintien et à l'expansion des différents modes de transport afin qu'ils puissent obtenir un service satisfaisant, sûr et rapide à des taux raisonnables. On ne devrait pas refuser à ces usagers le droit d'avoir recours au service qui convient le mieux au genre de trafic particulier dont ils peuvent avoir besoin. Ainsi donc, aucune loi ne devrait être adoptée qui pourrait avoir pour but ou pour résultat d'accorder des privilèges ou des avantages spéciaux à un mode de transport, tant au point de vue du service que des taux. En d'autres termes, chaque mode de transport devrait se maintenir par lui-même. Il faudrait aussi, chaque fois que l'on constate l'existence de méthodes injustes au sujet d'un mode de transport, prendre les mesures raisonnables et nécessaires pour faire cesser cet état de choses.

Quand on étudie la question de régler les diverses catégories de services de transport en ayant recours à un tribunal public, il importe de bien comprendre les griefs et les méthodes injustes qui sont appliquées afin que les dispositions de la loi portent effectivement sur ces questions. Il semble qu'il devrait être également nécessaire d'établir jusqu'à quel point il serait possible de réussir, sous le régime de la loi ou des règlements établis en conformité des dispositions de cette loi. A notre connaissance, par l'intermédiaire d'une commission ou autrement, on n'a fait aucune enquête sur les conditions actuelles afin d'établir les faits.

La Commission des chemins de fer, si bien accueillie par les usagers des services des voies ferrées, a été organisée à la suite de la publication, en 1902, d'un rapport détaillé et complet sur les commissions des chemins de fer, les griefs contre les tarifs de transport et la loi des chemins de fer. Cette enquête a été faite par le professeur S. J. McLean, maintenant commissaire en chef adjoint de la Commission des chemins de fer. La Commission des chemins de fer existe depuis l'année 1904, de sorte que les usagers connaissent maintenant très bien les méthodes et les exigences de la loi des chemins de fer relativement au trafic, aux tarifs et aux droits.

[M. S. B. Brown.]

Nous allons maintenant nous arrêter à certains points saillants de ce projet de loi,—car si ce projet doit être adopté ou si on doit prendre une décision définitive, je désirerais appeler votre attention sur certaines questions.

Si l'on juge nécessaire de faire passer certaines catégories de voituriers, outre les chemins de fer, sous l'autorité de la Commission des chemins de fer, nous proposons que cette loi n'ait pas une application plus étendue que celle des dispositions de la loi des chemins de fer, dispositions que connaissent bien tous les usagers des services de transport. Nous pensons, de plus, que l'étendue de l'autorité accordée par le bill B du Sénat relativement à certaines de ses parties semble être de nature à justifier un amendement demandant l'exclusion de certaines formes de transport. Or, c'est là une question qu'il serait impossible de traiter de la manière indiquée. Nous voulons vous faire l'exposé que voici relativement à ces questions:

Le transport par voie d'eau.—Il semble que les dispositions de cette partie du bill s'appliquent à tous les services par eau entre deux endroits du Canada.

De graves objections se posent ici au sujet du voiturage des marchandises en grenier ou par cargaison, car toutes ces transactions sont de nature à nuire considérablement au libre mouvement du trafic si l'on veut s'en tenir à la réglementation des taux. La direction du trafic des céréales, que l'on a cherché à réglementer au moyen d'une loi, a établi qu'il en est bien ainsi. On sait fort bien, d'ailleurs, qu'il a fallu donner un sens très large aux dispositions de la loi portant sur cette question pour prévenir de sérieux ennuis au commerce. Il faut aussi tenir compte du fait que l'on ne pouvait pas réglementer la concurrence entre les expéditions des ports canadiens aux ports américains.

L'hon. M. DANDURAND: Sauf pour les navires enregistrés au Canada.

M. BROWN: Oui, mais la chose ne serait peut-être pas possible, à ce que nous comprenons, avec les navires des Etats-Unis.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une autre affaire.

M. BROWN: Le trafic de cabotage dans les eaux du littoral de l'Atlantique et aussi du Pacifique constitue une autre catégorie de ce trafic par eau que l'on ne pourrait pas réglementer d'une manière pratique. J'ajoute que nous ne pouvons pas comprendre que l'on soulève des objections contre le système actuellement en pratique dans ce genre d'affaires. Il existe un autre commerce connu sous le nom de trafic entre les deux côtes,—c'est le trafic qui se fait entre le littoral de l'Atlantique et celui du Pacifique par voie du canal de Panama,—et c'est peut-être le plus important de tous les services de transport des marchandises par voie d'eau. Sous diverses formes, ce service qui existe depuis de nombreuses années est essentiel au mouvement de certaines catégories de trafic entre les ports de l'Atlantique et ceux du Pacifique, au Canada.

Le PRÉSIDENT: Ce trafic rapporte-t-il quelque chose aux propriétaires de navires?

M. BROWN: A ce que je comprends, oui. Je crois comprendre qu'ils sont très satisfaits de la situation actuelle.

Ce service a été conçu avant tout pour faire face à la concurrence due aux bas tarifs de transport océanique de l'Angleterre, des pays européens, des services similaires entre les ports américains de l'Atlantique et du Pacifique et aussi entre les ports américains de l'Atlantique et les ports canadiens du Pacifique. Le service actuel a donné des résultats satisfaisants pour les usagers et doit être en mesure de modifier promptement ses taux de temps en temps afin de pouvoir faire face à la concurrence qui nous est faite de l'extérieur.

Disons, en résumé, que cette partie du bill ne devrait pas s'appliquer aux voituriers qui transportent des marchandises en grenier ou par cargaison, ni au trafic de cabotage sur l'Atlantique et sur le Pacifique, ou encore aux services entre les deux côtes.

Transport par air.—Ce mode de transport est nouveau et, au Canada, est surtout restreint aux régions du Nord où on le fait servir à la mise en valeur de ces régions. Les usagers de ce service ne se plaignent aucunement de la situation actuelle et nous croyons que les suggestions à ce sujet devraient venir des exploitants de ce service qui se trouvent dans une situation plus avantageuse pour déterminer la nécessité et la possibilité d'adopter une législation de ce genre.

Cette partie semble bien s'appliquer au trafic interprovincial et international fait pas des voituriers qui s'occupent du transport par route dans les différentes provinces. Les usagers de ces moyens de transport se sont occupés de certains problèmes que pose ce mode de transport et les ont étudiés directement avec les provinces, étant donné que la majeure partie de ce trafic se fait dans la province même et ne relève que de l'autorité de cette province. Pendant plus de dix ans, au nom de ses membres, l'Association des manufacturiers canadiens, a pris certaines mesures en vue de faire adopter une loi conforme à certains principes, dont quelques-uns ressemblent à ceux qui sont indiqués dans la partie 4 du bill B du Sénat. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir avant d'obtenir que toutes les provinces étudient à fond ces questions, mais on peut affirmer que les exploitants de véhicules automobiles et les usagers de ses services travaillent en intime collaboration au sujet de ces propositions. Par suite de cette situation, nous sommes d'avis que la partie 4, qui a trait au trafic interprovincial et au trafic international, ne fait que répéter ce que font les provinces et exige un double permis et bien d'autres choses ainsi répétées. Tout cela nuit à l'expansion raisonnable de ce mode de transport et à l'adoption des lois et des règlements que les usagers et les exploitants s'emploient à obtenir par l'intermédiaire des provinces. Si les pouvoirs du gouvernement fédéral étaient suffisamment étendus pour lui permettre de s'occuper de cette question dans tous les détails, il serait peut-être bon d'adopter ce projet de loi, mais par suite de la situation actuelle nous sommes d'avis que cette partie devrait être laissée de côté.

Le PRÉSIDENT: Si les autorités provinciales et fédérales pouvaient s'entendre de quelque manière,—tâchez de vous représenter la chose,—croyez-vous que cela serait avantageux pour votre commerce?

M. BROWN: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas nous visons à atteindre le bon but; ce à quoi vous vous opposez, c'est la manière d'y arriver.

M. BROWN: Exactement.

Il serait peut-être bon de rappeler, à ce propos, qu'à la suite de la conférence entre le Dominion et les provinces, tenue à Ottawa au mois de décembre 1935, on a nommé un comité dont le secrétaire était un fonctionnaire du ministère des Transports dans le but de s'occuper de cette question en faisant appel à la collaboration de tous les intéressés. On devrait continuer ce travail collectif, ce me semble, puis, après en avoir connu les décisions, on devrait y donner suite par d'autres moyens.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce que veut faire le ministre.

M. BROWN: Nous craignons que vous ne fassiez double emploi de tout ce qui a été accompli jusqu'ici et que vous ne donniez lieu à des causes de désaccord entre les provinces et le pouvoir central.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne le crois pas. Je ne crois pas que le ministre demande la proclamation mettant cette partie en vigueur avant d'en être venu à une entente bien claire avec les provinces.

M. BROWN: Je passe maintenant à la partie qui a trait aux tarifs convenus. Cette partie constitue une mesure tout à fait nouvelle sur notre continent et semble avoir été rédigée d'après une disposition similaire de la loi anglaise dite Road and Rail Act, de 1933. De fait, je comprends que le texte est presque le même mot pour mot.

[M. S. B. Brown.]

Nous croyons que les usagers des moyens de transport ne seraient plus aussi libres de choisir leurs moyens de transport si l'on mettait en vigueur une entente de ce genre. Ajoutons que les dispositions d'une entente de ce genre annuleraient celles de la loi des chemins de fer que les usagers des moyens de transport connaissent très bien et tiennent pour satisfaisantes. Cela favoriserait l'application de nombreuses méthodes injustes en établissant pour les grandes entreprises de distribution et de voiturage des conditions de faveur qu'un bon nombre de petits concurrents ne pourraient pas obtenir. Cela serait de nature à désorganiser le commerce et à nuire au libre mouvement du trafic. Les dispositions de la loi des chemins de fer sont assez larges, pour ce qui est des taux et des tarifs, pour permettre au voiturier à qui elles s'appliquent de faire face à la concurrence.

Au cours de certaines observations relatives à ce projet de loi, on a dit qu'il n'avait pas été conçu dans le but de favoriser une catégorie de voituriers, mais plutôt dans le but de les placer tous sur un pied d'égalité pour ce qui est des règlements et aussi dans le but de faire disparaître l'application de méthodes injustes. Mettre en vigueur la Partie VI de ce projet de loi serait, allègue-t-on, prendre des mesures tout à fait contraires au but que voulait atteindre cette loi en accordant des avantages injustes aux gros voituriers.

Les dispositions de la loi dite Road and Rail Act, d'Angleterre, portant sur la même question, n'existent que depuis quelques années et, nonobstant les renseignements fournis au comité, nous comprenons que les plaintes se font de plus en plus nombreuses dans ce pays contre un bon nombre des dispositions de cette loi de 1933, y compris l'article qui a trait aux tarifs communs. En vérité cet article accorde un avantage aux gros voituriers et aux importants commerçants au désavantage du petit voiturier et du petit négociant. Voilà justement ce que nous redoutons si cette mesure est appliquée chez nous. Nous sommes d'avis, d'une manière générale, que le commerce s'en trouverait immédiatement bouleversé et qu'au lieu de remédier à la situation actuelle, tout le commerce de notre pays serait désorganisé et en souffrirait considérablement. On ne peut pas établir une comparaison entre la situation au Canada et la situation en Angleterre. La longueur du parcours, la nature même du trafic, la densité de la population et bien d'autres points importants diffèrent considérablement dans les deux pays.

Vient ensuite la partie de ce projet de loi qui a trait aux courtiers. Il est assez difficile de comprendre ici le but que l'on veut atteindre par l'application de ces dispositions. Si l'on a l'intention d'appliquer ces mesures aux expéditeurs ou au groupement par un acheteur des expéditions de divers expéditeurs, il semblerait bon alors d'indiquer les plaintes qui ont été faites contre cet état de choses. Nous ne connaissons rien qui puisse justifier que ce soit d'intervenir dans les affaires d'un consignataire et lui refuser le droit de réunir plusieurs marchandises dans une seule expédition par chargement de wagon, pourvu que ce consignataire s'en tienne aux dispositions de la loi et aux règlements demandant que les marchandises soient accompagnées d'une lettre de voiture de chaque expéditeur à chaque consignataire, car, de fait, le voiturier transporte un chargement de wagon, peu importe la manière dont ce chargement a pu avoir été préparé avant d'être confié au voiturier. Il se peut que cet article ne fasse pas allusion à cet état de choses, mais si tel est le cas, nous sommes d'avis qu'il devrait être rayé de ce bill.

L'hon. M. GRIESBACH: Les courtiers font-ils maintenant le groupement des expéditions?

M. BROWN: Certaines organisations connues sous le nom d'expéditeurs groupent ainsi des expéditions pour le compte de plusieurs personnes. Chaque expéditeur doit payer un certain tarif pour ce service de groupement. Toutes ces marchandises sont remises aux compagnies de chemin de fer comme s'il s'agissait d'un chargement de wagon. Lorsqu'elles sont rendues au point de destination, on les divise et on en fait la distribution.

L'hon. M. MACARTHUR: Le courtier garde-t-il la différence entre le tarif pour chargement de wagon et le tarif pour chargement incomplet?

M. BROWN: Non. Il demande un droit pour ce service de groupement des marchandises.

L'hon. M. MACARTHUR: Le tarif pour chargement incomplet diffère beaucoup du tarif pour chargement de wagon.

M. BROWN: C'est vrai. Mais la compagnie de chemin de fer reçoit un chargement de wagon complet.

L'hon. M. MACARTHUR: Mais, qui bénéficie de cette économie dans le coût du transport?

M. BROWN: Ce sont les expéditeurs qui, naturellement, devraient en bénéficier, car le taux pour le chargement de wagon complet se trouve réparti entre plusieurs articles. Ajoutons à cela ce que le courtier exige pour faire le groupement.

L'hon. M. DANDURAND: La principale plainte qui nous fut faite hier par des courtiers, des hommes éminents, c'est qu'ils s'opposaient à ce qu'on les oblige à obtenir un permis.

M. BROWN: Puis-je vous demander, monsieur le président, de quelle sorte de courtiers il s'agit? Je n'étais pas ici hier.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'étaient des courtiers maritimes.

M. BROWN: Ils diffèrent de ceux dont je parle ici. Nous ne savions pas exactement à quoi se rapportait cet article. Il se peut fort bien que ce ne soit pas du tout ce à quoi nous pensons.

Le PRÉSIDENT: On a laissé entendre qu'en exigeant ainsi un permis on voulait, comme cela arrive souvent, connaître les gens en affaires et aussi conserver dans une certaine mesure la haute main sur ce genre de commerce.

M. BROWN: Le reste de mes observations écrites a trait au projet de loi en général. Je vous prierais d'indiquer ici qu'il ne s'agit plus du paragraphe précédent, car ces observations n'ont rien à voir aux courtiers.

Les principaux articles de la loi des chemins de fer qui intéressent les usagers de ce service sont ceux qui ont trait au trafic, aux droits et aux tarifs. En résumé, ces articles exigent des compagnies de chemin de fer qu'elle fournissent le matériel et les moyens nécessaires pour le commerce de transport. Ils ont trait à certaines restrictions pour prévenir les distinctions injustes. Il y a ensuite un groupe d'articles qui ont trait à l'approbation des classements, des tarifs réguliers, puis à la préparation, dépôt et la publication des tarifs indiquant les droits, les règles, les règlements et autres questions de ce genre.

En conformité des dispositions de la loi des chemins de fer, une compagnie de chemin de fer est autorisée à préparer et à faire connaître sa classification des marchandises pour le transport en petite vitesse, de même que tous les tarifs indiquant les taux, les règles et règlements qui ont trait à la manutention du trafic qu'elle s'engage à transporter. Cette compagnie est de plus tenue de les déposer à la Commission des chemins de fer.

Pour ce qui est de la classification et des tarifs des droits maximum la Commission exige qu'ils aient obtenu son approbation avant de pouvoir être appliqués. Quant aux tarifs indiquant d'autres droits ordinairement désignés sous le nom de tarifs spéciaux ou de concurrence il suffit que les tarifs soient déposés à la Commission. Lorsque ces tarifs comportent une réduction l'avis doit être de trois jours. Si ces tarifs, au contraire, comportent une augmentation, l'avis doit être alors de trente jours. On peut aussi obtenir une permission spéciale dans certaines conditions autorisant le voiturier à déposer ses tarifs dans un délai moins long que le délai statutaire.

[M. S. B. Brown.]

Une disposition permet encore à une compagnie de chemin de fer, dans certaines circonstances, de déposer un avis qu'elle veut établir un tarif spécial pour des expéditions déterminées. Cette disposition spéciale, cependant, n'est pas bien souvent appliquée, car elle ne peut servir que dans des circonstances exceptionnelles.

Le PRÉSIDENT: Cela pourrait prendre place sous la rubrique des Tarifs convenus?

M. BROWN: Non monsieur, pas toujours. Il y a des expéditions spéciales.

L'hon. M. GUTHRIE: Des expéditions d'urgence.

M. BROWN: Oui, monsieur. Aujourd'hui, les voituriers ont beaucoup de latitude dans la publication et le dépôt de leurs tarifs en vue de faire face à la concurrence, bien plus que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, pourrais-je dire.

Tous les tarifs publiés par un voiturier relèvent de la disposition générale de la loi des chemins de fer contre le traitement de faveur injuste. Nous croyons que c'est la clef de voûte de la loi.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai que, d'une manière générale, les tarifs des chemins de fer canadiens sont plus bas que ceux des Etats-Unis?

M. BROWN: Si vous comparez le revenu par tonnes-mille, ce qui revient à s'en tenir à une unité pour tout le trafic et pour tous les tarifs, vous constaterez qu'au Canada ils sont un peu plus bas. Cela ne fait pas de doute, à mon avis. Cela est probablement dû en grande partie aux taux très peu élevés pour le transport du grain.

M. WALSH: Je crois, monsieur le président, qu'il conviendrait de fouiller cette question davantage avant d'accepter cette affirmation. Excusez-moi si je vous interromps, mais il me semble qu'il faudrait tenir compte de la nature du trafic. Il en est de même des tarifs fixes qui existent au Canada et qui n'existent pas aux Etats-Unis. Ce sont ces deux éléments qui donnent lieu à l'écart entre les deux tarifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est dû surtout aux tarifs pour le transport des céréales?

M. WALSH: Oui, monsieur. Puis il y a la différence dans le chiffre de la population.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et les taux pour le transport des marchandises dans les Provinces maritimes?

M. WALSH: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Je comprends que nos chemins de fer transportent les céréales à un taux de 25 p. 100 moins élevé que celui des chemins de fer américains?

M. WALSH: Oui, considérablement moins élevés. Les taux étaient considérablement plus bas lorsqu'ils ont été appliqués, lorsque les taux de la Passe du Nid de Corbeau ont été appliqués à toutes les voies ferrées de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: C'était un taux régional dont l'application a été étendue par le Parlement.

M. WALSH: Oui. Quelqu'un a déclaré à la Chambre des Communes, je crois, en 1924 ou en 1925, que l'écart entre nos tarifs statutaires et ceux des Etats voisins, des Etats-Unis, tarifs que la Commission de commerce entre Etats a jugés raisonnables, permettaient aux cultivateurs canadiens du centre de l'Ouest d'épargner plusieurs millions de dollars par année.

M. BROWN: On verra, d'après les faits exposés dans notre mémoire, qu'à l'exception des tarifs pour le transport des marchandises et des tarifs réguliers, lesquels représentent bien peu de trafic, les chemins de fer jouissent d'une assez grande liberté sous le régime de la loi actuelle des chemins de fer, ce qui leur

permet de modifier leurs tarifs de temps en temps et d'établir plusieurs tarifs divers dans le but de faire face à la concurrence. De fait, les voituriers ont, depuis deux ans, profité de cet état de choses et ont pour faire face à la concurrence, établi des tarifs inconnus par les années passées.

On remarquera, entre autres choses, que les tarifs doivent être déposés à la Commission des chemins de fer. De plus, les chemins de fer sont tenus de les afficher dans des endroits convenables, dans leurs bureaux généraux ou régionaux et dans les gares locales où ces tarifs s'appliquent. Le public peut donc ainsi en prendre connaissance dans un certain nombre d'endroits. Un grand nombre d'expéditeurs et d'usagers des services de transport gardent aussi en série tous les tarifs qui les intéressent directement. Ajoutons que plusieurs milliers de tarifs sont en vigueur et le fait de tenir compte de toutes les modifications qui se produisent tous les jours par suite de suppléments ou de nouvelles émissions constitue un véritable problème à l'heure actuelle.

Je pourrais ajouter, monsieur le président et messieurs, que l'Association des manufacturiers canadiens garde la liste de tous les tarifs établis par toutes les compagnies de chemins de fer au Canada, toutes les compagnies de messageries et autres qui s'occupent du transport.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser des questions? Je dois dire que l'honorable M. Guthrie, président de la Commission des chemins de fer, est ici ce matin, de sorte qu'on peut lui poser des questions, si on le désire. Aucune question? Qui est votre autre représentant, monsieur Walsh?

M. WALSH: C'est tout, monsieur le Président, merci.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser des questions aux représentants de l'Association des manufacturiers canadiens?

Nous entendrons maintenant le témoignage de M. D. A. Thompson, représentant de la Canadian Airways, de Winnipeg. Nous allons tout d'abord, monsieur Thompson, déposer au dossier une lettre de M. A. Roy Brown, qui a comparu devant le comité l'autre jour.

Le greffier du comité donne lecture de la lettre suivante:

GENERAL AIRWAYS LIMITED

President A. Roy Brown,

406 Edifice de la Banque d'Hamilton,

67 rue Yonge,

TORONTO, ONTARIO.

Le 16 février 1937.

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président,
Comité des chemins de fer, télégraphes et havres,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—Vous vous rappelez que lorsque j'ai comparu devant votre comité mercredi après-midi, le 10 février, j'avais à peine eu le temps de lire le bill B et de demander certains renseignements par l'intermédiaire de votre comité.

Depuis le 10 février, j'ai eu l'occasion d'étudier cette question plus attentivement et plus à fond, et il me semble que le fait de faire relever les compagnies de transport par air dans le nord du Canada de l'autorité de la Commission des chemins de fer produira un des deux effets suivants. Tout d'abord, si les compagnies de transport par air se conforment aux dispositions de la loi des chemins de fer, elles ne seront pas en état de

[M. S. B. Brown.]

rendre service à l'industrie minière et ne pourront continuer à collaborer à l'expansion de l'exploitation minière du nord de notre pays. D'un autre côté, si l'on n'a pas l'intention de nuire de quelque manière au développement des opérations minières dans le Nord, l'aviateur du Nord, qui est bien celui qui a ouvert la voie dans le domaine de l'aviation au Canada, se trouvera à prendre l'attitude d'un violateur de la loi au vu et su du Gouvernement. Il me semble, à mon avis, que pendant quelques années l'aviation dans le nord du Canada continuera à être encore tellement importante pour le Canada, tant au point de vue du trafic qu'au point de vue des services réels rendus au pays, qu'on ne devrait pas la placer dans cette position d'infériorité dans le service transcanadien.

A mon avis, monsieur, le service de transport par air devrait être placé sous le régime d'une loi spéciale et distincte portant sur la navigation aérienne, tout comme ce que l'on fait en Angleterre. Dans ce cas, on pourrait s'occuper de l'industrie de l'aviation pour son propre développement par des méthodes propres à cette industrie. Si on n'a pas recours à ce moyen, et si ce service relève des dispositions de la loi des chemins de fer, à moins que cette loi ne soit pas appliquée à l'aviation dans le nord du Canada, il faudra, de toute nécessité, faire cesser la mise en valeur des mines dans le nord de notre pays. Je suis convaincu que le Gouvernement ne désire pas que cet état de choses se produise et que cette mesure ait de tels résultats désavantageux.

Votre bien respectueux,

A. ROY BROWN.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, passons à M. Thompson.

L'hon. M. DANDURAND: Quelle est l'importance de vos opérations, monsieur Thompson?

M. THOMPSON: Notre service s'étend d'un littoral à l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous vous occupez aussi beaucoup du Nord?

M. THOMPSON: Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous maintenez un certain nombre de services réguliers?

M. THOMPSON: Nous faisons un service semblable à celui qui est établi dans le Nord. A cela s'ajoutent les services interurbains entre Moncton et Charlottetown et entre Vancouver et Seattle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas à travers le continent.

M. THOMPSON: Non, monsieur.

L'hon. M. ROBINSON: Monopolisez-vous ces services?

M. THOMPSON: Nous avons ces services.

L'hon. M. MACARTHUR: Le service de Summerside est-il compris dans le service interurbain entre Moncton et Charlottetown?

M. THOMPSON: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Avez-vous les droits exclusifs pour ce service?

M. THOMPSON: Dans le moment nous sommes les seuls exploitants

L'hon. M. McRAE: Les seuls exploitants canadiens.

L'hon. M. ROBINSON: Une autre compagnie ne peut obtenir le droit d'exploiter ce service?

M. THOMPSON: Nous détenons actuellement le permis du gouvernement pour y exploiter ce service et transporter les dépêches.

Le très hon. M. MEIGHEN: Personne autre ne peut y exploiter un service dans cette région?

M. THOMPSON: Je ne puis me prononcer, je ne connais pas exactement le sens de la loi à ce sujet.

L'hon. M. McRAE: Le comité ne connaît peut-être pas exactement tous les faits. La concurrence des lignes aériennes des Etats-Unis est très serrée entre Vancouver et Seattle.

M. THOMPSON: Oui, monsieur.

L'hon. M. ROBINSON: De qui détenez-vous ce droit?

M. THOMPSON: De la division de l'Aviation civile, au moyen d'un décret du conseil adopté au cours de la dernière session.

Le très hon. M. MEIGHEN: En vertu de quelle loi?

M. THOMPSON: En vertu de la loi de la Commission de l'air.

L'hon. M. GRIESBACH: Tirons cette affaire au clair pendant que nous y sommes. M. Wilson peut peut-être nous dire si le Gouvernement accorde un droit exclusif pour l'exploitation du service sur une route déterminée. S'agit-il de cela ici?

M. WILSON: Ce droit n'est, de toute nécessité, un droit exclusif, monsieur le président. Un honorable membre du Sénat l'a rappelé tout à l'heure, deux permis ont été accordés pour la route de Seattle et Vancouver.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui accorde ces permis?

M. WILSON: En vertu de la loi de l'aéronautique, le ministre des Transports a le pouvoir, en conformité des règlements relatifs à l'aviation, d'accorder des permis aux services inscrits réguliers de transport par air.

L'hon. M. ROBINSON: N'est-il pas vrai que vous avez refusé d'accorder un autre permis entre Moncton et Charlottetown?

M. WILSON: Non. Si la compagnie qui demande le permis se conforme aux exigences concernant la sécurité nous lui accorderons un permis.

L'hon. M. ROBINSON: Mais vous leur avez accordé le privilège de faire ce service dans d'autres régions.

M. WILSON: Ces compagnies peuvent exploiter un service aérien pourvu qu'elles se conforment à nos règlements.

L'hon. M. ROBINSON: Elles font le service entre d'autres endroits mais non entre Moncton et Charlottetown.

M. WILSON: Exactement.

L'hon. M. ROBINSON: Pourquoi ne pas leur accorder des permis pour la route Moncton-Charlottetown?

M. WILSON: Jusqu'ici ces compagnies ne se sont pas conformées aux exigences des règlements concernant la sécurité d'après le système de permis que nous avons actuellement.

L'hon. M. COPP: Pourquoi leur permettez-vous de faire ce service dans des conditions dangereuses dans une certaine région de notre pays et ensuite leur refusez-vous le droit d'en faire autant dans une autre région?

M. WILSON: Nous n'avons pas accordé de permis parce que ces compagnies n'ont pas satisfait aux exigences de nos règlements raisonnables.

L'hon. M. COPP: J'ai cru vous entendre dire que vous aviez accordé un permis.

M. WILSON: Non. J'ai dit que nous consentions à accorder le permis.

L'hon. M. ROBINSON: Ces compagnies ont un permis les autorisant à faire le service entre Moncton et Halifax, ou Saint-Jean.

M. WILSON: Non. Le ministre leur a fait savoir que la division leur accordera un permis pour ces services dès qu'elles se conformeront aux exigences de nos règlements de sécurité.

[M. G. A. Thompson.]

L'hon. M. ROBINSON: Elles font actuellement le service dans cet endroit en vertu d'un permis.

L'hon. M. MACARTHUR: Monsieur, jusqu'à quel point ne se conforment-elles pas aux exigences? Elles ont des machines neuves.

M. WILSON: Nous voulons bien accorder un permis pour leurs machines, mais leurs appareils de skis pour les vols d'hiver ne sont pas conformes aux exigences de nos règlements de sécurité.

L'hon. M. MACARTHUR: Il ne serait pas difficile de remédier à cet état de choses.

M. WILSON: La chose pourrait bien être très importante, monsieur.

L'hon. M. MACARTHUR: On croit généralement que la division ne veut pas déranger la ligne déjà établie. La Canadian Eastern Airways Company a des machines en service de Halifax à Moncton.

M. WILSON: Elle ne s'en est pas tenue à un service régulier.

L'hon. M. MACARTHUR: A-t-on imposé une sanction?

M. WILSON: Elle peut continuer à donner un service de taxi indépendamment de ce service, mais elle ne peut pas établir de service régulier entre deux villes sans avoir obtenu de nous un permis à cet effet.

L'hon. M. GRIESBACH: Le Gouvernement restreint-il d'ordinaire le nombre des lignes aériennes qui peuvent faire des opérations dans une certaine région du Canada, ou bien accorde-t-il un permis à tous ceux qui se conforment aux règlements de la division de l'air?

M. WILSON: Le système de permis s'applique seulement aux services entre villes ou au trafic international; il ne s'applique pas, pour le moment, au trafic du Nord.

L'hon. M. GREISBACH: Arrêtons-nous, dans ce cas, au service interurbain. En principe, le Gouvernement restreint-il le nombre de permis qu'il accorde aux compagnies qui exploitent des services de ce genre?

M. WILSON: Je ne sais pas que l'on ait arrêté une ligne de conduite bien précise à ce sujet. Au cours du printemps, à ce que nous avons constaté, le Gouvernement a étudié le projet d'établissement d'un service transcanadien. On avait lieu de croire, par suite de certaines indications, que des compagnies en existence, ou des compagnies nouvelles, désiraient établir des services dans certaines sections du service transcanadien que l'on voulait établir dans notre pays, avant l'adoption de la nouvelle loi. On a cru bon de s'assurer la haute main sur les services interurbains avant que le Gouvernement annonce son programme et la ligne de conduite qui entendait tenir à l'égard des lignes importantes, pour ainsi empêcher les autres compagnies d'établir leurs droits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Des droits acquis.

M. WILSON: Oui. Le Gouvernement a fait connaître son programme dans le discours du trône. Il désirait prévenir les opérations prématurées de la part de compagnies de l'extérieur, ce qui pourrait nuire à sa liberté d'action pour ce qui est de la question la plus importante.

L'hon. M. MACARTHUR: Monsieur, je veux que vous compreniez bien ce qui se passe dans le Nouveau-Brunswick et dans l'île du Prince-Edouard. Nous possédons un aéroport à une faible distance de Moncton. On s'y rend en taxi en quelques minutes. Il y a trois ans que la Eastern Canadian Airways prie et supplie le public de placer des fonds dans son entreprise et elle a obtenu un succès considérable. Un grand nombre de personnes ont placé leur argent dans cette entreprise. Rien ne laissait prévoir que le Gouvernement refuserait à la Eastern Canadian Airways la permission de se servir des machines qu'elle a achetées. Nous nous rendons à Moncton dans le train Ocean Limited, mais nous ne pouvons nous rendre dans l'île du Prince-Edouard que par avion, car le

bateau passeur ne fait un deuxième voyage que pendant les mois d'été. Cela signifie que nous perdons une journée à Moncton. La vieille compagnie a des ressources très limitées et son service, bien souvent ne peut satisfaire la demande. Nous avons besoin de ce nouveau service, mais le Gouvernement a décidé que la Eastern Canadian Airways ne doit pas obtenir de permis. Cette compagnie a des pilotes experts et si tout se résume à poser quelques skis aux aéroplanes, la chose peut être bientôt réglée. Nous voulons connaître la véritable cause de la difficulté.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que nous devrions revenir à la question soumise au Comité?

L'hon. M. MACARTHUR: Je désirerais obtenir une réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Il existe un bureau où l'on peut obtenir tous les renseignements désirés. M. Wilson sera peut-être en mesure de répondre à votre question demain.

L'hon. M. ROBINSON: Le bill dont nous parlons a trait au transport par air et le service aérien entre Moncton et Charlottetown m'intéresse considérablement. Le fait que l'on n'ait pas accordé un permis à la Eastern Canadian Airways reste pour moi un grand mystère.

L'hon. M. MACARTHUR: Il y n'y a pas de doute que c'est mystérieux.

Le PRÉSIDENT: Je vous ai dit de quelle manière vous pouvez éclaircir ce prétendu "mystère". Vous pouvez obtenir tous les renseignements voulus du ministère, dans l'espace de quinze minutes. Nous voulons pousser de l'avant l'examen de ce projet de loi.

L'hon. M. ROBINSON: On a là-bas l'impression que cette compagnie de service transcanadien constitue un monopole et qu'une autre compagnie dont les machines sont aussi bonnes et dont les pilotes sont aussi habiles ne peut avoir l'occasion de faire le service entre Moncton et Charlottetown.

L'hon. M. DANDURAND: Il n'est pas question de cela dans ce projet de loi.

L'hon. M. MACARTHUR: Je crois que la question peut fort bien se poser ici.

L'hon. M. ROBINSON: J'ai cru que c'était le moment opportun de soulever cette question.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous nous avez dit, monsieur le président, de nous adresser au ministère, mais les personnes intéressées ont fait échange de correspondance avec les autorités depuis plus d'un an. M. Wilson peut peut-être nous dire ce qui motive le refus du ministère d'accorder ce permis.

Le PRÉSIDENT: M. Wilson ne s'attendait pas à cette discussion. Il pourra peut-être vous répondre demain.

L'hon. M. ROBINSON: C'est peut-être la seule occasion qui s'offre à nous d'obtenir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Vous l'obtiendrez demain.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois comprendre, à ce que dit M. Wilson, qu'il s'agit d'une question d'administration. Elle ne peut donc pas être réglée par le comité.

L'hon. M. COPP: Il me semble qu'il ne s'agit pas ici d'une question d'administration. M. Wilson a dit que le permis avait été refusé parce que les avions de la compagnie ne répondaient pas à toutes les exigences.

Le PRÉSIDENT: Il dit que les machines ne possèdent pas tous les appareils exigés par les règlements.

L'hon. M. COPP: Je voudrais bien savoir pour quelle raison on n'accorde pas ce permis.

L'hon. M. ROBINSON: Pourrez-vous nous donner cette explication demain, monsieur Wilson?

[M. J. A. Wilson.]

M. WILSON: Les faits sont bien clairs.

L'hon. M. ROBINSON: Non.

L'hon. M. MACARTHUR: C'est un mystère.

M. WILSON: On en a fait un mystère. Je ne crois pas que c'en soit un.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous dites que les machines ne sont pas munies des skis exigés?

M. WILSON: C'est une raison. Leurs pilotes ne possèdent pas la compétence voulue.

L'hon. M. MACARTHUR: Enfin, la lumière commence à se faire.

Le PRÉSIDENT: M. Wilson pourra vous donner d'autres renseignements demain. Il a fait une déclaration au nom du ministère. Il allègue que la compagnie n'a pu obtenir la permission de faire le service parce qu'elle ne possède pas les pilotes ou les appareils exigés. S'il n'en est pas ainsi, vous devriez pouvoir l'établir. Si tout cela est exact, le ministère a bel et bien raison.

A vous maintenant, monsieur Thompson.

M. THOMPSON: Monsieur le président, au nom de la Canadian Airways Ltd., je voudrais appeler l'attention du comité sur certains passages du projet de loi relatif à l'établissement d'une commission des transports que l'on ne pourra que très difficilement appliquer au transport aérien et tout particulièrement au transport par voie de l'air dans le nord du Canada.

Au risque de rappeler à votre comité des choses qu'il connaît déjà, je voudrais insister sur l'importance du transport aérien dans le Nord et aussi des services qu'attendent de ce moyen de transport tous ceux qui s'occupent de la mise en valeur de nos régions du Nord. Vous savez probablement que dans cette partie de notre pays le transport aérien est tenu pour aussi ordinaire que tout autre mode de trafic par véhicules dans les autres régions du Canada. Le trafic par la voie des airs dans le Nord est si considérable que le Canada l'emporte sur tous les autres pays à ce point de vue. Les statistiques comparatives nous montrent qu'en 1935 le volume du trafic, petite ou grande vitesse, par voie des airs a été au Canada aussi considérable qu'aux États-Unis et bien plus considérable que dans les autres pays. L'importance de ce trafic augmente non seulement depuis dix ans mais encore de plus en plus chaque année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le trafic aérien pour les marchandises et aussi les voyageurs?

M. THOMPSON: Le trafic des marchandises, petite et grande vitesse, monsieur, et non celui des voyageurs. Pour bien comprendre l'importance de ce trafic, disons qu'en 1936 à elle seule la Canadian Airways a couvert une moyenne quotidienne de 5,500 milles et a transporté 57 voyageurs, 21,200 livres de marchandises expédiées par petite et grande vitesse et 2,600 livres de dépêches. Pour vous faire mieux comprendre l'importance de ces chiffres j'ajouterai que le voyage aller et retour de Montréal à Vancouver ne représente que 4,978 milles.

Votre comité doit se rendre compte que ce volume considérable de trafic dépend de la mise en valeur de nos ressources naturelles, ce qui est d'importance primordiale pour notre prospérité nationale. Or, on l'a rappelé plusieurs fois, tout cela aurait été impossible sans les services des transports aériens. Votre comité doit savoir aussi que ce trafic considérable n'a été accompli que par des entreprises privées qui se sont intéressées à ce mode de transport. Ajoutons que le service établi pour les industries du Nord a été à la fois satisfaisant et régulier. Ce service a été entrepris et organisé sans l'aide de l'Etat. C'est là un fait dont les Canadiens peuvent à bon droit être fiers, car dans aucun autre pays le service du transport par air n'a si bien réussi à subvenir lui-même presque entièrement à ses propres frais. Pour cette seule raison je suis d'avis que tout projet de loi qui, au lieu de lui venir en aide serait de nature à lui causer des ennuis, doit être étudié avec le plus grand soin.

Comme je désire appeler votre attention sur certaines différences fondamentales entre le transport par air et le transport par terre, et aussi entre le transport dans le Nord et les lignes aériennes, interurbaines et régulières, je tiens à vous assurer que je suis autorisé à vous exposer ces considérations au nom de la Canadian Airways.

Je suis le gérant général de cette entreprise, et je m'occupe activement du transport aérien depuis le mois de juillet 1919. Je revenais alors de la guerre, ayant obtenu mon brevet de pilote trois ans auparavant. Ce fut la fin de mon service militaire à titre d'aviateur, à l'exception des six mois que j'ai passés dans le corps d'aviation du Canada au camp Borden. Depuis dix-huit ans tous mes travaux ont porté sur tout ce qui a trait au service commercial de transport par air.

Vous me permettrez dans ce cas, je l'espère, d'indiquer ici une différence fondamentale entre le transport par air et le transport par terre. Pour ce qui est du transport par l'air il n'y a pas les frais considérables et parfois énormes que comportent l'achat, la construction et l'entretien des droits de passage ou encore l'entretien des grandes routes. Le service aérien n'est pas limité au transport sur la voie ferrée, sur les routes pavées ni dans les eaux navigables. Sa grande route est le vaste atmosphère qui ne connaît pas de limites. Le transport aérien comporte des dépenses qui lui sont propres. Il s'agit de la construction des aéroports et des autres aménagements sur la terre, les appareils de radio, de météorologie et les télétypes, mais ces frais sont limités au regard de ceux que comporte le transport par terre et ne sauraient être raisonnablement placés dans la même catégorie. Cette comparaison s'applique ici si l'on veut mettre en regard les frais déjà encourus pour l'établissement de la ligne transcanadienne par air et les sommes déjà déboursées pour l'achat de droits de passage pour les chemins de fer et pour la construction et l'entretien des grandes routes.

On ne peut toutefois pas établir cette comparaison à propos du transport aérien dans le nord. Elle ne peut avoir lieu parce qu'aucun fonds public n'a été dépensé en aménagements pour le transport aérien septentrional. La nature a doté le pays d'une abondance de lacs et de rivières qui constituent des aéroports tout prêts. Les déboursés nécessaires à l'établissement de quais, d'entrepôts, de bureaux, de logements, d'ateliers et de postes de radio ont été entièrement faits par les compagnies de transport aérien. A leurs propres frais elles ont rendu possible le développement des régions septentrionales que l'on a officiellement reconnu comme l'un des facteurs primordiaux de la nouvelle mise en exploitation de nos ressources naturelles dans le nord.

Et cela se trouve une distinction fondamentale entre le transport aérien et le transport terrestre. C'est une différence qui, je l'espère, portera votre comité à prévoir les raisons et à se rendre compte des difficultés pour lesquelles certaines dispositions et parties du projet de loi que vous étudiez ne devraient pas s'appliquer au transport aérien, particulièrement dans le nord.

Qu'il me soit maintenant permis d'attirer votre attention sur le fait que l'article 9, la première disposition de cette partie du bill qui se rapporte au "transport par air", subordonne totalement les taxes, les tarifs et autres détails de la gestion du transport par air aux dispositions de la loi des chemins de fer. Il se peut que la présente administration ne veuille pas en cela laisser entendre qu'elle a l'intention de fixer les taxes, les tarifs et les taux. Elle ne se propose peut-être que de mettre en vigueur les taxes et tarifs établis individuellement ou collectivement par les exploitants du transport aérien qui s'appuient sur leur expérience de la difficulté et des circonstances variées auxquelles ils doivent faire face. Toutefois, aucune restriction de ce genre n'est garantie par le bill à l'étude. Rien dans cet article ne donne à entendre que l'exploitant ou les exploitants collectivement seront autorisés à gérer leurs propres affaires et à établir leurs propres taux. C'est le contraire qui est vrai car, sous le régime de l'article 9, le transport par air, tel qu'il se pratique dans

le nord, peut se voir en tout temps imposer les tarifs et les taux sous l'empire des dispositions de la loi des chemins de fer à laquelle le présent bill subordonne maintenant le transport par air.

Votre comité comprend bien que sous ce rapport aucune comparaison n'est possible entre le transport aérien dans les régions neuves et le transport terrestre. On ne peut non plus établir de comparaison, en ce qui concerne les tarifs et les taux, entre le transport aérien dans les régions éloignées et le transport aérien régulier des lignes interurbaines. La similitude la plus exacte se trouve entre le navire irrégulier et le transport aérien dans les régions septentrionales. Chacun d'eux, par sa nature même, est irrégulier en cela que le patron du navire et le pilote de l'avion devront peut-être, tout en déchargeant leur marchandise, se mettre à la recherche d'une nouvelle cargaison à transporter. A cette fin, ils devront peut-être retourner à leur port d'attache ou plus loin encore. Cette cargaison trouvée, le pilote doit souvent, d'après sa propre initiative et du mieux qu'il peut, fixer les conditions du transport. Dans un pareil cas et dans d'autres innombrables qui constituent l'expérience journalière du transport aérien dans le nord, il semble que son asservissement aux dispositions de la loi des chemins de fer soit injustifié et impraticable.

J'approuve chaudement le but évident du ministère des Transports de mettre l'aviation canadienne sur une base plus solide, mais je prévois une grande difficulté, je dirai une difficulté insurmontable, dans la tentative que fait le département de placer le transport aérien sous le régime de la loi des chemins de fer, particulièrement en ce qui a trait à la réglementation des taux de transport au nord des voies ferrées. Puis-je en outre respectueusement faire observer que je ne vois en cela que bien peu de justification, si toutefois il en est. On a allégué pour raison que les chemins de fer se trouvent chargés d'un injuste fardeau si leur exploitation est assujétie à un contrôle et si les modes de transport qui leur font concurrence sont laissés libres d'agir à leur guise. Bien que cela puisse être vrai pour d'autres formes de transports, ce ne l'est pas pour le transport aérien dans les régions septentrionales. En 1935, le service de l'air a transporté dans le nord 25 millions de livres, soit 12,500 tonnes, de marchandises et de colis. Auparavant, presque tout était transporté par voies ferrées jusqu'aux bases aériennes. Si l'aviation n'avait pas rendu possible l'exploitation des ressources naturelles, ce fort tonnage n'aurait pu être mis à la disposition des chemins de fer. Certes, ce n'est pas là de la concurrence qui exige une réglementation en vue de protéger les chemins de fer.

L'expérience des lignes aériennes du Canada indique, dans une plus grande mesure que toute autre forme de transport, que le transport aérien est dans un état constant d'évolution par suite de l'amélioration continue apportée au matériel, et du fait qu'il faut utiliser des types divers pour différentes catégories de marchandises, souvent dans la même région. Pour le même genre d'appareils la charge payante varie suivant la distance à parcourir à partir de la base de ravitaillement en essence. Le prix varie selon le coût de l'essence (de 24c. le gallon à \$1.96½ au poste d'atterrissage de King William Land), l'intensité du service, le nombre d'heures de clarté solaire disponibles (le nombre d'heures de navigation est moindre en hiver), le genre de service requis et la nature des marchandises à transporter.

Le volume de marchandise transportée par air s'est rapidement accru durant les cinq dernières années et nous en sommes rendus à un point où un champ d'affaires entièrement neuf s'ouvre au transport aérien. D'ici à quelques années, réserve faite des surcharges, toute la liberté possible devrait être accordée au sujet des taux, afin de permettre aux exploitants d'entreprendre le transport de la grosse marchandise et de réduire ainsi le coût moyen du transport par air.

Plusieurs compagnies minières utilisent leurs propres escadrilles d'avions pour le service de leurs gisements et à des fins de prospection, se rendant compte qu'elles peuvent fournir leur transport à meilleur marché qu'elles ne peuvent

l'acheter des services commerciaux. Il est très possible que l'application de la loi des chemins de fer et des règlements des tarifs ait pour tendance de hausser le coût du transport aérien pour le public et d'encourager d'autres compagnies minières à se servir de leurs propres avions, réduisant ainsi le volume de travail dont disposent les exploitants commerciaux. Il est même possible que cette tendance atteigne des proportions alarmantes en créant un cercle vicieux de volume décroissant et de frais accrus pour l'exploitant, les frais étant en proportion directe du volume des marchandises transportées. Il me semble, monsieur le président, qu'il y aurait de sérieuses difficultés à appliquer la loi des chemins de fer en ce qui concerne l'exploitant particulier qui ne s'occupe que de son propre service mais qui, en réalité, est en concurrence commerciale directe avec le transport commercial aérien reconnu. J'estime que votre comité conviendra qu'il ne serait pas équitable d'appliquer la loi à l'un et non à l'autre.

En exposant cette opinion je ne nie pas l'avantage, le sérieux besoin de mettre en vigueur les règlements établis par la loi de la Commission de l'air de 1920, mais je soutiens que les besoins variés du transport par air dans le nord exigent que les exploitants reçoivent, individuellement ou collectivement, le droit de fixer leurs propres taux, et que l'article 9 soit abrogé ou qu'il soit clairement modifié pour empêcher que le transport aérien qui se pratique dans les régions situées au nord des voies ferrées ne soit jamais tenu de faire fixer arbitrairement ses tarifs et ses taux sous le régime des dispositions de la loi des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas qu'une loi qui produirait des résultats identiques à ceux que les chemins de fer ont obtenus de la loi des chemins de fer serait de quelque utilité? Vous n'avez pas besoin de vous en tenir rigoureusement aux détails de la loi des chemins de fer. Le présent bill est basé sur la loi des chemins de fer.

M. THOMPSON: Oui. C'est très juste.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrait-on pas élaborer une loi qui aurait quelque utilité pour les exploitants, les propriétaires et les gens du commerce?

M. THOMPSON: Oui, monsieur, j'en conviens, et si l'on veut bien me le permettre, je vais en venir à cette question.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. THOMPSON: L'alinéa 4 de l'article 10 stipule que "Le Ministre pourra prescrire dans le permis la route ou les routes que pourront suivre l'aéronef ou les aéronefs qui y seront désignés, ainsi que le tableau des services qui devront être maintenus." Chaque avion opérant dans le nord doit, à une époque ou une autre, sinon tout le temps, dévier tellement de toute route prescrite que sa course ne peut être astreinte à une route ou une autre.

Le service entrepris au nord des chemins de fer dépend presque entièrement de l'expansion de l'industrie minière, les régions de fort trafic variant d'une année à l'autre. Il se peut qu'un exploitant obtienne son permis pour une région où le volume de marchandises se voit très soudainement et grandement accru à cause des nouvelles découvertes des prospecteurs. Il se peut également que l'activité cesse aussi soudainement du fait que des gisements n'ont pas le rendement attendu. Vous admettez donc facilement qu'il ne serait pas économique pour l'exploitant d'accroître soudainement ses unités aériennes pour faire face à un accroissement de volume. A cause de ces conditions il est essentiel que les exploitants soient libres de transporter leur outillage sur les lieux de la plus grande activité.

L'adoption du paragraphe 4 de l'article 10 serait un danger constant qui, s'il était laissé à une interprétation trop étroite, pourrait causer des tracasseries à l'exploitant dont les machines doivent aller où leurs services sont requis et où leurs cargaisons, prévues ou inattendues, peuvent les attendre.

Dans le paragraphe 4 de l'article 11 du bill que votre Comité étudie il est encore fait mention de la loi des chemins de fer comme régissant le transport

[M. G. A. Thompson.]

par air. Cet alinéa rend un permissionnaire du transport aérien passible de suspension ou d'annulation de son permis s'il est trouvé coupable d'une infraction à la loi des chemins de fer. Puis-je vous faire remarquer que, sous l'empire de la loi de la Commission de l'air de 1920 et de ses modifications, des règlements convenables et appropriés sont établis pour la régie du transport aérien. Si un permissionnaire commet une infraction à l'un quelconque de ces règlements, le ministère des Transports a le pouvoir de sévir contre le coupable et peut annuler ou suspendre son permis. La loi de la Commission de l'air a été expressément rédigée pour l'administration et la réglementation de l'aviation civile, tant privée que commerciale, et elle a été élaborée par une convention internationale d'experts de l'aviation, convention à laquelle le Canada a pris part. La loi de la Commission de l'air confère au département l'autorité nécessaire pour sévir contre les coupables, et je demande respectueusement que votre comité veuille bien biffer de cet alinéa 4 de l'article 11 les mots "ou par la loi des chemins de fer" comme étant inutiles et inapplicables au transport aérien, alors que des règlements appropriés sont déjà en vigueur.

En relisant la loi des chemins de fer, il semblerait que plusieurs stipulations, si elles étaient appliquées au transport aérien, créeraient des embarras excessifs aux exploitants, d'autres qui seraient inapplicables sous leur présente forme et d'autres encore qui ne pourraient être appliquées qu'avec beaucoup de difficulté et, si vous me le permettez, j'attirerai votre attention sur quelque-unes d'entre elles.

La première que je vous signalerai ne s'applique pas particulièrement aux taxes et aux tarifs. Elle règle toutefois une question de conditions de travail, et comme vous le savez tous, les conditions de travail influent considérablement sur les frais.

M. O'CONNOR: Voulez-vous me permettre, monsieur le président, de dire à M. Thompson que les dispositions de la loi des chemins de fer touchant toute forme de transport ne s'appliquent que *mutatis mutandis*, c'est-à-dire qu'elles varient selon que les circonstances des divers cas le réclament.

M. THOMPSON: La loi des chemins de fer contient des dispositions litigieuses et je crains que, appliquées au transport par air, elles ne soient la source de beaucoup de malentendus.

A la page 118, les alinéas i, j et k autorisent la Commission à déterminer le nombre d'hommes à employer sur les trains, à limiter les heures de service des employés et à prescrire l'usage d'espèces spécifiées de combustibles. Ces restrictions devraient faire partie des attributions particulières de fonctionnaires qualifiés du département de l'aviation civile. Les heures de travail dans le service de transport aérien septentrional sont difficiles à réglementer comparativement à celles d'autres entreprises. Le transport aérien dans le nord dépend entièrement des conditions atmosphériques, et pendant plusieurs jours de suite un avion peut être immobilisé; en conséquence, il n'y a pas de travail pour les équipages. Lorsque le temps est beau il faut utiliser à plein les heures de jour. Les espèces particulières de combustibles à employer sont d'ordinaire déterminées par le fabricant du moteur qui ne garantira pas son produit si les carburants ne sont pas approuvés par ses ingénieurs.

A la page 129, l'article 315 prohibe la mise en commun des fonds. Cela rendrait impossible aux compagnies aériennes opérant au Canada de prendre part à l'entente de l'American Railway Express qui requiert la communauté des fonds de plusieurs lignes et leur répartition subséquente par la compagnie de messagerie.

C'est aussi une pratique devenue commune aux compagnies de transport aérien, après entente avec des compagnies de transport terrestre, d'établir un taux combiné de transport terrestre et aérien. Ceci n'est pas seulement avantageux pour les compagnies de transport mais aussi pour les clients qui n'ont alors à conclure une entente qu'avec une compagnie au lieu de deux.

A la page 130, le paragraphe 3 de l'article 317 donne à la Commission, en cas de préférence injuste, le pouvoir d'ordonner l'exécution d'ouvrages déterminés, la perception de taxes et l'arrangement du service lorsque des demandes sont faites à cette fin par un corps public ou une collectivité. Une protection suffisante contre les pertes d'exploitation ne semble pas être prévue dans cet article, et le bill étudié par votre comité n'a certainement pas pour but d'imposer à une nouvelle industrie une exploitation à perte.

L'article 322 de la page 132 stipule que la compagnie de transport doit se conformer au système de classification prescrit par la Commission. Cette classification a déjà été établie pour les seuls besoins des chemins de fer et elle est inapplicable au transport aérien. Elle causerait une complication inutile de tarifs si elle était appliquée au transport par air et il faudrait en établir une complètement nouvelle.

L'article 327 de la page 135 spécifie que la plus petite unité de poids de marchandise doit être de cinq livres, toute fraction de ce poids étant écartée par la compagnie de transport. Ce minimum devrait être réduit à une livre dans le cas des aéroplanes et, par suite de la restriction relative à la charge payante, il faudrait que toute fraction supplémentaire d'une livre soit considérée comme constituant une livre additionnelle, avec un taux minimum par colis.

L'article 329 de la page 135 se rapporte aux taxes par mille. Est-il question ici des taux par livre-mille? En ce cas, les taux par livre-mille appliqués au transport terrestre ne conviendraient pas au transport par air à cause de la forte variation de la charge payante transportable sur des distances différentes. Un taux de 90c. par tonne-mille pourrait être satisfaisant pour une distance de 40 milles, tandis qu'un taux de 1.25 par tonne-mille pourrait causer une forte perte sur une distance de 250 milles par suite de la réduction de la charge payante sur cette plus longue distance.

A la page 136, l'article 330 stipule qu'aucune taxe n'entrera en vigueur sans l'approbation de la Commission, et l'article 331 prévoit que les tarifs spéciaux de marchandises seront publiés. Si ces conditions doivent s'appliquer à un contrat spécial de travail par lequel l'agence entreprend le transport de forts volumes à des taux inférieurs au tarif normal, il peut s'ensuivre des délais et des embarras indus pour l'agence de transport comme pour le client.

Le paragraphe 2 de la page 144 donne à la Commission le pouvoir d'imposer l'émission de cartes d'abonnement, ou les taux et les conditions qu'elle jugera opportuns. Avec l'exiguité de l'espace disponible sur les aéronefs, cette stipulation pourrait facilement causer des pertes considérables à l'agence de transport.

Pour terminer, monsieur le président, puis-je donner, à vous et à votre comité, l'assurance que les Canadian Airways voient d'un très bon œil le but que le département des Transports se propose d'atteindre en mettant en vigueur des règlements régissant le transport par air et qu'ils sont extrêmement satisfaits de la vigueur avec laquelle la présente administration applique les règlements existants depuis qu'elle a pris à sa charge le département de l'Aviation civile en novembre dernier. Toutefois, nous ne voyons pas avec faveur l'application de la loi des chemins de fer au transport par air, particulièrement en ce qui a trait aux taux et tarifs. Nous sommes d'avis que son application présenterait de graves difficultés, qu'elle ne conviendrait pas au transport par air, vu que cette loi a été rédigée sans une étude suffisante de ce nouveau mode de transport, et que les mêmes fin pourraient être atteintes par une stricte application des règlements existants établis par la Commission de l'air.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'avez pas discuté l'application de la loi relativement au service interurbain régulier.

M. THOMPSON: En ce qui concerne le service interurbain, tel que celui de la *Trans-Canada Airways*, je ne vois pas que la loi des chemins de fer soulève de difficulté sérieuse et je crois que quiconque exploitera ce service ne trouvera aucun

[M. G. A. Thompson.]

embarras. Je soutiens très fermement, toutefois, que ce serait une erreur que de tenter d'imposer l'application de la loi des chemins de fer au transport aérien septentrional. J'ai l'impression que, si la loi de la Commission de l'air ne donne pas satisfaction sous sa forme présente, elle pourrait bien facilement être modifiée pour s'adapter au transport aérien du nord. Si l'on adopte le présent projet de loi, j'estime que le texte devrait porter plusieurs exceptions, afin qu'il puisse s'appliquer au transport par air dans les régions septentrionales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Croyez-vous que ce soit nécessaire pour le service interurbain?

M. THOMPSON: Je ne le crois pas du tout. J'estime que la Commission de l'air peut le réglementer.

L'hon. M. DANDURAND: Quel territoire votre service couvre-t-il?

M. THOMPSON: Il s'étend au Québec septentrional et aux Territoires du Nord-Ouest. Nous n'avons pas de service en Colombie-Britannique ni au Labrador, bien que nous y allions de temps à autre pour du travail spécial, mais nous n'y avons pas de service régulier.

L'hon. M. DANDURAND: Combien de compagnies ont-elles un service régulier dans le nord?

M. THOMPSON: C'est difficile à dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous dites que votre service s'étend au Québec et aux Territoires du Nord-Ouest?

M. THOMPSON: Du Québec aux Territoires du Nord-Ouest. Il s'étend au Québec, à l'Ontario, au Manitoba, à la Saskatchewan et aux Territoires du Nord-Ouest. Quatre ou cinq compagnies importantes font du service dans le Canada septentrional.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce que je désirais savoir. Je crois que le ministre a dit qu'il n'avait pas l'intention d'intervenir dans le transport au nord de la zone des voies ferrées.

M. THOMPSON: Je le comprends, monsieur le président, mais la loi ne contient rien à cet effet. Et nous ne voyons pas au juste quel serait à cet égard la ligne de conduite d'une nouvelle administration. Je n'ai aucune crainte de l'administration actuelle.

L'hon. M. GRIESBACH: Quelle compagnie dessert la région du lac Bear?

M. THOMPSON: Les mines Eldorado ont leurs propres avions qui sont pilotés par le *Mackenzie Air Service*.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous avez une filiale dans les Provinces maritimes?

M. THOMPSON: Oui, monsieur.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous n'en avez pas fait mention.

M. THOMPSON: J'essayais, monsieur, de faire ressortir l'importance du présent bill, uniquement en ce qui concerne le transport dans le nord.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous ne vous intéressez pas aux Provinces maritimes?

M. THOMPSON: Comme je viens de le dire, monsieur, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de difficulté à appliquer le bill au transport interurbain, et c'est le seul genre de transport qui existe maintenant dans les Provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Lorsqu'il s'agit d'une nouvelle entreprise faite dans de nouvelles conditions, il doit y avoir quelque élasticité, cela va de soi. Mais ne croyez-vous pas que le temps viendra vite où vous devrez tenir compte des syndicats ouvriers quant aux heures de travail et autres conditions? Ou bien cela ne se produira-t-il jamais?

L'hon. M. McRAE: Cela n'arrivera jamais dans le service de transport aérien.

M. THOMPSON: Je ne crois pas, monsieur, pas dans le Canada septentrional.

L'hon. M. MACARTHUR: Non.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Sinon je demanderai maintenant à M. Mayor de comparaître.

M. JAMES MAYOR, président de la Canadian Industrial Traffic League: Monsieur le président, j'ai avec moi, en même temps que mon vice-président, M. Laferle, l'ex-président, M. F. Dean, et le président de notre comité des Voies intérieures de navigation, M. Tuttle.

Le PRÉSIDENT: Tenez-vous à ce qu'ils parlent tous ou n'est-ce que leur appui moral que vous désirez?

M. MAYOR: Leur appui moral seulement.

L'hon. M. DANDURAND: Discutez-vous la question du transport par air?

M. MAYOR: Nous discutons le projet de loi, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Le bill entier?

M. MAYOR: Oui, monsieur.

En comparaisant devant vous à titre de représentants de la Canadian Industrial Traffic League, laquelle est une association de gérants du trafic d'organisations industrielles et commerciales de tout le Canada, nous croyons pouvoir parler en général avec beaucoup de connaissance des questions rattachées au mouvement pratique des marchandises.

Permettez-nous de dire d'abord que nous ne sommes pas opposés à la réglementation ou régie des taux, taxes, etc., car nous croyons qu'elle aidera plutôt qu'elle n'entravera le commerce et l'industrie, à condition qu'elle soit établie sur une base juste et raisonnable.

Le vœu exprimé à notre récente assemblée annuelle fera foi de notre attitude générale sur cette question, et nous considérons qu'une régie ou réglementation judicieuse et raisonnable est juste et équitable pour tous les intéressés.

Nous sommes toutefois bien inquiets au sujet de certaines dispositions du bill projeté qui a évidemment été rédigé par une ou des personnes très peu au courant du côté pratique de la régie ou réglementation des taux; autrement ce serait une tentative d'obtenir, par une rédaction ambiguë, la haute main dans l'intérêt d'une forme de transport au détriment des autres.

Le projet de loi que votre honorable comité étudie actuellement a été rédigé d'une façon si ambiguë et si lâche qu'il tend à donner une signification autre que celle que le ministre des Transports voulait donner selon les comptes rendus de la presse.

Notre comité exécutif a tenté d'en découvrir le sens et de le comprendre. Nous avons aussi essayé de voir s'il pourrait ou non s'adapter aux différentes formes de conditions de transport des diverses industries comprises dans la Ligue, mai nous regrettons devoir dire que la tâche semble impossible en raison de l'ambiguïté et de la lâcheté de la phraséologie légale établissant la mesure de régie que l'on se propose d'appliquer à la réglementation de l'exécution pratique du transport en ce qui concerne les taux, les taxes et les charges.

Nous en sommes donc venus à la conclusion suivante: Dans les notes explicatives, l'alinéa (c) tend à exercer la régie d'un mouvement interprovincial au delà de la compétence d'un voiturier voyageant sur la partie interprovinciale de la route, ce qui serait à l'encontre des droits provinciaux et n'est donc pas pratique: en conséquence, tout ce qui a trait au mouvement au delà du mouvement interprovincial devrait être éliminé.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que le bill serait pratique si une entente était conclue entre les provinces et le Dominion? Il se peut que le ministre ait eu à l'idée la possibilité d'une telle entente.

[M. James Mayor.]

M. MAYOR: Oui, je crois que ce serait très bien. Mais le bill, dans sa rédaction présente, ne porte que sur le mouvement interprovincial, et cependant il cherche à étendre la régie au delà du point réel d'arrêt du mouvement interprovincial, car il est dit qu'un mouvement peut figurer sur une lettre de voiture ou sur plus d'une lettre de voiture. Supposons par exemple qu'un voiturier transporte des marchandises entre Montréal et Owen Sound, Ontario. Il y aurait un mouvement entier entre Montréal et Toronto, mais il faudrait emprunter une autre ligne pour atteindre Owen Sound et cependant, d'après la phraséologie employée dans l'alinéa, on cherche à régir l'entier mouvement de Montréal à Owen Sound.

La Partie II qui traite du transport par eau a été rédigée d'une façon si lâche qu'elle s'appliquerait à tous les mouvements par eau, soit intérieurs, soit côtiers, soit intercôtiers.

Les journaux ont donné à entendre que le ministre des Transports avait déclaré à votre comité, lors des explications qu'il donnait sur le projet de loi, qu'il ne s'appliquait pas à la navigation côtière ou à la navigation intérieure venant de Montréal. Si cette dernière ne doit pas être réglementée, pourquoi tenter de réglementer le mouvement de Montréal aux ports intermédiaires ou des ports intermédiaires à la tête des lacs?

Ou bien le mouvement venant de Montréal devrait être réglementé, ou bien tout mouvement des lacs de l'intérieur devrait rester libre. Notre organisation se prononce fortement en faveur de la réglementation de la marchandise en colis sur le parcours de Montréal à la tête des lacs, de même que sur tous les parcours intermédiaires.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce que le ministre a dit. Cela ne signifiait pas que la présente administration ou toute autre n'étendrait pas la réglementation au delà du parcours des Grands Lacs à Montréal, mais pour le moment c'est là son intention.

M. MAYOR: Ce peut très bien être son intention, mais le bill est rédigé d'une toute autre manière.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vous ai pas encore saisi. J'ai clairement à l'esprit le but visé par le projet de loi. Voulez-vous dire que si l'on ne réglemente pas le trafic côtier aux extrémités il est inutile de réglementer le trafic intermédiaire des lacs?

M. MAYOR: Non, monsieur, ce n'est pas ce que j'ai dit. Tel que je comprends le compte rendu du journal il disait que la réglementation ne s'appliquerait pas de Montréal aux Grands Lacs.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le contraire de ce que le bill propose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que le ministre a dit c'est que, bien que le projet de loi, d'après ses instructions, donnât le pouvoir de réglementer le trafic côtier sur les deux océans et le trafic intermédiaire, son intention n'était pas de l'appliquer à ces territoires. Ce n'est pas une question de rédaction du bill, mais de politique du ministre, voilà tout. Mais ce que vous avez lu m'a donné une fausse interprétation. Je croyais que vous aviez dit après que vous étiez en faveur de la réglementation du trafic entre les lacs.

M. MAYOR: Oui, si une partie du trafic intérieur entre les lacs est réglementée, l'autre doit l'être.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire que si le transport des colis est réglementé d'un côté, le reste doit l'être.

M. MAYOR: Non, je ne dis pas cela. Si la réglementation est juste et raisonnable, oui, mais tout dépend de la manière dont elle est faite.

Dans sa présente rédaction, le bill comporte aussi la possibilité d'un traitement injuste des vaisseaux canadiens faisant le service entre des ports canadiens et étrangers, au profit de vaisseaux étrangers qui ne sont pas sujets à la réglementation.

Il pourvoit aussi à l'application des dispositions de la loi des chemins de fer, ainsi que le stipule l'article 4, mais il n'indique pas quels sont les articles qui deviendront applicables; cet article devrait donc être plus clairement rédigé en citant les articles de la loi des chemins de fer qui pourront s'appliquer au transport par eau.

Partie III. Nous ne sommes pas opposés à cette partie, à condition que l'on y précise également quelles seront les dispositions de la loi des chemins de fer qui seront applicables au transport par air.

Partie IV. Bien que nous soyons en faveur de la régie des taux de transport et que nous ayons tenté depuis des années d'obtenir la régie provinciale, nous nous opposons à ce que les autorités fédérales cherchent à exercer cette régie au delà de celle du mouvement interprovincial.

Comme le texte de cette partie du bill est tout à fait ambigu, nous proposons que cette partie soit complètement retranchée, car elle est nettement une atteinte aux droits privés et provinciaux.

Partie V. Nous n'avons aucune objection à cette partie.

Partie VI. Si cette partie est adoptée dans sa forme présente, et s'il arrivait qu'une Commission des transports nommée plus tard fût portée à favoriser les chemins de fer, nous craignons que dans l'application de cette partie toutes autres formes de transports pourraient être légalement étouffées au profit des chemins de fer, et que les droits privés susceptibles de faire face à la concurrence étrangère pourraient être complètement ignorés. Nous sommes donc fermement opposés à l'adoption de cette partie parce que ses dispositions sont contraires aux principes de la loi des chemins de fer.

Soit dit en passant, monsieur le président, je crois savoir que des dépositions ont été faites l'autre jour au sujet de cette partie en particulier, à l'effet que son application réussissait en Grande-Bretagne. J'ai par devers moi, monsieur, plusieurs extraits de publications anglaises que je lirai :

Les commerçants ont depuis plusieurs années considéré le transport routier comme établi et ne se sont peut-être pas tout à fait rendu compte du rôle précieux qu'il a joué dans le développement de leurs affaires. La menace du monopole des chemins de fer, mis pour la première fois en évidence aux yeux du public par l'attitude des chemins de fer relativement au renouvellement des permis pour les services à longue distance, les a réveillés, et les assemblées des chambres de commerce de tout le pays ont démontré qu'elles se rendent maintenant compte que toute restriction ultérieure du transport routier ne serait rien moins qu'une calamité.

L'hon. M. PARENT: D'où tirez-vous cela?

M. MAYOR: De l'édition de *Motor Transport* du 21 novembre 1936.

L'hon. M. GRIESBACH: Où est-ce publié?

M. MAYOR: En Angleterre.

Un autre numéro du même périodique, celui du 26 décembre 1936, contenait le passage suivant sous le titre de "Le commerçant et 'l'intérêt public'":

S'il est des particuliers responsables de l'atmosphère qui règne, ce sont les compagnies ferroviaires qui depuis longtemps ont insisté devant les tribunaux de circulation sur l'importance primordiale des chemins de fer et du trafic qui "leur appartient". D'autre part, le transporteur sur route base sa demande sur les besoins de ses clients, et toute la cause du transport routier depuis que le système de permis a été inauguré repose sur les besoins de l'industrie.

Mais ce n'est pas la cause des difficultés attribuables à ces mots "intérêt public" et au double sens qui leur a été donné.

[M. James Mayor.]

Et voici une autre citation:

Le transport est le serviteur de l'industrie et il ne peut devenir son maître sans graves conséquences.

L'hon. M. PARENT: Tirez-vous cela du dictionnaire?

M. MAYOR: Non.

Puis, dans son édition du 2 janvier 1937, *Motor Transport* contient un vœu adopté par la Chambre de commerce de Liverpool. Je n'abuserai pas du comité en le lisant en entier; je n'en donnerai qu'un alinéa:—

Le comité de transport de la Chambre de commerce de Liverpool a recommandé au Conseil d'appuyer le vœu adopté par la Chambre de commerce de Coventry, pressant le ministre des Transports de déposer un projet de loi modifiant la loi du trafic routier et ferroviaire de 1933, tenant compte de l'effet probable d'une telle loi sur le commerce et l'industrie.

Dans son numéro du 16 janvier 1937, *Motor Transport* publie un article sur le renouvellement automatique des permis et dont j'extraurai le passage suivant:

Que l'acquisition par les chemins de fer de trafic à des "taux convenus", sous le régime de la loi, permet aux chemins de fer, du moins temporairement, d'acquérir le trafic à des taux qui peuvent ne pas être économiques et qui ont pour effet de saper et de restreindre davantage la concurrence du transport routier, dont la réaction peut être un relèvement considérable des taux lorsqu'une proportion suffisante de la concurrence a été éliminée, ce qui a ainsi pour effet non seulement de nuire au transport par route en réduisant fortement sa capacité de service, mais en exposant l'industrie au tort irréparable provenant du relèvement des taux...

Que, étant donné les questions exposées dans le préambule de ce vœu et la désapprobation presque nationale des effets de plusieurs des dispositions du *Road and Rail Traffic Act* de 1933, la Chambre de commerce de Willesden insiste pour que le Gouvernement nomme immédiatement un comité chargé d'étudier les applications de la loi et de recueillir des témoignages de tous les intéressés en vue de déposer sans délai une loi modificative, et à cette fin il réclame l'appui des chambres de commerce, des boards of trade et de toutes les autres organisations intéressées.

Des vœux semblables ont été adoptés, monsieur, par les chambres de commerce de Southampton et de Birmingham.

A la page 30 des délibérations du deuxième jour je trouve la déclaration suivante:—

Je ne crois pas que nous ayons au Canada de taux type sur lequel nous pourrions établir ces réductions. En Grande-Bretagne il y a un taux type, basé sur la distance parcourue, pour les diverses catégories de transports.

L'hon. M. DANDURAND: De qui est cette déclaration?

M. MAYOR: De M. Allen. Je désire attirer votre attention, monsieur, sur l'article 328 de la loi des chemins de fer qui est ainsi conçu:—

Les tarifs que la compagnie est autorisée à publier en vertu de la présente loi, pour le transport des marchandises de gare en gare, doivent être divisés en trois classes, savoir:

- (a) le tarif-type des marchandises;
- (b) les tarifs spéciaux des marchandises; et
- (c) les tarifs de concurrence.

Et voici l'article 329:—

Le tarif-type pour le transport des marchandises ou les tarifs-types (lorsque la Commission a autorisé la compagnie à avoir plus d'un tarif de

cette espèce) doit ou doivent indiquer les taxes minima de transport exigibles par mille pour chaque catégorie que comporte la classification des marchandises et pour toutes les distances parcourues par le chemin de fer de la compagnie.

Puis l'article détaille au paragraphe 3 la manière de calculer ces taux par mille:—

Les tarifs spéciaux des marchandises doivent indiquer les taxes, moindres que celles du tarif-type, que doit percevoir la compagnie pour un genre particulier de produits ou de marchandises, ou pour chaque catégorie que comporte la classification des marchandises, à destination ou venant de certaines gares du chemin de fer; et il ne doit pas être perçu, pour de moindres parcours, de taxes plus élevées que pour les parcours plus longs sur la même ligne et dans la même direction, quand les moindres parcours sont compris dans les parcours plus longs.

Voici maintenant le paragraphe 4:—

Les tarifs de concurrence doivent indiquer les taxes, moindres que celles du tarif-type, que doit percevoir la compagnie pour chaque catégorie de marchandises que comporte la classification, ou pour un genre particulier de produits ou de marchandises, à destination ou venant de quelques points spécifiés, que la Commission peut juger ou peut avoir déclarés être des points de concurrence soustraits à l'effet de l'article de la présente loi relatif aux parcours de longue et de courte distance.

Nous prétendons, monsieur, qu'avec ces dispositions les compagnies de transport régies par la loi ont tout le pouvoir dont elles ont besoin actuellement, sans l'adjonction de la partie du bill traitant des tarifs convenus.

Partie VII. Nous nous opposons fortement à cette partie du projet de loi, particulièrement à ce que les expéditeurs qui ont convenablement organisé des départements de transport pour régler toutes leurs questions de trafic soient contraints d'employer de tels courtiers munis de permis pour l'organisation du transport de leurs marchandises, ce qui charge l'industrie d'un fardeau supplémentaire.

Cette mesure pourrait être prise subséquemment.

Il y a maintenant en service à divers points du pays des wagons communs, réunis, expédiés et répartis par des exploitants. Ceux-ci fournissent aux expéditeurs un service spécial apprécié qui tend à une manutention plus économique des marchandises, tant pour les expéditeurs que pour les compagnies de transport elles-mêmes, ce qui est très désirable. Nous craignons que de contraindre ces maisons à l'obtention d'un permis ne tende à faire disparaître ce système, ce qui aurait pour unique résultat une augmentation des frais pour les expéditeurs et des dépenses pour les exploitants du transport.

Ces exploitants de wagons communs voient à la réunion, au chargement des wagons et à la distribution, soulageant ainsi les compagnies de transport de cette dépense, et il n'y a, qu'une seule feuille d'expédition et une seule feuille de route à remplir, ce qui réduit les opérations de comptabilité à une seule inscription au lieu de vingt ou plus lorsque l'expédition se fait par chargement de moins d'un wagon; il en résulte ainsi une économie sur toute la ligne.

Partie VIII. Nous demandons qu'une stipulation d'exemption soit ajoutée à cette partie, spécialement à l'effet que tous les exploitants de services au moment de la mise en vigueur de la présente loi aient droit à un permis, sans qu'ils soient tenus de se procurer un certificat de nécessité et d'utilité publiques.

Pour les motifs ci-dessus mentionnés, que nous croyons justes et raisonnables et dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, en même temps qu'ils sont dans le meilleur intérêt des transports de tous genres, nous proposons que le projet

de loi dans sa forme présente soit retiré et qu'un autre mieux approprié lui soit substitué et soit rédigé en vue d'aider au commerce, à l'industrie et au transport en général.

Nous sommes d'avis, en faisant cette proposition, que la question est trop sérieuse pour le commerce et l'industrie de notre pays, ainsi que pour les diverses entreprises de transport, pour qu'elle soit réglée avec trop de hâte.

Les remarques que nous avons faites relativement aux diverses parties sont suffisantes, croyons-nous, pour donner une idée de la portée très étendue que peut prendre la mesure législative projetée. Lorsqu'elle sera placée dans le recueil des lois, elle y restera pendant des années et elle devra par conséquent être applicable; l'étude superficielle que nous avons pu faire du présent bill nous indique qu'il serait inapplicable au point de vue des affaires.

Nous ne croyons pas que le ministre des Transports tienne à faire figurer au recueil des lois une mesure qui réclamerait continuellement des modifications après qu'il se serait rendu compte de l'impossibilité de la mettre en vigueur.

Nous sommes d'avis que la mesure ne peut être adoptée dans sa présente forme et que, avant de procéder à une nouvelle rédaction, les expéditeurs et les consignataires devraient avoir l'occasion de l'étudier et de soumettre les propositions qui semblent désirables, afin de pouvoir présenter au Parlement une mesure législative pratique.

En considération de ce qui précède, nous demandons respectueusement que le bill entier soit mis de côté pendant un an, et que dans l'intervalle le ministre des Transports soit prié de consulter les représentants du commerce et de l'industrie susceptibles de lui aider à placer au recueil des lois une mesure législative pratique qui sera utile à tous les intéressés.

Cela nous permettra de consulter les membres de notre organisation qui sont disséminés entre Halifax et Vancouver, et de bénéficier de leur conseil et de leur expérience dont nous ferons part au ministre des Transports; nous avons l'impression qu'en définitive cette manière de procéder sera à l'avantage général du Canada.

Le tout est très respectueusement soumis.

L'hon. M. ROBINSON: Vous représentez la *Transport League*.

M. MAYOR: Je représente les gérants du trafic industriel reliés aux diverses maisons d'affaires, aux industries et aux maisons de commerce disséminées par tout le Canada, d'Halifax à Vancouver.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les usagers des transports.

M. MAYOR: Les usagers des transports.

L'hon. M. ROBINSON: Ce n'est pas une organisation de l'industrie automobile?

M. MAYOR: Non, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Depuis quand existez-vous?

M. MAYOR: Depuis 1915. Nous avons célébré notre vingt et unième anniversaire le mois dernier.

L'hon. M. DANDURAND: Si le Comité désire recommander le renvoi du bill à l'année prochaine, nous pouvons vous demander de rédiger un projet de loi.

M. MAYOR: Il se peut que quelques-uns de nos membres soient suffisamment qualifiés à cette fin, mais je ne le suis pas. Nous pouvons exposer le côté pratique; le côté juridique ne nous inquiète pas outre mesure.

L'hon. M. ROBINSON: Vous affirmez que vous représentez les expéditeurs?

M. MAYOR: Oui, monsieur, les expéditeurs et les consignataires de marchandises.

L'hon. M. ROBINSON: Pas les transports automobiles?

M. MAYOR: Non, monsieur.

L'hon. M. PARENT: Quelle différence y a-t-il entre vous et le courtier en général?

M. MAYOR: Un courtier est celui qui, comme je le comprends, est à la recherche de marchandises à expédier, en vue d'obtenir une commission. Les industries manufacturières de tout le pays font appel à nos services. Nous en faisons partie intégrante.

L'hon. M. ROBINSON: Vous n'êtes pas une succursale de l'Association canadienne des manufacturiers?

M. MAYOR: Non, nous en sommes complètement distincts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils sont à l'emploi des industries utilisant les transports dans tout le pays, et ils sont organisés comme association de transport.

L'hon. M. GILLIS: Les transports de toutes sortes?

M. MAYOR: Oui, monsieur.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous avez parlé d'une expédition de Montréal à Owen Sound. Était-ce par chargement de moins d'un wagon ou comment?

M. MAYOR: Je parlais d'une expédition par camion.

L'hon. M. MACARTHUR: Le consignateur n'a-t-il pas quelque droit de dire comment sa marchandise doit être transportée de Toronto à destination?

M. MAYOR: Parfaitement.

L'hon. M. MACARTHUR: Le bill ne le permettrait-il pas?

M. MAYOR: Le bill placerait cette partie du mouvement de Toronto à Owen Sound sous la régie fédérale. Elle est maintenant placée sous l'autorité provinciale. Nous prétendons que le texte du projet de loi retire complètement ce mouvement de la compétence provinciale pour le placer sous celle du fédéral, et il oblige l'exploitant de prendre un permis pour le mouvement interprovincial, bien qu'il ne s'occupe pas du tout de cette partie de l'entreprise.

L'hon. M. MACARTHUR: Le consignateur n'a-t-il rien à dire?

M. MAYOR: Non.

L'hon. M. MACARTHUR: Est-ce une innovation?

M. MAYOR: La marchandise est confiée à un voiturier interprovincial pour être transportée à destination. Il peut émettre une feuille de route directe ou simplement une feuille de route locale pour Toronto, puis confier la marchandise à une compagnie quelconque qui fait le service d'Owen Sound. Mais d'après le texte actuel du bill, même le mouvement de Toronto à Owen Sound se trouve placé sous la régie fédérale.

L'hon. M. MACARTHUR: Et vous vous opposez à cela?

M. MAYOR: Certainement.

L'hon. M. MACARTHUR: Et c'est un nouveau règlement?

M. MAYOR: Absolument nouveau.

L'hon. M. COPP: C'est-à-dire que si vous expédiez des marchandises de Montréal à Owen Sound, vous leur faites prendre le réseau National du Canada qui ne peut les transporter qu'à Toronto...

M. MAYOR: Je parle uniquement du transport par camions. J'ai donné cet exemple lorsque je parlais de la partie du bill traitant du mouvement des marchandises par camions.

L'hon. M. MACARTHUR: La situation est différente par chemin de fer. Vous pouvez avoir une feuille de route directe de Montréal à Owen Sound et le consignateur peut spécifier le parcours.

M. MAYOR: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

Avons-nous quelqu'un d'autre maintenant?

[M. James Mayor.]

M. VARCOE: Le sénateur Dandurand m'a demandé d'exprimer une opinion juridique sur la question de savoir si le projet de loi interviendra dans le fonctionnement du traité conclu en 1931 et connu sous le titre de Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique. La Partie IV de cet accord est ainsi conçue:—

Traitement uniforme: Article 10—Chaque partie de la Communauté britannique convient d'accueillir dans ses ports, sur un pied d'égalité, tout navire immatriculé dans la Communauté britannique, et s'engage à ce qu'aucune loi ou règle relative aux navires océaniques, en vigueur à un moment quelconque dans cette Partie, n'ait d'application plus favorable, pour les navires immatriculés chez elle ni pour ceux d'un pays étranger quelconque, que pour les navires immatriculés dans toute autre partie de la Communauté.

Article 11—Tout en reconnaissant à chaque partie de la Communauté britannique des pouvoirs discrétionnaires sur son propre cabotage, il est convenu que toute loi ou règle éventuellement mis en vigueur à cette fin accordera à tous les navires immatriculés dans la Communauté britannique le même traitement en tous points qu'aux navires immatriculés dans cette partie, et un traitement non inférieur en quoi que ce soit à celui dont jouissent les navires d'un pays quelconque.

J'imagine maintenant que les mots principaux sont, dans le premier de ces articles "sur un pied d'égalité", et dans le second "non inférieur". Ces clauses indiquent que la fin visée par le traité était de protéger les navires d'autres parties du Commonwealth contre une disparité de traitement. Le projet de loi que le comité étudie ce moment n'accorde de traitement différentiel à aucun navire, où qu'il soit immatriculé, et je suis d'avis que le présent bill ne constituerait pas un manquement à l'accord en question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Bien que le bill n'établisse pas de disparité de traitement, il l'autorise.

M. VARCOE: Il autorise, monsieur, le refus d'un permis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément.

M. VARCOE: Mais d'après les termes, je prétends que cela s'applique également aux navires canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, non. Le ministre pourrait dire au sujet du service entre Fort William et Montréal: "Nous avons assez de nos propres navires et nous n'accorderons plus aucun permis à nos propres navires ni à ceux d'immatriculation anglaise."

M. VARCOE: J'imagine, monsieur, que c'est une réglementation convenable du cabotage que vise l'article 11, et du moment que le traitement est égal...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne serait pas égal du tout. Voici un certain nombre de navires canadiens faisant la navette entre Fort William et Montréal. Il pourrait dire: "En voilà assez."

M. VARCOE: Je répondrai qu'il réglerait les demandes à mesure qu'elles se présentent, et le ministre n'aurait selon moi, sous le régime de ce bill, le pouvoir de dire "Je n'accorderai pas de permis aux navires immatriculés en Angleterre ou en Australie."

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne sera pas assez dénué d'intelligence pour dire cela. Mais voici un navire immatriculé en Angleterre qui remplit toutes les conditions des navires canadiens et qui est prêt à rendre d'aussi bons services, mais il dit, "Nous n'avons pas besoin de vous. Nous avons déjà assez d'unités en service." Direz-vous que ce n'est pas là une violation du traité?

M. VARCOE: Non, monsieur, ce n'en est pas une.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le traité se réduit donc à rien.

M. VARCOE: Le traité stipule expressément que le Canada peut réglementer le cabotage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous régissons naturellement le cabotage, mais nous devons le faire de telle façon que tout le monde soit traité également. Mais si nous pouvons dire que nous admettrons un navire canadien et que nous excluerons un navire anglais pour la raison que le nombre est suffisant, nous pouvons abroger le traité.

M. VARCOE: Si cette interprétation était juste, monsieur, je pourrais alors affirmer que par ce traité nous avons accordé aux navires anglais et australiens quelque chose que ne possèdent pas les navires canadiens, c'est-à-dire le droit d'opérer librement dans les eaux canadiennes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Leur commerce doit se faire d'après les mêmes règlements que ceux qui régissent nos propres navires et sous la même régie locale. Mais quand vous adoptez un bill qui donne au ministre le pouvoir de dire que le nombre de navires est suffisant ou insuffisant, et de choisir ceux qui entreront en service lorsqu'il n'y en a pas assez, vous abrogez le traité.

M. VARCOE: S'il le fait et qu'il admette des navires canadiens et non des navires australiens par exemple, il ne se conforme pas aux dispositions de la loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'a qu'à dire que les navires sont déjà assez nombreux.

M. VARCOE: Si l'on demande à la Commission des transports de décider si la nécessité publique exige un autre navire, elle le fera sans tenir compte si le navire est australien ou de quelque autre origine: sa décision est basée sur les conditions locales.

L'hon. M. COTÉ: Ne faites-vous pas entrer la prohibition du commerce dans ce genre de régie établie par le traité?

M. VARCOE: Le Parlement ne s'est évidemment pas départi du pouvoir de dire si l'on a besoin de plus de navires sur le lac Ontario.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si tous les navires sont admissibles dans nos ports sur un même pied, il faut alors les autoriser à y venir tant qu'ils se conformeront à nos règlements.

M. VARCOE: Ce serait, selon moi, une chose étrange si le Parlement se liait les mains en ce qui concerne le cabotage au Canada et s'il ne pouvait pas dire combien de navire peuvent commercer dans le lac Ontario, et c'est à cela que cela reviendrait si tous les navires anglais pouvaient y pénétrer.

L'hon. M. DANDURAND: Et ils feraient déguerpir tous nos navires canadiens.

M. VARCOE: Pouvons-nous obliger les navires canadiens à se munir d'un permis, mais pas les navires australiens?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pouvons les obliger de se munir d'un permis pour le cabotage, cela va de soi, mais nous devons dans ce permis leur appliquer les mêmes conditions qu'à nos propres navires.

M. VARCOE: J'imagine qu'en vertu de cette mesure législative la Commission des transports a le pouvoir de dire si ce service a ou non un nombre de navires suffisant. Alors, le ministre a celui de décider si un certain navire remplit les conditions voulues pour ce service.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez donc le pouvoir d'abroger le traité.

L'hon. M. DANDURAND: M. O'Connor voudrait-il nous donner son opinion?

M. O'CONNOR: Je suis en parfait accord avec ce que mon ami a dit.

Le PRÉSIDENT: Qui est cet ami dans ce cas?

M. O'CONNOR: Mon ami est M. Varcoe qui représente le ministère de la Justice. J'ai parfois différé d'opinion avec lui, mais en cette occasion je suis

[M. F. P. Varcoe.]

parfaitement d'accord avec M. Varcoe. Voici comment la situation m'apparaît. Il est évident que cette clause du traité vise la disparité de traitement. Qu'est-ce que cela signifie? Cela veut dire que vous devez traiter le navire régi par le traité—vous comprenez par là ce que je veux dire—comme vous traitez votre propre navire. Maintenant, traitez-vous le navire régi par le traité de la même manière que le vôtre? Cela nous ramène au texte du bill. On a prétendu que le texte constitue une violation du traité. Il n'en est évidemment pas ainsi, jusqu'à ce qu'une cause surgisse sous le régime du traité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voulez-vous dire que d'après les dispositions de ce projet de loi, le ministre ne pourrait pas violer le traité?

M. O'CONNOR: Vous parlez d'un ministre qui désirerait violer le traité...

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'il le désire ou non, il pourrait le faire. Et si vous adoptez un projet de loi conférant à un homme le pouvoir de violer un traité, ne le violez-vous pas par le fait?

M. O'CONNOR: Non. On a demandé à M. Varcoe si le ministre ne pourrait pas dire qu'il y a ici un nombre suffisant de navires. Supposons qu'il le dise et que le nombre soit suffisant, il exclurait donc des navires canadiens. S'il n'excluait pas de navires canadiens, vous auriez contre lui une preuve évidente qu'il viole le traité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il pourrait un jour dire: "Nous n'avons pas suffisamment de navires maintenant, de sorte que j'admettrai un navire canadien." Et le jour suivant il pourrait dire: "Nous en avons trop; j'exclurai donc un navire anglais."

M. O'CONNOR: S'il agissait honnêtement, il suivrait une méthode logique les deux jours, car il appliquerait le traité et la loi selon leurs dispositions. Cependant, s'il favorisait de fait les navires canadiens, alors il n'y aurait aucun doute, comme question de fait, non comme question d'interprétation du traité, qu'il faillirait aux devoirs de sa charge.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il est autorisé à favoriser les navires canadiens.

M. O'CONNOR: Le bill en question comprend certaines expressions, et la question est de savoir si elles violent les termes du traité. Il n'y a rien dans le projet de loi qui soit contraire au traité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il autorise le ministre à enfreindre le traité.

M. O'CONNOR: On donne à entendre que quelque ministre malhonnête pourrait plus tard violer le traité par sa manière d'agir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout malhonnête.

M. O'CONNOR: Disons incompetent, déloyal, ou tout autre qualificatif qui conviendra. S'il enfreint le traité, il le fait à titre personnel dans l'exécution de sa charge. Mais les expressions contenues dans le projet de loi n'enfreignent pas le traité.

Le très hon. M. MEIGHEN: En enfreignant le traité il ne violerait pas le bill.

M. O'CONNOR: Tout traité relatif à la marine marchande est subordonné à une exception exprimée ou sous-entendue, savoir que les navires pénétrant dans les ports sont assujétis aux lois locales de ces ports. Si nous mettons en vigueur dans nos ports une loi concernant les permis, une loi qui n'établit pas de disparité injuste contre les navires régis par le traité, chaque navire régi par le traité pénétrera subordonné à la loi locale qui s'applique dans son essence à nos navires comme aux autres. En ce sens je dis qu'il est inconcevable qu'il y ait violation du traité.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur le président, il me semblait il y a un ou deux jours que nous avions un traité avec la Norvège.

M. O'CONNOR: Il y a plusieurs vieux traités, ou il y en avait. L'un d'eux était un traité avec la Norvège, conclu à l'époque des rois Georges, je crois.

L'hon. M. BALLANTYNE: Ce traité s'accorde-t-il parfaitement avec le traité du Commonwealth?

M. O'CONNOR: La plupart des traités sont conçus à peu près dans les mêmes termes: la disparité de traitement y est exclue. Il y a quelques vieux traités, mais la question est de savoir si, du fait de nos lois, ils sont encore valides ou non.

M. BURCHELL: Ils ont disparu.

M. O'CONNOR: Pensez-vous que nous les ayons abrogés par une loi?

M. BURCHELL: Oui.

M. O'CONNOR: Naturellement, ces traités donnaient droit de passage dans nos eaux, mais M. Burchell qui s'occupe de cela tous les jours doit être au courant.

L'hon. M. COTÉ: De sorte que nous les avons implicitement dénoncés.

L'hon. M. BALLANTYNE: Et tout ce qui nous reste maintenant c'est le Traité du Commonwealth britannique, ou, comme je préfère l'appeler, le Traité de l'Empire britannique.

M. O'CONNOR: Nous ne semblons maintenant avoir aucune obligation envers aucune de ce que nous pouvons appeler des nations étrangères. Envers les nations du Commonwealth nous avons les obligations du traité.

L'hon. M. BALLANTYNE: Seulement envers les nations du Commonwealth?

M. O'CONNOR: Autant que je sache.

L'hon. M. COTÉ: Lorsque nous avons adopté la loi de la marine marchande, nous pensions que nous étions liés par le traité norvégien.

M. O'CONNOR: Cette question a été discutée.

L'hon. M. COTÉ: Vous dites qu'il a été abrogé par une loi?

M. O'CONNOR: Non. Les conditions sont les mêmes maintenant qu'alors, mais je demanderai immédiatement l'opinion de M. Burchell sur ceci.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous nous donner votre opinion, monsieur Burchell?

M. BURCHELL: Je crains d'être obligé d'examiner la question plus à fond. Selon moi, sous l'empire de la présente loi, adoptée en 1934, les privilèges du cabotage sont restreints aux seuls navires britanniques. Je crois savoir qu'aucune réserve n'a été faite dans le bill relativement aux traités. Il a été question en comité de faire une réserve touchant quelques anciens traités. Ceux qui, dans le département, s'occupent de la marine marchande, peuvent nous dire si les Norvégiens ont tenté au cours des dernières années d'exercer le privilège de cabotage dans nos eaux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Il ne s'agit pas de savoir s'ils ont tenté d'exercer le droit, mais de savoir s'ils ont le droit.

M. BURCHELL: Pas sous l'empire de la loi de 1934. Au sein du présent comité il était question de l'existence d'un vieux traité en vertu duquel les Norvégiens pourraient réclamer l'exercice des privilèges de cabotage au Canada, et l'on a quelque peu étudié la question de savoir si la loi de la marine marchande devrait contenir une stipulation réservant ce privilège si l'on constatait son existence, mais aucune réserve de ce genre n'a été faite.

L'hon. M. BALLANTYNE: Et selon vous ce droit n'existe pas?

M. BURCHELL: Il n'existe pas.

M. O'CONNOR: En adoptant la loi de la marine marchande de 1934 nous avons, pour toutes fins pratiques, répudié ces traités.

M. BURCHELL: C'est ce que je comprends.

[M. F. P. Varcoe.]

M. O'CONNOR: Alors il est certain, de par la loi, en dehors peut-être de nos obligations imposées par le traité, que ces traités ne sont plus en vigueur.

M. BURCHELL: C'est cela.

L'hon. M. GRIESBACH: Je me souviens que nous ne considérons plus ces vieux traités comme effectifs, parce que, du consentement commun, leurs clauses sont maintenant admises dans les relations internationales.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, c'est tout pour aujourd'hui si personne d'autre n'a rien à ajouter. Demain nous entendrons les témoignages de la Canadian Automotive Transport Association, de l'Ontario Automotive Transport Association, de l'Ontario Motor Coach Operators Association et de la Canadian Transit Association. Les provinces seront également représentées.

M. HINDS: Le président m'a prié de lire la lettre suivante:

BOARD OF TRADE DE WINNIPEG

BOARD BUILDING, 325 rue Main,

WINNIPEG, le 15 février 1937.

L'hon. GEO. P. GRAHAM, *Président*,
Comité des chemins de fer, télégraphes et ports,
Le Sénat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Le Board of Trade de Winnipeg a soigneusement étudié la Partie 2 du Bill B—“Loi établissant une Commission des transports au Canada”, et il désire protester contre les dispositions de ladite Partie 2 pour les motifs suivants:

Que la réglementation se rapportant au transport par eau, telle que proposée dans la Partie 2 du Bill B, actuellement soumis aux délibérations du Sénat, entraverait sérieusement le libre mouvement du grain canadien; et

Qu'une telle réglementation tendrait à établir un monopole et à augmenter le coût du transport du grain canadien sur les lacs au détriment des producteurs de l'Ouest canadien; et

Qu'une telle réglementation serait le moyen de faire dériver un volume considérable de marchandises vers d'autres agences au détriment des navires canadiens des lacs;

En conséquence, le Board of Trade de Winnipeg s'oppose à tout pouvoir légal ou à toute réglementation qui régirait les taux de transport du grain sur les lacs.

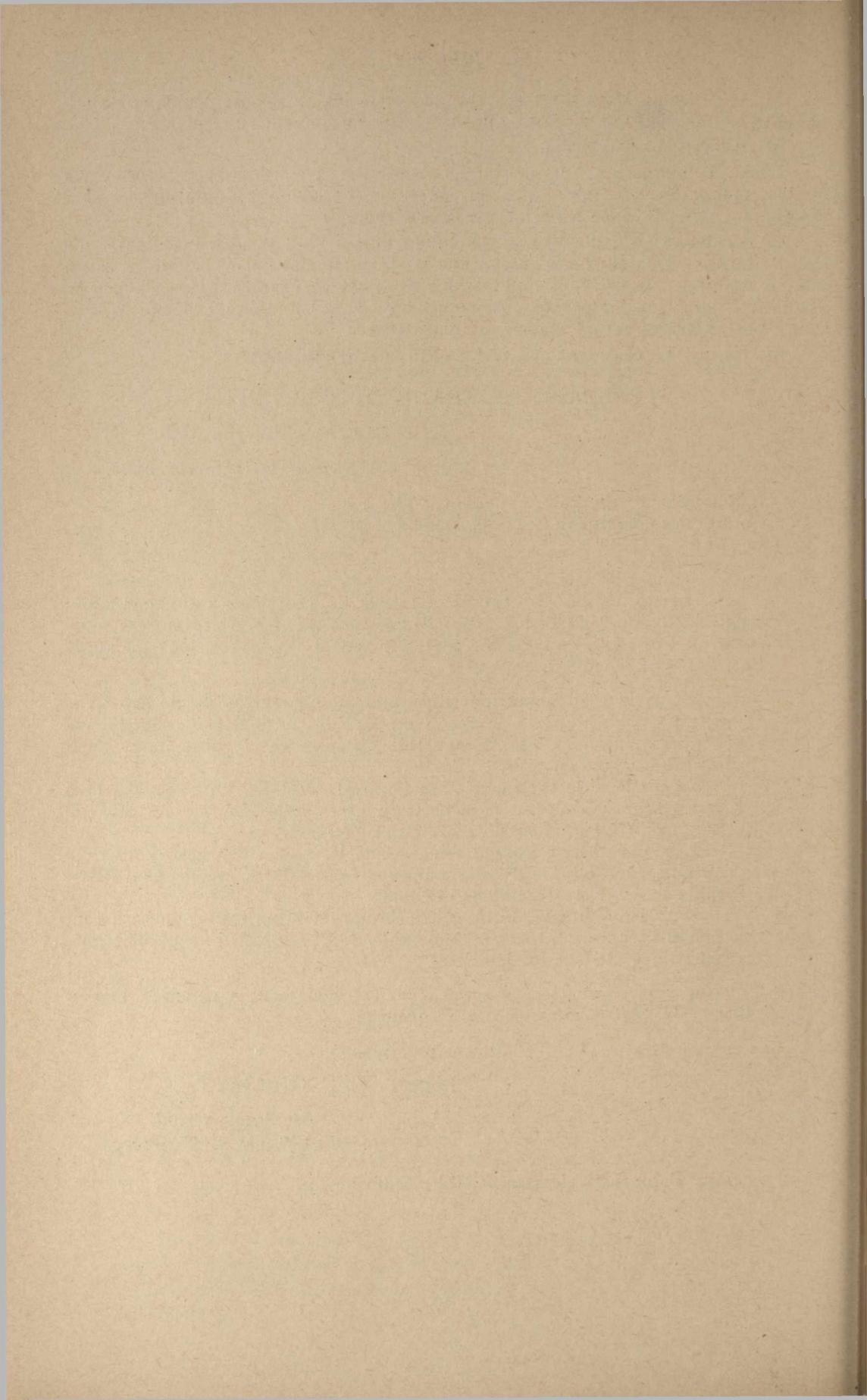
Une copie de cette communication est également expédiée à l'honorable C. D. Howe, ministre des Transports.

Votre tout dévoué,

(Signé) E. C. GILLIATT,

Secrétaire-gérant,
Board of Trade de Winnipeg.

Le comité s'ajourne à demain, à 10 h. 30 du matin.



SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

N° 5

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,

Président

TÉMOINS:

- M. G. W. Mason, C.R., Toronto, représentant des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Saskatchewan.
- M. A. Routhier, C.R., représentant le procureur général de Québec.
- M. J. B. Dickson, substitut du procureur général du Nouveau-Brunswick.
- L'hon. A. S. MacMillan, ministre de la voirie de Nouvelle-Ecosse.
- L'hon. G. Sloan, procureur général de la Colombie-Britannique.
- M. Irving S. Fairty, C.R., Toronto, représentant la Gray Coach Lines, Ltd.
- M. D. W. Lang, C.R., Toronto, représentant l'Association des propriétaires d'autobus d'Ontario.
- M. Louis Ritchie, Saint-Jean, N.-B., représentant de S.M.T. System, Ltd., Scotia Motors, Ltd., et Old Colony Coach Lines, Incorporated.
- M. R. G. Perry, Montréal, représentant la Compagnie provinciale de transport.
- M. W. Leigh Brintnell, Edmonton, représentant les Mackenzie Air Service et United Air Services.
- M. D. S. Ormond, Winnipeg, représentant la compagnie Wings, Ltd., et les United Air Services.

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES ET
HAVRES

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P., *président*

Les honorables sénateurs

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shédiac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Moraud
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

JEUDI 18 février 1937.

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, intitulé "Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", s'est réuni ce jourd'hui à 10 heures 30 du matin sous la présidence du très honorable George P. Graham.

Le PRÉSIDENT: On nous a demandé d'entendre ce matin les représentants des provinces. Le premier à comparaître est M. Mason.

M. G. W. MASON, C.R., Toronto, représentant des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Saskatchewan: Monsieur le président, messieurs, la question du transport automobile au Canada n'est pas très vieille vu que c'est vers 1916 seulement que les véhicules commerciaux commencèrent à faire leur apparition en grand nombre sur les routes. Depuis cette époque, toutes les provinces du Canada ont amélioré continuellement les routes qui avaient été construites pour la circulation des véhicules hippomobiles et en ont construit d'autres pouvant s'adapter aux changements provoqués par l'apparition des moteurs à combustion interne. Il en est résulté qu'il existe aujourd'hui plusieurs milliers de milles de routes dans les diverses provinces du Canada et chaque province a dû, à mesure que les routes étaient améliorées, appliquer des règlements sévères au transport automobile. Des sommes considérables ont été dépensées pour l'amélioration et la construction de routes; la dette est aussi très élevée et chaque province a maintenant son code pour la réglementation de ces routes.

Je ne m'attarderai pas à examiner les dispositions de ces différents codes; je me contenterai de dire que des conférences ont été tenues entre les provinces et le Fédéral, notamment en 1933 et en 1935, dans le but d'améliorer les conditions relatives au transport automobile au Canada. Plusieurs organisations, comme l'Association des manufacturiers canadiens et les Boards of Trade, se sont efforcées d'améliorer les conditions dans lesquelles se fait le transport automobile. La question a été étudiée à fond par la commission qui fit une enquête sur le transport en 1931 et à la page 57 de son rapport, article 168, la commission a énoncé certains principes généraux pour la réglementation des services de transport routier de voyageurs et des voituriers publics ou à l'entreprise. Ces principes avaient été préconisés par l'Association des manufacturiers, les Boards of Trade et autres organisations représentant les expéditeurs, et les provinces ont édicté des règlements de plus en plus nombreux basés sur les principes énumérés dans ce paragraphe 168. Elles ont pris, par exemple, des mesures pour que les exploitants soient assurés contre les dangers du transport sur route et pour que des conditions de travail soient satisfaisantes afin que les conducteurs ne soient pas astreints à des heures trop longues. Elles ont aussi pris des mesures afin d'établir pour les véhicules une norme de construction et de sécurité, afin de protéger le revêtement des routes, etc. En réalité, les provinces ont été au delà des vœux exprimés dans le paragraphe 168 parce qu'elles ont décrété, pour tous les cas il me semble, que les personnes se servant des routes pour des fins commerciales devaient obtenir des certificats prouvant que leurs véhicules sont appropriés au service donné. Dans Ontario, c'est la Commission des municipalités qui accorde les permis. Quiconque veut obtenir un permis commercial doit comparaître devant cette commission et prouver qu'il a droit à un tel permis.

On me dit que cette question a été exposée hier devant votre comité et que la personne qui vous en a parlé a dit que les diverses provinces avaient tenu pas mal compte des vœux exprimés par la commission—pas complètement dans certains cas et dans certaines provinces mais presque entièrement dans d'autres. Je mentionne simplement ce fait pour montrer que l'application, en vertu de ce bill, d'un système de réglementation et d'imposition de permis constituerait un chevauchement sur un système qui existe déjà et qui a été adapté aux changements de conditions qui se sont produits depuis nombre d'années.

Le PRÉSIDENT: Les gens qui demeurent dans des municipalités ontariennes où la rue principale est une route ou est adoptée comme route, se plaignent qu'ils payent trop cher pour l'entretien d'une route provinciale qui sert au transport direct. Les municipalités ne reçoivent pas d'aide et les gens doivent payer des taxes pour entretenir la rue. On ne s'est jamais occupé de ces plaintes, à ma connaissance.

L'hon. M. GRIESBACH: Mais si vous détournez ce trafic, vous entendriez les gens jeter les hauts cris et se plaindre qu'on les néglige.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, il faudrait construire deux routes, mais les autorités de la voirie adoptent notre route sans nous consulter et nous demandent ensuite de l'entretenir.

M. MASON: J'ai pensé que les membres du comité aimeraient à connaître les chiffres qui se rapportent à la question qu'ils étudient en ce moment. J'ai eu beaucoup de peine à les colliger et à les rendre aussi exacts que possible. Je les cite pour montrer les proportions qu'ils représentent. Depuis 1920, la province d'Ontario a dépensé à elle seule \$313,000,000 pour l'amélioration et l'entretien des routes. Le chiffre approximatif pour cette année est de \$26,500,000. Les comptes publics de 1935-36 montrent que la province d'Ontario a tiré de tous les genres de véhicules à moteur un revenu de \$24,507,000.

L'hon. M. GRIESBACH: Des permis?

M. MASON: De tout—taxes sur l'essence, permis et tout le reste provenant des véhicules à moteur.

La plus grande partie de ce revenu—près de 60 p. 100—est fourni par les automobiles appartenant à des particuliers; la proportion des véhicules pour le transport commercial est aussi assez forte, 31 p. 100. Les véhicules servant au transport commercial privé en fournit 6 p. 100 et les autobus environ 1 p. 100.

Pour la même période, le revenu total qui a été plus élevé que d'habitude à cause...

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle année?

M. MASON: 1935-36... a été de \$65,725,000, de sorte que le transport automobile a fourni cette année-là 37.25 p. 100 de tout le revenu.

L'hon. M. DANDURAND: Quel est le revenu moyen?

M. MASON: C'est une année exceptionnelle. Je donnerai plus tard les chiffres pour tout le Canada en 1934, la dernière année pour laquelle on ait des détails complets. Le nombre des véhicules commerciaux qui existaient dans tout le Canada en 1933 était de 154,114. Il y a trois genres de véhicules commerciaux: premièrement, ce qu'on appelle un véhicule commercial public, c'est-à-dire un véhicule qui transporte des marchandises moyennant rémunération; deuxièmement, un véhicule privé qui transporte des marchandises pour le propriétaire du camion et troisièmement, des véhicules à voyageurs, c'est-à-dire des autobus qui transportent des voyageurs.

L'hon. M. ROBINSON: Avez-vous mentionné 1933.

M. MASON: Oui, 1933. En 1934, il y en avait 165,057 et en 1935, 172,775. Je m'arrête ici pour faire une remarque qui a son importance. La commission dont j'ai parlé il y a un instant et qui a fait de si utiles recommandations au

[M. G. W. Mason.]

sujet du transport automobile, s'est servi des chiffres qu'elle avait alors à sa disposition.

Le PRÉSIDENT: Qui faisait partie de cette commission? Si nous connaissons les noms des commissaires, nous pourrions peut-être juger de la valeur du rapport?

M. MASON: C'était une commission composée de personnages éminents. Les membres étaient: Lord Ashfield, le très honorable juge Duff, sir Joseph Flavelle, M. Leman, M. Loree, le Dr Murray, de Saskatoon, et le Dr Webster, de Shédiac.

Le PRÉSIDENT: C'est une assez bonne commission.

M. MASON: Il est bon de noter que les commissaires n'avaient pas à leur disposition de chiffres plus récents au sujet du transport que ceux de 1930-31. Le transport automobile se ressentit tout autant que le transport ferroviaire de la crise qui survint par la suite. Le nombre des permis diminua considérablement les années suivantes. Plus tard, cependant, le nombre commença à augmenter et les chiffres de 1934 furent à peu près identiques à ceux de 1931; une légère amélioration se produisit aussi en 1935.

D'un autre côté, le nombre des autobus—je ne veux pas en dire bien long à ce sujet parce qu'il y a ici des représentants de ce mode de transport qui sont bien plus qualifiés que moi pour en parler—diminua de 2,056 en 1933 à 1,742 en 1934 puis remonta à 1,848 en 1935. Il s'ensuit qu'en 1935, il y avait environ 10 p. 100 de moins d'autobus en circulation qu'en 1933.

Les chiffres concernant la taxe sur l'essence ne manquent pas non plus d'intérêt. J'ai ici les chiffres pour la vente de l'essence dans tout le Canada. Ces chiffres comprennent l'essence employée pour n'importe quelle fin et certaines de ces fins n'ont aucun rapport avec le transport automobile, mais on peut dire qu'environ 85 p. 100 de toute l'essence employée au Canada sert aux véhicules à moteur qui circulent sur les routes. En 1930, la consommation avait été de 582 millions de gallons. En 1934, elle était tombée à 534 millions de gallons. En 1935, elle remonta à 573 millions de gallons mais c'était encore près de dix millions de gallons de moins qu'en 1930. On peut donc se rendre compte que sous le rapport du volume du transport, les conditions qui existent actuellement peuvent très bien se comparer avec celles qui existaient lorsque la Commission des transports fit son enquête en 1931.

La longueur des routes est un autre sujet intéressant. D'après l'Annuaire du Canada de 1936, à la page 686, les routes qui existaient au Canada au 31 décembre 1934 représentaient une longueur totale de 409,269 milles.

L'hon. M. GRIESBACH: Quel genre de routes?

M. MASON: Je vais vous dire comment elles étaient réparties. Ces chiffres ont bien changé depuis cette année-là. En 1934, il y avait 3,727 milles de routes en béton; 4,869 milles en macadam; 84,948 en gravier; 172,646 milles de chemins de terre améliorés et le reste, 142,981 milles de chemins non améliorés. On a fait beaucoup de travaux de voirie depuis 1934, surtout dans les Provinces maritimes, et je sais qu'on en a beaucoup exécuté aussi dans Ontario. Voici les derniers chiffres pour Ontario, ceux de 1936. Cette province possède 75,000 milles de routes dont 4,000 milles de routes pavées, 12,000 milles de routes empierrées et gravelées et 59,000 milles de routes d'autres catégories.

En 1934, années pour laquelle on possède des chiffres détaillées pour toutes les provinces, le revenu provincial total et le revenu provenant des véhicules à moteur dans chaque province ont été les suivants:

Alberta.	\$15,178,607	\$3,650,689	ou 24	p. 100
Colombie-Britannique.	19,527,543	4,348,368	ou 22.3	p. 100
Manitoba.	13,966,921	2,734,413	ou 19.6	p. 100
Nouvelle-Ecosse.	8,014,618	2,317,121	ou 29	p. 100
Nouveau-Brunswick.	5,436,508	1,624,913	ou 29.9	p. 100
Ontario.	50,067,841	22,118,175	ou 44.2	p. 100
Ile du Prince-Edouard.	1,385,777	275,713	ou 19.9	p. 100
Québec.	28,282,503	10,405,431	ou 36.8	p. 100
Saskatchewan.	14,252,786	3,145,228	ou 22	p. 100

Quant à l'Ontario, on me dit que le revenu provenant du transport automobile a atteint, pendant un certain nombre d'années, le même pourcentage du revenu total de la province qu'en 1934.

L'hon. M. MACARTHUR: Les chiffres que vous avez cités comprennent-ils les permis et la taxe sur l'essence?

M. MASON: Ils englobent tout.

L'hon. M. MACARTHUR: La taxe sur l'essence varie considérablement dans les différentes provinces.

M. MASON: Si le comité pense que cela pourrait lui être utile, monsieur le président, je vais vous remettre des exemplaires d'une publication de la Chambre de commerce canadienne de l'automobile intitulée "Faits et chiffres concernant l'industrie automobile". Vous trouverez dans ces exemplaires des renseignements au sujet de la remarque que vient de faire l'honorable sénateur ainsi que bien d'autres qui vous seront très utiles.

L'hon. M. GRIESBACH: Ces statistiques sont-elles toutes établies de la même façon?

M. MASON: Oui.

L'hon. M. GRIESBACH: Toutes?

M. MASON: Autant que possible.

L'hon. M. MACARTHUR: Le revenu provenant des véhicules à moteur représente environ 20 p. 100 du revenu dérivé de toutes les autres sources?

M. MASON: Plus que cela. Le minimum a été de 19.6 p. 100 en 1934. La moyenne est bien plus élevée.

Sur le revenu qu'Ontario a tiré des véhicules à moteur en 1934, \$6,574,000, ou 31.02 p. 100, provenaient de véhicules commerciaux, c'est-à-dire de véhicules destinés au transport payant des marchandises; \$1,339,000, ou 6.32 p. 100, provenaient de véhicules commerciaux privés, c'est-à-dire de véhicules appartenant à des particuliers qui les utilisent pour le transport de leurs propres marchandises, et \$292,918, ou 1.38 p. 100, de véhicules publics, c'est-à-dire d'autobus.

A ce propos, le comité sera peut-être content de savoir, comme je l'ai été moi-même, que les premiers enregistrements de véhicules à moteur dans Ontario datent de 1904 et que le nombre enregistré cette année-là fut de 535, alors qu'en 1936 il a été de 512,916. C'est à l'augmentation constante du transport automobile que sont dues les grandes améliorations apportées aux routes et les meilleurs règlements édictés pour la sécurité des personnes qui circulent sur les routes. Je vous ai cité ces chiffres, monsieur le président, pour fournir au comité des renseignements aussi complets que possible et pour montrer que les progrès qui ont été réalisés sont dus aux sommes énormes dépensées par les provinces. Je regrette de ne pas avoir de chiffres montrant les dépenses qui ont été faites par toutes les provinces pour la construction, l'entretien et l'administration des routes. Je puis cependant vous donner le montant total de la dette consolidée des provinces pour la voirie. En 1934, elle se montait—et toutes les dépenses qui n'ont pas été consolidées ne sont pas comprises dans ce chiffre—à \$462,182,328. Ce chiffre est extrait de l'Annuaire du Canada de 1936, à la page 688.

La province d'Ontario possède environ 40 p. 100 de tous les véhicules à moteur et de tous les autobus existant au Canada. Je ne puis pas vous dire quelle est la proportion pour la province de Québec, mais j'imagine que ces deux provinces réunies doivent avoir au moins les deux tiers des véhicules de transport automobile du pays.

Pour parler plus spécialement du bill, je prétends, monsieur le président, que les dispositions concernant le transport automobile sont inadmissibles pour plusieurs raisons. La première, que je ne discuterai pas longuement, est celle qui a trait à la constitutionnalité. L'alinéa (c) de l'article 2, la partie interprétative, dit:

[M. G. W. Mason.]

Commerce interprovincial ou étranger" signifie le transport de marchandises ou de voyageurs entre un endroit d'une province et un endroit d'une autre province ou entre un lieu du Canada et un lieu hors du Canada...

Je n'ai pas l'intention de discuter l'aspect constitutionnel de cette partie de la mesure, mais je montrerai plus tard que si l'alinéa s'arrêtait là le volume de transport auquel il s'appliquerait serait relativement si insignifiant qu'il ne serait ni pratique ni avantageux pour le gouvernement fédéral de dépenser de l'argent pour établir un système qui ferait double emploi et, de plus, que l'établissement d'un tel système causerait beaucoup de désordre et de confusion. L'alinéa continue:

et comprend tout transport de marchandises, entièrement dans les limites d'une province et faisant partie d'un entier mouvement de marchandises, qu'elles figurent ou non sur une lettre de voiture, avec un autre voiturier lorsque les points d'origine et de destination se trouvent dans différentes provinces ou au Canada et dans un pays étranger.

Je prétends, monsieur le président, que toutes les lignes après les quatre premières devraient être biffées parce que le Parlement n'est pas compétent en la matière.

Le très hon. M. MEIGHEN: Etes-vous sûr qu'il le soit pour les quatre premières?

M. MASON: Non, je ne l'admets nullement mais je suis persuadé qu'on ne peut donner aucune raison valable pour tout ce qui se trouve après les quatre premières lignes. Puis-je dire brièvement pourquoi? Supposons qu'un camionneur d'Ontario veuille transporter des marchandises de Stratford à Port-Dalhousie, un port sur le lac Erié. Qu'arrivera-t-il? Ces marchandises vont être transbordées à cet endroit, envoyées à la tête des Grands lacs puis expédiées au Manitoba ou dans l'Ouest ou dans quelque endroit des Etats-Unis. Si cette disposition est sanctionnée et déclarée constitutionnelle, le camionneur d'Ontario qui transporte ces marchandises de Stratford à Port-Dalhousie tombera sous le coup de ce bill, ce qui est, d'après moi, contraire à notre constitution. La même question s'est présentée dans une cause qui a été jugée par le Conseil privé en 1912, celle de la ville de Montréal v. Compagnie des tramways de Montréal, appel, page 333. Il s'agissait de savoir si la Compagnie des tramways de Montréal, du fait qu'elle faisait du transport direct et qu'elle avait des attaches avec une compagnie de chemin de fer reconnue par le Parlement comme une entreprise d'intérêt général pour le Canada, relevait du Parlement. En rendant le jugement du Conseil privé, à la page 342, lord Atkinson fit remarquer que le transport local de cette compagnie relevait de la province et le transport direct du gouvernement fédéral. Il a décrit cet état de choses comme "Un arrangement inapplicable et embarrassant". Le comité judiciaire maintint que les circonstances que je viens de relater n'étaient pas suffisantes pour que cette compagnie de chemin de fer tombât sous le coup des mesures législatives édictées par le Parlement. Cette décision s'appliquerait dans le cas que j'ai mentionné. Voici un camion qui transporte des marchandises de Stratford à Port-Dalhousie. Les marchandises sont confiées à un autre voiturier qui relève du Fédéral—un chemin de fer par exemple—et transportées dans une autre province et l'on voudrait que ce camionneur soit sujet aux dispositions de ce bill simplement parce qu'il a participé à un transport direct.

M. O'CONNOR: N'existe-t-il pas une distinction? Dans le premier cas, il s'agit du chemin de fer et dans celui-ci du commerçant.

M. MASON: Ce n'est pas prouvé.

M. O'CONNOR: Vous admettez que c'est possible.

M. MASON: Il y a deux façons d'envisager ce bill: on peut dire que la route est quelque chose de matériel...

M. O'CONNOR: Je ne pense pas que le bill considère la route comme quelque chose de matériel.

M. MASON: ...ou l'on peut dire qu'il ne s'agit pas de quelque chose de matériel mais d'un service. Je ne veux pas discuter longuement ce point. Je dis simplement que c'est de deux choses l'une. Supposons qu'un camionneur se rende de Belleville, Ontario, à Montréal, Québec. Allez-vous prétendre que le fait pour cet homme de transporter des marchandises dans ce camion constitue un travail ou une entreprise s'appliquant à deux provinces; que c'est un travail d'intérêt général pour le Canada? Je maintiens qu'on ne peut pas qualifier ainsi un service de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Ne le fait-on pas pour certains chemins de fer en vertu de la Loi des chemins de fer?

M. MASON: Non.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas grande différence.

M. MASON: Sauf votre respect, monsieur le président, ce n'est pas un service de ce genre. Le chemin de fer est quelque chose de matériel qui relie les provinces.

M. O'CONNOR: Ce serait le cas s'il s'agissait de quelque chose de matériel mais il n'en est pas question dans le bill.

M. MASON: On a dit que le transport automobile pourrait relever du gouvernement fédéral parce que ce gouvernement exerçait une autorité sur l'industrie et le commerce. Cet argument n'aurait naturellement aucune valeur dans ce cas parce que le comité judiciaire a décidé à maintes reprises que cela ne s'appliquait pas à un système de permis pour un commerce spécial. C'est sous prétexte qu'il existe un système de permis pour le transport par route, par air, etc., que ce bill cherche à donner au gouvernement fédéral la haute main sur le trafic. Le cas du transport par air est différent et cela pour des raisons que nous connaissons tous. Mais dans le cas qui nous occupe, on essaye de régler, au moyen d'un système de permis, ce commerce du transport automobile et je prétends que les décisions rendues à propos de la Loi de la Commission de Commerce, 1922, Appel 191, ainsi que dans la cause de la ville de Montréal *v.* compagnie des tramways de Montréal, 1912, Appel 333, et dans celle du procureur général du Canada *v.* procureur général de l'Alberta, 1932, Appel 54, prouvent que cet argument ne tient pas debout. Voici de plus un extrait du jugement rendu dans la cause *O'Brien v. Allen* 30 C.S. 340 et 342:

On n'a jamais nié que le droit de construire des routes et de les exploiter appartient exclusivement aux provinces.

C'est la première fois, il me semble, que le Parlement canadien essaye d'exercer une autorité comme celle que veut lui conférer ce bill.

Le PRÉSIDENT: Depuis quelques années, cependant, le gouvernement fédéral aide à la construction des routes provinciales.

M. MASON: C'est tout ce qu'il a fait. L'aide qu'il a apportée n'a pas été considérable comparée aux dépenses faites par les provinces; de plus, cette aide a plus ou moins pris la forme d'une mesure pour secourir les chômeurs.

Le PRÉSIDENT: Elle avait commencé bien avant de devenir une mesure de secours; je ne veux toutefois pas discuter l'aspect constitutionnel de la question car je n'en connais pas le premier mot.

L'hon. M. GRIESBACH: Et les routes fédérales, qu'en faites-vous?

M. MASON: Cet argument au sujet de la question constitutionnelle présente plusieurs angles intéressants. Quelqu'un pourrait prétendre, je suppose, qu'en vertu des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, le gouvernement fédéral pourrait se déclarer compétent en disant: "Nous allons dire que certaines routes sont des entreprises qui profitent à tout le Canada". Je puis vous dire en quelques mots ce qui arriverait si on le faisait.

[M. G. W. Mason.]

En réponse à la question du sénateur Griesbach je dirai qu'à ma connaissance il a deux sortes de routes fédérales. Il y a d'abord les routes qui traversent les parcs fédéraux. Vous en avez, je crois, un exemple à Ottawa où il existe une commission fédérale pour l'embellissement de ce district. La commission est propriétaire des routes qui relèvent du gouvernement fédéral. Il y a ensuite certaines routes qui longent les canaux, mais je puis vous dire que le ministère fédéral a toujours eu l'habitude de s'en débarrasser le plus vite possible. Il y avait des routes le long du Saint-Laurent...

Le PRÉSIDENT: Je le sais.

M. MASON: ...et le long du canal Welland. J'ai vu, pas plus tard que la semaine dernière, des actes par lesquels le gouvernement fédéral transportait à la province certaines routes longeant le canal Welland. On les considère comme un passif et non comme un actif. Elles ne comptent pas pour beaucoup comme routes fédérales; ce sont tout simplement des parcs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. MASON: Je vais montrer maintenant les difficultés qui résulteraient de l'adoption du paragraphe 1 de l'article 2. Un double contrôle de l'industrie du transport automobile constituerait une des premières difficultés. Supposons qu'un camionneur prenne à Sherbrooke un chargement à destination de Montréal et qu'il ait dans ce camion 200 ou 300 livres de marchandises qui ne sont pas destinées à Montréal mais qui doivent être transportées jusqu'à Belleville, par exemple. Cette petite quantité de marchandises tombe sous l'autorité fédérale tandis que le reste tombe sous l'autorité provinciale. Aucun camionneur ne pourrait faire d'affaires dans ces conditions. Je n'ai pas besoin d'insister sur ce qui surviendrait ensuite parce que nous voyons que les articles 14 et 15 du bill établissent un système qui est une duplication pure et simple des systèmes provinciaux.

Supposons que je fasse une expédition de Toronto à Montréal et que je choisisse certaines pièces dans mon usine pour les envoyer par le train. La gare de chemin de fer est à environ cinq milles de l'usine. Cette partie de l'expédition tombe sous l'autorité provinciale et le reste sous l'autorité fédérale.

Supposons maintenant qu'un homme veuille faire transporter par un voiturier un colis de 50 livres à un endroit situé en dehors des limites de la province. Que va faire le camionneur? Si cette mesure était en vigueur, il dirait: "Il me faut un permis fédéral pour transporter ce colis". Il jugerait que cela n'en vaut pas la peine et il refuserait le colis ou s'il l'acceptait et s'il était malhonnête, il essaierait de le cacher.

Il y a dans la province d'Ontario, et davantage je suppose dans d'autres provinces, des districts où les trains ne circulent que deux ou trois jours par semaine. Supposons que quelqu'un ait une expédition pressée à faire. Le camion automobile est le moyen de transport le plus pratique. Si les marchandises sont destinées à un endroit situé en dehors de la province, le camionneur ne les acceptera pas. Il dira: "Je relèverai, si je le fais, de l'autorité fédérale et je ne veux pas prendre de permis".

Cela soulève un autre point. Si le gouvernement fédéral exerce son autorité sur les routes provinciales, est-il prêt à payer quelque chose pour leur entretien? Pourquoi retirerait-il des revenus de la vente de permis pour circuler sur des routes qui ne lui appartiennent pas et pour lesquelles les provinces ont dépensé des centaines de millions de dollars? Chaque route construite en Ontario reçoit une contribution substantielle du trésor provincial. En un mot, toutes ces routes sont subventionnées. Si le gouvernement fédéral se sert des routes provinciales, est-il prêt à contribuer au coût de leur construction et de leur entretien, à les subventionner?

Prenons un autre exemple. Je pourrais en citer des centaines. Il y a des petits camionneurs qui ont un ou deux camions et qui ne font pas un gros commerce. Il leur arrivera de transporter des marchandises de certains endroits

d'Ontario situés à cinquante ou soixante milles de Montréal. Ils ont leur permis pour faire le transport ordinaire sur les routes provinciales. Si on leur dit "La minute où vous traversez la frontière interprovinciale, il vous faut aussi un permis du gouvernement fédéral", on les met dans une situation impossible. J'espère, messieurs, que si ce bill est adopté, aucun de ces camionneurs ne se trouvera dans la triste nécessité d'enfreindre les règlements car il serait passible d'une amende de pas moins de \$200 et de pas plus de \$500, ce qui obligerait la plupart d'entre eux à hypothéquer leurs terres pour payer ces amendes.

Je prétends maintenant, messieurs, que ce bill est inefficace pour une bonne raison. Je pourrais en donner bien d'autres, mais je ne veux pas les multiplier. Vous constaterez que la plus grande partie du transport automobile se fait sur de petits et non pas de grands parcours et qu'il relève entièrement de l'autorité provinciale. La plus grande partie du trafic est intraprovinciale et non interprovinciale. J'ai essayé pendant deux semaines de trouver des chiffres montrant quel est le volume des marchandises transportées par camion automobile comparé à celui des marchandises transportées dans tout le pays. Je n'ai pas réussi. Les chiffres les plus rapprochés que j'ai pu obtenir varient de 3 à 5 p. 100.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cinq pour cent du trafic traverse les frontières provinciales?

M. MASON: Non. La proportion des marchandises transportées par camions automobiles est de 3 à 5 p. 100 comparée à celle des marchandises expédiées par tous les autres modes de transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par véhicules à moteur?

M. MASON: Oui.

L'hon. M. GRIESBACH: Cinq pour cent seulement?

M. MASON: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela me surprend.

Le PRÉSIDENT: Moi aussi. Ce serait peut-être différent si nous pouvions voir les chiffres.

M. MASON: Je veux qu'il soit bien compris que je ne puis pas vous donner les chiffres, mais cette question est discutée dans le rapport de la Commission royale sur les transports qui a siégé en 1931. On pourrait peut-être y trouver quelque chose montrant que les chiffres que je viens de citer sont à peu près exacts. Permettez-moi cependant d'ajouter ceci afin qu'il n'y ait pas de malentendu. La plus grande partie du transport fait par véhicules à moteur au Canada n'est pas du transport direct pas plus que du transport interprovincial ou entre Etats; c'est du transport local dans les limites des provinces et c'est quelque chose que, de toute évidence, ce bill ne peut pas contrôler. Allez-vous, pour la petite quantité de transport interprovincial ou entre Etats qui se fait actuellement, soumettre les quelques personnes qui exploitent des services de ce genre à un système de règlements qui fera double emploi comme je l'ai indiqué?

Je vais parler brièvement maintenant de quelques articles du bill. Je regrette d'avoir été si long. L'article 14, paragraphe 4, dit que:

Le ministre pourra, dans le permis, prescrire la route ou les routes que pourront suivre le véhicule ou les véhicules commerciaux publiques qui y seront désignés, ainsi que l'honoraire des services qui devront être maintenus.

Comment pourra-t-on, monsieur le président, appliquer cet article? Dans chaque province, il y a un nombre considérable de grandes routes et un nombre considérable aussi de routes secondaires qui sont des tributaires de ces grandes routes; chaque province a fixé une route que ces véhicules doivent suivre. On a tenu compte pour cela du volume du trafic, du genre de route, du poids du métal, de la dimension des ponts et de bien d'autres choses. Et voici maintenant le gouvernement fédéral qui veut établir un système pour indiquer les

[M. G. W. Mason.]

routes à suivre. Ces routes doivent nécessairement traverser une province. Celle-ci, à cause du chiffre bien plus élevé du transport qui se fait dans les limites de la province, doit indiquer les routes à suivre. Il en résultera qu'une autorité vous dira de suivre certaines routes et une deuxième d'en suivre d'autres. Sans coordination ce sera le chaos absolu. Cela détruira irrémédiablement le système provincial qui a été institué.

Je passe maintenant au paragraphe 5 de l'article 14:

Le ministre ne pourra délivrer de permis, dans le cas d'un véhicule commercial public, avant de s'être au préalable assuré, au moyen d'un certificat délivré par la Commission, que le service projeté est ou sera nécessaire à la commodité et aux besoins présents et futurs du public.

On voit immédiatement ce qui s'ensuivra. Il y a au Canada plus de 170,000 véhicules munis de permis et l'on veut obliger la commission à émettre des certificats de commodité publique pour chacun de ces véhicules publics. Il y a dans cette loi une disposition disant que la commission aura le libre exercice et jouira des mêmes droits que ceux qui lui sont conférés par la Loi des chemins de fer. Elle les exercera certainement plus qu'elle n'en jouira.

Voici le cas d'un petit camionneur qui ne possède qu'un seul camion et qui transporte des marchandises d'un village éloigné de la Colombie-Britannique dans un endroit d'un état adjacent de l'autre côté de la frontière ou voici celui d'un homme qui veut traverser la frontière du Nouveau-Brunswick pour se rendre à Amherst, où il vend ses produits. Il lui faudra venir à Ottawa et obtenir un permis avant de pouvoir le faire. Je prétends qu'on ne devrait pas imposer une telle tâche à un organisme aussi important que la Commission des chemins de fer ou la Commission des transports que l'on veut instituer. Je prétends de plus qu'on ne devrait pas imposer un tel fardeau aux commerçants canadiens qui vont tous souffrir de cette mesure.

Examinons maintenant comment la commission va s'y prendre pour obtenir ses renseignements. Les provinces ont déjà beaucoup de mal à se les procurer. Dans la province d'Ontario, les requérants doivent se présenter devant la Commission des municipalités de cette province—quelques-uns doivent venir de très loin et un grand nombre de demandes sont projetées—mais qu'allez-vous faire quand vous aurez une commission qui siègera à Ottawa?

L'hon. M. DANDURAND: Comment la Commission des municipalités est-elle constituée?

M. MASON: Elle se compose de trois membres nommés par le gouvernement d'Ontario et les permis de commodité publique ne sont émis que par cette commission.

Je vais vous en donner un exemple. Je n'exagère pas. Il y a dans l'Est du Michigan une des Commissions de commerce entre Etats qui siège à Détroit et il y a quelques semaines une demande a été présentée par une compagnie de transport d'Ontario. Cette compagnie demanda, vu qu'elle n'était pas encore complètement organisée, de mettre sa demande au bas de la liste. Voici la réponse qu'elle a reçu: "On peut le faire mais il y a actuellement 300,000 demandes en suspens et si la vôtre est mise au bas de la liste, elle ne sera pas étudiée avant deux ans".

Je vous demanderai maintenant de vouloir bien examiner l'article 15 à la page 9. L'alinéa (a) a trait à la prescription de normes de construction et de rendement de service pour les véhicules. Toutes les provinces l'ont déjà fait. Prenons le cas d'un pauvre diable qui ne possède qu'un seul camion. S'il relève de l'autorité fédérale et transporte des marchandises de l'autre côté de la frontière ou les réexpédie par voie ferrée dans une autre province, si de plus l'on prescrit pour son véhicule certaines normes auxquelles il se conforme et si ce bill impose d'autres conditions, il ne pourra pas subsister. La seule façon serait...

Le PRÉSIDENT: C'est une simple supposition?

M. MASON: Je ne sais pas. Cela pourrait arriver.

Le PRÉSIDENT: Si nous nous montrions trop pessimistes il n'y a pas au pays une seule loi dont nous ne souffririons pas.

M. MASON: Ce que je vous demande de faire est de ne pas changer un système qui fonctionne bien.

Le PRÉSIDENT: On peut s'en servir sans le changer.

M. MASON: Dans ce cas, la meilleure chose à faire serait de permettre dans chaque province l'emploi des normes de rendement de cette province.

Le PRÉSIDENT: Votre cause est assez bonne, il me semble, sans que vous soyez obligé de citer des cas qui ne se produiraient probablement jamais.

M. MASON: Examinez l'alinéa (c):—

... limiter ou réglementer les heures de service des employés ou d'une catégorie d'employés en vue de la sécurité du public et des employés.

Cet alinéa peut fort bien causer des difficultés. Nous avons dans Ontario—comme dans chacune des provinces, je crois—des règlements fixant le nombre d'heures durant lesquelles un homme peut conduire ces véhicules. D'autres provinces pourraient fixer des heures plus courtes ou plus longues que celles de la province d'Ontario.

Le PRÉSIDENT: Le Conseil privé nous a dit que nous ne pouvions le faire que pour une personne employée par le gouvernement fédéral.

M. MASON: C'est ce que j'allais dire, monsieur. Le gouvernement fédéral n'est certainement pas compétent en la matière.

L'alinéa (d) permet à la commission de spécifier le modèle des plaques de permis. Le pauvre diable a déjà quatre plaques. L'alinéa (e) traite des renouvellements et l'alinéa (f) des qualités requises des conducteurs de tout véhicule muni de permis.

C'est avant tout une question de sécurité dans les limites de la province et je me demande pourquoi le gouvernement fédéral essaye d'imposer des qualités requises à une province? On peut se rendre compte par l'article 15 que c'est un chevauchement presque absolu sur certaines choses dont les provinces s'occupent actuellement d'une façon satisfaisante et dont, après tout, elles doivent être les seules à s'occuper.

Je passe maintenant à l'article 16 et je ferai remarquer qu'il est question dans cet article de véhicules commerciaux privés bien qu'il n'y ait dans l'article 2, alinéa (u) aucune disposition s'appliquant à des véhicules autres que des véhicules commerciaux publics.

Le paragraphe (3) de l'article 16—j'ai déjà parlé du paragraphe (2) qui a trait aux amendes—se lit comme suit:—

(3) Si un permissionnaire est déclaré coupable d'une infraction prévue par la présente loi ou par la Loi des chemins de fer, ou si la Commission juge qu'un véhicule commercial public est mis en service autrement qu'en conformité des stipulations d'un permis qui y est applicable, la Commission pourra suspendre ou révoquer le permis de ce permissionnaire relativement à l'un quelconque des véhicules automobiles ou à tous les véhicules automobiles munis de permis.

Je prétends, vu la nature de cette industrie et des gens qui l'exploitent, que ce serait injuste pour eux d'adopter un code de législation dont ils ne pourraient pas se procurer un exemplaire de façon à savoir ce qu'il contient. Un grand nombre d'articles de la Loi des chemins de fer sont incorporés, au moyen de renvois, dans ce bill et, après avoir lu ces articles, je dis sans hésiter qu'un certain nombre d'entre eux sont incompatibles avec l'exploitation d'un service de transport automobile.

M. O'CONNOR: Ils sont incorporés *mutatis mutandis*.
[M. G. W. Mason.]

M. MASON: *Mutatis mutandis* ne s'applique pas dans ce cas mais, même avec ces mots, le bill contient un certain nombre de dispositions de la Loi des chemins de fer qui sont incompatibles avec le transport automobile.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'après le rapport Duff-Flavelle, la perte causée par les camions automobiles en 1930 s'est élevée à \$24,000,000, c'est-à-dire 7 p. 100 et ce rapport prétend que même si on la réduisait à \$20,000,000, elle serait encore considérable. Cela représente 6 p. 100. Cette perte me semble minime et elle ne cadre pas beaucoup avec les premières lignes du rapport où il est question de l'atteinte portée à la suprématie des chemins de fer.

M. MASON: C'est vrai jusqu'à un certain point. Prenez le cas de la péninsule de Niagara où le transport du raisin au marché se fait sur de petites distances. Tout le raisin est probablement transporté par camions automobiles.

L'hon. M. GRIESBACH: La commission songeait aussi, je crois, au transport du grain qui entre dans le 96 p. 100.

M. MASON: Parfaitement.

On a parlé de l'article 22 du bill—tarifs convenus. Un des témoins que votre comité a entendus la semaine dernière a parlé de cet article. J'ai eu l'occasion à ce moment-là de jeter un coup d'œil sur la loi anglaise et j'aimerais vous signaler brièvement certaines différences fondamentales qui existent entre la loi en question et ce bill. L'article 22 du bill dit:—

Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut, un voiturier pourra établir, pour le transport des marchandises d'un commerçant ou pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, le tarif ou prix ou les tarifs ou prix qui pourront être convenus.

etc. Il lui faut alors se présenter devant la commission et faire approuver ce tarif. Ce n'est pas ce que dit la loi anglaise. J'en ai le texte sous la main et voici ce que dit l'article 37:—

Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer de 1921, mais subordonnément aux dispositions de cette partie de cette loi, une compagnie de chemin de fer peut, si elle le juge à propos, établir le tarif ou prix ou les tarifs ou prix... qui pourront être convenus.

Au lieu de mettre "une compagnie de chemin de fer", celui qui a rédigé cette loi a mis le mot "voiturier" qui s'applique à toutes les catégories de voituriers. Il y a une grosse différence. La loi anglaise contient un grand nombre de dispositions dont les trente-six premières s'appliquent uniquement au transport automobile et toutes les autres, à partir de la trente-septième, au transport ferroviaire à l'exception de quelques-unes qui s'appliquent aux deux mais qui n'ont rien à voir avec le cas qui nous occupe.

Quelle est la situation? En Angleterre, une compagnie de chemin de fer peut dire "Nous voulons nous arranger avec un expéditeur pour transporter ses marchandises à un certain prix"—et une audience a lieu. Ce n'est pas ce que signifie l'article 22. Il signifie que chacun des 170,000 camionneurs canadiens devra venir lui-même à Ottawa ou s'y faire représenter individuellement et dire "Je me suis entendu avec un expéditeur pour transporter ses marchandises dans mon camion"; il ne pourra pas le faire tant qu'il ne se sera pas présenté devant la Commission des chemins de fer et n'aura pas fait approuver cette entente. Je prétends que soumettre des centaines et des milliers de petits exploitants à une telle règle revient tout simplement à leur enlever le pain de la bouche. Cet article signifie qu'ils doivent le faire. Quelques-uns, qui possèdent un grand nombre de camions, pourront peut-être le faire mais certainement pas les autres.

La loi anglaise a établi treize bureaux en Angleterre et deux en Ecosse où l'on peut se procurer des permis. Le requérant se rend à l'un de ces bureaux et on lui accorde ou on lui refuse son permis. Il existe de plus un tribunal d'appel

qui ne s'occupe que des appels et non des premières demandes. En vertu de cette loi, cependant, la Commission des transports pourra s'occuper des premières demandes.

M. VARCOE: L'idée était de mettre les propriétaires de camions automobiles sur le même pied que les chemins de fer et tous les autres voituriers réglementés par cette partie de la loi. Elle n'oblige personne à se présenter devant la commission. Quiconque veut profiter des avantages que procure la partie VI peut le faire.

M. MASON: Que dit l'article 22:—

Un voiturier pourra établir, pour le transport des marchandises d'un commerçant ou pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, le tarif ou prix ou les tarifs ou prix qui pourront être convenus entre le voiturier et ce commerçant. Toutefois, pareil tarif convenu devra être approuvé par la Commission...

C'est bien clair. Si vous êtes en Colombie-Britannique ou au Nouveau-Brunswick et que vous vouliez établir un certain tarif en vertu d'une entente, il faut que cette entente soit approuvée par Ottawa. Ce n'est peut-être pas l'idée mais c'est, d'après moi, ce que dit l'article.

M. VARCOE: La partie IV oblige les camionneurs dont vous parlez à déposer un tarif et la partie VI a précisément pour but de les dégager de l'obligation que leur impose la partie IV s'ils veulent s'en prévaloir.

M. O'CONNOR: S'il n'en était pas ainsi les chemins de fer exerceraient un monopole.

M. VARCOE: C'est ce dont on s'est plaint en Angleterre. Cette disposition a été insérée pour mettre fin aux critiques.

M. MASON: Les expéditeurs et les voituriers reconnaissent, je crois, qu'il est impossible d'établir des tarifs absolument uniformes pour le transport automobile.

M. VARCOE: Peut-être.

M. MASON: Si un camionneur de la Colombie-Britannique ou du Nouveau-Brunswick veut appliquer un tarif différent en s'entendant pour cela avec un expéditeur, il doit, d'après ce bill, venir à Ottawa pour faire approuver cette entente. En Angleterre, comme je l'ai déjà dit, on peut s'adresser au tribunal d'appel si l'on a quelque grief contre l'autorité qui émet les permis; la première demande n'est pas soumise au tribunal d'appel.

Il y a de plus dans la loi anglaise une disposition qui n'existe pas dans ce bill et qui, d'après moi, devrait être insérée dans toutes les mesures législatives de ce genre. Il y a dans la loi anglaise ce que l'on appelle la "grandfather clause". On reconnaît, en vertu de cette clause, qu'il n'est pas juste d'exiger un permis de personnes qui exploitent déjà un service de transport automobile et qui ont placé de l'argent dans cette entreprise. Il n'y a toutefois, je le répète, aucune disposition semblable dans ce bill. Si un homme exploite depuis vingt ans un service de transport automobile au Canada, il lui faudra quand même demander un permis en vertu de ce bill.

L'article suivant que je veux examiner brièvement est l'article 29 que je considère comme un des plus dangereux du bill pour les propriétaires de camions automobiles. J'attire votre attention, monsieur le président, sur la façon dont cet article est rédigé. Il dit "Il incombe à la Commission..." ces mots ont été insérés à dessein. Il ne dit pas "La Commission aura la faculté" ou "La Commission pourra..." mais bien:—

Il incombe à la Commission, lorsqu'elle sera appelée à décider, sur une demande de permis, si ce permis est nécessaire et répond à l'utilité du public, de prendre en considération:

[M. G. W. Mason.]

(a) Toute objection à la demande qui peut être présentée par une personne ou des personnes qui fournissent déjà des facilités de transport...

Quels sont ceux qui, d'après vous, messieurs, ont fourni les premières facilités de transport au Canada? Ce sont évidemment les entrepreneurs de transport par voie ferrée et par eau. Cet article signifie en réalité que si une personne veut obtenir un permis, la Commission n'a pas à s'occuper d'autre chose que de savoir s'il existe déjà des facilités ou non. Qu'en résultera-t-il? La Commission devra dire "Des facilités existent. Il y a un chemin de fer. Nous ne pouvons pas accorder ce permis, car il ferait double emploi avec une facilité qui existe." Je ne dis pas que ce serait impossible d'obtenir un permis, car on sait que la Commission ferait son possible, mais je maintiens que la Commission serait tenue de s'enquérir pour savoir s'il existe des facilités de transport.

Le PRÉSIDENT: Supposons qu'il existe une facilité de transport qui ne fonctionne que pendant la moitié de l'année. Considérerait-on alors qu'une autre facilité est nécessaire? Où je veux en venir est que tout le monde se plaint que les camions circulent durant l'été seulement dans certaines parties du pays où il n'y a pas de bonnes routes et qu'ils disparaissent dès que la neige fait son apparition. D'un autre côté, la Commission oblige les chemins de fer, qui ne peuvent obtenir de clients en été dans bien des endroits dont je parle, à faire circuler leurs trains hiver comme été.

M. MASON: Monsieur le président, je ne voudrais pas que l'on croie, d'après ce que j'ai dit, que j'entretiens la moindre animosité contre les compagnies de chemins de fer. Ce n'est point le cas. Tout le monde est au courant du fardeau qui pèse sur le pays à cause de l'état dans lequel se trouvent nos chemins de fer et tout le monde approuverait une mesure qui améliorerait la situation sans faire plus de mal que de bien.

L'hon. M. DANDURAND: Tous les contribuables du pays sont de cet avis.

M. MASON: Parfaitement. C'est le progrès qui est la cause de ce problème. L'ère des véhicules à traction animale est passée; nous sommes maintenant dans le siècle de l'automobile et nous ne pouvons pas rétrograder en adoptant une loi désuète. Certaines lois réactionnaires sont désuètes. Je ne veux blesser personne. On me dit que la compagnie de chemin de fer dont la ligne qui part d'Ottawa est presque parallèle à la route de Pointe-Fortune a demandé à plusieurs reprises la permission de discontinuer son service sur cette ligne. Je puis faire erreur, car je ne suis pas bien au courant des faits, mais si la compagnie veut discontinuer son service sur cette ligne et si le transport automobile se fait sur une si grande échelle que la ligne ne rapporte rien, pourquoi vouloir continuer d'y faire circuler des trains? La route de Pointe-Fortune, entre Ottawa et Montréal, du côté d'Ontario, a été ouverte tout l'hiver. Voici, à ce sujet, une question qui pourrait être soumise à la Commission. Du côté de Québec, il y a une route qui est presque parallèle à celle que je viens de mentionner du côté d'Ontario mais qui n'est pas ouverte tout l'hiver.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la grande route?

M. MASON: Oui. Supposons maintenant que votre autorité s'étende à ces grandes routes et qu'un camionneur de la province de Québec s'adresse en hiver à la Commission des transports pour obtenir un permis. La Commission pourrait-elle dire "Nous vous accordons un permis mais vous ne pourrez pas utiliser la route de Québec en hiver parce qu'elle est fermée. Prenez la route d'Ontario. La province d'Ontario va la tenir ouverte pour vous."

L'hon. M. COTÉ: Au cas où une ligne de chemin de fer serait fermée, comme vous le proposez, quelle protection auraient les gens si aucune disposition n'était prise pour contrôler les tarifs?

M. MASON: Il y aurait beaucoup de concurrence dans le transport automobile; il n'existe pas de monopole. Il y a tellement de gens qui exploitent des services de ce genre qu'il n'y a pas de crainte à avoir à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Si vous étiez président de la Commission des chemins de fer et si vous appliquiez le principe que vous venez d'énoncer, c'est-à-dire de discontinuer le service ferroviaire, je vous plaindrais. Il faut avoir un peu de respect pour les gens qui sont installés le long des lignes de chemin de fer. On ne peut pas discuter cette question du point de vue financier seulement.

M. MASON: Je sais que c'est un problème très ardu, monsieur le président.

Je passe maintenant au deuxième alinéa de l'article 29. Quand la Commission sera appelée à décider, sur une demande de permis, si ce permis est nécessaire et répond à l'utilité du public, elle devra aussi prendre en considération—

(b) Si la délivrance de ce permis favoriserait un service plus complet, plutôt que la concurrence entre les différents modes de transport, s'il en est, que couvrent les objections.

Qu'est-ce que cela signifie? Un permis pourra être émis s'il favorise un service plus complet de la part des différents modes de transport, mais on n'en émettra pas s'il favorise la concurrence entre les différents modes de transport.

L'hon. M. FARRIS: Ce n'est pas ce que dit cet alinéa.

M. MASON: C'est de cette façon que je le comprends.

L'hon. M. FARRIS: Il ne faut pas le disjoindre du corps de l'article.

M. MASON: Non.

Il y a plusieurs articles du bill dans lesquels sont incorporées, sous forme de renvoi, toutes les dispositions de la Loi des chemins de fer au sujet des taxes et des tarifs. Je prétends qu'il est absolument impossible de les appliquer. Sans m'étendre longuement sur ce sujet, je vous renvoie aux articles suivants de la Loi des chemins de fer: 314, 316 (3), 317 (2), 328, 330, 331, 332 et 346.

J'avais pensé lire certains articles du rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports au Canada de 1931-32. Toutefois au lieu de lire les articles, je vais simplement vous donner les numéros. Il s'agit de l'article 159 à la page 55, de l'article 160 à la page 56 et des articles 166 et 167 à la page 57. Je me permettrai de mentionner, monsieur le président, que parmi les membres de cette commission se trouvait au moins une haute autorité en matière de droit constitutionnel et que l'article 167 débute par ces mots:—

D'après la Constitution du pays, la réglementation du transport routier relève exclusivement des provinces.

L'article 168, page 57. J'en ai déjà parlé. Les articles 169 et 170, page 57. Je passe maintenant à la dernière partie de l'article 6, à la page 94, qui contient des chiffres montrant le pourcentage des milles-voyageurs parcourus par les autobus durant les années mentionnées. Ce pourcentage est de 1.7. Le paragraphe 9, page 95; le paragraphe 11, pages 95 et 96; le paragraphe 14, page 96 et le paragraphe 22, page 98.

Je regrette d'avoir été si long, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser à M. Mason?

L'hon. M. GRIESBACH: En supposant qu'il n'existe pas de difficultés constitutionnelles et que les provinces soient prêtes à coopérer, le projet de contrôle du transport automobile par le gouvernement fédéral au moyen de règlements uniformes pour tout le Canada a-t-il du bon?

M. MASON: Je vais vous donner mon opinion personnelle. Si c'était à refaire, j'aimerais que l'on établisse un système en vertu duquel toutes les compagnies, les compagnies d'assurance comme les autres, et toutes les questions de transport relèveraient d'un seul organisme de l'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

[M. G. W. Mason.]

M. MASON: C'est malheureusement impossible. Nous avons une histoire qui remonte à bien des années et il y a une multitude de choses qui sont devenues partie intégrante de notre héritage. Pour toutes ces raisons, j'avoue franchement que ce serait, il me semble, une profonde erreur de vouloir contrôler à notre époque le transport automobile au moyen d'une loi fédérale.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons modifier la constitution du tout au tout.

M. MASON: Nous vivons sous un régime fédéral et il a ses défauts, c'est vrai. D'un autre côté, tout à bien marché jusqu'à présent et ce n'est certainement pas le moment de toucher à l'autonomie des provinces; je prétends que le contrôle des routes est une des caractéristiques les plus significatives de l'autonomie provinciale.

L'hon. M. DONNELLY: Vous avez donné, monsieur Mason, les chiffres du revenu total que les différentes provinces tirent du transport automobile et vous avez ensuite cité d'autres chiffres au sujet du revenu tiré des automobiles de promenade et des camions servant au transport commercial. Quand les camionneurs du nord de l'Ontario se rendent dans le sud de la province, ils achètent généralement leur essence aux postes de relais situés le long des routes. Je me demande comment vous vous y prenez pour séparer le revenu provenant des camions de celui tiré des automobiles de promenade. A mon avis, vos chiffres au sujet du revenu tiré des camions sont bien trop bas.

M. MASON: Le sénateur Donnelly a peut-être raison, mais je suis certain que les chiffres au sujet du revenu provenant de la vente des permis sont exacts. Le revenu provenant des réservoirs à essence a été calculé d'après des méthodes que le ministère de la voirie connaît bien. Naturellement, ces chiffres ne sont qu'approximatifs.

L'hon. M. DONNELLY: Je ne pense pas qu'il soit question dans ce bill d'exercer un contrôle sur les automobiles de promenade. Il s'applique au transport par camion. Il serait bon, il me semble, de séparer le revenu tiré du transport des automobiles de celui provenant des automobiles de promenade. Mon expérience personnelle me porte à croire que vos chiffres sont bien trop bas.

M. MASON: Oui. Mais c'est le ministère de la voirie de l'Ontario qui a préparé ces chiffres. Il les donne pour à peu près exacts.

L'hon. M. DONNELLY: La majeure partie des recettes proviennent de la taxe sur l'essence. Les clients achètent une bonne partie de l'essence loin de chez eux, et il va de soi que les camionneurs se procurent toute l'essence qu'ils peuvent dans le sud de la province, où les prix sont modiques.

M. MASON: Permettez-moi de dire, monsieur le président, que si la question se pose, il y a ici des représentants de la Canadian Automotive Transport Association. Ils la traitent tous les jours et ils peuvent fournir tous les renseignements détaillés que les membres du comité désireront à ce sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Mason, permettez-moi d'attirer votre attention sur l'article 17:—

La présente Partie n'entrera pas en vigueur à l'égard d'une route, avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet. Faisant abstraction de la question constitutionnelle, le ministre des Transports a déclaré, ainsi que vous le savez, qu'il n'entend faire proclamer l'application de la loi qu'après avoir obtenu la collaboration des provinces. Voyez-vous du bon dans le bill en tant qu'effort pour entretenir la bonne entente entre les provinces et les autorités fédérales?

M. MASON: Pour répondre à la question, monsieur, il me semble que c'est une mauvaise façon de procéder. Il faudrait d'abord continuer les conférences entre les gouvernements provinciaux et le fédéral pour arrêter un plan efficace et puis faire adopter le projet de loi nécessaire. Faire voter un projet de loi défectueux à plusieurs égards, il me semble, et puis dire que la proclamation pourra avoir lieu ou ne pas avoir lieu, ce n'est pas la meilleure façon d'agir.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le projet de loi vise, vous le savez, à assujétir à une autorité unique toute la question du transport, problème considérable et qui intéresse tous les contribuables.

M. MASON: Il est fort grave au point de vue des gens de l'industrie du transport automobile que tout projet de loi les mettra mal à l'aise, il me semble, même applicable seulement après une proclamation. Ils aimeraient mieux que le Gouvernement retire immédiatement le projet de loi.

L'hon. M. LAIRD: Devons-nous comprendre, monsieur Mason, que les provinces que vous représentez s'opposent au projet de loi, s'il est voté?

M. MASON: J'ai reçu simplement instruction de venir ici exposer l'attitude adoptée par les provinces pour les motifs que j'ai énoncés, et pour d'autres raisons que j'aimerais à mentionner, si j'avais plus de temps à ma disposition.

L'hon. M. LAIRD: Vous n'allez pas jusqu'à dire qu'elles combattront son application?

M. MASON: Je ne puis faire que des conjectures quant à leur conduite future. Je suppose qu'elles tiendraient certaines parties du projet de loi pour inconstitutionnelles et s'adresseraient à la Cour suprême. Finalement, le comité judiciaire du Conseil privé serait saisi de la cause et aurait à se prononcer sur la validité de la loi. Il me déplairait de voir le transport automobile dans cette situation. Vous vous souvenez que nous avons dû attendre douze ans avant d'obtenir un jugement définitif sur la question des assurances et, dans l'intervalle, aucune société d'assurance ne savait au juste où elle en était.

Le PRÉSIDENT: M. Routhier, représentant de la province de Québec, est le prochain témoin, je pense.

L'hon. M. GRIESBACH: Allez-vous suivre la coutume en le priant de ne pas traiter des questions déjà discutées?

Le PRÉSIDENT: Nous tenons à accorder toute latitude à ce monsieur.

M. A. ROUTHIER, C.R. (représentant de la province de Québec): Monsieur le président, j'entends être aussi bref que possible. A cette fin, on m'a remis un mémoire qui résume la question entière au point de vue de la province de Québec. Je n'ai pas l'intention d'en donner lecture. Il expose l'attitude que pourrait prendre soit la province de Québec, soit une autre des autres provinces, soit quelque intéressé lésé désireux d'invoquer les aspects constitutionnels de la question. Pour abrégé autant que possible, je pourrais donner les conclusions du mémoire, que j'ai l'intention de communiquer au président.

Le PRÉSIDENT: Je ne cherche pas du tout à entraver votre exposé.

M. ROUTHIER: Pas le moins du monde. Voici les conclusions de notre mémoire:

A notre avis, le projet de loi concernant le transport routier défini par le bill dépasse la compétence du Parlement fédéral.

- (a) Parce que cela relève exclusivement des catégories de sujets énoncées dans l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du nord, et que nous avons déjà mentionnées, et
- (b) Parce qu'on ne peut prétendre que cela relève expressément d'aucune des catégories de sujets mentionnées dans l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du nord.

Il ne sert pas à grand'chose, semble-t-il, de faire voter par le Parlement des projets de loi inconstitutionnels qui, en outre, entraîneront la création de rouages administratifs faisant double emploi.

Les intérêts particuliers considérables qui préconisent le projet de loi pourraient peut-être diriger leur effort vers les législatures provinciales, afin d'obtenir la coopération dont il fait mention dans la cause de la ville de Montréal contre le *Montreal Street Railway* (1912 A.C., p. 333).

Le PRÉSIDENT: De quel chemin de fer s'agit-il?

M. ROUTHIER: Du Montreal Park and Island Railway. La ligne s'étendait du centre de la ville à Cartierville.

Dans notre mémoire, nous mentionnons d'abord les règles fondamentales d'interprétation adoptées par le Conseil privé. On peut les résumer très brièvement comme suit: Si l'objet du projet de loi est prévu par l'article 92 et non par la rubrique de l'article 91, la question est exclusivement de la compétence du provincial. C'est le premier principe posé. C'est seulement lorsqu'une rubrique donnée figure à l'article 91 que la question des droits souverains se pose. Telle est l'argumentation en deux mots.

M. O'CONNOR: Je voudrais que la chose fût aussi simple.

M. ROUTHIER: D'accord. Je veux être franc. J'expose simplement le point de vue du gouvernement québécois et, bien que ce corps ne soit pas un corps judiciaire, il est fort intéressant pour le comité sénatorial de se rendre compte si ce bill est litigieux ou non, et si celui-ci est fort litigieux, comme il est possible, je ferai remarquer fort respectueusement le peu d'utilité de poursuivre la délibération de la mesure législative. Ainsi que nous le faisons ressortir dans nos conclusions, il ne sert pas à grand'chose de faire voter par le Parlement des projets de loi inconstitutionnels. Pour en faire la constatation il est à propos, pensons-nous, de citer les jugements rendus par le Conseil privé, lesquels indiquent à quel point de vue le tribunal s'est placé pour étudier ce problème constitutionnel. C'est un secret de polichinelle qu'il y a eu parfois une grande divergence d'avis parmi les lords du Conseil privé. Ce tribunal n'a pas rendu des décisions unanimes. Mais c'est vraiment le problème constitutionnel dans son ensemble que nous considérons; nous nous occupons plus des tendances que des décisions concrètes. Nous prétendons que la réglementation des grandes routes, même dans le domaine du prétendu commerce interprovincial, relève vraiment encore une fois de l'autorité provinciale quant aux neuf dixièmes de ses aspects, c'est-à-dire les droits privés, la propriété privée et ainsi de suite. J'ai ici le mémoire et je vais vous le communiquer.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. ROUTHIER: En général, je pourrais peut-être attirer l'attention du comité sur les jugements les plus récents rendus par le Conseil privé. Il y a le jugement prononcé dans la cause de l'aéronautique en 1932. De prime abord, nous pourrions nous imaginer qu'il existe une ressemblance accusée entre le trafic aérien et la circulation routière, mais avec tout le respect que je vous dois, il me semble que la décision ne s'applique pas au trafic routier, parce que le jugement s'appuie surtout sur l'interprétation de l'article 132 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Telle est notre principale allégation. Selon nous, les autres considérants du jugement n'étaient que secondaires et eussent peut-être été omis, n'était l'article 132 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai lu le mémoire. Ne rendrais-je pas service au comité en indiquant que vous prétendez que l'inconstitutionnalité de la loi ressort des quatre premières lignes de l'alinéa (i) de la page 2? C'est-à-dire que, pour ce qui est du transport automobile, nous ne pouvons définir le commerce interprovincial et extérieur comme représentant le transport de denrées d'un endroit dans une province à un lieu d'une autre province? Si j'ai bien compris, vous soutenez que le fédéral ne possède aucune autorité relativement au transport de marchandises opéré de Montréal à Toronto, sans changement de lettre de voiture.

M. ROUTHIER: C'est la question discutable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous soutenez dans votre mémoire que cela est en soi inconstitutionnel?

M. ROUTHIER: Oui.

Je me réfère aussi aux décisions rendues tout dernièrement par le Conseil privé et, comme proposition générale, je pourrais en donner lecture.

L'hon. M. DANDURAND: S'agit-il de la cause de la ville de Montréal?

M. ROUTHIER: L'appel concernant les lois sur le repos hebdomadaire, les relations industrielles et l'assurance-chômage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez fait un exposé très complet de la cause de la ville de Montréal.

M. ROUTHIER: Quant aux lois sur le repos hebdomadaire dans les établissements industriels et la limitation des heures de travail, le tribunal a déclaré qu'elles dépassent la compétence du Parlement fédéral, parce qu'elles touchent la propriété et les droits civils qui sont du ressort exclusif de l'autorité provinciale. Lord Atkin dit ceci:

Mais on a tenté d'établir la validité de la législation aux termes généraux de l'article 91 non seulement en ce qui concerne le pouvoir de faire des traités mais aussi en ce qui concerne des questions d'une importance générale telle qu'elles sont "devenues assez graves pour atteindre le corps politique," et pour "cesser d'être purement locales ou personnelles et revêtir un aspect national". Il est intéressant de remarquer combien de fois les mots employés par lord Watson dans la cause du *Procureur général d'Ontario v. le Procureur général du Canada* (1896) A.C. 348, ont été employés sans succès dans des tentatives d'appuyer les empiétements sur les pouvoirs des législatures provinciales que confère l'article 92. Ces mots ne posaient aucun principe de droit constitutionnel; c'étaient des mots prudents visant à sauvegarder toute éventualité possible que personne alors n'avait intérêt ou ne songeait à définir.

Lord Atkin ajoute:

Il suffit d'attirer l'attention sur les expressions que l'on trouve dans les diverses causes: "abnormal circumstances", "exceptional conditions", "standard of necessity", (cause de la Commission du commerce (1922) 1 A.C. 191), "some extraordinary peril to the material life of Canada", "highly exceptional", "epidemic of pestilence" (cause Snider (1925), A.C. 396), pour indiquer jusqu'à quel point la cause actuelle s'éloigne des conditions susceptibles d'annuler la distinction des pouvoirs définis aux articles 91 et 92.

Cela s'applique aux pouvoirs généraux, si je puis dire.

Lord Atkin ajoute encore:

Il ne faut pas croire que cette décision signifie que le Canada n'a pas le pouvoir de légiférer en exécution de traités. Le Dominion, en ce qui a trait aux pouvoirs législatifs, tant fédéraux que provinciaux, possède tous ceux qui sont nécessaires à l'exécution des traités. Mais les pouvoirs législatifs restent séparés et si, dans l'exercice de ses attributions découlant de son nouveau statut international, le Dominion contracte des obligations, ces dernières doivent, quand il s'agit des lois concernant les catégories de sujets relevant des provinces, être remplies par l'ensemble des pouvoirs, c'est-à-dire au moyen d'une coopération entre le Dominion et les provinces. Bien que le navire de l'Etat vogue maintenant plus à l'aventure et sur des mers étrangères, il conserve encore ses compartiments étanches, partie essentielle de sa structure première.

Le très hon. M. MEIGHEN: De très belles paroles, mais fort absurdes!

M. ROUTHIER: Je ne discute ni ne fait de commentaires. Je me borne à citer.

En d'autres termes, la législation fédérale, même si elle s'applique à la propriété fédérale, peut encore être rédigée de manière à empiéter sur des droits civils dans la province, ou sur des catégories de sujets réservés.

[M. A. Routhier.]

vées à la juridiction provinciale. Il n'est pas nécessaire que ce soit pour une raison spécieuse ni sous un prétexte. La loi est invalide si, d'après son intention véritable, on constate qu'en réalité, par sa nature même, elle empiète sur des droits civils dans la province ou sur un autre domaine provincial. Une décision contraire permettrait au Dominion d'empiéter facilement sur le domaine provincial. Dans le cas actuel, Leurs Seigneuries s'accordent avec la majorité de la Cour suprême à juger que, par sa nature même, cette loi est une loi d'assurance qui touche aux droits civils des patrons et des employés dans chaque province, et, à ce titre, qu'elle est invalide.

Le dernier appel, qui pourrait s'appliquer à la présente affaire, est l'appel interjeté au sujet de la Loi sur l'organisation du marché des produits naturels, et la situation créée par cette loi ressemble à celle que crée le bill à l'étude. Le Conseil privé a pour ainsi dire confirmé textuellement le jugement rendu par le juge Duff au nom de la Cour suprême. Je n'ai pas à entrer dans des détails à ce sujet, je pense. J'ai le mémoire. J'ai communiqué des copies à l'honorable M. Dandurand et à l'honorable M. Meighen.

Ce n'est pas un exposé définitif. Je puis dire qu'il expose aussi vigoureusement que possible les objections que soulève de prime abord l'aspect constitutionnel de la question.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous consignions le mémoire au compte rendu?

M. ROUTHIER: Oh! oui. Je présente le mémoire au nom de la province de Québec et des autres provinces en même temps et je n'ai qu'à souscrire aux remarques de M. Mason. Il a traité le sujet d'une façon si approfondie que je n'ai pas besoin de recommencer la démonstration. Je vous remercie, messieurs.

L'hon. M. LAIRD: Quelle sera l'attitude de la province de Québec au sujet de ce bill, s'il est adopté?

M. ROUTHIER: Comme a dit mon confrère, M. Mason, c'est affaire de conjecture. Dans l'ensemble, nous avons reçu instruction de signaler les objections d'ordre constitutionnel. C'est pourquoi le mémoire est ainsi conçu. La province sauvegarde la prérogative dont elle a reçu pour ainsi dire le dépôt. En même temps, cela protégera le droit des plaideurs en perspective qui pourraient saisir de la question la Cour suprême ou le Conseil privé, s'ils jugeaient leurs intérêts lésés.

Le PRÉSIDENT: Il est contestable, n'est-ce pas, que la province puisse aliéner son droit?

M. ROUTHIER: Maintes décisions des tribunaux déclarent la chose impossible. Il s'agit donc d'un dépôt inaliénable et nous sommes tenus de protéger ces droits.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à ce qu'on puisse modifier la situation.

M. ROUTHIER: Peut-être. Entre temps je puis dire,—et c'est mon avis personnel que j'exprime en toute humilité et respectueusement,—qu'en ce qui regarde les questions intéressant vraiment plus d'une province, ou le Dominion et une province, des conférences périodiques pourraient donner plusieurs résultats. On pourrait régler ainsi plusieurs contestations. En réalité, c'est la tendance suivie, et tant qu'il sera possible de régler des contestations par des conférences, il ne paraîtra pas d'une nécessité immédiate de légiférer.

Au sujet du bill B émanant du Sénat, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

MÉMOIRE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

I. RÉSUMÉ DU PROJET DE LOI FÉDÉRALE

Le bill B émanant du Sénat tend, sous sa forme actuelle;—

(1) A transformer la présente Commission des chemins de fer en une Commission des transports investie de pouvoirs supplémentaires mentionnés plus loin (Partie I du projet de loi).

(2) A conférer à ladite Commission (et au ministre des Transports, relativement à l'octroi de permis) outre l'autorité qu'elle exerce maintenant quant aux chemins de fer fédéraux, la réglementation exclusive au Canada :

(a) De tous les navires (Partie II du projet de loi) ;

(b) De tous les aéronefs (Partie III du projet de loi).

Le même projet de loi dépasse la mesure, selon nous, et empiète donc sur la compétence exclusive reconnue à la province de Québec par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, quand il attribue à la même Commission et au ministre des Transports par la délivrance des permis, la réglementation exclusive de tous les véhicules à moteur commerciaux affectés au transport des voyageurs ou des marchandises dans le commerce interprovincial ou extérieur, ou sur les grandes routes du Dominion. (Partie IV du projet de loi.)

La partie IV du projet de loi constitue la principale des objections soulevées par la province de Québec qui se réserve cependant le droit d'invoquer d'autres dispositions contestables du bill, en temps et lieu.

II. NATURE INCONSTITUTIONNELLE DU PROJET DE LOI SUR LE TRANSPORT ROUTIER AUTOMOBILE, D'APRÈS LA DÉFINITION QU'EN DONNE L'ARTICLE 2 (U) DU PROJET DE LOI

(1) Règles d'interprétation des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Toronto Electric Commissionners contre Snider, 1925, Causes en appel, pages 396 et 406.

Avant de mentionner les considérants en espèce, et sans répéter de façon détaillée les considérants énoncés dans les causes antérieures, leurs Seigneuries tiennent à rappeler brièvement l'interprétation autorisée qu'ont donnée, à leur sens, aux articles 91 et 92, les derniers jugements rendus par le comité judiciaire. Les premières lignes de l'article 91 confèrent au gouvernement fédéral le pouvoir général de légiférer pour le Canada. Mais ces lois ne doivent pas se rapporter aux catégories de sujets attribuées aux provinces par l'article 92, à moins que leur adoption ne relève des catégories de sujets spécifiées dans l'énumération à l'article 91 comme relevant du Parlement fédéral. Quand il s'agit de savoir quelle autorité législative a compétence pour adopter un projet de loi, la première question à trancher est donc celle de savoir si le sujet est prévu par l'article 92. Même s'il l'est, il faut encore se demander s'il figure aussi dans l'une des rubriques mentionnées dans l'article 91. Dans l'affirmative, le Dominion possède le pouvoir souverain de légiférer à cet égard. Si le sujet n'entre dans aucune des rubriques mentionnées, alors le Dominion peut avoir le pouvoir de légiférer en vertu de la formule générale du début de l'article 91.

[M. A. Routhier.]

En raccourci, trois situations peuvent se présenter:—

- (a) Le sujet relève de l'article 92 et non de l'une des catégories de sujets spécifiées à l'article 91. En ce cas, la province a compétence.
- (b) Le sujet relève de l'article 92 et relève aussi formellement de l'une des catégories de sujets énoncées dans l'article 91. En ce cas, le Dominion a le pouvoir souverain de légiférer.
- (c) Le sujet ne relève d'aucune des catégories de sujets énumérées dans l'article 92 et dans l'article 91. En ce cas, le Dominion possède le pouvoir général de légiférer.

(2) L'objet du projet de loi (le transport par route tel qu'il est défini par le projet de loi) est expressément prévu par l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, rubrique 13, rubrique 10 (première partie), et par voie de conséquence, par les rubriques 2, 9, 8 et 16 du même article.

(A) Rubrique 13—Propriété et droits civils dans la province—

Une des fonctions importantes d'une législature consiste à légiférer sur le transport. Le transport, dans toutes ses ramifications importantes, est une question prévue par l'article 92, rubrique 13.

(Aa) L'automobile (voiture, camion ou autobus) est une propriété matériellement située dans la province, soit quand le véhicule stationne, soit quand il circule dans les limites de la province. Quand l'automobile sort de la province, c'est alors seulement qu'il peut devenir une propriété située dans une autre province ou un pays étranger. Nous nous occupons peu de cette dernière éventualité.

(Ab) Au point de vue juridique, cet automobile a une existence tout à fait distincte du chemin ou de la grande route sur laquelle il circule. A cet égard, l'automobile diffère essentiellement des wagons légalement assimilés à un chemin de fer (la plate-forme, le droit d'emprise et les rails) appartenant à une compagnie fédérale. Si pareil chemin de fer relie deux provinces ou possède des voies ferrées s'étendant en dehors de la province dans un pays étranger, cela a lieu matériellement et dans toute son étendue, tandis que l'automobile ne peut jamais être en deux provinces ou deux pays à la fois;

(Ac) Tous les contrats conclus dans la province entre les **voituriers et les clients**, au transport de denrées ou de personnes, créent des droits civils dans les limites de la province.

Quant aux droits civils dans la province, consulter:—

Cameron, vol. I, p. 111;

Cameron, vol. II, p. 41.

Citizens insurance Co. contre Parsons 7 Causes en appel, p. 96.

Attorney General for Ontario contre Reciprocal Insurers, 1924 A.C. 328.

Toronto Electric Commissionnaires contre Sniders, 1925 A.C. 396.

(B) Rubrique 10 (première partie). Ouvrages et entreprises locaux—

(Ba) Le domicile légal ou le siège social légal de la personne ou de la compagnie du Québec qui effectue un transport automobile est nécessairement situé dans la province de Québec.

(Bb) Ladite personne ou ladite compagnie est logée, taxée et protégée par une municipalité ou par ailleurs est assurée dans les limites de la province et, à ce titre, y est située.

(Bc) Cette personne ou compagnie n'est pas un ouvrage et n'est pas non plus une entreprise.

(Bd) Son caractère local ne cesserait pas, même si on la regardait comme un ouvrage ou une entreprise.

(Be) Le service exécuté par une telle personne ou une telle compagnie ne peut passer pour un ouvrage ou des ouvrages, parce que ce n'est pas une chose matérielle. Voir *La Ville de Montréal contre Montreal Street Railway* 1912, A. C. 333. A la page 342, on y relève les paroles suivantes de lord Atkinson: "Ces ouvrages sont des choses matérielles, non des services."

Ce jugement offre aussi un intérêt particulier en ce qu'il a fait échouer une tentative faite pour justifier la réglementation par le fédéral du trafic d'un chemin de fer provincial.

(Bf) Nous prétendons qu'on ne saurait aucunement regarder le même service comme une entreprise, surtout étant donné l'interprétation restrictive qu'il faut nécessairement faire de la réserve exceptionnelle énoncée dans la rubrique 10 de l'article 92.

(Bg) Même en admettant l'hypothèse absurde de la possibilité d'assimiler ce service à une entreprise, l'entreprise ne servirait qu'incidemment à relier une province avec une autre, parce qu'il faut aussi tenir compte du fait que le même service pourrait aussi transporter dans une très large mesure des voyageurs ou des marchandises d'un endroit à un autre de la province.

(c) Rubrique 2, (Taxes directes pour le fisc provincial)

Rubrique 9 (Patentes pour le prélèvement d'un revenu municipal ou provincial)

Rubrique 8 (Institutions municipales et exercice de leurs pouvoirs)

Rubrique 16 (Questions d'une nature purement locale ou privée)

S'il faut reconnaître que le transport par route est déjà régi par la rubrique 13 et par la première partie de la rubrique 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, par voie de conséquence, il est aussi prévu par les autres rubriques que nous venons de mentionner.

III. On ne saurait considérer que l'objet du projet de loi soit expressément visé par l'une des rubriques mentionnées à l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

(A) Rubrique 2, réglementation du trafic et du commerce.

La jurisprudence des tribunaux supérieurs fait échec à toute tentative faite pour ranger sous cette rubrique particulière l'objet du projet de loi.

(Aa) 1921, C.P. *Loi sur la commission du commerce* 1922 A.C. (Vol. 1), p. 191.

(Ab) 123, C.P. *Fort Francis Pulp* contre *Manitoba Free Press* 1923 A.C. 695, (A contrario).

(Ac) 1925 S.C.C. *Le Roi* contre *Eastern Terminal Elevator* 1925, C.S.C. 434.

(Ad) 1926 S.C.C. *Le Roi* contre *Collins* (1926) 4 D.L.R. 548.

(B) Rubrique 7. La milice, le service militaire et le service naval et la défense.

Aucune disposition du présent projet de loi ne relève de cette rubrique.

IV. LES JUGEMENTS LES PLUS RÉCENTS DU CONSEIL PRIVÉ

(A) Appel au sujet de la réglementation et du contrôle de l'aéronautique au Canada 1932, A.C. p. 54.

"Le domaine entier de la législation relative à la navigation aérienne au Canada appartient au Dominion."

Du fait (a) de l'article 132 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, qui confère au Parlement et au gouvernement du Canada tous les pouvoirs nécessaires ou convenables pour remplir les obligations du Canada ou de toute province du pays découlant de traités conclus avec l'Empire britannique et des pays étrangers, (b) du fait qu'une convention internationale conclue en 1919, un traité prévu par l'article 132, embrassait presque toutes les questions imaginables se rapportant à la navigation aérienne, et (c) du fait des pouvoirs supplémentaires dont le Parlement canadien est investi sous le régime de l'article 91, rubrique 2 (trafic et commerce), 5 (service postal) et 7 (service militaire et service naval), le domaine entier de la législation à ce sujet appartient en substance au Dominion. Toute minime portion d'autorité qui n'est pas spécifiquement attri-

buée au fédéral par l'Acte de 1867 n'est pas par le fait même attribuée aux provinces et appartient nécessairement au Parlement du Canada, en vertu de sa compétence à légiférer pour le maintien de la paix, de l'ordre et de la bonne administration du Canada. En outre, la question de la navigation aérienne et l'accomplissement des obligations contractées sont, sous le régime de l'article 132, des questions d'importance et d'intérêt nationaux. La navigation aérienne a pris une telle ampleur qu'elle touche le corps politique du Dominion.

Par conséquent, les pouvoirs dont le Dominion est investi sous le régime de l'article 132 sont, à l'égard des obligations imposées par la Convention, des pouvoirs exclusifs, et le Parlement du Canada avait compétence pour adopter la Loi sur l'aéronautique (S.R. Can. 1927, ch. 3), article 4, et la réglementation de la navigation aérienne, 1920, et les règlements relatifs à la navigation aérienne, 1920, au sujet de la délivrance de permis aux pilotes, aux navigateurs, etc., et de la réglementation de tous les aéronefs, les aéroports et les stations aériennes et l'émission de permis à ce sujet."

Malgré la ressemblance que puisse présenter de prime abord, le transport aérien avec le transport terrestre, le jugement rendu dans la cause ci-dessus ne peut aucunement s'appliquer à la situation présente.

(Aa) Parce que le jugement précité s'appuie fondamentalement sur l'application de l'article 132 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, lequel est tout à fait hors de la question en l'espèce.

(Ab) Parce que les autres conclusions ou dispositifs secondaires du même jugement sont annulés par les jugements plus récents rendus par le Conseil privé dans les causes ci-dessous mentionnées.

(B) Appel au sujet de la Loi sur le repos hebdomadaire dans les établissements industriels et de la Loi sur la limitation des heures de travail.

Le tribunal a déclaré que ces lois dépassent la compétence du Parlement fédéral, parce qu'elles touchent à la propriété et aux droits civils qui relèvent exclusivement de l'autorité provinciale.

Lord Atkin exprime la conclusion suivante:

Mais on a tenté d'établir la validité de la législation aux termes généraux de l'article 91, non seulement en ce qui concerne le pouvoir de faire des traités mais aussi en ce qui concerne des questions d'une importance générale telle qu'elles sont "devenues assez graves pour atteindre le corps politique" et pour "cesser d'être purement locales ou personnelles et revêtir un aspect national". Il est intéressant de remarquer combien de fois les mots employés par lord Watson dans la cause du *Procureur général d'Ontario vs Le Procureur général du Canada* (1896) A.C. 348, ont été employés sans succès dans des tentatives d'appuyer les empiétements sur les pouvoirs des législatures provinciales que confère l'article 92. Ces mots ne posaient aucun principe de droit constitutionnel; c'étaient des mots prudents visant à sauvegarder toute éventualité possible que personne n'avait intérêt ou ne songeait à définir.

Lord Atkin ajoute:

Il suffit d'attirer l'attention sur les expressions que trouve dans les diverses causes: "abnormal circumstances", "exceptional conditions", "standard of necessity" (cause du Board of Commerce (1922) 1 A.C. 191), "some extraordinary peril to the material life of Canada", "highly exceptional", "epidemic of pestilence" (cause Sniders (1925) A.C. 396) pour indiquer jusqu'à quel point la cause actuelle s'éloigne des conditions susceptibles d'annuler la distinction des pouvoirs définis aux articles 91 et 92.

Lord Atkin ajoute dans le dernier alinéa du jugement:

Il ne faut pas croire que cette décision signifie que le Canada n'a pas le pouvoir de légiférer en exécution des traités. Le Dominion, en ce qui a trait aux pouvoirs législatifs, tant fédéraux que provinciaux, possède tous

ceux qui sont nécessaire à l'exécution des traités. Mais les pouvoirs législatifs restent séparés et si, dans l'exercice de ces attributions découlant de son nouveau statut international, le Dominion contracte des obligations, ces dernières doivent, quand il s'agit de lois concernant les catégories de sujets relevant des provinces, être remplies par l'ensemble des pouvoirs, c'est-à-dire au moyen d'une coopération entre le Dominion et les provinces. Bien que le navire de l'Etat vogue maintenant plus à l'aventure et sur des mers étrangères, il conserve encore ses compartiments étanches, partie essentielle de sa structure première.

(C) Appel au sujet de la Loi sur le placement et les assurances sociales. Le tribunal a déclaré que la loi dépasse la compétence du Parlement fédéral. Il a constaté entre autres choses que la loi ne vise pas des cas d'urgence spéciale.

De plus, nous relevons les considérants suivants dans le texte du jugement:

En d'autres termes, la législation fédérale, même si elle s'applique à la propriété fédérale, peut être encore conçue de manière à empiéter sur des droits civils dans la province ou sur des catégories de sujets réservés à la juridiction provinciale. Il n'est pas nécessaire que ce soit pour une raison plausible ou soit un prétexte. La loi est invalide, si d'après son intention véritable, on constate qu'en réalité par sa nature même, elle empiète sur des droits civils dans la province ou sur d'autres catégories de sujets du domaine provincial. Une décision contraire permettrait au Dominion d'empiéter facilement sur le domaine provincial. Dans le cas actuel, Leurs Seigneuries s'accordent avec la majorité de la Cour suprême à juger que, par sa nature même, cette loi est une loi d'assurance qui touche aux droits civils des patrons et employés dans chaque province, et à ce titre, qu'elle est invalide.

(D) Appel au sujet de la Loi sur l'organisation du marché des produits naturels.

Nous croyons comprendre que le Conseil privé a adopté la façon de voir du juge en chef de la Cour suprême, sir L.-P. Duff, et déclaré que cette loi dépasse la compétence du Dominion, rejetant ainsi l'argument relatif au commerce et confirmant le jugement rendu dans la cause antérieure de la Commission du commerce. (Le jugement du juge en chef Duff est consigné dans les comptes rendus C.S. 1936, p. 398.)

V. CONCLUSIONS

A notre avis, le projet de loi concernant le transport routier défini par le bill dépasse la compétence du Parlement fédéral:

(a) Parce que cela relève exclusivement des catégories de sujets énoncées dans l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et que nous avons déjà mentionnées, et

(b) Parce qu'on ne peut prétendre que cela relève expressément d'aucune des catégories de sujets mentionnées dans l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Il ne sert pas à grand'chose, semble-t-il, de faire voter par le Parlement des projets de loi inconstitutionnels qui, en outre, entraîneront la création de rouages administratifs faisant double emploi.

Les intérêts particuliers considérables qui préconisent le projet de loi pourraient peut-être diriger leur effort vers les législatures provinciales, afin d'obtenir la coopération dont il est fait mention dans la cause de la *ville de Montréal* contre le *Montreal Street Railway* (1912 A.C. p. 333).

Respectueusement présenté,

ADOLPHE ROUTHIER,

Au nom du procureur général de la province
de Québec

OTTAWA, 18 février 1937.

APPENDICE

Lois et règlements existants du Québec dont l'application future serait bouleversée par l'adoption du bill B

Loi sur les véhicules automobiles (S.R.Q. 1925, ch. 35 et amendements);
 Loi de la commission des services publics (S.R.Q. 1925, ch. 17 et amendements) et les ordonnances établies sous son empire;
 Loi des cités et villes et autres chartes municipales et règlements ou ordonnance établis sous leur empire au sujet des véhicules automobiles;
 Loi sur les accidents du travail;
 Loi sur le revenu provincial (S.R.Q. 1925, ch. 22 et amendements);
 Loi du département de la trésorerie (S.R.Q. 1925, ch. 20 et amendements);
 Loi concernant la taxe sur les compagnies (S.R.Q. 1925, ch. 26 et amendements).

(Cette liste n'est pas complète.)

Le PRÉSIDENT: Nous allons recueillir maintenant le témoignage de

M. J.-B. DICKSON, procureur général adjoint du Nouveau-Brunswick: Monsieur le président et honorables sénateurs, le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick est opposé au projet de loi à l'étude, dans la mesure où il vise une entreprise pour le transport des marchandises d'un endroit à un autre de la province. Notre protestation est analogue à l'exposé fait par M. Mason, quand il a porté la parole devant le comité.

L'alinéa (c) de l'article 2 du bill dispose:—

“Commerce interprovincial ou étranger” signifie le transport de marchandises ou de voyageurs entre un endroit d'une province et un endroit d'une autre province, ou entre un lieu du Canada et un lieu hors du Canada.

Nous ne soulevons pas la question de la constitution à ce sujet, mais plutôt à propos des cinq dernières lignes de l'alinéa qui sont ainsi conçues:—

...et comprend tout transport de marchandises, entièrement dans les limites d'une province et faisant partie d'un entier mouvement de marchandises, qu'elles figurent ou non sur une lettre de voiture, avec un autre voiturier, lorsque les points d'origine ou de destination se trouvent dans différentes provinces ou au Canada et dans un pays étranger...

Nous prétendons que cette prescription du projet de loi constitue un empiétement sur l'autorité législative des provinces.

L'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord reconnaît au Parlement canadien l'autorité législative voulue pour faire des lois pour le maintien de la paix, de l'ordre et de la bonne administration du Canada. Et puis l'article dispose:—

Il est par le présent déclaré (que nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent Acte) l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérées, savoir:—

et entre autres, il y a le paragraphe 29, qui est ainsi libellé:—

Les catégories de sujets expressément exceptées dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignées par le présent acte aux législatures des provinces.

[M. J. B. Dickson.]

L'article 92 définit les catégories de sujets qui sont exclusivement du ressort des législatures provinciales. Il porte:—

Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:—

et entre autres, il y a le paragraphe 10:—

Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:—

- (a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province;
- (b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou de tout pays étranger;

Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces.

Or, un transport est une entreprise répondant à la définition donnée dans le paragraphe 10 de l'article 92. Ou c'est une entreprise locale et relevant de la compétence exclusive de la province, ou bien c'est une entreprise visée par les exceptions mentionnées et, en ce cas, elle relève exclusivement de l'autorité législative du Parlement du Canada. Il n'est pas régi par les exceptions énoncées aux alinéas (a) et (b). Le seul moyen de le faire relever de la compétence du Parlement canadien, c'est une déclaration formelle sous l'empire du dernier alinéa du paragraphe 10.

Le très hon. M. MEIGHEN: Croyez-vous qu'un transport soit une entreprise de nature à être déclarée à l'avantage général du Canada, c'est-à-dire un transport considéré comme distinct de la route sur lequel il est effectué?

M. DICKSON: Non, je ne le crois pas.

L'hon. M. FARRIS: En tout cas, la prescription ne vise que des ouvrages.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. DICKSON: Elle présuppose que le Parlement du Canada ne fera pareille déclaration qu'au sujet d'un ouvrage ou d'une entreprise d'intérêt général pour le Canada ou pour deux provinces ou plus. La disposition ne prévoit pas, par exemple, que le Parlement proclamera arbitrairement entreprise d'intérêt général un certain ouvrage pour une certaine fin, par exemple pour aider les chemins de fer. Sans la proclamation prévue par le dernier alinéa que je viens de lire, et qui est nécessaire pour que le Parlement canadien soit compétent en toute circonstance, une entreprise du genre que j'ai décrit et du genre défini dans les quelques dernières lignes de l'alinéa (c) de l'article 2 du bill, constitue à mon sens une entreprise locale. Je ne puis voir comment l'expédition de marchandises hors de la province puisse influencer le moins sur le travail et l'entreprise du transport. Le transport peut comprendre deux expéditions différentes ou comporter deux lettres de voiture différentes, et je ne puis voir quel effet cela puisse produire ou comment le Parlement du Canada ait l'autorité législative nécessaire pour adopter cette mesure législative.

Si l'interprétation que nous donnons aux mots "travaux et entreprises" signifie que ce sont des ouvrages matériels distincts du service, et si l'on dit que le transport routier est inséparable des véhicules automobiles, que le transport par eau est inséparable des navires, que le transport par rail est inséparable des chemins de fer, alors le projet de loi dans son intégralité est inconstitutionnel. C'est-à-dire si les routes sont des entreprises,—je ne le prétends pas,—la mesure entière dépasse la compétence du Parlement, parce que l'autorité législative est l'apanage

[M. J. B. Dickson.]

exclusif soit du provincial ou du fédéral, et c'est nous qui possédons l'autorité législative au sujet des routes. Messieurs, je n'insisterai pas sur l'aspect constitutionnel de la question. J'ai clairement exposé, je pense, notre thèse à ce sujet.

Nous sommes opposés au projet de loi, parce que si on l'applique dans la pleine mesure de l'autorité conférée au ministre, il en résultera un très grave préjudice pour un grand nombre de nos administrés. L'article 14 applique l'émission de permis aux véhicules à la fois commerciaux et privés. Dans notre province, un grand nombre d'hommes gagnent leur vie en transportant dans leur voiture de louage des marchandises du Canada en territoire américain. Le ministre pourrait assujétir tous ces gens aux dispositions de la mesure législative. En ce cas, ils seraient dans l'obligation de solliciter de la Commission des transports à Ottawa un permis pour l'exercice de leur métier de voituriers. Cela entraînerait des frais considérables, des frais au-dessus de leurs moyens. La plupart de ces hommes sont des travailleurs. Que leur demande de permis soulève quelque opposition, ils n'ont pas les moyens de défendre leur cause et il ne serait pas avantageux pour eux de le faire pour obtenir leur permis. L'exécution du projet de loi ferait perdre leur gagne-pain à un grand nombre de gens. Prenons le cas du marchand de bois qui opère avec ses propres camions le transport du bois de construction de la scierie au littoral maritime. Il devrait se procurer un permis à Ottawa pour effectuer ce transport. C'est un voiturier qui travaille pour son propre compte. Il transporte son bois sur une distance, disons de cinq ou dix milles, jusqu'au rivage de la mer, et il serait assujéti aux règlements établis quant au chargement et ainsi de suite.

La principale objection que nous soulevons contre le bill, c'est probablement le fait qu'il est tout à fait injuste envers les provinces. Nous avons dépensé des centaines de milliers de dollars pour la construction de routes et de ponts.

L'hon. M. LÉGER: Des millions.

M. DICKSON: Maintenant le Gouvernement fédéral se propose de délivrer des permis pour le transport des marchandises sur ces routes. D'après ce que nous pouvons voir, le Gouvernement fédéral entend percevoir tous les revenus, sans rien contribuer pour l'entretien des voies publiques.

Voici une autre considération. La construction des routes et surtout des ponts est régie par certaines prescriptions établies par notre département des Travaux publics qui sait à quel trafic ils conviennent. Mais, sous l'empire du projet de loi, la Commission des transports déterminerait le poids des chargements autorisés. Mais la Commission ignore quel poids nos ponts peuvent porter; elle ne sait rien de la construction de nos routes. En délivrant un permis, la Commission dirait en somme: "Circulez. Si vous transporter un chargement trop lourd pour le pont, tant pis pour la pauvre province." Puis il y a l'état des routes lors du dégel printannier. Nos règlements interdisent alors l'accès des routes aux camions qui transportent certains chargements. Nous comprenons la situation. Au printemps, à l'époque du dégel, nous interdisions autrefois la circulation des automobiles, mais depuis quelques années, nous l'autorisons pour les voitures portant une certaine charge, mais nous l'interdisons au delà de cette limite de poids. Mais sous le régime du projet de loi, la Commission des transports pourrait autoriser un voiturier à circuler et à porter des chargements jusqu'à la limite de poids qu'elle prescrirait. Nous tenons pour fort injuste pareille réglementation de nos routes, des routes que nous avons construites et qui représentent un placement fort considérable de notre part. Le Gouvernement fédéral a contribué jusqu'à un certain point, il est vrai, à la construction de nos grandes routes.

L'hon. M. CORÉ: Où relevez-vous dans le bill quelque disposition prévoyant, par exemple, la réglementation des chargements?

M. O'CONNOR: C'est le commerce qui sera réglementé.

M. DICKSON: Il y aura des règlements à ce sujet, n'est-ce pas?

M. O'CONNOR: Si je comprends bien le projet de loi,—je m'attache à sa rédaction seulement,—il ne s'appliquera qu'au commerce, au commerce des transports.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le projet de loi est valide et si l'Etat délivre un permis à un camionneur et l'autorise à transporter un certain chargement, l'administration provinciale peut-elle intervenir et interdire au camion de circuler?

M. O'CONNOR: Je ne crois pas que le projet de loi reçoive cette interprétation. S'il en était ainsi, les tribunaux déclareraient probablement la loi invalide. Une des façons d'interpréter une loi, c'est de supposer que le Parlement n'a pas eu l'intention d'éliciter des lois inconstitutionnelles, à moins qu'on ne soit forcé d'en arriver à la conclusion qu'il a eu cette intention et outrepassé ses pouvoirs.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était la coutume.

M. VARCOE: Je pense que la réponse à la question posée par le sénateur Coté se trouve dans les alinéas (a) et (b) de l'article 15. Le législateur a eu l'intention de faire prescrire le poids du chargement par la Commission.

M. DICKSON: Oui.

A notre sens, le projet de loi est inexécutable, car il entraînerait la réglementation des mêmes grandes routes par deux corps distincts. Je ne traiterai pas la question davantage; je la mentionne simplement parce que c'est l'une de nos objections contre le bill. M. Mason a fait un exposé approfondi du sujet et sa façon de voir est la mienne.

Mardi dernier, j'ai exposé ce que je réprovoie dans la Partie VI, Tarifs convenus, et je n'ajouterai pas un mot à cet égard. Mes remarques sont consignées dans le compte rendu de la séance de mardi.

On m'informe qu'au cours de la conférence entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux en 1935, on a préconisé la tenue de conférences ultérieures pour arrêter de concert quelque moyen de réglementer la circulation des automobiles sur les grandes routes dans le pays entier. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick se rend compte de la nécessité de réglementer la circulation des véhicules automobiles. Si on agit ainsi et si les autorités fédérales et provinciales recherchent de concert une solution satisfaisante du problème, vous constaterez que le gouvernement de ma province est très disposé à collaborer. Mais la méthode prévue par le bill est nécessairement plus ou moins coercitive, et cela ne contribuera pas à obtenir l'adhésion des provinces à une solution du problème du transport automobile. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick est contre le projet de loi sous sa forme présente.

L'hon. M. WEBSTER: Et les autres dispositions du projet de loi, par exemple celles qui visent le transport par eau?

M. DICKSON: J'en ai parlé mardi, monsieur Webster.

M. VARCOE: Monsieur Dickson, la radiation des cinq dernières lignes de l'alinéa (c) de l'article 2 modifierait-elle quelque peu votre façon de voir?

M. DICKSON: Vous vous trouveriez sur un terrain plus sûr. Je ne voudrais pas faire d'autre commentaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait un terrain tellement réduit que vous auriez peine à vous mouvoir.

M. O'CONNOR: J'ai été frappé par vos remarques sur les inconvénients qui résulteraient de l'application du projet de loi, mais supposons qu'une conférence ait lieu et que les provinces consentent à exécuter la loi au nom du Dominion. Alors?

M. DICKSON: Ce ne serait guère possible. Vous voudriez une réglementation unique.

[M. J. B. Dickson.]

M. O'CONNOR: Il y aurait une seule réglementation, car les provinces rempliraient l'office d'agents pour le fédéral. Serait-ce réalisable?

M. DICKSON: Je ne voudrais pas exprimer d'avis avant mûre étude de la question.

M. O'CONNOR: Ce que je demande, c'est si nous pourrions réglementer le trafic en vertu d'une entente, en choisissant les administrations provinciales comme notre agent.

L'hon. M. LAIRD: Puis-je donner un avis au leader du gouvernement? Si le Gouvernement doit conférer avec les gouvernements provinciaux, pourquoi ne pas tenir la conférence maintenant, avant plus ample délibération ou rejet du bill?

L'hon. M. DANDURAND: Les fonctionnaires du département des Transports et les conseillers juridiques étudieront la situation et les observations présentées au comité et, mardi prochain, ils seront en mesure de nous exposer leur façon de voir ainsi que leurs réponses à plusieurs des objections qui ont été exprimées.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur Dickson, quelqu'un a soulevé la question de savoir,—je ne sais si elle est fort importante,—si l'application du projet de loi touchera le flottage des billes dans le Saint-Jean.

M. DICKSON: L'autre jour, je l'ai entendu dire à un membre du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Nous allons entendre maintenant le témoignage de l'honorable M. MacMillan, de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. A.-S. MACMILLAN (ministre de la voirie de la Nouvelle-Ecosse): Monsieur le président et honorables sénateurs, il est fort téméraire de ma part de prendre la parole après avoir écouté les avocats qui m'ont précédé, car je n'appartiens pas au barreau. Je remercie parfois Dieu de n'être pas avocat. Je n'entends pas du tout discuter l'aspect légal de la question ou l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Les seules connaissances juridiques que je possède sont celles qu'un homme moyen acquiert avec le temps, et mes collègues me disent que je viole souvent les lois. Je n'ai pas rédigé de mémoire. Je suis venu à Ottawa pour une autre affaire et je ne m'attendais pas du tout à assister aux séances du comité.

La Nouvelle-Ecosse se trouve peut-être dans une situation unique. Nous sommes presque isolés, sauf une étroite lisière de terre, et n'avons aucun moyen de communication par eau avec d'autres provinces que le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. En lisant le bill, je me suis demandé quelle est la véritable intention du législateur. Il vise d'abord, je suppose, à uniformiser la réglementation du trafic entre les diverses provinces et, en second lieu, à uniformiser les tarifs de transport relativement aux chemins de fer et aux véhicules automobiles. Sauf erreur je crois que ce sont les deux principales fins visées par le bill. Je n'ai rien à dire contre les chemins de fer. Nous devons faire notre possible pour les aider. D'autre part, les chemins de fer doivent comprendre que les camions automobiles leur apportent aujourd'hui une partie considérable de leur trafic. En Nouvelle-Ecosse, par exemple, ils obtiennent un trafic considérable qu'ils n'obtiendraient pas dans les circonstances présentes, n'étaient les camions automobiles. La Nouvelle-Ecosse a un commerce considérable de bois de construction. L'an dernier, nous avons expédié plus de bois de construction sur le marché anglais que toute autre province, à part la Colombie-Anglaise. Ce sont dans une grande mesure les camions automobiles qui ont apporté ce bois jusqu'au rail, car les voies ferrées sont trop éloignées pour que nous puissions leur en confier exclusivement l'expédition. Dans la plus grande partie de la province, il n'existe qu'un chemin de fer. L'une des compagnies que je dirige fabrique du bois de construction et le transporte par camion sur une distance de vingt-deux milles jusqu'au chemin de fer. Il est tout à fait

impossible de le transporter aussi loin en voiture hippomobile, étant donné le prix actuel du bois, de sorte que les chemins de fer seraient privés de ce trafic, sans les camions.

Le dernier orateur a parlé des conférences entre le fédéral et les gouvernements provinciaux. J'ai assisté à la première conférence concernant le transport qui a eu lieu ici, et je comptais qu'il y en aurait plusieurs autres. Si on en avait tenu, nous en serions peut-être venus à une entente au sujet de certaines des questions mentionnées dans le bill. Le dépôt d'un projet de loi de ce genre me paraît prématuré, tant que les provinces et le Dominion n'auront pas arrêté des décisions quant à l'ensemble de la question. Je ne crois pas que vous puissiez forcer les provinces à faire une chose de ce genre—je ne connais rien de l'aspect juridique de la question. Si vous le tentez, vous vous les mettrez à dos. La seule façon de régler la question c'est par une entente coopérative entre les autorités provinciales et fédérales.

J'ai toujours été d'avis qu'en Nouvelle-Ecosse la question n'en est pas une de taux entre le transport par camion et le transport ferroviaire. J'ai toujours soutenu que les camions et les véhicules automobiles doivent payer l'usage qu'ils font de nos grandes routes, qu'ils doivent payer tous les frais. Je suis un ferme partisan de la rémunération juste du service rendu. Je crois que les gens doivent payer les services dont ils bénéficient. Je tâche d'établir en Nouvelle-Ecosse un régime de taux qui nous permettra de retirer de nos grandes routes un revenu suffisant pour les maintenir en bon état et payer un intérêt et un amortissement sur le capital placé.

J'ignore si le Dominion peut prendre nos routes à son compte, mais je ferai remarquer ceci. Si le ministre des Transports, au nom du gouvernement fédéral, veut prendre les routes de notre province à son compte et nous garantir qu'il les entretiendra et qu'il réalisera la politique et le programme du gouvernement néo-écossais, nous consentirons à les lui remettre et à les laisser administrer par les autorités fédérales. Nous serons heureux de le faire. Remboursez-nous d'abord le placement que nous avons fait.

L'hon. M. LAIRD: Vous désirez spécifier votre prix.

L'hon. M. MACMILLAN: Payez-nous le placement que nous avons fait pour nos routes, garantissez-nous qu'elles seront convenablement entretenues et que notre programme et notre politique de pavage et de construction d'autres routes seront exécutés. Si vous nous donnez cette garantie, vous pourrez prendre nos routes à votre compte dès demain.

Un MEMBRE: C'est une gageure de tout repos.

L'hon. M. MACMILLAN: Quelqu'un dit que c'est une gageure de tout repos. Je crois que c'en est une.

L'hon. M. BEAUBIEN: Aimeriez-vous obtenir un petit subside en sus?

L'hon. M. MACMILLAN: Non. Notre situation est quelque peu différente de celle des provinces de l'Ouest; nous pouvons assez bien nous suffire à nous-mêmes. Nous aimons nous passer autant que possible de l'aide des autres. Mais en toute sincérité nous nous opposerons énergiquement à ce que le gouvernement fédéral perçoive des droits de permis sur les camions automobiles pénétrant en Nouvelle-Ecosse, à moins qu'il ne consente à contribuer à l'entretien de nos grandes routes. Soyez assurés que dans cette lutte nous tiendrons jusqu'au bout.

Je ne crois pas que vous puissiez vous attendre à percevoir des droits de compagnies de transport qui se servent de nos routes et ne nous donnent rien en retour.

L'hon. M. COTÉ: Tel n'est pas le but envisagé par la loi.

L'hon. M. MACMILLAN: Je n'en suis pas si sûr.

L'hon. M. COTÉ: C'est pour régler les taxes.

[L'hon. M. MacMillan.]

L'hon. M. MACMILLAN: J'ai dit en premier lieu que l'un des objets de la loi était de régler les taxes, et que l'autre était d'unifier les taux entre les chemins de fer et les compagnies de transport automobile. Je crois que c'est juste.

L'hon. M. COTÉ: Et les compagnies de navigation.

L'hon. M. MACMILLAN: Et les taux de transport par eau également.

Je n'abuserai pas davantage de votre temps. J'aimerais parler de plusieurs autres choses, mais comme je suis incapable de discuter la situation juridique, je ferais mieux de m'en tenir là.

Je puis dire au nom de la Nouvelle-Ecosse que nous nous tenons en tout temps à la disposition du ministre des Transports et que nous tâcherons de coopérer avec lui en ce qui concerne l'unification des taux, de même que pour l'établissement des règlements nécessaires. Mais je ne crois pas que vous y preniez de la bonne manière en tentant d'imposer une chose—il me répugne d'employer des termes extravagants—en tentant, dis-je, de nous faire avaler quelque chose contre notre gré. Telle est mon attitude.

L'hon. M. DANDURAND: Le ministre a donné à entendre qu'il n'avait pas l'intention d'agir ainsi.

L'hon. M. MACMILLAN: Il aurait dû le dire dans le bill. Sous ce rapport, en ce Parlement comme dans ceux des provinces, les ministres sont souvent changés et leurs programmes d'action peuvent être modifiés avec le changement de Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne voulez pas d'épée suspendue sur votre tête.

L'hon. M. MACMILLAN: Non. J'imagine que personne ne désire être placé dans cette situation, et je ne crois pas non plus que notre petite province y tienne.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur MacMillan.

Je crois savoir que plusieurs messieurs sont prêts à déposer des mémoires au nom d'associations et de compagnies de transport automobile.

L'hon. M. FARRIS: Puis-je vous faire remarquer, monsieur le président, avant que ces compagnies ne soient appelées, que l'honorable M. Sloan, procureur général de la Colombie-Britannique, est ici présent et qu'il désire vous adresser quelques mots. Il ne réclame qu'une ou deux minutes.

Le PRÉSIDENT: Sur le même sujet?

L'hon. M. FARRIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

L'hon. GORDON SLOAN, C.R. (procureur général de la Colombie-Britannique): Monsieur le président, je n'ai rien de particulier à dire en ce moment au sujet du projet de loi. Je me contenterai de dire que, selon moi, les difficultés nombreuses et manifestes qui naîtront de la double régie fédérale et provinciale de notre trafic produiront inévitablement le chaos dans l'administration. Je souscris aux commentaires que M. Mason a faits sur le bill, et je crois qu'il a traité le sujet à fond.

En Colombie-Britannique nous exerçons par nos lois et nos règlements une régie complète du transport des voyageurs et de marchandises sur nos grandes routes. Nous le faisons au moyen d'un système de permis. Nous régissons les taux de transport, les parcours et les horaires. Nous prescrivons aussi des règlements au sujet de la sécurité et de diverses autres questions, y compris l'assurance obligatoire pour les exploitants.

Si le comité y voit quelque avantage, je déposerai un exemplaire de la loi de la Colombie-Britannique et des règlements établis sous son empire.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous un service de transport par camions entre la Colombie et l'Alberta?

L'hon. M. SLOAN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Et entre la Colombie et les Etats-Unis?

L'hon. M. SLOAN: Et les Etats-Unis, oui. Je ne crois pas que je puisse rien ajouter d'utile à ce qu'ont déjà dit ceux qui m'ont précédé relativement aux principes généraux dont le bill s'inspire et touchant son aspect constitutionnel. J'estime que leurs commentaires expriment nos vues d'une façon aussi complète que je pourrais le faire en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Le comité est ajourné jusqu'à immédiatement après la séance du Sénat cet après-midi.

Le comité s'ajourne en conséquence.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports, auquel a été renvoyé le Bill B, loi établissant une Commission des Transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéro-nefs et véhicules automobiles, reprend la séance à 3 heures 30.

Le PRÉSIDENT: Qui interrogerons-nous maintenant?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: M. Irving S. Fairty, C.R., est sur la liste.

M. IRVING S. FAIRTY, de la compagnie Grey Coach Lines Limited, Toronto.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la destination de vos voitures?

M. FAIRTY: Elles font le service entre Toronto et plusieurs localités, monsieur. La compagnie Grey Coach Lines est une filiale de la Toronto Transportation Commission. C'est elle qui met en circulation le plus grand nombre d'autobus de la province d'Ontario. Nous n'avons pas de trafic interprovincial, mais nous pénétrons dans Buffalo sur une distance de trois quarts de mille et dans l'état de New-York sur une distance d'un demi-mille.

Le PRÉSIDENT: Votre service est international.

M. FAIRTY: Oui, monsieur.

L'hon. M. GILLIS: Votre service vous mène-t-il jusque dans l'Ouest?

M. FAIRTY: Non. Pour le moment, à tort ou à raison, notre permis porte la mention "A Buffalo et à Niagara Falls, New-York." J'imagine que ce n'est pas logique, car la compétence d'une province ne s'étend pas au delà de ses limites.

L'hon. M. LAIRD: Avez-vous deux jeux de plaques?

M. FAIRTY: Nous avons deux jeux de plaques pour les autobus concernés.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous affaire à la Commission de l'autre côté de la frontière?

M. FAIRTY: Nous devons nous procurer ses plaques et lui payer le droit pour le permis.

Le PRÉSIDENT: Alors vous avez le droit de desservir ces localités.

M. FAIRTY: Oui, nous avons ce droit.

Je désire d'abord qu'il soit bien entendu—et je pense être le premier à comparaître pour un service automobile ne transportant que des voyageurs—que nous considérons notre service comme absolument distinct de celui des camions. Le problème des camions est complètement différent de celui des autocars et des autobus. Les autocars et les autobus ont été complètement et absolument mis hors de cause par la Commission Duff sous le rapport des règlements et de la régie. Donc, pour couper court, surtout après ce que M. O'Connor a dit ce matin, cette dualité de régie est mauvaise, et si la plus grande partie du travail est faite par les provinces, peut-on trouver à redire à ce qu'elles agissent à titre d'agents du Dominion?

[M. Fairty.]

M. O'CONNOR: Ce n'était là qu'une opinion personnelle.

M. FAIRTY: Oui, certainement, et je crois pouvoir affirmer pour les compagnies canadiennes d'autobus qu'il n'y aurait pas d'objection.

Avant d'aborder la discussion du bill je vais attaquer une couple de questions en vue de déblayer le terrain. Tout d'abord, dans l'Ontario comme dans les autres provinces, les autobus sont pleinement contrôlés du point de vue du public. Nous possédons une liste de 75 questions sur lesquelles s'exerce la régie provinciale. Je ne crois pas que même les chemins de fer puissent en dire autant. En second lieu, nous ne sommes pas en difficulté avec les chemins de fer et je ne crois pas qu'ils trouvent à redire sur notre compte. Ainsi que la Commission Duff l'a constaté, nous ne sommes pas un concurrent sérieux des chemins de fer. Nous avons répondu à une demande à laquelle ils n'étaient pas prêts à répondre et nous avons édifié pour nous-mêmes une nouvelle entreprise. Je n'ai jamais entendu un économiste ferroviaire prétendre que l'on peut attribuer plus de 5 p. 100 de la perte de recettes des chemins de fer à la concurrence des autobus. Leurs pertes comme les nôtres sont attribuables aux automobiles privées. Vous pouvez maintenant faire entrer en ligne de compte le fait qu'ils peuvent épargner de l'argent en utilisant les autobus comme pourvoyeurs de leurs lignes, et l'élimination de services qu'ils rendent à titre de serviteurs du public. Nous coopérons actuellement avec les chemins de fer, et nous espérons que cette coopération se maintiendra. Nous coopérons pratiquement avec eux en été au quai de Muskoka, par exemple. Sur leur demande nous faisons le transport des voyageurs pour leur épargner de l'argent.

Enfin, la province d'Ontario nous impose des taxes—il en est de même dans les autres provinces, j'imagine—et de fortes taxes, et il n'est pas juste de dire que nous roulons sur des grandes routes pour lesquelles nous n'avons rien payé. En fait, messieurs, vous serez sans doute surpris d'apprendre que chaque autobus verse en moyenne à la province d'Ontario \$925 de taxes par année. Vous serez aussi surpris d'apprendre, peut-être, que le coût annuel d'entretien de certaines grandes routes de la province est complètement défrayé par les impôts sur les autobus qui les parcourent, bien que ces voitures ne figurent au trafic total que pour 1 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Excepté dans les villes.

M. FAIRTY: Monsieur le président, je ne suis pas très au courant du rapport qui existe entre les villes et le gouvernement provincial. Je sais que la loi des grandes routes contient quelque chose touchant cette question.

Des gens qui ne sont pas très familiers avec la question donnent à entendre que nous faisons du tort aux routes, mais je répondrai que les autorités de la voirie, tant au Canada qu'aux Etats-Unis—et je citerai, par exemple M. R. M. Smith, sous-ministre de la Voirie d'Ontario—disent que nous n'en causons aucun. Nous en avons donné une forte preuve devant la Commission Duff qui a constaté que nous avons raison et qui s'est absolument prononcée en notre faveur.

L'hon. M. LAIRD: Que voulez-vous dire en affirmant qu'elle s'est absolument prononcée en votre faveur?

M. FAIRTY: Elle s'est prononcée totalement en notre faveur relativement aux questions dont je parle—que nous ne causons pas de tort aux routes; que nous sommes suffisamment taxés et réglementés. Une opinion unanime de ce genre doit avoir sa valeur, surtout lorsque la Commission compte parmi ses membres un haut fonctionnaire des chemins de fer tel que l'intransigeant M. L. F. Loree que nous avons pu convaincre.

Je désire maintenant donner lecture d'une couple de phrases du rapport de cette Commission. Je trouve ceci à la page 97:

Somme toute, les entreprises de transport par autobus dans les diverses provinces sont bien dirigées et donnent satisfaction au public.

Il est dit à la page suivante:

Bien qu'il semble y avoir lieu d'établir une réglementation plus sévère du camion automobile, dont nous traiterons ci-après, et d'en augmenter les impôts, il y a peu d'espoir qu'un accroissement des impôts sur les autobus soit utile aux chemins de fer. Il se peut qu'en ce qui concerne l'autobus, comme pour le camion, certaines localités soient appelées à opter entre le transport ferroviaire et le transport routier, étant donné que la quantité de transports à effectuer ne suffit pas à maintenir les deux, mais le cas sera rare en ce qui concerne l'autobus. S'il se présente et que l'autorité provinciale opte pour le chemin de fer, il sera donné effet à sa décision non pas en augmentant l'impôt sur les autobus ou en édictant des règlements plus sévères, mais en refusant d'accorder le permis nécessaire pour exploiter un service d'autobus dans la région en question.

Et voici sa dernière conclusion:

Il ne paraît donc pas nécessaire de recommander que l'on impose ou réglemente davantage les exploitations d'autobus dans l'intérêt des chemins de fer à vapeur du Canada.

Et maintenant, en face de tous ces faits, je suis tenté de demander pourquoi tout ce potin, quelle est la nécessité de la présente mesure législative?

Je ne dirai rien de l'aspect constitutionnel. Je supposerai pour faciliter les choses que le bill soit constitutionnel. Le Dominion a peut-être raison au point de vue légal et technique d'établir son autorité sur le commerce interprovincial et étranger. Mais même dans ce cas, est-il nécessaire et opportun qu'il le fasse? Vous pouvez répondre que les Etats-Unis l'ont fait récemment; c'est vrai, mais je ferai observer que les Etats de l'Union sont en général moins étendus que nos provinces. Ils ne sont pas séparés par les mêmes accidents géographiques, et dans la république voisine le trafic entre Etats avait pris de grandes proportions et les conditions étaient évidemment chaotiques. Prenez, par exemple, le service entre Buffalo et New-York. La voie la plus rapide entre Buffalo et New-York passe par Scranton en Pennsylvanie. Cela signifie que ni les autorités de New-York, ni celles de Pennsylvanie, ni celles du gouvernement fédéral n'avaient rien à voir à l'exploitation et qu'il y avait sans aucun doute toutes sortes d'abus. Une nouvelle loi a été édictée pour régler la question, mais même maintenant je ne suis pas bien sûr que le remède ne soit pas aussi mauvais que le mal. Je me suis trouvé longtemps dans les affaires de transport, et je sais que cette loi a eu pour effet de créer toute une armée de fonctionnaires à Washington; vraiment, les inondations de l'Ohio et des autres Etats n'est rien comparativement à l'afflux de demandes dont ce département a été inondé. Les gens ne peuvent pas faire régler ces demandes, bien que l'on ait effectué quelque décentralisation en autorisant la création de commissions conjointes lorsque trois Etats seulement sont concernés.

Considérez l'Angleterre. C'est un pays petit, compact et qui n'a qu'un Parlement. Qu'a-t-on tenté d'y faire? De régler le problème par la décentralisation et de le confier à treize commissions. Autrement dit, c'est une modification de notre système fédéral.

Qu'essayons-nous de faire au Canada, pays environ cinquante fois plus grand que l'Angleterre? De tout centraliser à Ottawa et d'obliger un pauvre diable de Kelowna ou du Cap-Breton à venir dans la Capitale ou à s'y adresser pour faire régler ses affaires.

Je me plais à dire que, dans l'Ontario du moins, pas grand-chose n'est laissé à la compétence fédérale. En 1935, le parcours global couvert par les voitures des trente-sept compagnies membres de l'Association ontarienne des propriétaires d'autobus—j'espère que M. Lang m'excusera si je semble le contredire—s'est chiffré à 11,585,500 milles. Sur ce chiffre, 47,000 milles ont été

parcourus aux Etats-Unis et 73,000 dans la province de Québec, soit des proportions respectives de .4 et de .6. Autrement dit, le parcours que le Dominion cherche à prendre à son compte en Ontario se chiffre à 1 p. 100 du parcours total exploité. Il me semble, messieurs, que nous avons presque ici le cas anormal de la queue agitant le chien.

Franchement, je ne vois aucun avantage à l'intervention fédérale. La question est suffisamment bien réglée en ce moment dans les provinces. Je prévois beaucoup d'inconvénients à l'intervention fédérale et j'en citerai quelques-uns à votre honorable comité. Je prétends d'abord qu'elle comporte la création dans votre ministère des Transports d'un nouveau service qui deviendra de plus en plus coûteux, et ce genre de service tend à prendre de l'expansion. Le fédéral oblige les exploitants, petits et grands, de l'Atlantique au Pacifique, à comparaître en un seul lieu au Canada. En ce qui concerne des services très peu importants il harasse les exploitants par ses rapports, ses statistiques, ses tarifs et ainsi de suite, et il leur impose de très lourdes peines même s'ils ont bien innocemment manqué de se conformer aux règlements. Il fait aussi intervenir la loi des chemins de fer, et j'imagine que chaque exploitant sera complètement perdu quant à l'interprétation de la loi relativement à ses affaires.

Je prétends qu'un bureau d'Ottawa ne peut pas connaître les conditions locales aussi bien que les autorités régionales. Sur ce point je vous demande de vous reporter à la page 106, paragraphe 62 du rapport de la Commission Duff. Elle propose que :

L'administration et l'adaptation de temps à autre des principes adoptés pour la réglementation des transports routiers doivent être laissés aux autorités compétentes de chaque province, qui devront reconnaître que les différences de conditions exigeront des différences dans les détails des règlements provinciaux.

Le PRÉSIDENT: Votre critique serait-elle amoindrie du fait que la Commission des chemins de fer se diviserait en deux ou trois sections qui voyageraient d'un bout du pays à l'autre pour régler les conditions dans chaque province?

M. FAIRTY: Certainement, mais le serait-elle en proportion du nombre de demandes que cette nouvelle commission recevrait? J'en doute, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il en faudrait deux ou trois cents.

M. FAIRTY: C'est mon avis.

Je ferai remarquer que les exploitants se servent des mêmes autobus pour le service intraprovincial que pour les services étrangers ou interprovinciaux. Dans le cas d'une variation entre les règlements fédéraux et provinciaux, ce qui peut arriver, des peines sévères et illogiques pourront être imposées aux exploitants. Par exemple, le poids total des autobus est de 12,000 livres au Nouveau-Brunswick, contre 24,000 en Ontario. J'ignore lequel des deux chiffres le fédéral accepterait. Il pourrait adopter un poids variable pour chaque province. J'espère qu'il le ferait. Mais s'il ne le faisait pas cela pourrait facilement signifier que, bien que nous disposions d'un nombre suffisant de voitures, nous ne pourrions leur faire franchir la frontière à cause des règlements sur le poids.

Je pourrais ensuite citer la question des tarifs. On a donné à entendre ce matin que l'un des motifs qui se cachent derrière cette mesure législative c'est la fixation des taux faite en vue—a-t-on dit je crois—de permettre aux chemins de fer de faire concurrence. Je ferai observer que si, par hasard, notre tarif de transport à Buffalo, par exemple, était haussé ou diminué, cela aurait pour effet d'entraîner la modification automatique de presque tous nos tarifs, parce que si nous devons imposer un certain tarif pour Buffalo, il s'ensuit que nous devons changer celui de Fort Erié, et par conséquent tout notre tarif intermédiaire entre Fort Erié et Toronto. Si nous opérons ce changement le public l'apprendra bien vite et nous devons modifier tout notre système.

L'hon. M. DANDURAND: Votre tarif est-il régi par les provinces?

M. FAIRTY: Oui, monsieur Dandurand.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous parlez au nom des entreprises de transport de voyageurs?

M. FAIRTY: Absolument. Je ne connais rien du transport-marchandises et ne désire rien en savoir. C'est un problème très délicat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pouvez perdre assez d'argent dans l'entreprise ou vous vous trouvez maintenant.

M. FAIRTY: Non, monsieur le sénateur.

L'hon. M. BEAUBIEN: Le tarif est basé sur le parcours en milles?

M. FAIRTY: Oui, dans l'ensemble.

L'hon. M. BEAUBIEN: Quel est le taux fondamental?

M. FAIRTY: Je l'ignore.

Un hon. SÉNATEUR: Vous faites payer au voyageur tout ce que vous pouvez exiger du lui?

M. FAIRTY: Non. Après tout nous sommes un service en régie publique et nous tâchons qu'il fonctionne le plus proche possible des frais d'exploitation. Nous faisons en sorte que le trafic soit payant, mais nous n'exigeons pas du public plus qu'il ne faut pour défrayer le coût du service.

L'hon. M. McRAE: Comment votre taux se compare-t-il avec celui des chemins de fer de Toronto à Buffalo, par exemple?

M. FAIRTY: Notre taux régulier est pas mal inférieur, mais les chemins de fer ont leurs excursions du cent par mille dont les prix sont inférieurs aux nôtres.

L'hon. M. McRAE: Mais ces excursions n'ont lieu qu'occasionnellement, tandis que votre tarif est le même tous les jours.

M. FAIRTY: Oui, je reconnais que les tarifs réduits sont l'un des avantages dont le public jouit. Le prix du transport à New-York était d'environ la moitié, mais il sera légèrement plus élevé avec les nouveaux tarifs mis en vigueur aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Votre ligne appartient à la ville de Toronto?

M. FAIRTY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des compagnies qui vous font concurrence?

M. FAIRTY: A l'exception de deux petits parcours de cinq et huit milles respectivement, il n'y a en Ontario aucun service d'autobus qui nous fasse concurrence. La Commission est d'opinion que la concurrence est impossible.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'exploitation des autobus est-elle rémunératrice?

M. FAIRTY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous payez des taxes tout comme les particuliers?

M. FAIRTY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous rouspétez?

M. FAIRTY: Oh! toujours. Comme je l'ai dit, l'autobus verse en moyenne \$925 par année à la province. La Grey Coach Lines verse en taxes plus de \$50,000 aux provinces. La taxe est de un vingtième de cent par siège et par mille, que le siège soit occupé ou non. Puis nous avons la taxe de six cents sur l'essence, outre les taxes ordinaires que tout le monde doit payer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les taxes municipales.

M. FAIRTY: Et autres taxes.

L'hon. M. McRAE: Ai-je bien compris que la Grey Coach Lines est exploitée par la province et qu'elle a le monopole du transport?

M. FAIRTY: La ligne appartient à la ville de Toronto.

[M. Fairty.]

L'hon. M. McRAE: Mais vous faites le service de Buffalo?

M. FAIRTY: Oui.

L'hon. M. McRAE: Votre service ne s'en tient donc pas à la ville?

M. FAIRTY: Non.

L'hon. M. McRAE: Quelques-uns de vos concurrents ne font-ils pas aussi le service de Buffalo?

M. FAIRTY: Ce n'est pas parce que nous sommes la propriété de la ville que nous sommes ainsi traités. Les autorités de la province d'Ontario ont pensé qu'elles avaient raison—et la Commission Duff était de cet avis—que l'intérêt public est mieux sauvegardé lorsque le service est confié à une personne et que celle-ci est soigneusement surveillée. La Central Ontario et une ou deux autres lignes privées sont dans la même situation dans leur territoire respectif.

L'hon. M. McRAE: Ainsi, vous ne faites pas concurrence à d'autres autobus?

M. FAIRTY: Non.

L'hon. M. McRAE: Vous ne faites concurrence qu'aux chemins de fer.

M. FAIRTY: J'ai dit au début, monsieur McRae, que nous ne portions pas concurrence aux chemins de fer, et je ne crois pas que les chemins de fer affirment que nous leur portons concurrence; cela me surprendrait.

L'hon. M. DANDURAND: La plupart des voyageurs que vous transportez prendraient le train si vous n'existiez pas?

M. FAIRTY: Non. C'est le point que je veux établir: ils ne le feraient pas. M. Bernard Allen—il est présent, je crois—l'économiste du réseau National prétend le contraire.

L'hon. M. DANDURAND: Mais les chemins de fer vont de Toronto à Buffalo et vous faites le même parcours à meilleur marché. C'est autant d'avantage que vous retirez.

M. FAIRTY: Nous obtenons quelques affaires, mais je prétends, monsieur Dandurand que la plupart de ces passagers ne prendraient quand même pas le train.

L'hon. M. COTÉ: Comment voyageraient-ils?

M. FAIRTY: Par autos particulières ou autrement.

L'hon. M. COTÉ: Non.

M. FAIRTY: Les économistes ferroviaires le disent eux-mêmes.

L'hon. M. DANDURAND: Vous avez dit que les règlements de l'Etat de New-York avaient relevé les taux de transport par autobus. Pourquoi?

M. FAIRTY: Nous n'avons haussé aucun taux dans cette région-là.

L'hon. M. DANDURAND: Je parle des autorités américaines.

M. FAIRTY: J'ai dit que les Etats-Unis avaient abaissé le taux fondamental de transport par voie ferrée de 3 c. à 2 c. je pense.

Le PRÉSIDENT: N'enlevez-vous pas des voyageurs aux chemins de fer?

M. FAIRTY: Le vice-président du chemin de fer de Pennsylvanie dit qu'il ne le croit pas. Je pourrais aussi citer M. Ralph Budd, du réseau Great Western je crois, qui en dit autant. Il me semble que ces hommes doivent connaître leurs affaires mieux que moi, monsieur le président.

L'hon. M. McRAE: Quelle est votre force motrice ordinaire, le moteur diesel?

M. FAIRTY: Non.

L'hon. M. McRAE: Vous payez la taxe sur l'essence?

M. FAIRTY: Oui.

L'hon. M. McRAE: Si vous aviez des moteurs diesel à combustion de mazout, ne trouveriez-vous pas leur emploi plus économique?

M. FAIRTY: Il se peut que l'emploi du moteur diesel le soit ou ne le soit pas. La Commission de transport de Londres avait annoncé qu'elle se servirait

de moteurs diesel. La taxe sur le mazout était alors d'un cent contre 8 pence pour l'essence. Le gouvernement releva immédiatement la taxe sur le mazout à 8 pence, de sorte qu'il attrapa quand même la commission.

L'hon. M. McRAE: Les autobus à moteurs diesel ont été adoptés dans les Provinces maritimes.

M. FAIRTY: Il y en a un à l'essai à London et quelques-uns aux Etats-Unis.

L'hon. M. McRAE: La Pacific Bus Lines convertit ses moteurs d'autobus en diesel et prétend qu'elle pourra les faire fonctionner au tiers environ du coût qu'exigerait l'emploi de l'essence. Il y a longtemps que l'emploi du moteur diesel sur les autobus et les camions a passé le stade d'expérimentation. Tous les autobus et les camions en viendront à l'emploi du moteur diesel et le coût de leur combustible sera réduit d'au moins deux tiers. C'est un résultat que l'on peut prévoir.

M. FAIRTY: Je crois avec le sénateur McRae que le moteur diesel finira par être adopté, mais jusqu'ici les ingénieurs ont dû faire face à des problèmes métallurgiques que posent les pressions. Elles sont tellement plus forte dans les moteurs diesel que dans les moteurs à essence qu'ils n'ont pas encore pu découvrir d'alliages convenables.

L'hon. M. McRAE: Un gallon de mazout produit beaucoup plus de force dans un moteur diesel qu'un gallon d'essence n'en produit dans un moteur à essence.

M. FAIRTY: Deux fois plus.

L'hon. M. McRAE: Ce qui réduit d'autant les frais de fonctionnement.

M. FAIRTY: Pour le moment ce n'est pas un problème d'actualité. Il peut le devenir d'ici cinq ans.

L'hon. M. McRAE: Je crois qu'il est très d'actualité. Il l'est certainement aux Etats-Unis. Sûrement vous ne retarderez pas sur nos voisins dans l'adoption de méthodes économiques de transport. Les frais d'exploitation seront considérablement réduits, ce qui fera baisser les taux et entraînera une concurrence plus vive entre ces services.

M. FAIRTY: Montréal a mis à l'essai quatre ou cinq moteurs diesel et les apprécie fort. Leur emploi se répand, mais notre conseil d'administration de Toronto est d'avis qu'ils n'ont pas encore fait leur preuve décisive. Peut-être a-t-il tort: je ne sais pas. Je ne suis pas un ingénieur.

L'hon. M. LAIRD: Le chiffre que vous avez cité pour chaque voiture comprend-il la taxe sur l'essence?

M. FAIRTY: Oui.

En ce qui concerne le présent bill, il y a trois questions au sujet desquelles je tiens à faire des réserves. En premier lieu, comme je l'ai dit au début, le bill devrait comporter une distinction spécifique entre les camions et les autobus. Les autobus sont une chose et les camions une autre. Les exploitants de camions peuvent voir à leurs propres affaires; nous devons prendre soin des nôtres. J'estime que tout ce qui a trait aux autobus dans le projet de loi devrait en être éliminé. Que vous le fassiez ou non, vous devriez établir une distinction, comme cela se fait en Ontario, entre le véhicule pour le transport des voyageurs public et le véhicule commercial. Leurs problèmes sont entièrement et absolument différents.

Je m'associe à M. Mason pour protester énergiquement contre le texte de l'article 29 du bill. Il cherche à définir comment la Commission devra agir dans la délivrance de certificats d'utilité et de nécessité. Je ne crois pas du tout que cette tentative soit nécessaire. Rien de semblable n'est fait aux Etats-Unis ni dans les provinces canadiennes où une disposition analogue existe. La loi anglaise comporte une définition beaucoup plus anodine. Mais, comme le dit M. Mason dont je partage l'opinion, le bill ne laisse à la Commission aucune

[M. Fairty.]

discrétion: il lui met des entraves et lui donne presque à entendre qu'en étudiant ces choses elle est obligée de tenir d'abord compte des intérêts des chemins de fer et des canaux. Tel est le sens que je donne à cet article, en particulier à l'alinéa (c) où il est dit que la Commission devra prendre en considération: l'effet général sur les services de transport parmi la population intéressée à la délivrance du permis, et le coût que cette population aura à acquitter.

Le PRÉSIDENT: Vous vous opposez à ce qu'un organisme nommé par l'autorité fédérale enjoigne à un pétitionnaire de prouver que le besoin d'un autre service existe. Mais ne le faites-vous pas à Toronto? Vous dites qu'entre Buffalo et Toronto il n'y a pas besoin d'un autre service; vous le possédez donc en entier.

M. FAIRTY: Je regrette, monsieur le président, de ne m'être pas assez clairement expliqué. Si le bill doit être adopté, je n'ai aucune objection à la délivrance de certificats d'utilité et de nécessité; mais j'estime que la Commission devrait être laissée libre de délivrer un permis et qu'elle ne devrait pas avoir à dire: "Le Parlement nous a ordonné de régler ceci d'une certaine manière et d'après certains principes."

Le PRÉSIDENT: A Toronto ne prenez-vous réellement pas cette décision contre la concurrence?

M. FAIRTY: Si. Nécessité et utilité est une vieille expression employée dans plusieurs domaines aux Etats-Unis. Un ouvrage assez volumineux a été écrit par un professeur américain sur la signification de l'expression "utilité et nécessité" telle que les commissions de service public américaines l'interprètent. Vous voyez donc que l'expression n'est pas sans autorité. Mais je dis que vous devriez modifier le texte de l'article 29 qui, franchement—je dis franchement—a un peu trop l'air d'être inspiré par les services des chemins de fer et des canaux.

Permettez-moi de citer la loi anglaise de 1930 sur le transport routier. L'article 72 traite des permis de service routier, et dans la délivrance de tels permis les commissaires ont instruction de prendre en considération les questions suivantes:

- (a) La convenance des routes sur lesquelles un service peut être fourni sous le régime du permis;
- (b) La mesure, le cas échéant, dans laquelle les besoins des routes projetées ou d'une quelconque d'entre elles sont déjà suffisamment satisfaits;
- (c) La mesure dans laquelle le service projeté est nécessaire ou désirable dans l'intérêt public;
- (d) Les besoins de l'ensemble de la région relativement au transport (y compris l'établissement de services suffisants, convenables et efficaces, l'élimination de services inutiles et l'établissement de services non rémunérateurs) et la coordination de toutes les formes de transport de voyageurs, transport par rail compris.

Voilà une disposition qui, je pense, n'est pas injuste. Selon moi elle est beaucoup plus juste que ce que nous avons ici. Aux Etats-Unis elle n'est pas définie, non plus que dans les provinces. Pourquoi la faire intervenir ici? Pourquoi ne pas laisser les mains libres à la Commission?

Le PRÉSIDENT: Elle y est mise en vigueur comme si elle existait.

M. FAIRTY: J'ai une confiance absolue dans la Commission des chemins de fer et j'aimerais qu'elle ait les mains libres.

Voici une autre question. En tout justice pour les exploitants actuels qui seront touchés par la présente mesure législative, j'estime que nous devrions y inclure ce que M. Mason appelle une disposition d'exemption dite 'grandfather clause.' Ce qui veut dire que, sous le régime de la loi américaine, les exploitants autorisés dont les services fonctionnaient avant le 1er juin 1935 recevaient automatiquement des certificats d'utilité et de nécessité. Vous devez vous

souvenir que les autorités fédérales ont discuté cette loi pendant deux ans. Mais dans tous les cas elles ont protégé les intérêts établis, les pionniers qui avaient édifié le service. Il me semble que le moins que l'on puisse faire sous ce rapport c'est de suivre la même voie.

Je ferai observer pour terminer que vous avez ici une organisation nécessaire et très populaire qui, de rien qu'elle était il y a quinze ans, est devenue un service public bien organisé et très utile. Il est actuellement entièrement et suffisamment réglementé et taxé, ainsi que la Commission Duff le faisait remarquer dans son rapport. Alors, pourquoi y toucher? En quoi cette mesure législative est-elle nécessaire? J'estime qu'il faut déplorer la dualité de régie. Si vous pouviez enlever complètement la régie aux provinces et la confier à Ottawa, l'opposition serait peut-être moins forte, mais vous ne le pouvez pas. Si vous placez les exploitants sous deux compétences susceptibles ou non d'entrer en conflit, vous leur suscitez beaucoup d'embarras sans avantage pour le public.

L'hon. M. ROBINSON: Où les autobus sont-ils construits?

M. FAIRTY: Dans diverses localités. Pour le moment, la plupart viennent de la General Motors des Etats-Unis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette compagnie construit-elle des autobus au Canada?

M. FAIRTY: Elle construit des caisses jusqu'à un certain point, mais aujourd'hui l'autobus moderne ne peut pas être construit au Canada. La caisse est faite d'une seule pièce et nos constructeurs n'ont pas et ne peuvent pas avoir les ateliers nécessaires à la construction des caisses à causes de la faible demande dans notre pays. Je ne possède pas de statistiques, mais je sais qu'il y a aux Etats-Unis quatre ou cinq importantes compagnies de construction d'autobus. Nous avons acheté nos derniers de la Twin Coaches Company de l'Ohio.

Le PRÉSIDENT: Quel est le prochain témoin?

M. D. W. LANG (de l'Association ontarienne des exploitants d'autobus): J'ai peu de chose à dire, monsieur le président. Une bonne partie des observations que j'aurais aimé présenter ont déjà été faites avec beaucoup plus de compétence que je n'aurais pu le faire par ceux qui m'ont précédé. Je tiens toutefois à m'associer, au nom de l'Association que je représente, celle des exploitants ontariens d'autobus, à MM. Mason et Fairty dans leur opposition au projet de loi. Notre association comprend presque tous les exploitants d'autobus de l'Ontario, dont les placements se chiffrent à environ 5 millions de dollars.

Je désire confirmer ce qui a été dit antérieurement, savoir que nous sommes amplement réglementés en Ontario. Je laisserai au président un exemplaire des règlements. J'avais l'intention de les citer en détail mais je n'en vois pas la nécessité après ce qui a été dit.

Je désire aussi faire mien ce que MM. Fairty et Mason ont dit au sujet de l'article 29 du bill. J'en parle parce que j'ai eu beaucoup d'expérience relativement aux demandes de permis basées sur l'utilité et la nécessité. J'irai même plus loin que M. Mason et je qualifierai l'article 29 de foncièrement mauvais. Lui donner effet, c'est enlever à la Commission le pouvoir discrétionnaire qui doit lui appartenir. D'après notre expérience en Ontario, notre Commission municipale règle les questions d'une façon très satisfaisante, et elle n'a pas les mains liées pour aucune disposition légale lui imposant ce qu'elle doit prendre en considération.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais être bien renseigné sur ce point. Supposons qu'une compagnie d'autobus fasse le service entre Ottawa et Montréal. La Commission municipale ontarienne délivre-t-elle un permis d'exploitation pour le parcours complet jusqu'à Montréal?

[M. Lang.]

M. LANG: Je n'en ai jamais fait l'expérience. Je crois que le permis ne serait valable que jusqu'à la limite du Québec.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que se passe-t-il alors?

M. LANG: Elle doit s'adresser à la Commission des services publics du Québec pour pouvoir aller jusqu'à Montréal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ainsi, le parcours complet est sous la régie de deux commissions. Le transport interprovincial est maintenant tout autant soumis à une régie et les règlements lui sont aussi applicables qu'au transport intraprovincial.

M. LANG: C'est absolument juste, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: De sorte que nous n'arriverions à rien, même si nous avons compétence, à moins que nous n'ayons une meilleure réglementation.

M. LANG: C'est exact. Qu'il me soit permis de n'aborder qu'une question du rapport de la Commission Duff. Les autres ont déjà été traitées. M. Mason a cité le paragraphe 166 de la page 57, mais je désire en donner lecture.

Toute réglementation visant à restreindre le transport routier n'aboutira que dans une faible mesure au partage des services entre les routes et les chemins de fer. Ce partage du travail, l'action arbitraire des gouvernements ne sera pas la meilleure manière de l'obtenir. Ce sont plutôt les efforts des entrepreneurs de transport qui pourront le réaliser.

M. Mason faisait allusion à l'époque du cheval et de la voiture. Pour terminer, je remonterai un peu plus loin et vous rappellerai l'époque, il y a environ trois cents ans, où les mariniers de la Tamise présentaient à Westminster une longue pétition signée par eux-mêmes et par bien d'autres gens qui ignoraient de quoi il s'agissait, en vue de restreindre la concurrence que leur faisaient les fiacres. Cette pétition fut déposée devant le Parlement qui eut la sagesse de ne pas y donner suite; le fiacre continua comme devant et j'imagine que la démarche eut pour résultat qu'un bon nombre de mariniers devinrent propriétaires de fiacres.

L'hon. M. McRAE: Pouvez-vous nous citer le nombre de voyageurs que votre association a transportés l'an dernier?

M. LANG: Je regrette, monsieur, de ne pas avoir les chiffres de l'an dernier.

L'hon. M. McRAE: Approximativement?

L'hon. M. DANDURAND: Quelles routes desservez-vous?

M. LANG: Nous desservons la plupart des grandes routes de l'Ontario. Notre association comprend 37 membres.

L'hon. M. LAIRD: La Greyhounds en fait-elle aussi partie?

M. LANG: Oui.

L'hon. M. McRAE: Pouvez-vous me dire comment en général vos tarifs se comparent à ceux des chemins de fer?

M. LANG: Ils sont légèrement inférieurs à ceux des chemins de fer en général de 5 à 8 p. 100, je crois.

L'hon. M. McRAE: D'après le système en vigueur chez vous, les permis sont-ils accordés à vos membres sous le régime de la concurrence ou comment?

M. LANG: En général il n'y a pas de concurrence. C'est-à-dire que si je fais le service sur une route maintenant et que vous demandiez à la Commission de desservir la même, vous auriez grand'peine à la convaincre de la nécessité.

L'hon. M. McRAE: De sorte que, généralement parlant, c'est une entreprise bien réglementée.

M. LANG: Oui, monsieur. Si mon service est négligé vous obtiendrez probablement un permis, mais tant que je donnerai satisfaction je ne serai pas inquieté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et vos tarifs...

M. LANG: Ils doivent être approuvés par le département de la Voirie avant que nous puissions les mettre en vigueur.

L'hon. M. McRAE: Ai-je alors raison de conclure que la concurrence n'existe pas dans les entreprises de transport par autobus en Ontario?

M. LANG: La concurrence existe, mais la Commission cherche autant que possible à éviter les doubles services sur une route particulière ou à une localité spécifiée.

Le très hon. M. MEIGHEN: En vue de maintenir les prix à un niveau inférieur?

M. LANG: Oui, monsieur.

L'hon. M. McRAE: Aux Etats-Unis les prix sont la moitié de ceux des chemins de fer.

M. LANG: La déclaration de M. Fairty était surbordonnée à ce qu'il a dit plus tard. Les taux des chemins de fer ont été réduits.

L'hon. M. McRAE: Aux Etats-Unis beaucoup de gens voyagent par autobus pour aller d'un océan à l'autre. C'est une question de prix inférieurs. Tous les jours, des centaines de gens traversent le continent en autobus, de Los Angeles à New-York.

M. LANG: Oui.

L'hon. M. McRAE: Parce que les prix sont bien inférieurs. Nous n'avons pas les routes qui nous permettent d'en faire autant, mais il ne me semble pas que la situation en Ontario soit réellement typique parce qu'il n'y a ni législation provinciale ni restrictions, n'est-ce pas?

M. LANG: Voulez-vous répéter, monsieur?

L'hon. M. McRAE: L'Ontario ne peut pas servir d'exemple juste de la situation du transport par autobus sous un régime de concurrence. Autrement dit, en Ontario vous avez une réglementation et des restrictions qui tiennent compte probablement des tarifs des chemins de fer. Vous n'avez pas l'embarras que vous auriez s'il y avait une forte concurrence.

M. LANG: Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Nous avons de nombreuses routes en Ontario, et dans plusieurs cas il y a plus d'un chemin qui vous mène à la localité où vous voulez vous rendre; vous pourriez y aller par ma ligne ou par une autre.

L'hon. M. DANDURAND: Par une autre route.

M. LANG: Par une autre route. De cette façon il y a concurrence.

L'hon. M. McRAE: Les tarifs sont les mêmes?

M. LANG: Je pense qu'ils le sont. La Commission cherche à éviter que des compagnies concurrentes fassent le transport sur la même route, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de concurrence entre les compagnies d'autobus.

Le PRÉSIDENT: La Commission juge s'il doit y avoir concurrence ou non?

M. LANG: Elle juge en dernier ressort.

L'hon. M. McRAE: Il me semble que l'Ontario a assez bien résolu le problème de la concurrence entre les autobus et les chemins de fer.

M. LANG: M. Fairty me rappelle l'article 70 du rapport Duff:

Le monopole n'est qu'un aspect fortuit de la question. Il y va de l'intérêt public que ce moyen de transport soit sûr, et pour l'être il doit être confié à un exploitant sur qui on peut compter, qui peut effectuer une mise de fonds et donner le service requis sans craindre d'éprouver des pertes par la division du trafic.

L'hon. M. McRAE: Le service de transport au sud de la frontière est très sûr et ses tarifs sont bien inférieurs à ceux des chemins de fer.

[M. Lang.]

M. LANG: D'après les renseignements que je possède, je dois dire que ce qui est vrai de l'Ontario au sujet de la Commission et du service en général l'est également des autres provinces. Les Commissions règlent ces questions de la même manière.

Le PRÉSIDENT: Je n'en disconviens pas. Je crois que c'est une très bonne idée, car on ne peut maintenir aucun système de transport auquel on coupe les sources de revenu.

M. LANG: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Mais les faits et les documents indiquent que la Commission vous protège contre la concurrence en Ontario, je parle de la concurrence indue.

M. LANG: Nous sommes protégés contre ce que j'appellerai la concurrence illimitée.

Le PRÉSIDENT: Qui vient ensuite?

M. LOUIS RITCHIE, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, représentant la S.M.T. System, Limited, la Scotia Motors, Limited et l'Old Colony Coach Lines: Monsieur le président et honorables messieurs du comité, je sais que vous serez heureux de m'entendre dire que je serai bref, car je ne crois pas pouvoir ajouter grand'chose aux arguments de ceux qui m'ont précédé. Les trois compagnies que je représente ont leurs sièges sociaux à Halifax, Nouvelle-Ecosse, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et à Boston, Massachusetts. Elles ont conclu une entente coopérative et font le service entre Sydney, Halifax et Boston. Elles tombent directement sous le régime du présent bill du fait que leur exploitation est interprovinciale et internationale.

Notre première objection contre le projet de loi c'est que nous ne voulons pas d'une double régie qui interviendrait dans les questions de tarifs et de réglementation du matériel. Il y a déjà variation entre les règlements de la Nouvelle-Ecosse et ceux du Nouveau-Brunswick. Les voitures de l'Old Colony ne parcourent qu'une courte distance de ce côté-ci de la frontière. Elles s'arrêtent à St. Stephen et à Woodstock, Nouveau-Brunswick. Le service en Nouvelle-Ecosse est fait par les autobus de la S.M.T. qui, à leur arrivée dans cette province sont pris en charge par la Scotia Transport, aussi bien le matériel que le personnel, et l'inverse est vrai de la Scotia Transport lorsque ses voitures pénètrent au Nouveau-Brunswick. Ce système fonctionne bien. Nous sommes placés sous la régie de la Commission du transport automobile du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. MACARTHUR: Cette ligne fonctionne-t-elle toute l'année?

M. RITCHIE: Oui.

L'hon. M. MACARTHUR: De Sydney à Halifax?

M. RITCHIE: Je ne saurais dire. Le service d'Halifax à St. Stephen se fait toute l'année. J'ai l'impression que l'autre a été discontinué.

Nous croyons que la question de compétence devrait être réglée avant l'adoption du projet de loi, le conflit de compétence entre les provinces et le Dominion. On a donné nettement à entendre aujourd'hui que les autorités provinciales ne sont pas prêtes à abandonner leurs droits, et nous ne tenons nullement à être pris entre deux revendications opposées, car dans ce cas c'est nous qui souffririons.

En ce qui concerne les taxes, je ne puis vous faire part des versements effectués par la compagnie que je représente, mais je sais que dans le passé une des compagnies a versé en taxes une moyenne de 15 p. 100 de ses recettes totales.

Le tarif de notre service suburbain est légèrement supérieur à celui des chemins de fer. Notre parcours est parallèle aux voies ferrées dans les deux cas, et sur les plus longues distances notre tarif est de 10 à 15 p. 100 inférieur au tarif régulier des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Cela est-il dû en partie à la loi des taux de transport dans les Provinces maritimes?

M. RITCHIE: C'est peut-être pour cela que nous pouvons côtoyer de si près les taux ferroviaires.

Pour revenir à la question du service, nous n'apprécions guère l'idée de tomber sous l'autorité d'une commission qui exercerait une régie à distance comme celle que l'on projette d'établir. Une commission provinciale est familière avec les problèmes provinciaux. Les compagnies que je représente depuis à peu près un an ont été importunées par des plaintes insignifiantes, mais nous sommes en mesure de les régler très rapidement. Les chemins de fer n'aiment pas la concurrence des autobus et nous avons eu un afflux constant de plaintes. Si nous étions venus à Ottawa pour les faire régler, nous aurions simplement un article de plus à inscrire au compte des frais d'exploitation.

Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

L'hon. M. LAIRD: Auriez-vous l'obligeance de rappeler le représentant de la Grey Coach Lines? Je désirerais lui demander s'il a des observations à faire au sujet des dangers que présentent les autobus sur la route.

M. FAIRTY: Nous sommes très fiers de dire, monsieur, que nous n'avons jamais eu un seul voyageur de tué. Je crois que dans toute l'histoire du service d'autobus dans l'Ontario un seul voyageur a été tué, et cet accident était attribuable à la négligence d'un mécaniciens de locomotive. La chose s'est produite sur le chemin de St. Thomas.

L'hon. M. McRAE: Et que dit le public?

L'hon. M. LAIRD: J'ai entendu des gens se plaindre des dangers.

M. FAIRTY: Je devrais m'y connaître, car les réclamations pour accidents sont précisément de mon ressort. Je considère certainement que notre dossier des accidents est splendide si on le compare à celui de tout autre mode de transport que je connaisse.

L'hon. M. ROBINSON: Vous ne tamponnez jamais d'autos?

M. FAIRTY: Oh! si, cela nous arrive.

L'hon. M. LAIRD: Je voulais parler de collision avec d'autres véhicules.

M. FAIRTY: Je répondrai seulement que les dernières statistiques que j'ai vues indiquaient que les accidents d'autobus aux Etats-Unis et au Canada n'étaient que le sixième des accidents d'automobiles particulières. Et la raison est évidente: nos chauffeurs sont jeunes, soigneusement disciplinés et instruits, tandis que le chauffeur d'une auto quelconque c'est n'importe qui qui décide d'occuper le siège avant de la voiture.

Le PRÉSIDENT: Il doit se procurer un permis, en Ontario du moins.

M. FAIRTY: La chose est facile.

Le PRÉSIDENT: Qui désire maintenant prendre la parole?

M. R. G. PERLY, de la *Provincial Transport Company*, Montréal:

Monsieur le président et honorables sénateurs, je représente ici la *Provincial Transport Company* de Montréal et ses filiales de l'industrie du transport des voyageurs. Nous exploitons des services dans les provinces de Québec et d'Ontario, ainsi que des services interprovinciaux jusqu'aux Etats-Unis, à proximité de la frontière. Avant mon arrivée, j'ai rédigé un mémoire que je préférerais vous laisser pour que vous le fassiez consigner dans le compte rendu, si tel est votre désir. Avant de rédiger mon mémoire, je n'étais pas sans me dire que les témoins qui me précéderaient épuiserait le sujet. Voilà pourquoi je ne tiens pas à revenir sur des points que les avocats ont fait ressortir de façon si satisfaisante.

Toutefois, je crois qu'il convient d'éclairer le comité sur plusieurs aspects très importants de notre industrie. Les interrogatoires contradictoires d'aujourd'hui

[M. Ritchie.]

m'ont convaincu que plusieurs aspects très importants n'ont pas été exposés avec le soin voulu. En d'autres termes, je ne crois pas que ceux qui m'ont précédé ont tenu compte de l'importance des règlements qui régissent notre industrie. Je tiens à aborder d'abord la question des tarifs. Depuis plusieurs années on répète à qui veut l'entendre que les charges et les tarifs des sociétés de transport automobile au Canada ne sont pas réglementés avec tout le soin voulu. Il est à déplorer que cette propagande, qui s'est faite par les journaux, ait donné une fausse impression au public canadien. Pour votre gouverne, je dépose un de nos tarifs, celui d'une de nos sociétés interprovinciales exploitant un service entre Montréal et Toronto et Montréal et Ottawa, ainsi que dans la zone de chacune de ces villes. Ce tarif renferme les conditions et prix de transport des voyageurs et de leurs bagages. Ce tarif fut d'abord déposé au ministère de la Voirie de l'Ontario ainsi qu'à la Commission des services publics de la province de Québec. Ces deux organismes l'approuvèrent en reconnaissant qu'il constituait une honnête concurrence pour les autres modes de transports. Il entra en vigueur le 2 juillet 1936, et je vous donne ma parole d'honneur que nous n'avons jamais vendu un seul billet, et nos agents non plus, au-dessous du tarif convenu. La réglementation à laquelle les gouvernements provinciaux nous assujettissent est suffisante; et ceux-ci insistent pour que nous nous conformions à ce tarif.

Qu'il s'agisse d'un voyage de cinquante milles entre Brockville et Kingston, ou entre Hawkesbury et Ottawa, le taux par mille est le même. Nulle distinction n'est établie dans aucune zone. En d'autres termes, que la concurrence existe ou non, le taux imposé au voyageur reste le même.

L'hon. M. COTÉ: Avant d'aller plus loin, dites-moi donc, s'il vous plaît, sur quoi vous basez votre affirmation à l'effet que le ministère de la Voirie de l'Ontario a approuvé votre tarif en reconnaissant qu'il constituait une honnête concurrence pour les autres modes de transport? Est-il question de cela dans les règlements?

M. PERRY: Non, je ne dirais pas que des règlements régissent ce point. Mais le ministère de la Voirie de l'Ontario a toujours vu à ce qu'une concurrence honnête fût livrée aux autres modes de transport ainsi qu'aux lignes exploitées en concurrence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le comprends sans peine, car cela est de son ressort. Mais les chemins de fer relèvent du fédéral—c'est le fédéral qui tient le sac—et je ne vois pas pourquoi le ministère de la Voirie de l'Ontario s'en préoccuperait outre mesure.

M. PERRY: Il n'a jamais exprimé de souci au sujet de toute autre forme de concurrence dans le transport, mais il a toujours insisté pour approuver un tarif avant que celui-ci soit mis en vigueur.

L'hon. M. COTÉ: J'ai déjà siégé à la Législature d'Ontario, et si je me rappelle bien, les règlements relatifs à la fixation de ces tarifs exigent d'abord que le tarif ne soit pas prohibitif pour le public.

M. PERRY: En effet.

L'hon. M. COTÉ: Ensuite, il ne doit pas être si bas que la compagnie risque la banqueroute, ce qui rendrait nécessaire la formation d'une nouvelle société. Mais j'ignore totalement le principe que vous venez de formuler, à l'effet que le tarif doit permettre une concurrence honnête avec les autres modes de transport comme le chemin de fer, disons.

M. PERRY: Le ministère de la Voirie de l'Ontario m'informe que des sociétés exploitant d'autres modes de transport ont protesté auprès de lui contre les taux excessivement bas appliqués dans certaines zones, et le ministère nous a fait comprendre la nécessité d'un tarif uniforme, en toute justice pour les autres modes de transport. Il y a un mois environ, nous avons réclamé un nouveau tarif minimum entre Toronto et Détroit. D'autres s'y opposèrent et il fallut relever notre tarif envisagé de 15 cents.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les opposants étaient-ils les chemins de fer ou d'autres concurrents?

M. PERRY: D'autres sociétés de transport automobile.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le comprends sans peine.

Le PRÉSIDENT: Si j'en puis juger par ce que j'ai entendu, vous êtes suffisamment protégés contre les sociétés de transport automobile qui vous font concurrence?

M. PERRY: Oui, monsieur.

Je voudrais aussi vous laisser un tarif publié par notre association en Ontario, un tarif de transport entre les grandes villes de l'Ontario. Je puis vous assurer que ce tarif est observé par tous ceux qui y ont adhéré.

L'hon. M. HARMER: Combien avez-vous transporté de voyageurs l'an dernier, et combien vos voitures ont-elles parcouru de milles?

M. PERRY: Je puis vous donner les chiffres d'une seule compagnie, la nôtre, et pour la province de Québec seulement. En 1936, nos voitures ont transporté plus d'un million et demi de voyageurs et parcouru environ 800,000 milles.

L'hon. M. HARMER: Quel est le parcours par voyageur?

M. PERRY: Je l'ignore, monsieur. En 1936, nous avons acquitté dans la province de Québec \$61,905 d'impôts—impôt sur l'essence, impôt de voirie et plaques de licence. Le coefficient de ces impôts par rapport aux recettes brutes est de 10.6 p. 100. Les impôts versés se montent à 5c. $\frac{1}{3}$ par voyageur. En outre, nous avons acquitté les impôts provinciaux et municipaux d'usage, ainsi que les taxes fédérale et municipale sur les ventes. Les péages sur les ponts seuls ont coûté plus que l'impôt sur l'essence. En 1936, nous avons acquitté \$32,916.25 de péages sur les ponts de la province de Québec.

Le PRÉSIDENT: Surtout sur les deux ponts de Montréal?

M. PERRY: Nous payons sur ces deux ponts pour aller à Toronto. En réalité, il faut payer un péage quelconque pour sortir de l'île.

L'hon. M. LAIRD: Payez-vous tant par autobus ou par voyageur?

M. PERRY: C'est tant par autobus. Nous payons parfois 75c. par autobus et jusqu'à \$1.00, sans égard au nombre des voyageurs. Il y a aussi d'autres ponts à traverser entre Montréal et Québec, et il y en a partout dans la province.

L'hon. M. HARMER: A combien se montent l'ensemble de vos impôts provinciaux par voyageur?

M. PERRY: Je l'ignore, monsieur, mais j'estimerais à 17 p. 100 environ le coefficient de nos impôts par rapport à nos recettes brutes.

Les gouvernements provinciaux nous assujettissent à une réglementation suffisante et conforme aux intérêts du citoyen et du contribuable canadiens.

Les législatures d'Ontario et de Québec nous imposent le paiement d'une taxe routière de tant par place. C'est-à-dire, pour chaque mille de parcours, sans égard au nombre des voyageurs, nous acquittons une taxe routière d'un-vingtième de cent par mille et par place. En d'autres termes, pour chaque mille du parcours d'un autobus portant trente voyageurs, nous acquittons à la province une taxe de 1c. $\frac{1}{2}$. Bien peu sont au courant de ce fait, et cette taxe grève lourdement notre entreprise. Nous acquittons aussi l'impôt sur l'essence.

L'hon. M. LAIRD: Pas en Ontario?

M. PERRY: Dans les deux provinces. Au surplus, nous déposons nos tarifs et nos horaires au ministère.

L'hon. M. HARMER: Le produit de l'impôt sur l'essence est-il affecté aux travaux de voirie?

M. PERRY: Oui, monsieur, mais il y est rarement appliqué. C'est du moins ce que l'on répète. Je ne suis pas une autorité.

[M. Perry.]

Il y a aussi l'inspection des véhicules. Des règles sévères de salubrité et de sécurité président à cette inspection. Il faut bien se conformer à ces règles, et nous exerçons, de notre côté, une surveillance qui ne se démentit jamais sur notre matériel roulant, dans l'intérêt du public et en vue de réduire au minimum les possibilités de panne. Nous surveillons aussi de très près la ventilation, l'éclairage et le chauffage de nos véhicules. Il faut signaler aux gouvernements provinciaux tous les accidents auxquels nous sommes mêlés, que notre responsabilité soit engagée ou non. Il faut aussi munir nos voitures de pneus de rechange. Puis il y a les freins.

L'hon. M. HARMER: Et l'assurance?

M. PERRY: Nous nous assurons en cas de mortalité par accident et de dommages à la propriété et nous déposons une copie de la police au bureau du gouvernement provincial. En outre, nous sommes assurés jusqu'à concurrence de \$175,000 pour un seul accident et de \$75,000 en cas de blessures à un voyageur quelconque. De plus, nos voitures sont munies de chaînes antidérapantes et d'extincteurs d'incendie.

J'aimerais à m'attarder un instant sur les qualités requises des chauffeurs, car je répète que l'on nous a fait de la mauvaise publicité en répétant partout que nous employons le premier chauffeur venu. Cela est faux, messieurs. Nous choisissons nos chauffeurs avec le plus grand soin. D'abord, parce qu'ils conduisent un véhicule public, et la sécurité du public est notre grand souci, mais aussi parce qu'il s'agit pour nous de conserver un outillage précieux.

Le PRÉSIDENT: Combien d'heures travaillent-ils par jour?

M. PERRY: Les ministères qui régissent nos opérations fixent à dix le nombre des heures de travail par journée de vingt-quatre heures. Dans l'intérêt de la sécurité et suivant les conseils des ingénieurs en sécurité, nous avons constaté qu'il y allait de notre intérêt à ménager notre personnel plutôt qu'à le surmener. Un ouvrier surmené se relâche et les risques d'accident augmentent, la fatigue lui fait oublier la courtoisie qu'il doit aux voyageurs, et il commet des erreurs en ce qui concerne les billets et la monnaie. J'affirmerais que notre employé ne travaille pas en moyenne plus de sept heures sur vingt-quatre.

L'hon. M. HARMER: Avez-vous le tarif des salaires des chauffeurs?

M. PERRY: Non, monsieur.

L'hon. M. HARMER: Donnez-nous la moyenne.

M. PERRY: Cela, je le puis. Le chauffeur moyen employé à l'année touche environ \$35 par semaine.

L'hon. M. HARMER: Et la durée moyenne du travail est inférieure à sept heures?

M. PERRY: D'un peu moins de sept heures, monsieur. Nos chauffeurs sont aussi assujettis à des règlements d'ordre général. Défense leur est faite de fumer au volant, par exemple.

L'hon. M. HARMER: C'est aux chauffeurs que je faisais allusion.

M. PERRY: Oui, j'entends le chauffeur et non pas le personnel de l'entretien ou celui des autres services.

La durée maximum du travail est aussi réglementée. Puis il y a des règles au sujet de la sobriété, du transport des bagages, des portes de sortie en cas d'urgence, de l'assurance en cas d'accident mortel ou de dommages à la propriété. En outre, nos voitures sont munies d'une trousse de premiers soins, ainsi que de drappeaux et de fusées en cas de panne le jour ou la nuit, afin d'avertir les automobilistes que le véhicule est temporairement en panne.

Voici un point que j'aimerais à souligner, messieurs. Outre leur salaire hebdomadaire, les chauffeurs touchent mensuellement une gratification calculée sur la durée du trimestre précédent. Si un chauffeur travaille trois mois de suite sans

qu'il lui arrive d'accidents, s'il a une conduite exemplaire durant ces trois mois et s'il ne commet aucune erreur dans les billets et la monnaie, et si aucune plainte n'est portée contre lui, il a droit à la gratification mensuelle pour le trimestre. Il touche de plus une gratification trimestrielle, et si son dossier est net à la fin des douze mois, il touche une gratification annuelle égale au quart de celle qui lui a été versée durant l'année. C'est une mesure que nous avons étendue au personnel tout entier de l'exploitation. Dans le cas des chauffeurs, elle n'a pas d'autre but que d'améliorer le rendement et je suis sûr qu'elle nous a permis d'embaucher et de garder à notre service indéfiniment d'excellents chauffeurs.

J'ajouterais que nous exigeons l'examen médical obligatoire de chaque chauffeur une fois par année.

Je crois avoir tout dit, messieurs. Je veux simplement vous faire comprendre que nous exploitons un service de voyageurs dont le pays peut à juste titre s'enorgueillir. Une foule d'ingénieurs en sécurité et d'experts en circulation des Etats-Unis ont étudié notre exploitation, et n'ont pas tari d'éloges sur le rendement de nos services dans Ontario et Québec.

L'hon. M. LAIRD: N'est-il pas vrai que si les gouvernements provinciaux réglementent les services, c'est afin que les routes ne soient pas encombrées d'autobus?

M. PERRY: Je ne crois pas que ce soit là leur motif, monsieur.

L'hon. M. LAIRD: Je crois savoir que les gouvernements de l'Ouest le font, tant qu'un exploitant assure un service satisfaisant.

M. PERRY: Je ne crois pas que les automobilistes qui empruntent la route de Toronto à Montréal s'apercevraient de la présence d'une dizaine d'autres autobus sur cette route. Je ne crois pas que la route en serait encombrée et plus dangereuse. L'industrie américaine du transport par autobus a fourni à notre ministère la preuve que l'exploitation de deux services sur la même route aboutit à la longue à n'assurer au public qu'un service peu satisfaisant. Les deux compagnies perdent de l'argent à cause de la concurrence acharnée qu'elles se livrent et c'est le public qui y perd à la fin. La réglementation qui nous assujettit nous oblige à assurer le service exigé par le public et à des tarifs à portée de toutes les bourses. On a souvent réclamé de nous d'autres services. Nous nous disions toujours que le voyageur en perspective avait raison et nous mettions à l'essai le service que l'on nous réclamait. De plus, nous adressions une lettre à chaque voyageur; c'est-à-dire, nous remettions un questionnaire à chaque voyageur sur la route de Montréal à Sainte-Anne, disons, ou sur une autre route d'essai quelconque, et lui demandions s'il était satisfait. De cette façon, nous savons si le service donne satisfaction à la majorité des voyageurs. Voilà ce que nous faisons tous les jours afin de prévenir les désirs du public voyageur et de ne pas mériter le reproche de négligence dans une zone quelconque.

L'hon. M. COPP: Votre compagnie verse-t-elle un dividende?

M. PERRY: Nous avons hâte de pouvoir le faire.

L'hon. M. COPP: Depuis combien de temps votre compagnie est-elle dans les affaires?

M. PERRY: Depuis huit ans environ.

L'hon. M. COPP: Et vous ne versez pas encore de dividende?

M. PERRY: Nous n'en avons pas encore versé, monsieur.

L'hon. M. COPP: Vos tarifs sont fort inférieurs à ceux des chemins de fer.

M. PERRY: Voilà une question qui pourrait nous mener loin.

L'hon. M. COPP: Parfait. Prenons votre tarif de Montréal à Toronto. Il ne présente aucune difficulté. Vous avez déposé un tarif pour ce service. Est-il inférieur ou supérieur à celui des chemins de fer?

M. PERRY: Il est supérieur.

[M. Perry.]

L'hon. M. COPP: Vraiment?

M. PERRY: Je m'explique, monsieur. Le tarif du chemin de fer entre Montréal et Ottawa en fin de semaine—c'est-à-dire lorsqu'il y a affluence de voyageurs—est en moyenne d'environ 25 p. 100 inférieur au tarif de l'autobus. Je m'explique encore. Trois fins de semaine de suite, les chemins de fer ont organisé une excursion d'Ottawa à Montréal ou vice versa, à raison de \$2.25 aller et retour. Notre billet simple coûte \$2.60. Si vous établissiez donc la moyenne des tarifs de fin de semaine sur les chemins de fer, vous constateriez qu'elle est sensiblement inférieure à celle des compagnies de transport par autobus.

L'hon. M. COPP: Vous faites allusion aux excursions récentes?

M. PERRY: Ce qu'il y a de pire, monsieur, c'est que ces excursions sont passées à l'état d'épidémie.

L'hon. M. COPP: Mais le représentant de la Grey Lines a déclaré que ses tarifs sont de 5 à 8 p. 100 inférieurs à ceux des chemins de fer.

M. PERRY: L'armature de notre tarif est approximativement—il existe la même différence de base entre le tarif du chemin de fer et le nôtre, mais malheureusement il faut faire face à la concurrence ruineuse des tarifs de fin de semaine sur les chemins de fer, tarifs beaucoup inférieurs aux nôtres.

L'hon. M. COPP: Les chemins de fer vous coupent la gorge en fin de semaine, tandis que vous, vous la leur coupez le reste de la semaine. C'est cela que vous voulez dire?

M. PERRY: Nullement, monsieur.

L'hon. M. ROBINSON: La plupart des gens attendent la réduction.

M. PERRY: Justement.

L'hon. M. McRAE: Vos recettes augmentent-elles pour la peine en fin de semaine?

M. PERRY: Non, monsieur. Lorsque les chemins de fer organisent une excursion, autant vaudrait laisser nos voitures oisives.

Un hon. SÉNATEUR: Pourquoi ne pas leur faire à votre tour une concurrence acharnée?

M. PERRY: Non. Nous visons à assurer au public un taux raisonnable 365 jours par année. Nous n'établissons jamais de distinction dans un territoire ou une zone quelconque. Notre tarif est juste et équitable le mardi aussi bien que le samedi.

L'hon. M. COPP: Vous en souffrez si vous ne versez pas de dividende.

M. PERRY: Nous avons traversé des périodes difficiles, de même que toutes les compagnies de transport. L'automobile du particulier nous livre une âpre concurrence, mais avec le relèvement des affaires et l'amélioration du sort des cultivateurs, nous escomptons le moment où nous pourrons verser un dividende.

Le PRÉSIDENT: Vous accumulez peut-être une réserve rondelette.

M. PERRY: Nos réserves sont celles de toute entreprise saine.

L'hon. M. McRAE: Certaines de vos voitures sont-elles mues par des moteurs Diesel?

M. PERRY: Oui. Nous avons mis ces moteurs à l'essai. Il est encore trop tôt pour conclure, mais je crains que lorsque le moteur Diesel aura acquis ici la popularité dont il jouit en Angleterre, la différence de frais d'exploitation—ma foi, la différence sera pour ainsi dire nulle entre les frais d'exploitation du véhicule automobile et de celui mu par un moteur Diesel.

Au très honorable GEO. P. GRAHAM, C.P.,

Président, Comité du Sénat sur les chemins de fer, télégraphes et havres,
Ottawa, Canada.

Sujet: Bill "B" relatif aux transports

MESSIEURS ET HONORABLES SÉNATEURS,

Je représente la Compagnie Provinciale de Transport, de Montréal, une société exploitant des services interprovinciaux, provinciaux et internationaux de transport de voyageurs par autobus dans les deux provinces de Québec et d'Ontario.

En ce qui concerne les services de transport de voyageurs par autobus, je rappellerais que depuis quelques années certains économistes et propagandistes ont fait paraître dans les journaux canadiens une foule de déclarations sans fondement à l'effet que l'industrie du transport par autobus n'était pas réglementée de la façon voulue, qu'elle n'acquittait pas sa juste part des impôts et que la réglementation exercée sur cette industrie par les gouvernements provinciaux méconnaissait l'intérêt du public ou des contribuables canadiens.

Le gouvernement fédéral nomma une commission royale en 1931. La commission remit un rapport qui s'inspirait d'une étude des moyens de transport du Canada en 1931 et 1932. Au sujet des services de transport par autobus, le rapport souligne la nécessité pour le pays d'avoir l'usage libre et sans entrave des modes de transport les plus rationnels et, par voie de conséquence, de n'imposer aucunes restrictions de nature à porter préjudice à l'usager de la route.

Je renvoie les honorables sénateurs qui sont présents à la page 96 de ce rapport, qui souligne encore plus l'opportunité de n'imposer aucunes restrictions inutiles aux services de transport par autobus.

Je signalerais aussi que les autorités provinciales informèrent la commission qu'elles avaient offert aux chemins de fer des concessions pour l'exploitation de services de transport routier, mais que les chemins de fer refusèrent de s'y intéresser. Les gouvernements s'adressèrent à des particuliers qui dépensèrent des millions de dollars pour assurer au public des services satisfaisants.

De plus, la commission royale constata que l'enregistrement des autobus, les licences et les permis de conduire et autres taxes acquittées par les usagers formaient du moins une juste contribution aux frais d'entretien des routes.

Nous estimons qu'il ne convient pas d'obliger les exploitants actuels de lignes d'autobus autorisés par les gouvernements provinciaux à solliciter un permis de la commission projetée, mais qu'il importe plutôt de les autoriser sans formalités à poursuivre leur exploitation.

Je tiens maintenant à aborder certains paragraphes du bill B qu'il convient, à notre avis, de modifier ou d'amender.

La partie 4 du bill traite à l'article 13, page 8, des pouvoirs de la commission envisagée relatifs aux taxes et tarifs ainsi que de l'exécution des ordonnances rendues par la commission aux termes de la Loi des chemins de fer. De la façon dont il est rédigé, cet article édicte pour l'industrie du transport automobile des règlements qui viennent se superposer à ceux qu'ont édictés déjà les gouvernements provinciaux. Ces derniers exercent déjà, à notre avis, une réglementation suffisante, effective et rationnelle. De plus, l'application d'une seconde réglementation imposerait aux intéressés un supplément de dépense et un travail inutile et aboutirait à la confusion.

Je recommande la radiation de l'alinéa V à la page 4 et la substitution à cet alinéa de deux alinéas distincts, l'un visant le véhicule à voyageurs, l'autre le véhicule à marchandises.

[M. Perry.]

Véhicule public à voyageurs

“Véhicule public à voyageurs” signifie toute voiture automobile mise en service sur une route pour une compagnie ou une personne ou pour le compte d’une compagnie ou d’une personne qui reçoit une rémunération relativement au transport de voyageurs au moyen de ce véhicule.

Véhicule commercial public

“Véhicule commercial public” signifie toute voiture automobile ou remorque mise en service sur une route par une compagnie ou une personne ou pour le compte d’une compagnie ou d’une personne qui reçoit une rémunération pour le transport de marchandises au moyen de ce véhicule.

Ces suggestions sont faites dans l’unique but de mieux préciser la différence entre le véhicule à voyageurs et le véhicule à marchandises. Si je range ces services dans deux catégories distinctes, c’est qu’à mon avis les taxes, tarifs et règlements applicables à l’un ne sont pas applicables à l’autre.

Transport par route

Je propose la modification, dans le sens suivant, de l’alinéa s) de l’article 2, page 3: s) “transport par route” signifie le transport, à louage ou pour rémunération, dans le commerce interprovincial ou étranger ou sur une route fédérale, de marchandises ou de voyageurs au moyen de véhicules publics à voyageurs ou à marchandises.

Courtier

A l’alinéa e) de l’article 2 relatif à l’interprétation, page 2, je proposerais respectueusement de modifier les mots “toute personne” définissant le courtier, en “toute personne, ou association de personnes ou compagnie, incorporée ou non.”

En ce qui touche les impôts prélevés actuellement sur nos services par la province de Québec, je citerai la statistique suivante relative aux services de la Compagnie Provinciale de Transport, pour les années 1935 et 1936.

1935

Impôt sur l’essence	} \$48,828.27.
Impôt routier du Québec	
Plaques de licence	
Impôts acquittés, coefficient par rapport aux recettes brutes—9.9 p. 100.	
Impôts acquittés par voyageur transporté—5c. $\frac{2}{3}$.	

1936

Impôt sur l’essence	} \$61,905.06.
Impôt routier du Québec	
Plaques de licence	
Impôts acquittés, coefficient par rapport aux recettes brutes—10.6 p. 100.	
Impôts acquittés par voyageur transporté—5c. $\frac{1}{3}$.	

Outre les impôts ci-dessus, nous avons acquitté les impôts municipaux et provinciaux d’usage, ainsi que la taxe de vente municipale et fédérale.

En ce qui concerne les péages sur les ponts de la province de Québec, ils nous ont coûté \$26,673.14 en 1935 et \$32,916.24 en 1936.

Avant de terminer, je tiens à convaincre le comité que les faits, à notre avis, démontrent à l’évidence que l’industrie du transport automobile est bien réglementée et acquitte sa juste part des impôts et qu’elle procure un moyen de transport commode et nécessaire.

Toute réglementation de nature à restreindre ce mode de transport causerait un grave préjudice à une foule de nos citoyens qui en vivent exclusivement.

L’importance de ces services routiers est démontrée à l’évidence par les efforts de plus en plus grands déployés par les gouvernements en vue de tenir ces routes ouvertes durant l’hiver.

Nous soumettons respectueusement ce qui précède, et si des honorables sénateurs du comité désirent se documenter davantage sur n'importe quel aspect de l'industrie du transport automobile, je me ferai un plaisir de leur procurer les renseignements voulus.

Le tout respectueusement soumis,

R. C. PERRY,
Gérant du trafic-voyageurs.

MONTRÉAL, QUÉBEC,
18 février 1937.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions beaucoup, monsieur.

Nous allons maintenant entendre M. Brintnell.

M. W. LEIGH BRINTNELL (Mackenzie Air Service et United Air Services, Edmonton): Monsieur le président, je représente la Mackenzie Air Service, d'Edmonton, société qui exploite un service de transport aérien dans la région du fleuve Mackenzie. Nous desservons toute la partie septentrionale de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ainsi que le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Je représente également la United Air Services, société qui se compose de ma propre compagnie, la Wings, de Winnipeg, et de la General Airways, de Toronto. Ensemble, nous exploitons vingt-six avions, de l'Alberta à la Colombie-Britannique.

Qu'il me soit permis de souligner quelques faits qui ressortent de l'essor imprimé au Canada septentrional par l'aviation. J'ai secondé il y a quelques années le transport des premiers passagers et des premières fournitures à Flin-Flon, dans le Manitoba septentrional. Flin-Flon est aujourd'hui peuplé de 5,000 habitants qui, sans cette découverte, seraient peut-être oisifs. Sans l'aéroplane, le Grand Lac de l'Ours serait resté ce qu'il a été pendant des milliers d'années. Les compagnies d'aviation du Canada septentrional ont hâté de plusieurs années le développement de ce territoire et de plusieurs autres, et il en a résulté la création de nouveaux emplois et la production de richesse nouvelle.

Vous n'êtes pas sans savoir que le Gouvernement a accordé des secours considérables aux chemins de fer et aux compagnies de navigation. Malgré le peu de secours qu'il a accordé aux compagnies d'aviation, mes entreprises et leurs filiales qui desservent la plupart des sociétés d'extraction dans leur territoire respectif encaissent effectivement des bénéfices.

Une fois que le transport aérien transcontinental sera bien organisé, la clientèle ne lui manquera certainement pas, parce que toutes les collectivités minières croient à l'avenir de l'aviation, et nos entreprises apporteront de nombreuses affaires aux lignes principales, et, de même, le service aérien transcontinental déversera les gens des villes par milliers dans les régions minières.

Je me demande combien d'entre vous savent que la Russie, grâce aux subventions qu'elle accorde au transport aérien, a supplanté depuis quelques années le Canada au deuxième rang de la production aurifère.

Je le répète, loin de réclamer du secours, nous nous sommes mis à l'œuvre et avons fait face aux conditions qui régnaient et le succès a couronné nos efforts. N'empêche que des secours plus tangibles nous permettraient d'agrandir notre entreprise, de faire surgir d'autres collectivités minières, ce qui accroîtrait la production et les occasions d'emploi.

Je n'aborderai pas le bill dans ses détails. Mon associé, M. Roy Brown, l'a fait avec habileté. Toutefois, la Loi des chemins de fer vise les modes de transport en existence depuis de nombreuses années. Le transport aérien est nouveau et pose des problèmes variables et entièrement différents. L'avenir du pays tient irrévocablement à l'exploitation du Canada septentrional, où nos compagnies jouent un rôle de si grande importance. L'aviation canadienne mène déjà le monde pour le transport des messageries et du courrier. L'inau-

[M. Brintnell.]

guration du transport aérien transcontinental ouvre des horizons infinis. Je vous le demande, messieurs. Est-il possible de réglementer ce vaste domaine nouveau au moyen de la Loi des chemins de fer? Aux Etats-Unis et en Europe, le transport aérien n'est pas régi par la loi des chemins de fer.

Pour la Mackenzie Air Service et la United Air Services, je favorise un système d'autorisation des sociétés ainsi que la réglementation des tarifs, de réalisation difficile, cependant.

Pour terminer, j'aimerais à souligner qu'en dépit du fait que nous avons frayé la route et que notre zone d'exploitation est un territoire encore désert, pas un voyageur n'a été tué ou blessé par accident dans le bassin du fleuve Mackenzie depuis 1929 que nous le survolons.

L'hon. M. McRAE: Veuillez renseigner le comité un peu plus à fond sur vos opérations dans le Canada septentrional. Le bill à l'étude propose un système d'autorisations ainsi que la réglementation des tarifs. Je crois vous avoir entendu dire que vous favorisiez la réglementation des tarifs. J'ai vu plus d'une fois vos avions recueillir des colis ici et là et attendre parfois une demi-journée après un voyageur pour le ramener à Edmonton. Vous intéresseriez vivement le comité si vous lui appreniez comment vous opérez et ainsi de suite. Ceci, monsieur le président, a un rapport direct avec la réglementation, les opérations de chaque jour.

Le PRÉSIDENT: C'est là un des points traités par Roy Brown qui m'a le plus intéressé.

M. BRINTNELL: Nous exploitons un service régulier dont le point de départ est Edmonton, mais la plupart de nos affaires nous viennent au jour le jour, de prospecteurs qui désirent se rendre à des endroits dont on n'a probablement jamais encore entendu parler. Le calcul des tarifs devient en conséquence difficile. Je favorise la fixation du tarif à un minimum dans certaines zones, mais il serait extrêmement difficile, à mon avis, de fixer les tarifs pour l'ensemble des opérations.

L'hon. M. McRAE: En réalité, monsieur Brintnell, le pilote de l'avion règle les tarifs sur place dans le cas d'une foule de marchandises.

M. BRINTNELL: En effet.

L'hon. M. McRAE: De même, il arrive qu'il transporte un voyageur à une région distante de deux ou trois cents milles, sans tenir compte des tarifs établis ni du reste.

M. BRINTNELL: Dans nos propres zones d'exploitation—et il en est de même dans d'autres zones que j'ai desservies—c'est tant de l'heure selon le coût de l'essence.

Le PRÉSIDENT: Le voyageur ne se fait-il pas parfois transporter dans un lieu dont vous oubliez le nom?

M. BRINTNELL: Cela n'est pas encore arrivé.

Le PRÉSIDENT: On me dit que souvent le pilote ne connaît sa destination qu'après le départ.

M. BRINTNELL: Cela arrive souvent. Parfois, on ne nous apprend la destination qu'en route.

Le PRÉSIDENT: D'autres témoins?

M. D. S. ORMOND, Wings, Limited, et United Services, Winnipeg: Monsieur le président et honorables sénateurs, je me bornerai à exposer les principes que je veux faire connaître, en faisant abstraction des détails qu'ont traités avec habileté MM. Brown, Thompson et Brintnell.

D'abord, Wings Company est une société qui a Winnipeg pour base d'opérations. Dotée d'un matériel d'une valeur approximative de \$200,000, la société dessert les régions minières du Manitoba et de l'Ontario occidental.

Ensuite, on s'est demandé si le contrôle ou la réglementation des tarifs était pratique. Il est possible qu'il existe des entreprises capables de se plier à une réglementation appropriée de leurs tarifs. Par exemple, la compagnie que je représente dessert en service régulier une route de 225 milles, avec arrêt à divers camps miniers. Je connais le cas d'un autre service quotidien comportant une route de 360 milles entre Winnipeg et un endroit situé sur le lac Rouge. Je pourrais citer le cas d'autres services analogues. Ces opérations, à mon avis, se distinguent de l'exploitation dont il a déjà été question. Les services sont de deux catégories: le service régulier et le service commandé ou occasionnel.

En 1936, la compagnie a transporté 8,800 voyageurs et 2,500,000 livres de marchandises dans la zone de faible étendue qu'elle dessert.

Comme je l'ai donné à entendre, la compagnie se range au principe du bill à l'étude, si celui-ci vise le contrôle raisonnable du voiturier par un système d'autorisation et la réglementation modérée des tarifs là où elle est possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il vous faut déjà un permis.

M. ORMOND: Seulement dans le cas des opérations interurbaines ou internationales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement fédéral ne fait-il pas l'inspection de vos appareils?

M. ORMOND: En effet. Je ne parle pas du permis de voler. L'administration et la réglementation de l'exploitation de l'aviation civile relèvent de la Loi de l'aéronautique et de ses règlements d'application. Tout appareil canadien détient le permis privé ou commercial du ministère des Transports.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous penchez pour une réglementation qui va encore plus loin; c'est-à-dire, un système d'autorisation en vue de la réglementation des tarifs.

M. ORMOND: Un système d'autorisation basé sur le principe dont s'inspire le bill à l'étude. Dans les diverses régions desservies actuellement, nous trouvons en ce moment une, deux ou trois entreprises. Etant donné un système d'autorisations auquel je trouve quelque analogie avec le système d'autorisations provincial actuel en ce qui concerne les autobus ou les camions, ce système s'appliquerait, si je comprends bien la nature du bill. A mon avis, il faudrait que le système d'autorisations restât dans des bornes raisonnables. Je ne crois pas que le bill à l'étude comporte cette garantie. J'aborderai tantôt les règlements actuellement en vigueur en Angleterre, aux termes de la Loi de l'aéronautique de ce pays.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de traiter à fond de l'importance grandissante des opérations. M. Thompson vous a fait connaître le trafic de l'an dernier dans le Nord. Sans crainte d'exagération, on peut établir le trafic de 1936 à 7,000 voyageurs et 40,000,000 de livres de marchandises et de messageries. Je le répète avec M. Brintnell, cet essor s'est accompli sans—j'allais dire sans bourse délier de la part du gouvernement, mais celui-ci a consacré un peu d'argent—sans subventions aucunes, sauf pour le transport du courrier.

Le transfert de l'administration au ministère des Transports est un changement que l'industrie a longtemps préconisé, et celle-ci se rend compte que le ministre et son personnel connaissent à fond aujourd'hui le caractère des opérations dans le Nord.

La concurrence est devenue plus âpre depuis quelques années, et les tarifs ont baissé. La révision de certains tarifs s'impose donc. Tout d'abord, cette tâche, à mon avis, doit être laissée à l'initiative de l'industrie, à condition que les taxes soient raisonnables eu égard au service donné et aux autres facteurs du commerce des transports.

Je le répète donc, nous favorisons le principe du bill, mais en ce qui concerne l'administration et certaines dispositions du bill nous tenons à formuler des observations, des objections et des propositions.

[M. Ormond.]

Un organisme comme la Commission des transports répond et répondra toujours à un besoin, un organisme auquel on peut s'adresser pour faire faire reviser les tarifs en cas de concurrence injuste. Pour ne citer qu'un exemple, une subvention postale dans une zone peut servir de moyen de concurrence. J'entrevois la possibilité de l'emploi d'une pareille arme dans le transport aérien.

La plupart des compagnies existantes ont engagé des capitaux considérables. Elles se sont prodiguées pour accroître leurs services et tenir leur matériel à jour. Wings, Limited, par exemple, a dix appareils, huit desquels ont moins d'un an. J'affirme donc la nécessité d'un tarif minimum pour le transport aérien dans le Nord, vu que nous savons par expérience que c'est là le seul moyen d'assurer aux compagnies qui ont engagé des capitaux considérables un rendement qui leur permette d'entretenir leur matériel et de verser un juste dividende à leurs actionnaires, à condition que l'on tienne toujours compte des intérêts du commerçant.

Je répète que la compagnie favorise le principe et l'objet du bill, mais en ce qui concerne l'administration et la réglementation ainsi que certaines dispositions actuelles du bill, je tiens à formuler quelques commentaires. Je n'aborderai pas les détails de l'article 9. Les témoignages entendus suffisent déjà à convaincre le comité que les dispositions actuelles de la Loi des chemins de fer ne sauraient du tout s'appliquer au contrôle des charges et tarifs du transport aérien. Je crains de ne pouvoir tomber d'accord avec M. Thompson, lorsqu'il nie le besoin d'une pareille réglementation si les règlements relatifs au transport aérien sont appliqués jusqu'au bout. A mon avis, ces règlements sont passés de mode. Quoique plusieurs experts y aient mis la main, il s'est écoulé une vingtaine d'années depuis leur adoption, et ils s'appliquaient à l'origine à un transport de type européen.

Je ne crois pas que la réglementation des tarifs et de la concurrence soit possible par le simple moyen de règlements concernant le transport aérien, règlements qui sont d'ailleurs appliqués dans le moment.

On constatera que l'article 10 autorise le ministre à instituer un système de permis pour l'aviation. Va sans dire, le permis vaut pour un ou plusieurs appareils et les itinéraires y sont désignés. Le permis revêt donc un caractère restrictif. Je propose que le permis vise la compagnie ou l'exploitant, qu'il vaille pour une certaine zone ou région et que rien ne vienne circonscrire le service à un endroit particulier.

L'hon. M. GRIESBACH: Autrement vous ne pourriez secourir un autre appareil.

M. ORMOND: Il est impossible d'atteler un appareil à un autre. Nous n'avons pas encore d'aéroglesseurs en exploitation.

J'aimerais à aborder certains autres aspects du bill, mais je vais passer outre pour faire observer tout de suite que les sanctions prévues sont, à mon avis, des plus onéreuses. Outre d'édicter une amende de \$200 à \$500, l'article 11 prévoit également la confiscation de l'appareil. Je propose que le permis soit subordonné au paiement d'une caution qui serait confisquée en totalité ou en partie, advenant déclaration sommaire de culpabilité ou preuve d'infraction aux règlements.

Je n'aborderai pas d'autres points que M. Brown vous a exposés.

L'article 22 du bil renferme une disposition d'une vaste importance. Toutefois, je ne l'aborderai pas de nouveau vu qu'il en a déjà été question.

Je soutiens que les dispositions prévues en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires d'appareils ainsi que les frais d'exploitation, sont irréalisables.

MM. Lang et Mason, qui vous ont parlé de l'industrie du transport automobile, vous ont formulé leurs objections contre l'article 29. A juste titre, à mon avis, les mêmes objections valent dans le cas de l'aviation. Va sans dire, la clause dite "grandfather" dont il a été si souvent question déjà s'impose également en l'espèce.

Pour terminer, puis-je répéter qu'une réglementation modérée est à désirer, mais que dans la forme dans laquelle elle nous est proposée elle s'avère nettement irréalisable en ce qui concerne l'aviation dans le Nord. Le Gouvernement s'étant résolu à la réglementation après une période de dix ans pendant lesquels l'industrie a acquis une importance véritable, il lui importe de ne pas rien adopter à la légère. Si le bill est adopté tel quel, le transport aérien dans le Nord devrait en être exclu, et la disposition relative aux taxes et tarifs omise. Je proposerais au lieu une disposition permettant l'établissement par décret du conseil de règlements de la Commission des transports, mais que les voituriers fussent consultés avant la rédaction de ces règlements, afin que ceux-ci puissent répondre aux besoins de l'industrie, plutôt que de viser à conformer le transport aérien aux dispositions de la Loi des chemins de fer.

Je ferais un pas de plus, monsieur. L'Angleterre possède une loi, la Carriage by Air Act, 1932, qui précise le statut de l'aviation commerciale dans ce pays, conformément aux termes d'une convention internationale. L'Angleterre applique diverses autres lois relatives à la navigation aérienne, la dernière desquelles fut adoptée en 1936. Des lois semblables existent dans plusieurs autres pays d'Europe ainsi qu'aux Etats-Unis.

En vue d'indiquer une méthode possible de règlement des questions qui surgissent dans le présent bill, je vais donner lecture de l'article 5 de l'Air Navigation Act, 1936, de l'Angleterre.

5. (1) Sa Majesté peut par décret du conseil édicter des dispositions—

(a) afin d'assurer que personne dans le Royaume-Uni ne se serve d'un aéronef—

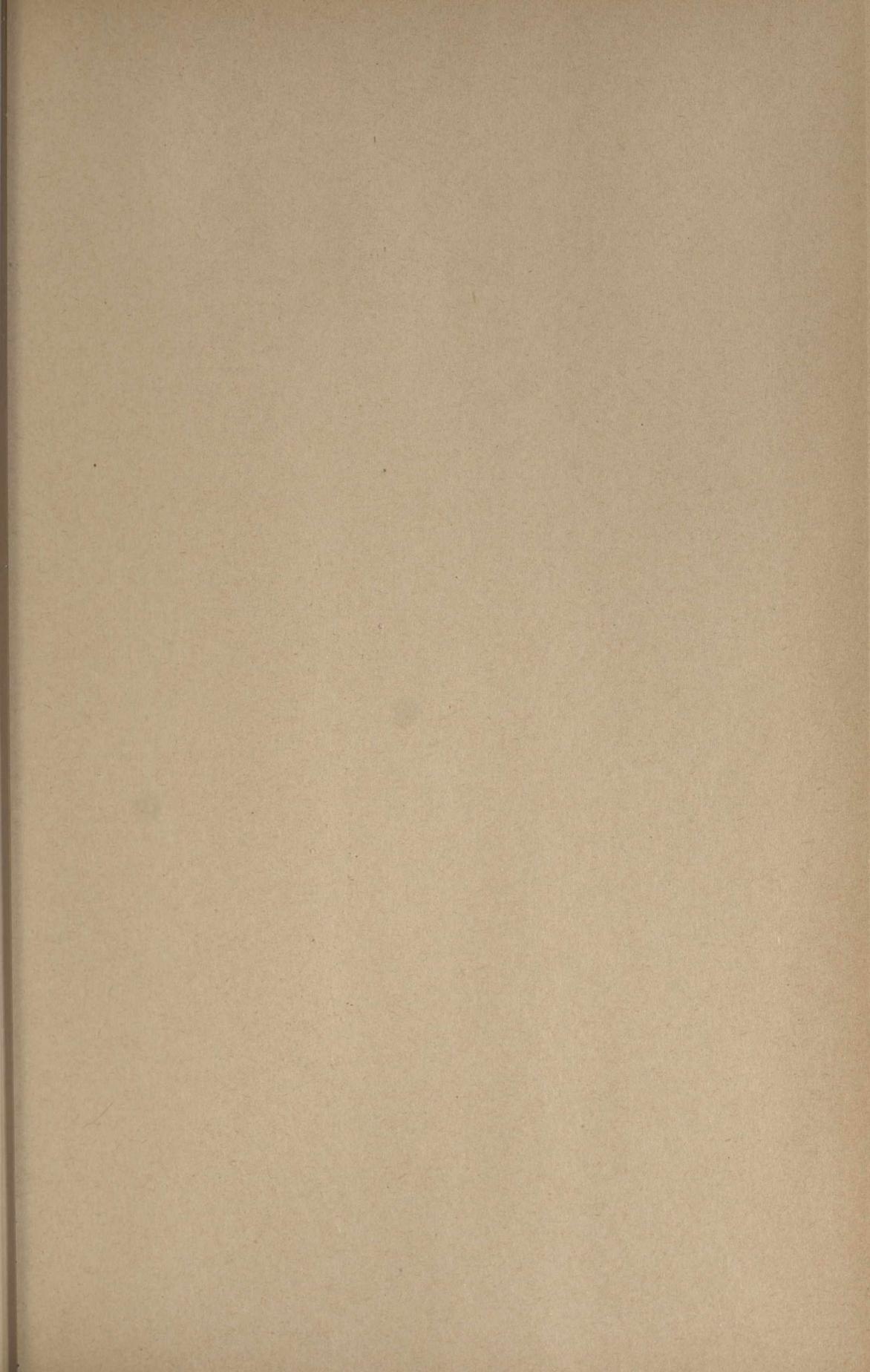
(i) pour entreprendre, alors que l'appareil transporte des voyageurs ou des marchandises moyennant loyer ou rémunération, les voyages ou les catégories de voyages (que les points d'arrivée ou de départ soient les mêmes ou différents) qui peuvent être désignés dans le décret ou...

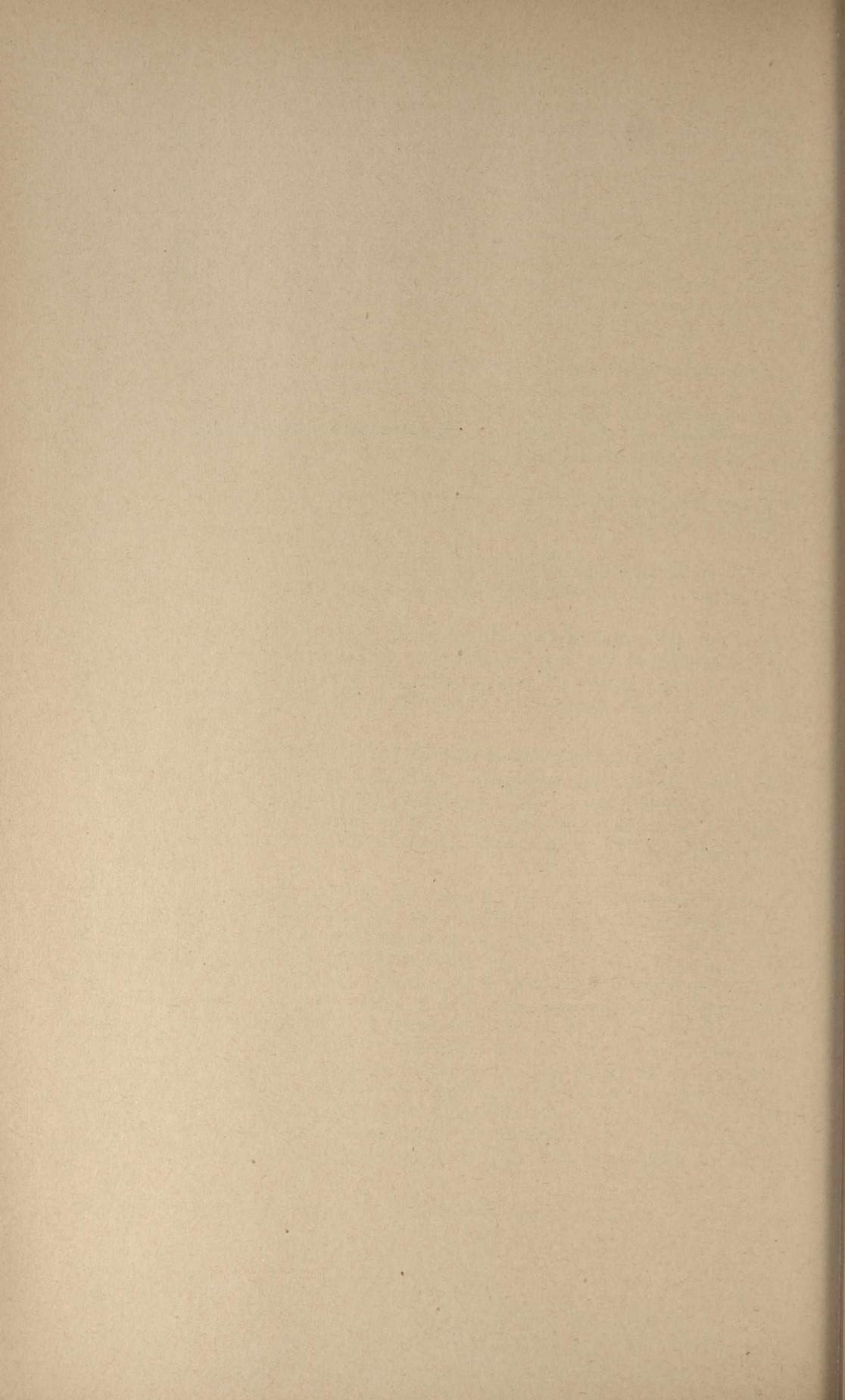
L'article précise les termes et dispositions à inclure dans les arrêtés, et

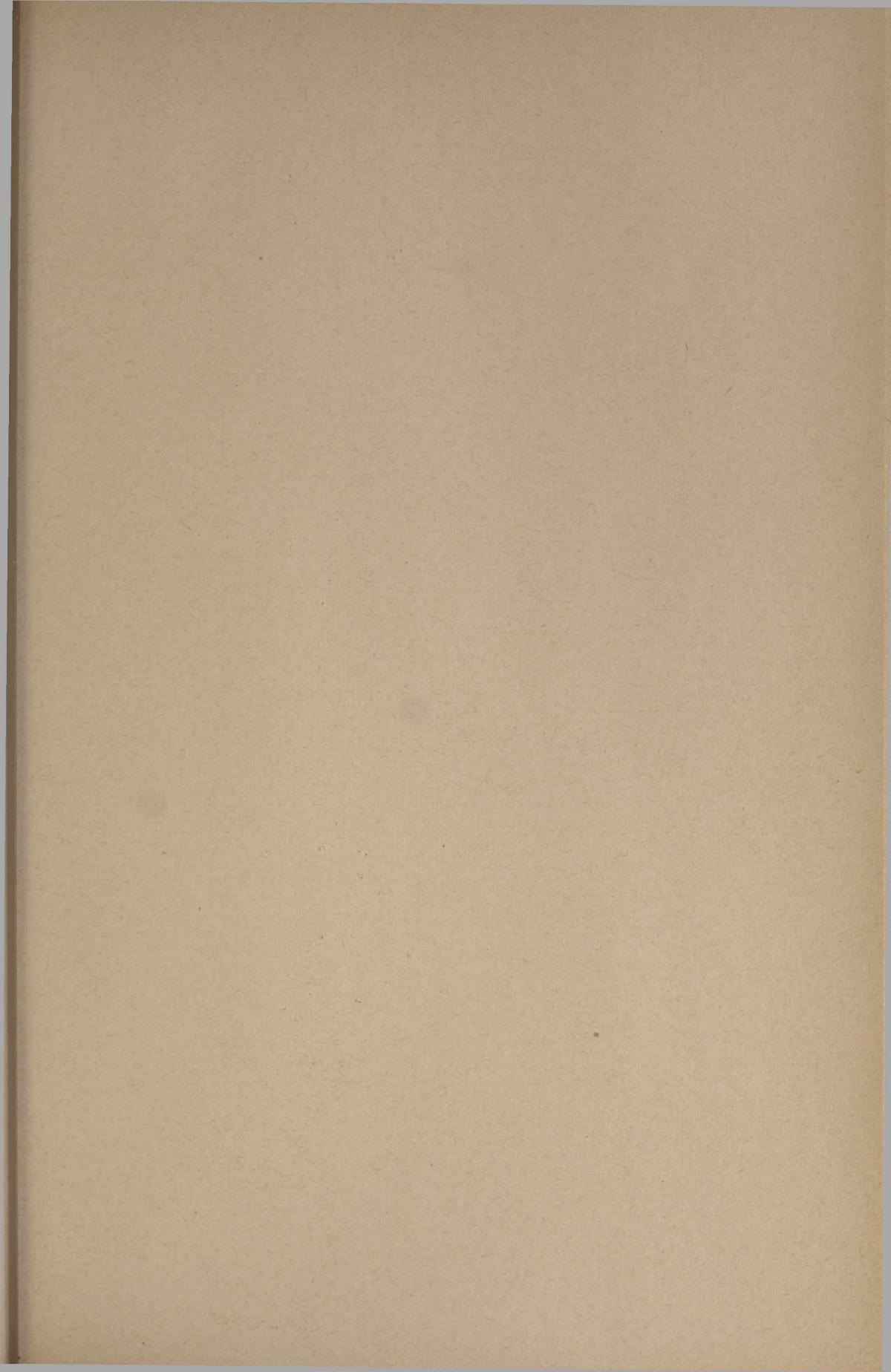
(d) en ce qui concerne les conditions auxquelles ledit permis peut être subordonné (y compris les conditions relatives aux tarifs des voyageurs et des marchandises ou aux autres charges exigées par le détenteur du permis) et en vue d'assurer l'observation des conditions ainsi établies;

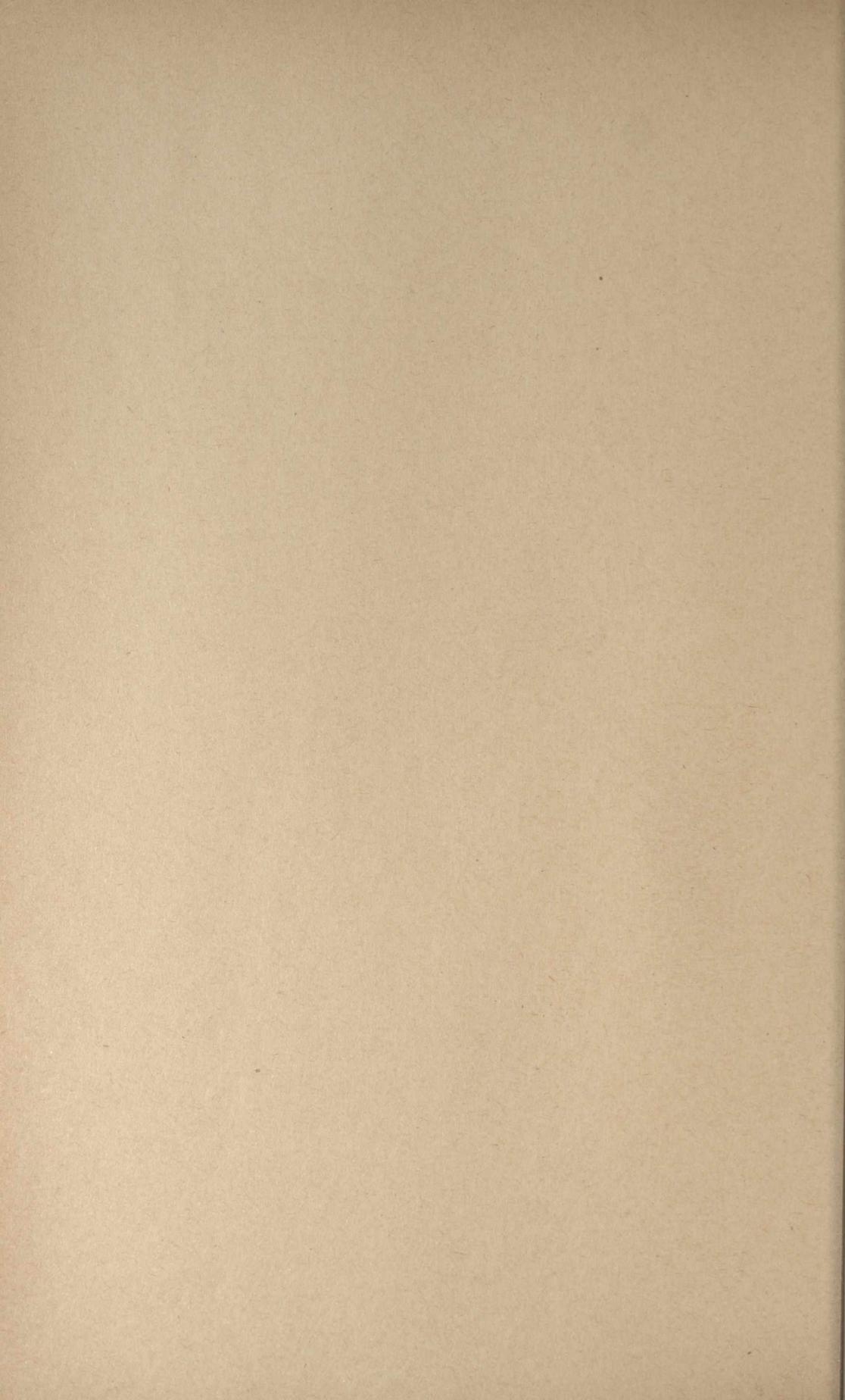
Je vous ferais observer que d'autres pays ont eu à se préoccuper du transport aérien, et puisqu'il s'agit de créer une législation dont nous ne sommes pas encore dotés, il conviendrait de s'y prendre de la bonne manière. Nous en sommes arrivés au point où il faut préciser le statut du voiturier dans le domaine du transport aérien. Et ce qui nous distingue de la plupart des autres pays c'est que notre problème de transport aérien se pose sous deux aspects: le transport interurbain ou transcontinental et le transport dans le Nord. Or M. Brintnell a démontré que ces deux aspects se tiennent. Je fais donc respectueusement observer au comité qu'il est temps de formuler une législation sur le transport aérien considéré dans son ensemble et d'y inclure les dispositions du présent bill relatives à ce mode de transport. Cette législation constituera le dernier mot en fait d'administration et de réglementation du transport aérien et ne sera pas empruntée de statuts conçus selon les exigences d'un tout autre mode de transport.

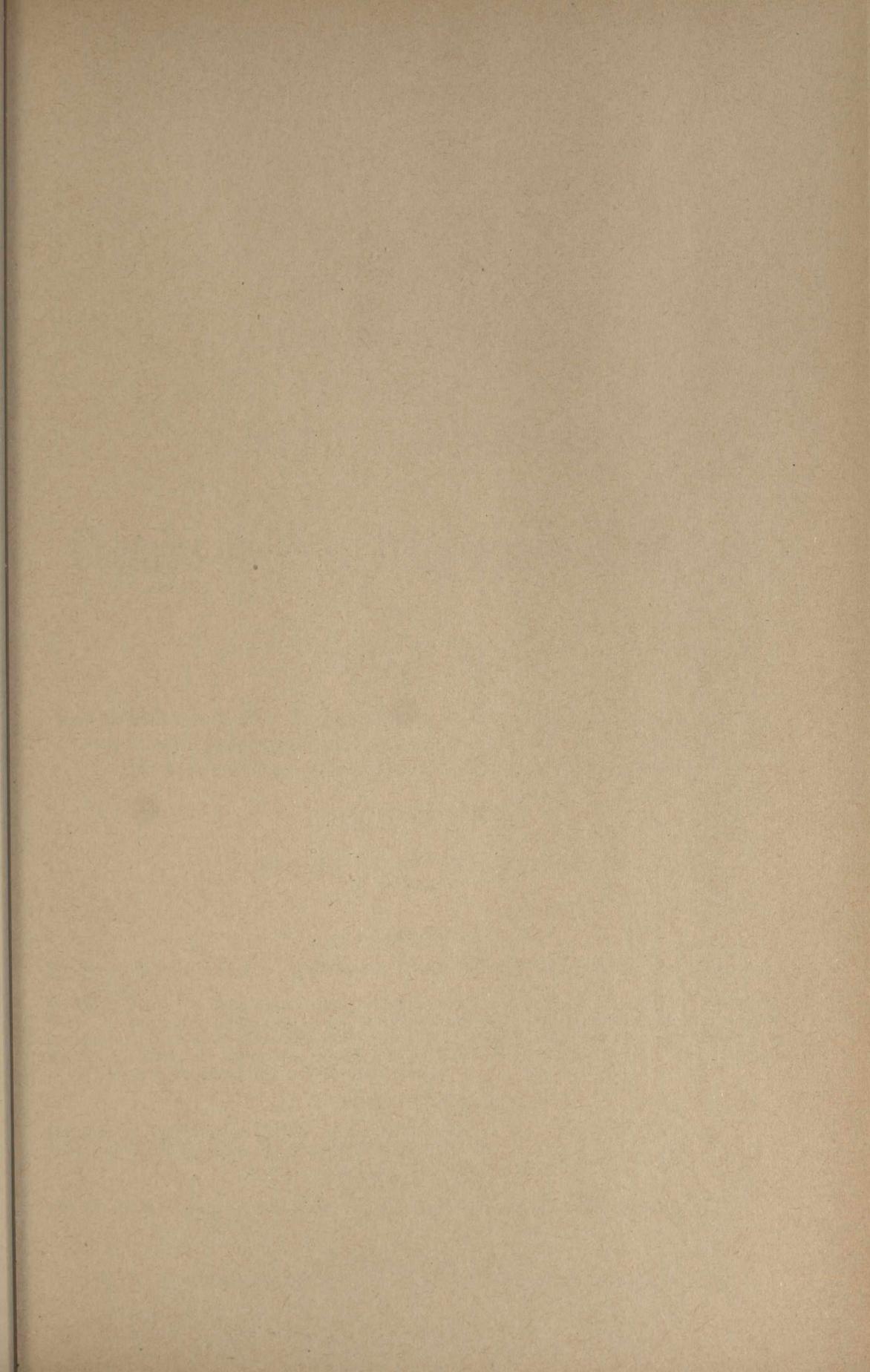
Le Comité s'ajourne à demain, à dix heures et demie du matin.

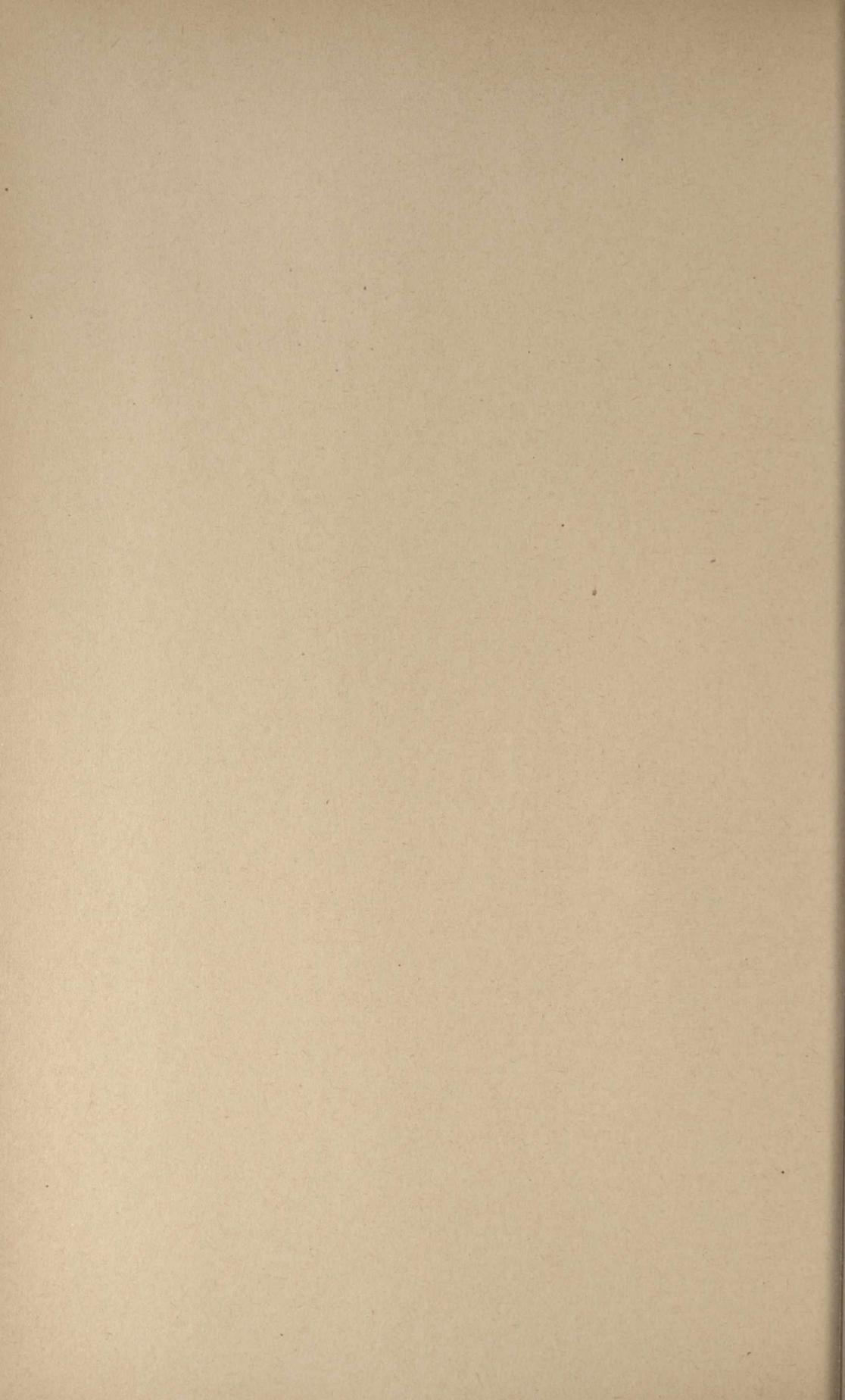












SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

FASCICULE N° 6

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS:

- M. M. J. Patton, Ottawa, représentant l'Association canadienne de transport automobile.
- M. M. J. Pape, Toronto, représentant l'Association de transport automobile d'Ontario.
- M. R. T. McCully, Moncton, N.-B., représentant la *Eastern Canada Air Lines, Ltd.*
- Le commandant C. P. Edwards, chef des services aériens, ministère des Transports.
- M. W. L. Best, représentant le comité législatif fédéral mixte des Fraternités de Service de transport par chemin de fer.

COMMUNICATIONS:

Résolution du *Board of Trade* de Charlottetown.
Vœux de la Fédération des expéditeurs du Canada.

RECTIFICATION:

Par M. D. S. Ormond, Winnipeg, représentant la compagnie Wings, Ltd.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très hon. GEO. P. GRAHAM, C.P., *président*

Les honorables sénateurs

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shédiac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Morand
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster — 50

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

VENDREDI 19 février 1937.

Le comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, s'est réuni ce jourd'hui à 10 heures 30 du matin.

Le très honorable George P. Graham préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Ormond qui a parlé hier désire faire une rectification.

M. D. S. ORMOND, de Winnipeg, représentant la compagnie *Wings Limited* et la *United Air Services*: Monsieur le président, messieurs, je désire rectifier une déclaration que j'ai faite hier soir. Un calcul trop rapide m'a fait dire que huit avions de la compagnie *Wings Limited* avaient moins d'un an d'existence. La vérité est que sept d'entre ont moins d'un an d'existence.

M. M. J. PATTON, d'Ottawa, représentant l'Association canadienne de transport automobile: Monsieur le président, je représente l'Association canadienne de transport automobile qui est un groupement des associations de transport automobile des diverses provinces du Canada. Le bureau principal de l'association fédérale est à Ottawa. Je puis ajouter que l'association a été fondée il y a un mois seulement.

L'hon. M. McRAE: Que comprend l'expression " automobile " ?

M. PATTON: Notre association ne s'occupe que des camions.

Une des premières questions que l'on se pose quand on étudie une mesure destinée à réglementer comme celle que le comité a actuellement devant lui, est la suivante: " Pourquoi réglementer " ? Quand il a expliqué le projet de loi mercredi de la semaine dernière, l'honorable ministre des Transports nous a garanti que cette mesure n'avait pas pour but de protéger une industrie contre une de ses rivales et qu'il ne pensait pas qu'elle eut été réclamée par les compagnies de chemin de fer pour se protéger. Il a aussi déclaré au comité qu'il fallait choisir entre supprimer les règlements s'appliquant aux chemins de fer et appliquer d'une façon générale des règlements à leurs concurrents. Le bill que nous étudions vise à appliquer des règlements à leurs concurrents.

A l'heure actuelle, les provinces qui, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ont juridiction exclusive sur le transport automobile dans les limites de leur territoire, appliquent aux véhicules automobiles affectés au transport commercial public un système de règlements qui fonctionne assez bien. Tant que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ne sera pas modifié, le gouvernement fédéral n'aura pas le droit d'empiéter sur ce terrain. S'il veut appliquer au transport par véhicules automobiles certains règlements en plus de ceux qui ont été édictés par les provinces, il ne peut le faire que pour le trafic inter-provincial et international. On se demande si cela serait suffisant pour atteindre le but visé.

D'après le Bureau fédéral de la Statistique, 209,856 camions automobiles, y compris les remorques, étaient enregistrés au Canada en 1935. Sur ce nombre,

10.9 p. 100 seulement, ou 22,927 étaient des véhicules servant au transport commercial public, c'est-à-dire des véhicules de louage. Sur ces 22,927 véhicules affectés au transport commercial public, un très petit nombre seulement servaient au commerce interprovincial et international. Il n'existe pas de chiffres officiels à ce sujet mais les réponses à un questionnaire qui vient d'être envoyé par l'Association canadienne de transport automobile à toutes les associations provinciales affiliées montre que pas plus de 370 véhicules sont affectés à un genre de transport sur lequel le gouvernement fédéral pourrait avoir la haute main.

J'ai ici un calcul—il remonte un peu loin mais je crois qu'il n'en est pas moins intéressant—qui a été fait par M. Bernard Allen, du bureau de l'économique des chemins de fer Nationaux du Canada, au sujet du tonnage transporté par les camions automobiles. M. Allen a calculé qu'en 1930, les camions automobiles de toutes les catégories avaient transporté environ 2,800,000 tonnes de marchandises tandis que les chemins de fer en transportaient 115,230,000.

Les camions ont donc transporté 2.37 p. 100 seulement de toutes les marchandises expédiées par voie de terre cette année-là.

M. Allen a encore calculé, à propos des véhicules servant au transport commercial public, que les camions avaient transporté en 1930 1,400,000 tonnes de marchandises, ce qui représente 1.42 p. 100 du total transporté par les chemins de fer.

C'est bien peu comparé au chiffre total des marchandises transportées dans le pays et vouloir réglementer cette petite proportion du trafic semble ridicule.

Les caractéristiques de l'industrie du transport commercial public par véhicules à moteur diffèrent tellement de celles des chemins de fer qu'il nous semble bien peu raisonnable, même si la chose pouvait se faire, de soumettre cette industrie à un système de réglementation des tarifs créé et développé depuis des années exclusivement pour les chemins de fer. La concurrence, qu'il ne faut pas confondre avec le monopole, est l'essence même du transport automobile et on peut compter sur elle pour réglementer les tarifs afin d'empêcher que le public ne soit exploité. Il nous semble aussi injuste et illogique d'imposer au transport automobile un système de règlements institué par la Loi des chemins de fer qu'il le serait d'obliger les chemins de fer à tomber sous le coup d'une loi comme la Loi des véhicules commerciaux d'Ontario.

Incidentement, nous pensons qu'on aurait dû indiquer dans le bill B, autrement que d'une façon générale, comme on l'a fait dans les articles 2, 13, 16 et 28 les parties de la Loi des chemins de fer que l'on se propose d'appliquer au transport automobile sur les routes.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire les articles qui ont déjà été cités?

M. PATTON: Oui. On aurait dû réimprimer en entier dans le bill tous les articles de la Loi des chemins de fer que l'on veut appliquer au transport automobile. La Loi des chemins de fer est une mesure législative d'environ 200 pages—197 exactement—donc une grande partie, nous dit-on, va s'appliquer d'une façon plus ou moins générale au transport automobile. Autant qu'on puisse le calculer, environ 44 pages de la loi destinée à l'origine à s'appliquer uniquement aux chemins de fer sont comprises dans la partie que l'on veut appliquer au transport automobile. Il faudrait tout un régiment d'avocats retors pour tirer, avec le peu de temps que nous avons à notre disposition, toutes les déductions que peut comporter cette application de la Loi des chemins de fer.

Les propriétaires d'entreprises de transport commercial public par véhicules à moteur ont toujours cherché à obtenir des tarifs stables basés sur le coût du service donné plus une marge raisonnable de bénéfice et, vu que cette industrie est relativement nouvelle, ils ont, avec l'aide des différents gouvernements provinciaux, accompli des progrès satisfaisants dans ce sens.

[M. M. J. Patton.]

Personne ne nie que le camion automobile constitue un mode efficace et économique de transport dans son propre domaine, c'est-à-dire pour le transport de produits ouvrés sur des distances relativement courtes en lots moindres qu'un chargement complet et l'on devrait permettre au public de profiter de la commodité et du bon marché de ce nouveau mode de transport. On devrait tenir compte avant tout de l'intérêt public et non du résultat sur la situation financière des voituriers. Les principes économiques fondamentaux assureront tôt ou tard la survivance du mode de transport le plus efficace et le moins dispendieux dans sa propre sphère bien qu'elle puisse être retardée par l'application peu sage de certains règlements. Tout le monde admet que le transport automobile est établi à demeure et que le public veut profiter des avantages qu'il lui procure.

Nous considérons que le fait de confier à la Commission des chemins de fer la réglementation des tarifs aurait pour effet de retarder le développement du transport commercial public et empêcherait les expéditeurs de bénéficier des avantages que ce mode de transport est destiné à leur procurer. Pour ces raisons et aussi parce que le mécanisme qui permet aux autorités provinciales de réglementer l'industrie est parfaitement suffisant pour le moment, nous nous opposons à ce que la réglementation soit confiée à la Commission des chemins de fer.

L'opinion de l'Association canadienne de transport automobile sur cette question de réglementation des tarifs par la Commission des chemins de fer a été bien exposée dans le mémoire présenté en 1932 par l'Association de transport automobile d'Ontario à la Commission royale chargée de faire une enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada. Voici ce que disait ce mémoire :

Nous sommes d'avis que la réglementation devrait être confiée au ministère de la voirie d'Ontario ou à une commission compétente nommée par le gouvernement de la province d'Ontario et nous nous opposons à ce que la Commission des chemins de fer du Canada soit chargée de cette réglementation. Le fait que nous nous opposons à ce que l'on confie la réglementation à cette dernière organisation ne doit pas être interprété comme une critique d'une commission qui est composée, croyons-nous, de gens bien pensants et parfaitement au courant des difficultés que comporte l'administration des chemins de fer, mais en plus du fait qu'elle ne semble pas être compétente en la matière, nous sommes d'opinion que ses traditions, l'atmosphère qui y règne et son personnel la lient d'une façon si étroite avec les chemins de fer qu'elle ne pourrait pas faire preuve de désintéressement quand il s'agirait d'étudier la question de réglementation des tarifs et de la circulation des camions automobiles qui permettent de donner au public un service souple, efficace et pas trop dispendieux de transport de marchandises par route.

Il est bon de se rappeler que le transport automobile est une industrie récente et que les diverses provinces ont réalisé des progrès satisfaisants au point de vue de sa réglementation dans l'intérêt public. C'est dans les deux provinces centrales que l'industrie fait le plus d'affaires. Ontario et Québec possédaient en 1935 54.5 p. 100 de tous les camions et de toutes les remorques enregistrés au Canada et 70.01 p. 100 de tous les camions et de toutes les remorques affectés au transport commercial public au Canada. Ontario fut une des premières provinces à avoir une loi des véhicules commerciaux et elle ne date que de 1928. Les autres provinces ont emboîté le pas. Ontario, qui possède 43.4 p. 100 de tous les camions et de toutes les remorques enregistrés au Canada, a une bonne loi et on peut dire que le gouvernement a réussi à satisfaire l'opinion publique dans la réglementation de cette industrie. Je dépose pour la gouverne du comité un exemplaire de la Loi des véhicules commerciaux d'Ontario qui est entrée en vigueur le 1er juillet dernier et dont la première partie s'applique aux véhicules pour le transport commercial public, ainsi qu'une copie des règlements concernant l'imposition de licences à ces véhicules.

L'hon. M. HARMER: La province d'Ontario a établi des tarifs pour le transport des voyageurs. A-t-elle jamais essayé d'établir des tarifs pour le transport des marchandises?

M. PATTON: Non. La loi contient une disposition pour le dépôt des tarifs.

L'hon. M. HARMER: Ne pensez-vous pas que cela réglerait certaines difficultés?

M. PATTON: Certainement et nous l'approuvons.

L'hon. M. LAIRD: D'autres provinces ont-elles fixé les tarifs de transport des marchandises?

M. PATTON: Oui, monsieur, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba.

L'hon. M. McRAE: Je suppose que pour les petits parcours c'est le montant touché au bout de chaque voyage qui compte le plus. Le propriétaire en tiendrait-il compte lorsqu'il s'agirait de fixer les tarifs?

M. PATTON: Je le crois. C'est un gros facteur.

Il faut dire que la loi d'Ontario et les règlements connexes n'ont été édictés qu'après une étude approfondie à laquelle les voituriers sur route et les expéditeurs ont collaboré avec le ministère de la voirie. Il faut remarquer que cette loi contient une disposition pour le dépôt de tarifs par les propriétaires de véhicules affectés au transport commercial public. En plus de la police provinciale, la province maintient continuellement sur la route huit inspecteurs chargés de voir à ce que la loi soit observée. Avant qu'un permis ne soit accordé, il faut que la commission municipale d'Ontario accorde un certificat de nécessité et de commodité publiques.

Le PRÉSIDENT: Cette disposition s'applique aux services de voyageurs comme aux camions?

M. PATTON: Oui. Depuis le mois de décembre 1933, cette commission a examiné 3,840 demandes pour des certificats de ce genre; sur ce nombre 1,733 ont été accordés dont 1,499 pour des permis limités. Nous prétendons que l'établissement de tels règlements par le gouvernement fédéral constituerait un chevauchement sur le travail accompli dans ce sens par les provinces et ne justifierait pas, vu le chiffre peu élevé—comme on l'a démontré—du trafic interprovincial et international, les dépenses qu'entraînerait ce chevauchement des rouages administratifs provinciaux, sans parler des inconvénients que cette double autorité causerait au transport commercial par route. Notre trafic interprovincial ne touche généralement qu'à deux provinces. Ce n'est pas comme aux Etats-Unis où les camions traversent quatre ou cinq Etats différents. Et toutes les provinces travaillent de concert pour régler le trafic. Ontario et Québec, entre lesquelles se fait la plus grande partie du transport, ont une entente verbale d'un caractère réciproque en vertu de laquelle chaque province s'engage à accorder le même nombre de permis à des véhicules circulant sur le territoire de l'autre.

L'industrie du transport est en faveur de l'établissement de règlements mais elle ne veut pas qu'il existe plusieurs organisations régulatrices. Elle s'oppose à ce que le gouvernement fédéral s'ajoute aux autorités régulatrices existant déjà, avec une nouvelle liste de prix pour les permis, une nouvelle liste d'amendes, une nouvelle liste de règlements, un autre groupe d'inspecteurs et un autre tribunal de tarifs et de permis devant lequel il faudra se présenter. Les permis et les taxes constituent de gros frais pour l'industrie. Dans la province d'Ontario, par exemple, un véhicule commercial de douze tonnes, poids brut, pouvant transporter un chargement payant de sept tonnes environ, paye \$228 pour l'enregistrement, \$90 pour le permis et, quand il circule dans la province de Québec, il doit aussi payer \$227 d'enregistrement et \$10 de permis. Tout cela, ajouté à la taxe de 6c. sur l'essence, en supposant qu'il parcoure 100,000 milles par année à raison de six milles au gallon, représente un total de \$1,555 pour un seul véhicule. Une série de

permis fédéraux par-dessus le marché n'est pas une perspective bien agréable surtout quand on considère les règlements fédéraux comme absolument superflus.

Je passe maintenant à l'examen du paragraphe (i) de l'article 2 dans l'interprétation du bill B; c'est un paragraphe que nous envisageons avec beaucoup d'appréhension. Comme hommes d'affaires, nous ne voulons pas être mêlés à des poursuites judiciaires et c'est certainement ce qui nous arrivera avec ce paragraphe. Je vous demande de le lire attentivement. Le gouvernement fédéral a le droit de réglementer le commerce international et interprovincial, cela ne fait aucun doute, et si le paragraphe s'était arrêté à la quatrième ligne après le mot "Canada", personne ne s'y opposerait. Le reste du paragraphe, après la quatrième ligne, donne toutefois une définition réellement extraordinaire du commerce interprovincial et étranger; il attribue à cette expression un sens peu usité et lui fait englober une grande partie du transport exécuté exclusivement dans les limites d'une province et considéré jusqu'ici comme du transport provincial.

Peu importe le nombre de connaissements s'appliquant aux différentes phases d'une expédition de marchandises, peu importe le nombre de voituriers qui les transportent, peu importe le nombre de fois qu'elles peuvent changer de main en cours de route, dès que ces marchandises passent d'une province dans une autre, tous les tarifs auxquelles elles ont été soumises, tous les frais d'entreposage et tous les véhicules et conducteurs qui les ont transportées uniquement dans la province d'origine tombent sous l'autorité fédérale et sous le coup des règlements de la Commission des chemins de fer. On pourrait presque croire que celui qui a rédigé ce bill, se rendant compte du fait que le transport interprovincial et international par camions était presque insignifiant au Canada, a voulu donner à la Commission des chemins de fer du travail qui en valait la peine en trouvant cette définition tirée par les cheveux et en faisant tomber de force sous la juridiction de la commission une bonne partie du transport provincial.

On me dit que cette façon d'obtenir des pouvoirs, dépasse, d'après une décision du Conseil privé dans un cas à peu près analogue, la compétence du gouvernement fédéral, mais les avocats des provinces ont certainement dû vous en parler hier. L'industrie du transport commercial public par véhicules à moteur est d'opinion que les provinces ne toléreront pas qu'on empiète ainsi sur leurs droits; elles s'adresseront plutôt aux tribunaux et, franchement, nous ne tenons pas à nous trouver pris entre l'arbre et l'écorce s'il survient une série de procès entre le Fédéral et les gouvernements provinciaux. Nous ne saurions pas parfois à qui nous devons payer nos dus ni qui est chargé de nous réglementer. Un tel état de choses nuit aux affaires et nous demandons intamment que l'on biffe toutes les lignes de ce paragraphe après la quatrième. Nous considérons que ce paragraphe va nous entraîner dans des procès et nous ne voulons pas avoir la terrible expérience qu'ont eue les compagnies d'assurance depuis quelques années alors qu'on s'est servi d'elles comme d'un ballon dans une dispute entre le Fédéral et les provinces à propos de compétence.

Nous aimerions aussi à exposer nos vues au comité sur certains points qui ont trait à d'autres articles du bill:

Article 14, paragraphe (2)—Le mot "locataire" devrait être biffé. On ne devrait accorder de permis qu'aux propriétaires.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si cela pourrait s'appliquer aux aéronefs.

M. PATTON: Nous ne parlons pour le moment que de la partie IV du bill qui a trait au transport par route.

On devrait, à la suite du paragraphe (5) de l'article 14, insérer une clause à l'effet que ceux qui ont des permis provinciaux pour l'exploitation de services interprovinciaux et internationaux auront droit automatiquement à des permis fédéraux.

Le PRÉSIDENT: C'est une sorte de "grandfather's clause"?

M. PATTON: Oui. On pourrait parfaitement adopter à cette fin les termes employés dans la loi américaine des véhicules moteurs de 1935. L'article se lirait

alors comme suit: "Si un voiturier ou son prédécesseur en affaires exploitait réellement un service, tel que prouvé par un permis de n'importe quelle province lui permettant d'exploiter un service de transport par véhicules à moteur, le (date) sur la route ou les routes ou dans les limites du territoire mentionné dans la demande et qu'il a exploité ce service depuis ce temps-là ou, dans le cas d'un service saisonnier seulement, s'il exploitait réellement ce service le (date) durant la saison réservée généralement à un tel service, à l'exception, dans l'un et l'autre cas, des interruptions de service indépendantes de la volonté du requérant ou de son prédécesseur en affaires, la commission devra accorder ce certificat sans avoir besoin d'obtenir d'autres preuves que ce service est nécessaire pour la commodité et les besoins du public et sans autres procédures si la demande pour ce certificat est adressée à la commission conformément aux dispositions de l'alinéa (numéro) de cet article".

Article 14, paragraphe (6) et article 15—On devrait accepter les normes provinciales de rendement lorsque les exploitants s'y sont conformés.

Article 22, paragraphe (4), alinéa (iii)—On devrait biffer les mots "de la même classe". Tout voiturier ou toute classe de voiturier devrait pouvoir se présenter devant la commission.

L'article 29 devrait être supprimé parce qu'il est inutile et qu'il peut causer des controverses et des conflits. Ce point a déjà été exposé clairement aujourd'hui.

Quant aux amendes et aux peines, le fait qu'elles varient d'un minimum de \$100 à \$1,000 prouve clairement qu'il était question de l'exploitation de services de transport par les chemins de fer. Nous considérons que ces amendes sont un peu élevées pour les petits propriétaires de camions automobiles dont le seul tort est d'ignorer la loi. Je ferai remarquer que le minimum de l'amende dans la loi des véhicules commerciaux d'Ontario est de \$20. Nous croyons qu'une amende de \$25 serait raisonnable.

Vient ensuite la partie VI, tarifs convenus. Cette partie commence, pour une bonne raison, par les mots "Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer". Le caractère distinctif de la Loi des chemins de fer est qu'elle empêche les injustices aussi bien à l'égard des expéditeurs que des marchandises ou endroits tandis que ces articles concernant les tarifs convenus ne font que favoriser et encourager les injustices en avantageant le gros expéditeur au détriment du petit; ils ouvrent la voie à la concurrence effrénée et ils devraient, d'après nous, être complètement éliminés du bill.

Le PRÉSIDENT: Le même principe n'est-il pas appliqué dans le commerce de gros et de détail? Celui qui achète des marchandises en grosse quantité obtient un meilleur prix et personne ne s'en plaint.

M. PATTON: Tout cela dépend de la quantité, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il faut que quelqu'un la détermine.

M. PATTON: Certains témoins ont déclaré au comité que ces articles avaient rendu de grands services en Grande-Bretagne, mais nous savons au contraire qu'ils ont mécontenté énormément les expéditeurs de ce pays ainsi que les modes de transport autres que les chemins de fer et qu'ils sont sur le point de tuer le transport automobile en Grande-Bretagne. Afin d'obtenir des opinions sur le fonctionnement des articles en question dans ce pays, nous avons envoyé à plusieurs personnes le câblogramme suivant:

Gouvernement canadien se propose d'adopter règlements tarifs convenus. Veuillez câbler immédiatement résultat de ces règlements sur industrie du transport automobile en Angleterre. Voici quelques-unes des réponses que nous avons reçues:—

L'hon. M. MOLLOY: S'il est vrai que les camions ne transportent que 3 à 7 p. 100 des marchandises, qu'avez-vous à craindre? S'il est vrai aussi qu'il existe dans chaque hameau, dans chaque village et dans chaque ville du pays un certain

[M. M. J. Patton.]

nombre de gens, jusqu'à douze dans certains endroits, qui exploitent un service de camionnage et qui, à cause du prix du camion, du permis, de l'assurance et des frais d'exploitation, se font une concurrence effrénée, se ruinent et sapent les organes essentiels des chemins de fer—qui ont coûté à ce pays des centaines de millions de dollars—appelez-vous cela de la concurrence raisonnable?

M. PATTON: Elle peut être raisonnable pour le genre de transport qu'ils exécutent. Ils peuvent peut-être transporter des marchandises sur de courtes distances à meilleur marché que les chemins de fer.

L'hon. M. MOLLOY: Ils ne font pas d'argent; je le sais pertinemment. Dans le district d'où je viens, ils admettent qu'ils ne font pas d'argent. Cela ne les empêche pas d'enlever des clients aux chemins de fer sur lesquels nous devons compter pendant douze mois de l'année. Les camionneurs ne travaillent qu'une partie de l'année. A mon avis, cette concurrence est injuste pour les chemins de fer.

L'hon. M. GILLIS: En Saskatchewan, les camions circulent presque toute l'année.

L'hon. M. MOLLOY: Pas au Manitoba.

M. PATTON: Je vais maintenant lire quelques-unes des réponses que nous avons reçues. La première, qui provient de l'Institut des transports se lit comme suit:

Institut des transports en tant que docte société englobant tous modes de transport, s'abstient d'exprimer opinions sur questions contentieuse de politique de transport.

Une association d'expéditeurs, connue sous le nom d'Association de transport industriel, de Londres, a envoyé la réponse suivante:

Tarifs convenus pas acceptés d'une façon générale. Désapprouvons monopole transport par chemins de fer.

M. O'CONNOR: Il n'est pas question dans ce bill de monopole du transport par les chemins de fer.

M. PATTON: Voici ce que dit un troisième câblogramme que nous avons reçu:

Tel que voulu, tarifs convenus des chemins de fer ont résultats désastreux sur transport par route en Angleterre. Nombreux commerçants sacrifient avantages futurs pour bénéfices temporaires immédiats.

J'ai aussi sous la main plusieurs extraits de deux journaux commerciaux de Grande-Bretagne, *Motor Transport* et *World's Carriers and Carrying Trade's Review*, que j'aimerais consigner au dossier.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas vous interrompre, mais je tiens à vous faire remarquer que nous avons déjà entendu un certain monsieur nous lire de nombreux extraits du même journal, *Motor Transport*, si je ne me trompe.

L'hon. M. DANDURAND: Vous allez répéter ce qui a déjà été dit.

M. PATTON: J'ai devant moi des extraits de deux journaux, monsieur. Le premier extrait est de *Motor Transport*, édition du 2 janvier de cette année. Voici ce que dit ce journal dans un article éditorial intitulé "Passé et avenir—Une rude année en perspective",

Le commerce du pays s'améliore, le travail ne manque pas et le transport sur route a prouvé qu'il pouvait rendre de grands services aux commerçants. Cependant, l'industrie du transport sur route commence bien mal l'année.

C'est dû en grande partie à des mesures législatives dont le principal but est de venir en aide aux chemins de fer de sorte qu'une industrie

aussi importante que celle-ci qui rend un service national doit passer son temps à se battre pour assurer sa survivance alors qu'elle pourrait beaucoup mieux l'employer à développer son commerce.

De nouvelles mesures législatives vont être adoptées; nous en sommes certains. Mais ces mesures devront nous débarrasser des restrictions néfastes de la loi de 1933. On demande que la loi soit modifiée de façon draconienne.

Un des faits saillants de l'année qui vient de s'écouler a été que les commerçants se sont aperçus, un peu tard, il faut l'admettre, que leur choix de moyens de transport diminuait graduellement mais constamment et qu'ils devaient envisager la possibilité d'un monopole du transport par les chemins de fer.

Le deuxième extrait est du *World's Carriers and Carrying Trades' Review* du 15 janvier 1937. Un article éditorial intitulé "Transport et commerçant" dit ce qui suit:

M. W. H. Gaunt, O.B.E., président de la Mansion House Association Transport, a dit dans un discours prononcé au cours d'une récente réunion de l'Institut des transports tenue à Londres à propos des transports au point de vue des commerçants, que le rapport Salter de 1932 était un geste bien significatif de la part de tous les intéressés pour faire modifier d'une façon raisonnable la situation peu satisfaisante qui existait à ce moment-là mais qu'il refuserait de signer de nouveau ce rapport à cause de la façon dont on interprète habituellement, d'après la loi, le renouvellement des permis "A" et "B".

On se souvient que M. Gaunt faisait partie du comité Salter comme représentant des compagnies de transport des marchandises sur route.

Le commerçant s'aperçoit maintenant que son droit de choisir le mode de transport qui lui convient le mieux est sérieusement menacé. Il voit les chemins de fer essayer d'étouffer ceux qui exploitent des véhicules de louage sur les routes et il entrevoit un danger pour le droit dont il jouit à présent de pouvoir faire circuler ses propres véhicules ce qui le mettra dans la nécessité, avant longtemps, de conclure des arrangements pour le transport de ses marchandises avec ceux qui ont réussi à rendre aux chemins de fer le monopole absolu dont ils jouissaient autrefois.

Nous nous rendons compte depuis longtemps que l'usager doit se tenir sur ses gardes pour protéger sa liberté dans le choix du mode de transport et comme sa position devient de plus en plus menacée nous allons ouvrir toutes grandes nos colonnes pour le défendre.

Lors de l'adoption de la Loi du transport par route et par voie ferrée, le ministre des Transports d'alors déclara qu'il était entendu que tôt ou tard, au moyen d'une entente quelconque entre les industries intéressées ou par quelque autre méthode, surviendrait une répartition des fonctions qui permettrait aux divers modes de transport de s'occuper des marchandises qui leur conviennent le mieux. Il s'agissait assurément d'une forme quelconque de coordination établie sur une base juste et équitable. Néanmoins, pas plus tard que le mois dernier, le ministre des Transports a déclaré à la Chambre des Communes qu'il n'était pas disposé à admettre qu'une injustice était commise envers le transport par route et que, tout en ayant connaissance que nombre de gens avaient des plaintes à formuler, il ne s'occuperait que de ceux qui relèvent de lui.

LE PRÉSIDENT: Je ne veux pas critiquer, mais croyez-vous que ce soit une bonne politique de lire de longs articles éditoriaux et de les consigner au dossier? Il ne s'agit pas de faits mais simplement de l'opinion de certaines personnes.

M. PATTON: On a laissé entendre que ces tarifs convenus, qui ont été tirés de la loi anglaise, fonctionnaient d'une façon satisfaisante en Grande-Bretagne et nous voulons citer des opinions à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous lisez ne prouve pas que ces tarifs ne donnent pas satisfaction.

L'hon. M. MURDOCK: Nous pouvons lire nous-mêmes ces articles éditoriaux si le cœur nous en dit. J'ai entendu un passage où il est question du "monopole absolu dont ils jouissaient autrefois". Je suppose que c'est une allusion aux chemins de fer, à une époque où il n'y avait pas d'autres moyens de transport.

M. PATTON: Je puis me dispenser de lire ces déclarations et les consigner simplement au dossier.

Le PRÉSIDENT: Mais doit-on nous demander de consigner ces articles éditoriaux au dossier? Ce n'est pas un exposé de faits. Tout le monde peut écrire des articles éditoriaux. J'accepterais votre opinion de préférence à celle de l'auteur de cet article éditorial. Ce dernier est payé pour écrire ces choses. Je ne veux pas dire que cela le déshonore, mais je veux essayer de vous faire comprendre qu'il n'a exprimé dans cet article que ses opinions personnelles. Trait-on demander à une autre assemblée de les accepter comme preuve?

M. PATTON: J'agirai selon vos désirs.

Le PRÉSIDENT: Ces déclarations encombrant le dossier.

L'hon. M. ROBINSON: Elles sont presque toutes identiques, n'est-ce pas? Tout ce qu'elles cherchent à prouver est que la loi anglaise n'est pas très efficace?

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, ne sommes-nous pas ici pour entendre uniquement l'opinion de l'association que ce monsieur représente? Nous ne tenons pas à ce qu'il nous donne l'opinion de la presse.

Le PRÉSIDENT: Cela revient à ce que je disais. Il n'est pas raisonnable, il me semble, de nous demander d'écouter la lecture de nombreux articles exprimant l'opinion de quelqu'un. Ce comité basera sa décision sur les faits qui lui auront été présentés.

L'hon. M. GRIESBACH: C'est la façon dont la cause est présentée qui compte. Le témoin ne s'y prend pas très bien pour présenter la sienne.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que votre cause en bénéficie, monsieur Patton.

L'hon. M. ROBINSON: Il pourrait mentionner, je suppose, qu'il a sous la main d'autres articles éditoriaux provenant de tel et tel journal.

M. PATTON: On a fini par apprendre que les chemins de fer s'étaient apparemment opposé à toute demande de renouvellement des permis A et B, ce qui avait causé des frais considérables aux requérants. L'un d'eux dit qu'il a dû déboursier plus de quatre cents livres.

Le PRÉSIDENT: En Angleterre?

M. PATTON: Oui, pour protéger ses permis. On modifie actuellement certaines dispositions de la loi anglaise afin d'éliminer ces difficultés.

L'hon. M. ROBINSON: Tous ces articles éditoriaux sont-ils tirés de journaux consacrés à l'industrie automobile?

M. PATTON: L'un est extrait de *Motor Transport* et l'autre de *World's Carriers and Carrying Trades' Review*.

L'hon. M. GRIESBACH: Tous les deux sont des journaux commerciaux?

M. PATTON: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Ils ont la même tournure d'esprit?

M. PATTON: Une tournure d'esprit analogue.

L'hon. M. GRIESBACH: Le témoin a parlé des tarifs convenus et des résultats qu'ils ont eus, prétend-t-on, en Angleterre et il veut montrer, je suppose, qu'ils

auront le même résultat ici. Cela peut-il arriver? Voilà ce que nous voulons savoir. On nous a déjà dit que les conditions étaient tellement différentes dans les deux pays qu'on ne pouvait pas les assimiler.

Le PRÉSIDENT: Nous ne voulons pas vous empêcher de présenter votre cause, monsieur Patton, mais je crois que le sénateur Griesbach a raison. Vous avez établi clairement, il me semble, que votre plus grande crainte est que ces tarifs convenus aient le même résultat ici qu'en Angleterre.

M. PATTON: Cette partie est, d'après nous, absolument superflue vu que les articles 328 à 332 et l'article 344 de la Loi des chemins de fer accordent aux chemins de fer toutes les facilités voulues pour fixer et mettre rapidement en vigueur les tarifs qu'ils désident imposer. A la page 30 du témoignage qu'il a rendu la semaine dernière, M. Evans a déclaré que les propriétaires d'entreprises de transport sur route faisaient la plus grande partie de leurs affaires à forfait. Nos renseignements nous permettent de dire que ce n'est pas le cas.

Dans Ontario, où l'on compte le plus grand nombre de véhicules commerciaux publics, sur les 953 propriétaires d'entreprises de transport qui avaient, le 6 janvier dernier, 3,520 véhicules en circulation, on ne comptait que 50 voituriers à forfait possédant 243 véhicules soit moins de 7 p. 100 du nombre des véhicules licenciés pour le transport des marchandises dans la province. Le nombre de contrats officiels existant actuellement pour le transport des marchandises interurbain est très restreint.

Si cette partie est adoptée, c'est le petit commerçant qui en souffrira le plus, semble-t-il. Les grosses maisons qui transportent de grandes quantités de marchandises bénéficieront sans doute des tarifs les plus bas. De plus, en passant un contrat pour le transport de ses marchandises pendant toute une année moyennant une somme fixe, une grosse maison pourra cacher le tarif qu'elle paye pour le transport de chaque catégorie de marchandises. Si, par exemple, la maison Woolworth du Canada passait un contrat à tarif convenu pour le transport de ses marchandises moyennant une somme fixe durant un an, un quincaillier de Kingston, si vous voulez, qui fait concurrence à Woolworth—Woolworth tient un grand nombre d'articles de quincaillerie qui se vendent très bien—ne pourrait pas savoir ce que son concurrent, Woolworth, paye pour le transport de ses articles de quincaillerie.

L'hon. M. GRIESBACH: Prétendez-vous que s'il n'en était pas ainsi les tarifs seraient connus du public?

M. PATTON: Je prétends que si un voiturier consent à transporter toutes les marchandises de Woolworth pour une somme fixe, les concurrents de cette maison ne sauront pas ce que cette maison paye pour ce transport.

L'hon. M. GRIESBACH: Non. Ce que vous devriez dire, il me semble, est que le concurrent de Kingston ne le saura pas mais que les concurrents de Woolworth, dans leur ensemble, le sauront; tout ce qu'ils ont à faire est de calculer le chiffre d'affaires et le tarif imposé.

M. PATTON: Où je veux en venir est que les tarifs convenus s'appliquent au transport de toutes sortes de marchandises. Woolworth exploite des bazars.

L'hon. M. GRIESBACH: Vous prétendez que le commerçant de Kingston n'en saurait rien?

M. PATTON: Oui, pas plus que celui de Belleville ou d'un autre endroit.

L'hon. M. ROBINSON: Il n'y aurait pas du tout de tarif, simplement une somme fixe?

M. PATTON: Voilà où je veux en venir.

L'hon. M. HARMER: Les tarifs des chemins de fer sont classifiés mais pas ceux des camionneurs.

L'hon. M. ROBINSON: Vos camionneurs peuvent-ils le faire actuellement?

[M. M. J. Patton.]

M. PATTON: Les tarifs de camionnage sont assez bien connus. Quiconque veut avoir un tarif n'a qu'à s'adresser à une compagnie de camionnage.

L'hon. M. ROBINSON: Mais vous pouvez fixer un tarif pour Woolworth ou un autre?

M. PATTON: Oui, mais on ne le fait pas, à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qui arrive quand on fait des affaires sur une grande échelle et c'est un des inconvénients du manque de classification. Des entreprises de ce genre peuvent imposer le tarif qu'elles veulent.

L'hon. M. ROBINSON: Les camionneurs, que le témoin représente, ont le droit de le faire aujourd'hui mais ils s'opposent à ce que l'on accorde le même droit aux chemins de fer.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, cette méthode de transport n'est-elle pas la même que celle qui existait pour les chemins de fer avant l'application du principe d'un seul tarif pour tous les expéditeurs? Autrement dit, les gros expéditeurs comme Eaton, Woolworth et autres, ne reçoivent-ils pas de soumissions pour le transport de leurs marchandises à l'année? Ils peuvent obtenir, pour des raisons d'affaires, un tarif plus bas que le petit expéditeur.

M. PATTON: Ce n'est pas l'habitude, me dit-on.

L'hon. M. McRAE: Ce n'est pas l'habitude, mais cela existe?

M. PATTON: Il existe bien peu de contrats de ce genre. Nous avons avec nous M. Pape, de l'association d'Ontario, où de tels cas se produiraient de préférence s'ils existaient. M. Pape pourrait peut-être nous dire, d'après ce qu'il sait en sa qualité d'exploitant, combien de contrats sont passés pour toutes les expéditions d'une année. Il pourrait peut-être nous dire combien il en existe actuellement.

L'hon. M. DANDURAND: Nous l'appellerons quand vous aurez terminé.

M. PATTON: Très bien. Il ne faut pas oublier que les conditions au Canada sont bien différentes de celles qui existent en Grande-Bretagne. Les distances ici sont énormes et Ottawa, où les tarifs convenus devraient être déposés et où presque toutes les audiences seraient tenues, est bien loin de la Colombie-Britannique et des Provinces maritimes. Le président de la Commission des chemins de fer a dit qu'il pourrait appliquer la loi avec le mécanisme qu'il a actuellement à sa disposition mais qu'il lui faudrait augmenter son personnel. Nous sommes d'avis que lorsque les milliers de requérants pour des tarifs convenus commenceront à arriver à Ottawa de toutes les parties du Canada, il lui faudra trouver d'autres bâtiments pour loger le personnel supplémentaire et les dossiers. Nous considérons que cette partie de la loi sera très difficile, sinon impossible, à appliquer et que la concurrence prendra de ce fait une intensité et un acharnement que nous avons cherché jusqu'ici à éviter; nous demandons en conséquence que cette partie soit rayée du bill.

Pour terminer, nous demandons aussi que, pour les raisons données, la partie 4 ainsi que tout ce qui a trait au transport sur route soient rayés du bill. Un mécanisme régulateur provincial, plus au courant des besoins des expéditeurs et des voituriers qu'Ottawa ne peut l'être, est prêt ou existe déjà et il fonctionne de façon satisfaisante sans que sa compétence soit mise en doute.

Le transport interprovincial et international par véhicule à moteur est tellement restreint que ce serait une extravagance bien superflue, semble-t-il, d'établir sous l'autorité fédérale un mécanisme administratif faisant double emploi et un fardeau additionnel bien inutile à imposer à ce mode de transport.

Nous prétendons finalement que le gouvernement fédéral rendrait beaucoup plus de services aux expéditeurs et aux propriétaires d'entreprises de transport automobile en essayant de coordonner et d'unifier ses efforts administratifs avec ceux des provinces, tel que suggéré dans le rapport Duff de 1932. Voici ce que dit ce rapport:

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient examiner en commun cette question de réglementation et d'imposition des véhicules routiers à moteur en vue de mettre les transports routiers et ferroviaires sur un pied d'égalité et d'assurer l'uniformité dans tout le Dominion. Une enquête faite conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux devrait aboutir à une entente sur les principes généraux de la réglementation et de l'imposition des véhicules à moteur utilisant les routes publiques. L'application et l'adaptation périodique de ces principes pourraient être confiées à un comité consultatif composé de représentants des divers gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral.

Conformément à cette suggestion, le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, convoqua plusieurs conférences du Dominion et des provinces au cours desquelles ce sujet fut discuté. Un fonctionnaire du ministère a étudié la question du transport automobile et le ministère, pour essayer de coordonner tous les efforts faits dans ce sens, a préparé un modèle de bill pour le transport par véhicules à moteur qu'il a envoyé aux provinces dans l'espoir que celles-ci calqueraient leurs lois provinciales sur ce bill chaque fois qu'il pourrait s'appliquer aux conditions existant dans la province. Nous sommes d'avis que la meilleure façon d'envisager ce problème est de se conformer aux vœux exprimés dans le rapport Duff et aux résolutions adoptées par le comité du tourisme et des transports de la conférence du Dominion et des provinces de 1935; ces résolutions se lisent comme suit:

Il est résolu de présenter les onze vœux ci-dessous, qui visent seulement les véhicules utilisés pour le transport commercial de voyageurs et de marchandises en vertu de permis spécialement délivrés par les provinces pour le roulage, exclusion faite des taxis et des voitures de livraison.

1. Le ministre des transports s'enquerra du tarif des prix fixés ou perçus par les entreprises de transport des voyageurs et des marchandises dans les diverses provinces, et des prix de transport établis par les compagnies de chemins de fer, et il communiquera ces renseignements aux provinces afin qu'on puisse arrêter un principe juste et équitable quant à l'établissement de prix uniformes pour le transport des voyageurs et des marchandises sur les grandes routes.

2. On posera le principe que les entreprises de transport commercial de voyageurs et de marchandises devront obligatoirement se munir d'une police d'assurance couvrant tous les risques.

3. Les exploitants des véhicules affectés au transport commercial de voyageurs et de marchandises devront tenir la comptabilité de leurs affaires et présenter un rapport à l'autorité provinciale, de la manière et aussi souvent qu'il sera prescrit.

4. Les provinces légiféreront pour limiter les heures de travail des conducteurs des véhicules servant au transport commercial des voyageurs ou des marchandises.

5. Dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera prescrit que toutes voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises se conformeront à certaines conditions en ce qui concerne leur aptitude à prendre la route.

6. Dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera exigé de tous les conducteurs de voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises un certain degré d'aptitude physique constaté par le certificat d'un médecin.

7. Aucun permis ne sera accordé pour l'exploitation de voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'autorité compétente que le service projeté est nécessaire et d'utilité publique.

8. Chaque province adoptera une échelle de salaires raisonnables pour les conducteurs des voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises.

9. En vue d'assurer l'uniformité dans toutes les provinces de la loi régissant l'exploitation de voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises, le ministère des Transports colligera les lois et règlements à cet égard présentement en vigueur et les transmettra aux diverses provinces.

10. Toutes les provinces du Canada retireraient d'appréciables avantages de l'adjonction au ministère des Transports d'un comité permanent composé de représentants des provinces et pourvu d'un secrétaire, qui recueillerait et distribuerait toute documentation relative aux lois et règlements en vigueur ou envisagés en différents endroits.

11. La présente Conférence approuve le principe d'assurer l'uniformité et la comparabilité fondamentale des statistiques du transport routier et le Bureau fédéral de la statistique sera chargé de s'aboucher avec les autorités provinciales en vue de l'élaboration d'un plan détaillé ayant pour but de répondre à une nécessité qui est devenue d'ordre national autant que provincial.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

L'hon. M. MACARTHUR: Monsieur Patton, nous sommes tous au courant des tarifs de chemin de fer par chargements partiels et par chargements complets. On nous a expliqué ce système il y a un ou deux jours. On nous a dit que les courtiers intervenaient quand il s'agissait d'amalgamer des expéditions et qu'ils obtenaient pour le consignataire un tarif bien plus bas. Avez-vous un système de tarif permettant de réunir dans un même chargement complet des marchandises de première, deuxième et troisième classe et de les transporter à un tarif plus bas que celui imposé pour des marchandises différentes expédiées par la même route à plusieurs consignataires?

M. PATTON: Je vais demander à M. Pape de répondre à cette question.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous devez le savoir.

M. PATTON: Il n'en existe pas à ma connaissance.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous appliquez le système de marchandises de première, deuxième et troisième classe adopté par les chemins de fer?

M. PATTON: Oui.

L'hon. M. MACARTHUR: Et vous pouvez abaisser le tarif de 15 à 20 p. 100?

M. PATTON: On l'abaisse quelquefois mais pas toujours.

L'hon. M. MACARTHUR: Avez-vous jamais songé que les compagnies de chemin de fer pourraient abandonner certaines lignes et mettre en circulation des camions automobiles?

M. PATTON: Ce n'est pas impossible.

L'hon. M. MACARTHUR: Est-ce que cela ne nuirait pas aux compagnies de camionnage sur route et ne ruinerait pas quelques-unes d'entre elles?

M. PATTON: Elles ne pourraient pas obtenir de permis à moins qu'il ne soit prouvé qu'il s'agit d'une nécessité et d'une commodité publiques.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous entrevoyez n'est-ce pas la possibilité que plusieurs de ces compagnies de camionnage soient éliminées un jour?

M. PATTON: Vous voulez dire au cas où les compagnies de chemins de fer organiseraient des services de transport automobile par route? La plupart des provinces, toutes même il me semble, exigent un certificat de nécessité publique avant d'accorder un permis.

Le PRÉSIDENT: Quel est le témoin suivant?

M. M. J. PAPE, représentant l'Association de transport automobile d'Ontario: Monsieur le président, je me contenterai de répondre à une question qui a été posée par un honorable sénateur. Il a demandé, d'après ce que j'ai compris, s'il existait des contrats légaux et obligatoires avec les propriétaires de camions automobiles. Il existe quelques contrats de ce genre.

L'hon. M. McRAE: Je citais le cas d'un gros expéditeur comme la compagnie Woolworth. On peut s'attendre naturellement à ce qu'elle demande des soumissions mais, qu'elle le fasse ou non, j'imagine qu'elle doit obtenir un meilleur tarif que le petit expéditeur. Je voulais savoir si le tarif était le même pour le gros et le petit expéditeur.

M. PAPE: Non, il n'est pas le même. En réalité, il arrive très souvent que le petit expéditeur soit en mesure d'obtenir une plus forte réduction que le gros expéditeur grâce aux démarches personnelles qu'il peut faire.

L'hon. M. McRAE: Une compagnie de transport en tient-elle compte?

M. PAPE: Je ne tiens pas à m'éloigner de la question. Dans la province d'Ontario, nous souffrons malheureusement, quel que soit le tarif, du manque de stabilité des tarifs. C'est ce que nous cherchons à obtenir dans Ontario. Les tarifs ont été stabilisés au Manitoba et en Saskatchewan et ils vont l'être dans l'Alberta le premier avril. Dans Ontario, nous avons fait des démarches très sérieuses pour obtenir la stabilisation des tarifs. En voici un des plus intéressants exemples: nous avons envoyé à trois mille expéditeurs d'Ontario des circulaires dans lesquelles nous leur demandions de nous dire s'ils étaient en faveur d'obliger les propriétaires de camions à déposer et à publier leurs tarifs de façon qu'il n'y ait pas d'injustices. Je ne sais pas si beaucoup d'entre vous ont déjà essayé d'obtenir des réponses par la poste mais le nombre que nous avons reçu est surprenant. Nous avons reçu environ mille réponses et sur ce nombre, cinquante ou soixante seulement étaient négatives.

Le PRÉSIDENT: Des gens qui ne voulaient pas de stabilisation?

M. PAPE: Qui ne voulaient pas que les camionneurs fussent obligés de déposer leurs tarifs. Je mentionne ce fait simplement pour montrer au comité que les camionneurs sont, d'un façon générale, en faveur de la stabilisation des tarifs.

L'hon. M. MACARTHUR: J'ai posé une question à peu près identique à celle du sénateur McRae. Les chemins de fer accordent des tarifs spéciaux pour les expéditions par chargements complets. Vous arrive-t-il d'avoir de gros commerçants qui expédient un plein camion à la fois et, dans ce cas, les règlements vous permettent-ils de lui accorder un tarif spécial?

M. PAPE: Les règlements d'Ontario nous permettent d'accorder n'importe quel tarif. Au Manitoba, un tarif bien spécifié est fixé par le ministère de la voirie; la même chose existe en Saskatchewan et existera bientôt en Alberta. Dans Ontario, la classification des marchandises n'existe pas.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous ne suivez pas du tout le système adopté par les chemins de fer?

M. PAPE: Actuellement, dans certaines parties d'Ontario, les chemins de fer ne classent pas non plus les marchandises; ils ont établi dans la partie méridionale d'Ontario et, plus au nord jusqu'à Scotia Junction, North Bay, ce qu'ils appellent un tarif concurrent de cueillette et de livraison des marchandises.

Le PRÉSIDENT: Ils s'en viennent vers l'Est?

M. PAPE: Ils ont révisé la classification dans l'Est, mais ils continuent à classer les marchandises dans l'Est ontarien.

L'hon. M. HORNER: Si les provinces sont censées n'accorder de permis que dans les cas de nécessité publique, vos compagnies ont dû constater que les provinces avaient été bien indulgentes en leur permettant d'exploiter un service?

[M. M. J. Pape.]

M. PAPE: Ce n'est pas mon avis, monsieur. Dans Ontario, le ministère de la voirie a confié à la Commission des municipalités et des chemins de fer d'Ontario le soin d'accorder des certificats de nécessité et de commodité publiques et pour pouvoir obtenir un certificat, il faut prouver à cette commission que le service projeté constitue une nécessité et une commodité publiques. Les statistiques montrent que, de décembre 1933 à août 1936, sur 3,259 demandes, environ 1,400 permis ont été accordés et que sur ces 1,400, sept seulement étaient des permis de transport en commun illimités.

L'hon. M. HORNER: Je sais qu'il n'y a rien de plus injuste que les conditions qui existent dans certaines parties de l'Ouest. Il y a entre Winnipeg et Saskatoon, deux chemins de fer dont les trains circulent hiver comme été et donnent le meilleur service qu'on puisse en attendre. Cependant, en été, des camions circulent sur les routes dans des endroits où les chemins de fer dépensent beaucoup d'argent pour maintenir un service toute l'année durant, hiver comme été, et leur enlèvent ainsi des revenus. Si j'exploitais une ligne de chemin de fer dans certains de ces endroits, j'aurais envie de faire une grève sur le tas.

M. PAPE: Nous admettons que ce n'est pas juste. Vous avez parfaitement raison, monsieur. De fait, en Ontario, tous les chemins de fer peuvent se présenter devant la Commission des municipalités de cette province pour montrer qu'ils donnent un service satisfaisant. A ma connaissance, la commission prête une oreille attentive à leurs observations et leur donne toute l'attention voulue.

L'hon. M. MACARTHUR: Le témoin n'a pas répondu entièrement, il me semble, à la question que j'ai posée. Vous devez avoir un système analogue à celui des chemins de fer. On me dit qu'on vous offre quelquefois de transporter un plein camion de marchandises tout comme on offre aux chemins de fer de transporter un wagon complet. Dans ce cas, les règlements vous permettent-ils d'accorder un meilleur tarif pour un plein camion que pour un chargement partiel?

M. PAPE: Il n'existe pas de règlements mais nous le faisons.

L'hon. M. MACARTHUR: Il est évident alors que le gros expéditeur est privilégié.

L'hon. M. ROBINSON: Vous vous opposez à ce bill, n'est-ce pas?

M. PAPE: A certaines parties seulement.

L'hon. M. ROBINSON: Mais vous êtes en faveur d'une réglementation?

M. PAPE: Certainement.

L'hon. M. ROBINSON: J'essaye de savoir ce que vous voulez en fin de compte, si vous êtes pour ou contre le bill.

M. PAPE: Nous sommes en faveur d'une réglementation. C'est bien clair, il me semble.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes en faveur d'une stabilisation des tarifs n'est-ce pas?

M. PAPE: Absolument. Mais nous n'approuvons pas la partie du bill concernant les tarifs convenus.

L'hon. M. ROBINSON: Elle s'applique aux chemins de fer comme à vous.

M. PAPE: Pour nous, ce n'est pas une solution. Je tiens toutefois à prévenir le comité que je n'ai pas demandé l'opinion de notre association. Je ne fais en ce moment qu'exprimer mon opinion.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne veux pas vous causer d'ennuis.

M. PAPE: Je ne refuse pas de vous donner mon opinion.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous avez dit que les tarifs avaient été stabilisés dans certaines provinces et pas dans d'autres. Qu'est-ce qui est préférable?

M. PAPE: Lors de notre entrevue, les membres de l'Association du Manitoba ont paru très satisfaits de leurs tarifs stabilisés. Ils considèrent que l'Ontario est très arriéré. Au Manitoba, ils souffrent de ne pouvoir établir des prix égaux au tarif ferroviaire marchandises par wagnonnée. Ils sont autorisés à accorder une réduction pour une catégorie, quand le chargement est de 10,000 livres ou plus, mais cette réduction ne leur permet pas d'abaisser leur prix au niveau du tarif ferroviaire marchandises par wagnonnée. Néanmoins, ils sont joliment satisfaits.

L'hon. M. ROBINSON: Quel est le chargement maximum que vous êtes autorisés à transporter dans vos camions, sur les grandes routes de l'Ontario?

M. PAPE: Cela dépend de la grandeur des pneus. Si les pneus ont une largeur suffisante et si la distance entre les essieux est réglementaire, le poids maximum pour deux essieux, c'est-à-dire l'essieu d'avant et celui d'arrière, est de 20,000 livres en tout. Il s'agit des camions simples. Un autre mode de transport routier est le tracteur et la semi-remorque. Dans le cas de ces véhicules, le permis prévoit un poids total de 20,000 livres pour le tracteur à deux essieux, et un poids supplémentaire global de 15,000 livres pour la semi-remorque, soit un poids global de 35,000 livres.

Le PRÉSIDENT: Pour trois essieux?

M. PAPE: Oui. Si vous ajoutez un essieu à votre tracteur, cela vous donne droit à un supplément de poids de 10,000 livres.

L'hon. M. GRIESBACH: Pour la remorque, voulez-vous dire?

M. PAPE: Non, pour le tracteur. Si vous ajoutez un essieu à la remorque, vous avez droit à un supplément de 5,000 livres en tout. Il est donc possible avec un véhicule à cinq essieux de porter une charge globale de 50,000 livres.

L'hon. M. MACARTHUR: Toute l'année?

M. PAPE: Une disposition de la loi du trafic sur les grandes routes limite le poids, mais ce n'est pas arbitraire.

L'hon. M. McRAE: On joint parfois une remorque à la semi-remorque?

M. PAPE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quelle est maintenant la vitesse maximum autorisée?

M. PAPE: Si la loi n'a pas subi des modifications depuis que nous avons quitté Toronto, elle est de 20 milles à l'heure dans les municipalités urbaines, et de 35 milles à l'heure sur les grandes routes.

L'hon. M. ROBINSON: Je n'ai jamais vu de camion à une allure aussi lente que celle de 20 milles à l'heure.

M. PAPE: On se plaint de ce que les camions aillent plus lentement que cela.

L'hon. M. McRAE: Plusieurs d'entre nous sont d'avis que ces semi-remorques traînant une remorque ne sont pas frappés d'une taxe suffisante. Il serait intéressant de savoir le coût annuel d'exploitation d'un véhicule de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Sous le régime actuel de la loi et de la constitution, cela ne nous regarde pas.

L'hon. M. MACARTHUR: Quel est au gallon le parcours en milles d'un camion moyen?

M. PAPE: Avec un gallon d'essence, un camion à six cylindres portant une charge globale de 35,000 livres parcourt cinq à six milles.

L'hon. M. McRAE: Quel est le coût d'exploitation au mille de pareil camion?

M. PAPE: D'après les constatations pour 1935, le coût d'exploitation d'un tracteur et d'une semi-remorque portant une charge globale de 35,000 livres est d'environ 15c. par mille. Cela n'inclut pas les frais généraux. Cela représente le coût de la circulation sur les grandes routes.

L'hon. M. ROBINSON: Cela ne comprend pas la rémunération du conducteur?

[M. M. J. Pape.]

M. PAPE: Le salaire du chauffeur.

Le PRÉSIDENT: Les réparations?

M. PAPE: Cela inclut les frais de réparation et l'amortissement. Certains de nos exploitants ontariens constatent, crois-je savoir, que leurs frais se montent jusqu'à 20c. du mille.

L'hon. M. McRAE: Quel pourcentage des 15c. faut-il imputer au prix de l'essence par mille?

L'hon. M. HORNER: Cela ne comprend pas le coût de remplacement de la voiture?

M. PAPE: Oui, nous tenons compte de l'amortissement. Le coût de l'essence au mille reviendrait à environ 3c. Cela ne me semble pas exact.

L'hon. M. McRAE: Quel est le prix moyen de l'essence?

M. PAPE: Quatorze cents, plus une taxe de 6c. C'est le prix moyen à Toronto.

L'hon. M. MACARTHUR: Si le nouveau carburateur donne les résultats promis, vous serez en mesure de réduire vos prix?

M. PAPE: Si nous sommes assez sots pour accorder aux usagers l'économie réalisée?

L'hon. M. ROBINSON: Vous n'utilisez pas le moteur Diesel?

M. PAPE: Pas encore.

Permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, qu'on ne m'a pas demandé ce que je pense de la partie 4 du bill. J'ai pu donner l'impression d'approuver la partie relative au transport par route. Je ne l'approuve pas.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas sûr que je l'approuverais aussi, si je jouissais de la protection dont bénéficient vos exploitants. Vous nous avez dit pour ainsi dire qu'en cas de nécessité vous pourriez fixer le tarif qu'il vous plairait.

M. PAPE: Ce n'est pas à souhaiter. Nous pourrions le faire, mais nous préférons qu'il y ait quelque réglementation du tarif.

Le PRÉSIDENT: Nous allons entendre maintenant le témoignage de M. McCully.

R. P. McCULLY (Eastern Canada Air Lines Limited, Moncton, N.-B.): Monsieur le président et messieurs, je suis un homme de l'Est et je ne trouve pas du tout à redire à ce plan. Dans l'Est, la situation est différente de celle dans laquelle s'est trouvé aucun des autres organisateurs de services d'aviation. Le trafic que nous cherchons à établir est simplement interurbain et nous savons à peine nous-mêmes à quoi nous en tenir à ce sujet. Nous nous efforçons de trouver notre voie.

L'hon. M. DANDURAND: Où êtes-vous établis?

M. McCULLY: A Moncton, monsieur.

L'hon. M. GRIESBACH: Quel parcours suivent vos avions?

M. McCULLY: Moncton, Saint-Jean, Halifax, New Glasgow, Sydney et des villes de l'île. C'est une ligne simplement subsidiaire.

Le PRÉSIDENT: Vos avions ne se rendent pas dans l'île du Prince-Edouard?

M. McCULLY: Pas encore, monsieur, mais je crois savoir d'après les nouvelles de ces derniers jours que nous serons peut-être autorisés à établir ce service.

L'hon. M. McRAE: Vous allez obtenir un permis?

M. McCULLY: A juger par la lecture de la nouvelle de jeudi, nous l'obtiendrons peut-être, si nous nous conformons à certains règlements. La plus grande difficulté que nous avons éprouvée jusqu'ici, je pense, c'est la réglementation exercée à distance. Il se produit des événements ici et là avant que nous ayons connaissance de ce qui est arrivé. Notre Commission de l'air réglemente joliment

bien la situation; nous nous entendons assez bien avec elle. Mais c'est le côté tarif de la situation qui nous préoccupe. Nous ne savons pas quel tarif fixer. Nous savons quel prix nous aimerions à obtenir. Si le présent bill devait avoir pour résultat de porter tous les tarifs de transport au chiffre que nous voudrions fixer, nous aurions l'esprit plus ouvert à la proposition. Nous sommes obligés de fixer des tarifs plus élevés que toutes les autres entreprises de transport, surtout si nous ne recevons aucune assistance. Nous cherchons actuellement à conclure un marché avec une compagnie pour le transport de marchandises, et nous tâtons simplement le terrain. Nous savons que si nos prix sont prohibitifs, la clientèle nous échappera; et nous savons que s'ils sont trop bas, nous nous ruinerons.

Le PRÉSIDENT: Il est peut-être préférable que vous n'obteniez pas cette clientèle.

M. McCULLY: Oui. Je souscris à certaines des remarques faites par les autres exploitants, mais je tiens à répéter encore une fois que notre situation n'est pas comparable à la situation dans le nord. Je ne connais celle-ci que par ouï-dire; nous n'y avons jamais exploité de service. Nous cherchons à exploiter un service entièrement interurbain dans toutes les acceptions du terme.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous croyez qu'il y a là un domaine à exploiter?

M. McCULLY: Je le crois, monsieur. J'ai passé huit ou neuf ans dans l'Est et je surveille le cours des événements depuis 1921. Quand nous avons inauguré notre entreprise, nous avons transporté quinze voyageurs de votre province, je pense, monsieur le sénateur, à la terre ferme. Aujourd'hui le nombre des voyageurs n'est pas loin de 1,800.

L'hon. M. ROBINSON: Quelles sont les compagnies qui ont établi un service là-bas?

M. McCULLY: La compagnie Canadian Airways dessert l'île.

L'hon. M. ROBINSON: Quelles villes dessert-elle?

M. McCULLY: Moncton, Charlottetown, Summerside, Halifax, Saint-Jean et retour.

L'hon. M. ROBINSON: Elle a l'exclusivité de ce service, n'est-ce pas?

M. McCULLY: Je l'ignore, monsieur. Nous n'avons pas encore obtenu l'autorisation d'y établir un service.

L'hon. M. MACARTHUR: Avez-vous déjà été appelé à effectuer des envolées d'urgence, pour compléter le service de la compagnie Canadian Airways?

M. McCULLY: Oui, monsieur.

L'hon. M. MACARTHUR: En est-il résulté pour vous quelque inconvénient?

M. McCULLY: Non. La compagnie Canadian Airways a été enchantée d'obtenir notre aide, je pense. Cela lui a permis d'être à la hauteur et le public en a eu pour son argent. La chose n'est arrivée qu'une couple de fois et la compagnie dispose maintenant de deux appareils pour les besoins du service. Elle aime mieux ça, je suppose, que de nous rémunérer.

L'hon. M. MACARTHUR: Avez-vous observé tous les règlements au cours de ces envolées?

M. McCULLY: De notre mieux, et je ne sache pas que nous en ayons violé aucun.

L'hon. M. MACARTHUR: Puisqu'on vous a laissé effectuer ces envolées d'urgence, pouvez-vous me dire pourquoi on ne vous a pas permis de fournir un service régulier?

M. McCULLY: Je ne puis répondre à cette question, je l'ignore.

L'hon. M. MACARTHUR: C'est un mystère pour vous.

[M. McCully.]

L'hon. M. COPP: Je crois savoir, monsieur McCully, que vos avions volent de Saint-Jean à Moncton?

M. McCULLY: Ils l'ont fait.

L'hon. M. COPP: Supposons que vous preniez à Saint-Jean un passager se rendant à Charlottetown?

M. McCULLY: Nous ne pouvons le transporter que s'il nolise un avion pour son service exclusif. En ce cas, il paye l'aller et retour, chargement complet, ce qui fait un prix prohibitif. Ce serait une somme d'environ \$50 au lieu de \$8.

L'hon. M. COPP: Mais vous prenez à bord le passager à Saint-Jean et le conduisez à Moncton. Il ne vous est pas permis de le transporter plus loin. Pourquoi?

M. McCULLY: Il ne nous est pas permis de fournir un service régulier, nous n'en avons pas l'autorisation.

L'hon. M. COPP: Qui vous en empêche?

M. McCULLY: La Commission de l'aviation civile.

L'hon. M. BALLANTYNE: Qui a ses bureaux ici?

M. McCULLY: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Elle vous autorise à transporter un passager à Moncton?

M. McCULLY: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Mais pas à Charlottetown.

M. McCULLY: C'est exact. En disant qu'elle nous autorise à faire certaines choses, nous confondons "licence" et "permis", je pense. Nous n'obtenons pas de permis à moins de nous conformer à certains règlements, ce à quoi nous nous sommes efforcés, autant qu'il est humainement possible. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Nous ne négligeons rien pour observer les règlements et assurer la sécurité des voyageurs, car un accident, cause de mort ou de blessures, nous serait probablement plus préjudiciable qu'à tout autre.

L'hon. M. ROBINSON: Si vous en aviez l'autorisation, êtes-vous outillés pour transporter des passagers à n'importe quel endroit dans les Provinces maritimes?

M. McCULLY: Nous le sommes. Les avions ne peuvent atterrir dans toutes les villes, cela va de soi, faute d'aéroports. Mais les principales villes telles qu'Halifax, Saint-Jean, Moncton, Charlottetown et ainsi de suite, ont des aéroports et nous pouvons y transporter des voyageurs, s'ils veulent payer le prix exigé.

L'hon. M. COPP: Pour revenir à ma question quant au passager désireux de se rendre de Saint-Jean à Charlottetown en vitesse, puis-je demander à quel heure votre avion quitterait Saint-Jean?

M. McCULLY: A 9 heures 50.

L'hon. M. COPP: Pour arriver à quelle heure à Moncton?

M. McCULLY: A 10 heures 40.

L'hon. M. COPP: Et le passager devrait attendre là jusqu'à 4 heures de l'après-midi, à moins de noliser votre appareil?

M. McCULLY: Oui.

L'hon. M. COPP: Pour quelque raison, il n'est pas permis à vos avions de voler de Moncton à Charlottetown?

M. McCULLY: Nous n'en avons pas encore obtenu l'autorisation.

L'hon. M. DANDURAND: Je ferai remarquer qu'une couple de témoins ne sont pas encore ici et le comité siégera peut-être une journée, la semaine prochaine. Les hauts fonctionnaires du département étudieront les observations

présentées, et la semaine après la semaine prochaine, le ministre des Transports et ses collaborateurs seront probablement en mesure de nous dire ce qu'ils pensent des observations faites.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, je demanderais la permission de faire certaines remarques qui ne se rapportent peut-être pas strictement au bill. Il a paru un article où il est dit que je suis un des directeurs de la compagnie McCully, ainsi que le sénateur MacArthur. En réalité, j'ai démissionné il y a quelque temps et je n'ai aucun intérêt dans la compagnie. Mais je m'intéresse à ce que font M. McCully et sa compagnie. Il a cinq avions dans la région et, pour quelque raison,—la réglementation à distance,—ses avions ne peuvent aller à Summerside. La réglementation centralisée constitue l'essence du projet de loi, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Le bill vise à l'établissement d'une réglementation dans plusieurs cas.

L'hon. M. ROBINSON: Vous n'avez pas l'autorisation de voler de Moncton à Summerside, et cela constituerait la partie la plus rémunératrice de l'entreprise, n'est-ce pas?

M. McCULLY: C'est notre avis, mais nous n'en avons aucune preuve.

L'hon. M. ROBINSON: Ce que je ne m'explique pas, c'est pourquoi le *Financial Post* a été le premier à annoncer la décision de la Commission de l'air. Ce journal l'a publiée, avant que personne en ait eu vent, je pense.

L'hon. M. GRIESBACH: Vous êtes, je crois, le premier témoin à rendre témoignage au point de vue exclusivement interurbain?

M. McCULLY: Je le crois, monsieur. Je n'ai pas été ici continuellement.

L'hon. M. GRIESBACH: Et si j'ai bien compris, vous prétendez que vous possédez des renseignements encore si vagues sur votre entreprise que vous n'êtes pas en mesure de préciser quel tarif il faudrait fixer.

M. McCULLY: C'est mon avis. Je ne pense pas que nous soyons en état de dire si nous devons être assujétis à une réglementation ou établir un tarif, et ainsi de suite. Nous n'avons fait que peu d'envolées et cependant nous avons dû reviser nos prix.

L'hon. M. GRIESBACH: Quand le ministre s'est présenté devant le comité, — et j'ai eu aussi un entretien avec lui, — il a dit que le gouvernement n'a pas l'intention arrêtée de réglementer la navigation aérienne septentrionale, qu'il la laissera se développer elle-même, mais que la navigation interurbaine va se répandre et qu'il est opportun que le gouvernement fédéral intervienne pour surveiller cette forme de navigation dès le début, afin qu'elle soit réglementée au fur et à mesure de sa croissance. Pour ce qui est du présent bill, y trouvez-vous ou non à redire, dans la mesure où il s'applique aux services d'aviation interurbains?

M. McCULLY: Je ne puis guère répondre à la question, monsieur. Nous manquons de données suffisantes, dis-je. A l'heure actuelle, l'aviation civile réglemente fort bien nos services et l'adoption du projet de loi créerait un certain double emploi quant aux prix et au tarif que nous pourrions établir. Etant donné qu'il s'agit d'une industrie à ses débuts, il m'est très difficile de dire si pareil projet de loi est opportun ou non.

L'hon. M. GRIESBACH: Etes-vous en faveur du bill ou contre?

M. McCULLY: Dans l'ensemble, je dirai que nous y sommes opposés. C'est peut-être le fait de l'ignorance, car nous ignorons quelle en sera la portée exacte et qui aura la haute main sur nous. Nous voudrions bien être assujétis à une réglementation exercée par des hommes du métier.

L'hon. M. GRIESBACH: Trouvez-vous à redire aux dispositions du bill qui vous assujétissent pour ainsi dire à la loi des chemins de fer?

[M. McCully.]

M. McCULLY: D'après mes rapports avec les administrateurs de chemins de fer, je puis dire que je ne les ai pas trouvés très bienveillants envers l'aviation ou tout genre de concurrence. Si la réglementation leur est confiée, j'aime mieux ne pas dire quels pourraient en être les résultats. J'ignore s'ils vont réglementer notre industrie, mais il ne me semble pas logique d'appliquer la Loi des chemins de fer à la navigation aérienne. Ne peut-on pas faire voter une loi sur l'aviation qui nous placerait sous le contrôle de spécialistes de l'aviation ?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit en réalité d'un projet de loi sur les transports.

M. McCULLY: Je lis les mots "Loi des chemins de fer" à plusieurs endroits.

L'hon. M. GRIESBACH: A votre avis, les données existantes ne suffisent pas encore pour étayer l'établissement de règlements et d'un contrôle? Est-ce là votre avis?

M. McCULLY: Elles ne sont pas encore suffisantes dans l'Est, monsieur. Et notre service interurbain est le premier, je pense, qui se soit efforcé d'être plus qu'un service entre deux villes. A ma connaissance, dans le cas des autres services interurbains au Canada, les avions font simplement la navette entre deux villes, tandis que nous cherchons à relier huit ou neuf villes et à assurer les raccordements aériens aux points divisionnaires.

L'hon. M. ROBINSON: Combien d'avions avez-vous?

M. McCULLY: Cinq.

M. ROBERT D. SMITH: Monsieur le président, puis-je poser maintenant une question? Il a été dit que le comité tiendra probablement une séance la semaine après la semaine prochaine, pour écouter les remarques du ministre et de ses chefs de service. Je voudrais savoir si les représentants des corps publics auront la faculté d'assister à la séance?

Le PRÉSIDENT: Oui. L'audience sera publique et n'importe qui pourra entrer, tant que la salle ne sera pas remplie.

M. SMITH: Je voudrais être ici quand on répondra à certaines des objections présentées contre le bill.

L'hon. M. MACARTHUR: Monsieur le président, j'aurais maintenant de brèves remarques à faire. La situation est tout à fait particulière dans les Provinces maritimes. Pour ma part, je ne demande aucune faveur pour l'été, mais l'hiver, nous sommes certes dans une situation désavantageuse par rapport aux autres régions du pays. Les avions de la compagnie Canadian Airways ont parfois tant de marchandises et de courrier à transporter qu'ils ne peuvent accepter de passagers, et c'est souvent fort incommode pour les gens qui désireraient faire un voyage rapide de l'île du Prince-Edouard à la terre ferme, à cause de la maladie ou du décès d'un parent ou pour toute autre raison grave. La disponibilité de quelques appareils supplémentaires serait fort utile. J'ai causé avant-hier avec M. Thompson, gérant de la compagnie Canadian Airways, qui est retourné à Winnipeg, et je lui ai demandé de but en blanc s'il est opposé à la concurrence, et il a répondu: "Pas du tout". Il a dit qu'en réalité il est parfois heureux d'obtenir l'aide des avions et des pilotes de l'autre compagnie. A mon avis, M. McCully s'est laissé emporter par son enthousiasme. Il s'est mis dans ce pétrin, si je puis dire, et il nous a nommés directeurs, le sénateur Robinson et moi, à notre insu. Je pense que M. McCully a dépassé la mesure. Il nous déplaît d'être dans la situation décrite par le *Financial Post* qui nous reproche un manque de perspicacité. Mais si M. McCully se conforme à toutes les exigences des autorités et veille à ce que ses services remplissent toutes les prescriptions relatives à la sécurité des voyageurs, nous aimerions que le lieutenant-commandant Edwards et M. Wilson fassent quelque déclaration catégorique. Il y a quelques jours, on nous avait dit que nous recevions une réponse aujourd'hui, mais nous l'attendons encore. Nous voudrions savoir où en est la compagnie de M. McCully. Il dispose là-bas de cinq avions et de leurs pilotes, les bailleurs de fonds, en majeure partie des femmes,

ont placé des fonds considérables dans l'entreprise, ayant été amenés à croire que le placement était avantageux. C'est un état de choses vraiment grave. Je voudrais que ces messieurs prennent cela en considération et s'abouchent avec M. McCully pour arrêter quelque solution qui permette à l'île du Prince-Edouard d'obtenir un service, surtout pendant les mois d'hiver. Cela pourrait compléter le service fourni par la compagnie Canadian Airways qui ne s'oppose pas au service exploité par la compagnie de M. McCully.

Le lieutenant-commandant C.-P. EDWARDS: Monsieur le président, permettez-moi de dire que la question qui se pose est une question d'intérêt et de nécessité publics. En décembre dernier, le ministre a averti les Eastern Air Lines qu'il était disposé à autoriser les services suivants, si la compagnie remplissait les conditions techniques de sécurité qui sont exigées:

Moncton-Fredericton-Saint-Jean;
 Moncton-Halifax;
 Moncton-New-Glasgow-Sydney;
 Halifax-New-Glasgow-Charlottetown.

La sécurité de la vie humaine dans l'air est en jeu. Nous avons l'obligation de veiller à ce que les appareils et le service soient conformes à certaines prescriptions. Il existe un autre service entre Saint-Jean et Halifax, et un service entre Moncton, Summerside et Charlottetown. Du fait des observations présentées, le ministre jugera peut-être bon de prendre une décision, quand la compagnie McCully sera en mesure de fournir un service convenable, mais cela regarde le ministre, non les fonctionnaires du département. La compagnie désire doubler le service de la compagnie Canadian Airways de Moncton à Charlottetown, mais elle n'en a pas obtenu l'autorisation jusqu'ici.

L'hon. M. COPP: Un homme n'a aucun avantage à se rendre par avion de Saint-Jean à Moncton, parce qu'il est obligé d'attendre si longtemps à ce dernier endroit, qu'il ferait aussi bien de prendre le train.

L'hon. M. ROBINSON: La compagnie Canadian Airways touche-t-elle une subvention?

Le commandant EDWARDS: Je crois comprendre qu'une entreprise de transport du courrier a été adjudgée à la compagnie.

L'hon. M. ROBINSON: La compagnie Eastern Canada Airways n'est pas subventionnée.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Monsieur Best.

M. W.-L. BEST (secrétaire du comité fédéral mixte des règlements des fraternités d'employés de chemins de fer): Monsieur le président, je voudrais vous donner lecture du court mémoire suivant:

Relativement au bill "B" émanant du Sénat et intitulé: "Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", le comité fédéral mixte des règlements des fraternités des employés de chemins de fer tient à exprimer sa chaleureuse approbation de ce que nous croyons être le principe principal qui inspire le projet de loi, savoir: l'assujétissement des divers modes de transport mentionnés à l'autorité d'une Commission des transports.

En appuyant le principe dont s'inspire le projet de loi, nous ne faisons que continuer un effort de collaboration de plusieurs années vers le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux pour en arriver à une solution de notre problème des transports. En outre, nous sommes convaincus que le sentiment public se prononce de plus en plus en faveur d'un contrôle effectif et d'une réglementation plus équitable de tous les moyens de transport, si l'on veut obtenir une solution et adopter un programme rationnel. Autrement dit, si l'on veut relier et coordonner autant que possible les divers modes de transport, pour

[M. Best.]

assurer le maximum de service au public, l'existence d'une certaine autorité et d'une certaine réglementation centralisée exercée par l'Etat semble opportune et nécessaire.

En ce qui regarde les chemins de fer à vapeur et leur personnel, un contrôle législatif de ce genre existe depuis plus de trois décades et a donc dépassé le stade de la période d'essai. Il est légitime de supposer que personne ne préconiserait sérieusement l'abandon de ce contrôle. En l'établissant, le Parlement a jugé opportun et nécessaire, dans l'intérêt public, d'investir la Commission de pouvoirs étendus l'autorisant à passer des ordonnances et établir des règlements pour régir l'exploitation et l'expansion de l'entreprise. En général, ces ordonnances avaient force de loi, subordonnement, cela va de soi, à une nouvelle audition de la cause et à la revision de telles ordonnances ou de tels règlements et subordonnement aussi à un pourvoi en général quant à la question de compétence. Ces attributions de la Commission s'appliquent presque à toutes les phases de l'exploitation et pourvoient en général à la protection de la propriété et à la protection, la sécurité, et la commodité du public et des employés de chemins de fer dans l'entretien et l'exploitation de l'entreprise.

Si l'existence d'une autorité de ce genre est opportune dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer à vapeur, reconnus partout comme le seul mode de transport sur lequel on puisse compter tous les jours de l'année, il s'ensuit logiquement, semble-t-il, qu'il faudrait soumettre tous les autres modes de transport public à une réglementation analogue de la part de l'Etat pour assurer un régime équitable aux divers organismes qui se disputent l'attribution des services de transport public.

On admet que tous les modes de transport pour ainsi dire reçoivent maintenant des subventions de l'Etat. Il est dit dans le rapport de la Commission royale sur les chemins de fer et le transport au Canada, au sujet des droits de passage dans les canaux, que "les aides à la navigation et la construction des canaux et leur entretien ont été exclusivement à la charge du trésor public". On peut en dire autant de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des grandes routes canadiennes. Ne fût-ce qu'à cause de ces subventions considérables, il faut assujétir ces modes de transport à un contrôle et à une réglementation efficace de la part de l'Etat.

Il ne faut pas voir dans notre attitude une manifestation d'hostilité envers les autres modes de transport. Au contraire, nous sommes persuadés qu'à plusieurs endroits ceux-ci fournissent de meilleurs moyens et de meilleures commodités de transport, au moins pendant une partie de l'année, surtout dans les contrées où il n'existe pas de chemins de fer à vapeur et où la possibilité de construire de nouvelles voies ferrées est fort lointaine. Cependant, dans les régions où les chemins de fer sont capables et désireux de répondre amplement, à cœur d'année, à toutes les exigences au point de vue du transport, il semble fort injuste que les transporteurs commerciaux routiers et fluviaux monopolisent le trafic rémunérateur de courte distance, quand la température et les autres conditions sont favorables, pour cesser ensuite d'être en mesure de fournir le service, quand les conditions deviennent moins favorables. Autrement dit, un service de transport stable pour toutes fins est un besoin national et doit être protégé contre la concurrence inéquitable et réglementée seulement en partie.

D'après notre compréhension de l'objet du bill B, il vise à assurer à tous les modes de transport une protection et une réglementation analogues à celles qui sont établies pour les chemins de fer. A titre de citoyens en vue et de contribuables, nous trouvons la proposition très recommandable et logique et dans l'intérêt public bien compris.

Après avoir exprimé notre approbation du principe dont s'inspire le bill, nous préconisons respectueusement certaines modifications qui nous paraissent nécessaires, si l'on veut que le projet de loi donne les résultats attendus. Nous nous rendons pleinement compte de l'opportunité d'appliquer graduellement les diverses parties du bill, au moyen d'une proclamation du Gouverneur, mais le

partage de la réglementation prévu par le projet de loi nous semble inopportun. A notre sens, la Commission devrait être entièrement chargée de l'émission des permis et des ordonnances et de l'établissement des règlements qui lui paraissent opportuns et nécessaires, sans être assujétiée aux directives et aux instructions du ministre et du Gouverneur en conseil. Cela entraînerait la modification de certains articles, le mot "Commission" étant substitué au mot "ministre" ou aux mots "Gouverneur en conseil".

L'adoption des modifications proposées établirait plus clairement que la Loi prévoit la réglementation par la Commission des divers modes de transport placés sous le régime de la loi, avec le minimum d'ingérence politique. Nous espérons sincèrement que le projet de loi sera adopté au cours de la présente session du Parlement et que l'application de ses différentes parties sera proclamée le plus tôt possible, compte tenu de la nécessité de constituer et de mettre en marche des rouages administratifs supplémentaires et que, lors de cette proclamation, la Commission des transports aura pleins pouvoirs pour accorder, refuser ou annuler des permis et pour édicter les ordonnances ou établir les règlements qui lui sembleront opportuns et nécessaires dans l'intérêt public.

J'ai signé ce mémoire en qualité de secrétaire et M. Kelly, le président de notre comité, l'a aussi signé.

L'hon. M. BALLANTYNE: Qui représente votre comité?

M. BEST: Les mécaniciens, les hommes de service et les chauffeurs de locomotives, l'Ordre des chefs de train, la Fraternité des employés de chemins de fer, la Fraternité des employés du service d'entretien des chemins de fer.

L'hon. M. BALLANTYNE: Votre association se compose des employés du Pacifique-Canadien et des Chemins de fer Nationaux?

M. BEST: De tous les employés du Canada.

L'hon. M. MACARTHUR: Aucune disposition du bill ne lèse les intérêts de ces associations.

M. BEST: Non. Nous préconisons l'attribution de la réglementation entière à une commission.

Nous nous sommes vivement intéressés à la question, et non à notre point de vue personnel, mais comme citoyens en vue et contribuables nous pensons que nous avons quelque peu le devoir de rechercher une solution du problème. Le Parlement fédéral a voté des sommes énormes pour l'aménagement de notre réseau de grandes routes, outre les fonds déboursés par les gouvernements provinciaux. Il en est résulté de nouveaux modes de transport routier et cela, de concert avec l'accroissement de nos canaux, a contribué à créer notre problème des chemins de fer dont l'importance est capitale, vous le reconnaissez tous, je pense. Du fait de la sévérité de notre climat, le chemin de fer passe encore pour le seul moyen sûr de transporter à cœur d'année à la fois les voyageurs et les marchandises. Il faut se rappeler que si les grandes routes restent ouvertes à la circulation, l'hiver, c'est aux frais des contribuables. Il n'en va pas de même des chemins de fer. Ils sont obligés d'entretenir leurs voies et de les tenir ouvertes à la circulation tous les jours de l'année.

Le président a donné à entendre hier qu'il était las d'entendre parler de la constitution. La question de la constitution est inséparablement liée au problème du transport et elle a embarrassé tous les citoyens sérieux qui croient à la nécessité d'une réglementation plus centralisée à Ottawa, non parce que le contrôle à distance est à désirer, mais parce que la chose est nécessaire dans l'intérêt général.

Nous préconisons cette mesure depuis plusieurs années,—et nous ne cherchons pas à nous excuser de l'avoir fait,—une mesure tendant à la création d'un organisme central chargé de la réglementation de tous les modes de transport.

[M. Best.]

Si les représentants des provinces refusent de collaborer avec les autorités fédérales quant à la création de l'organisme prévu par le bill, le gâchis de nos chemins de fer se prolongera indéfiniment, il me semble.

Monsieur le président, vous et plusieurs autres honorables sénateurs connaissez la situation présente de nos chemins de fer. Le fait qu'il n'y a plus que 113,000 employés de chemins de fer en activité de service contre 189,000 en 1929 constitue l'un de nos graves problèmes nationaux. Ces 76,000 employés de chemins de fer ont perdu leur puissance d'achat surtout parce que l'Etat continue à subventionner un mode saisonnier de transport. Par exemple, en 1924, nous avons dépensé plus de 13 millions de dollars pour nos canaux, lesquels nous ont rapporté une recette qui ne dépasse guère 1 million de dollars. Nous avons engagé un placement de plus de \$89,800,000 dans nos grandes routes dont l'Etat a retiré un revenu d'environ 50 millions de dollars. Autrement dit, nous avons versé une subvention de plus de 39 millions de dollars pour nos grandes routes. Le tableau n'est pas aussi rose qu'on nous l'a fait hier, mais j'emprunte ces chiffres au Bureau de la statistique. Nous ne pouvons persévérer dans cette voie, car cette façon d'agir est irrationnelle au point de vue économique et met en péril l'état financier du Dominion.

Ainsi que vous le savez, monsieur le président, nous avons présenté en 1933 dix vœux à la conférence du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, et je suis heureux de dire que celle de 1935 les a adoptés. Nous avons préconisé alors certaines réformes. Après mûre étude, elles nous ont paru au moins un pas dans la voie de la coordination des divers services et de l'octroi de permis seulement lorsque des services sont dans l'intérêt public ou lorsqu'on peut établir qu'ils sont de nécessité et d'utilité publiques nous serons satisfaits si on les réalise. Mais dans chacune des neuf provinces du Canada, il y a partage de la réglementation, ainsi que vous le savez, honorables sénateurs. Je les ai parcourues toutes au cours des 60 derniers jours. Un corps, la commission des services d'utilité publique accorde les permis et le département de la voirie établit des règlements. Il n'y a pas d'uniformité, par exemple, quant à la définition d'un véhicule. Les nouveaux règlements de la province de l'Alberta, en vigueur depuis le 1er avril de cette année et dont j'ai une copie ici, vont plus loin que ceux de toute autre province, sauf peut-être le Manitoba, en définissant un transporteur tout véhicule de louage qui transporte soit des voyageurs, soit des marchandises. Ainsi que nous l'avons entendu dire hier, notre plus grande province industrielle dans laquelle s'opère 40 p. 100 du transport routier, n'a pas pris cette attitude. Elle taxe les véhicules moteurs mais ne leur applique pas la définition générale des véhicules. Dans l'Ontario et dans l'une des Provinces maritimes, la porte est pour ainsi dire grande ouverte. La façon de voir suivante semble inspirer cette politique: plus l'Etat accorde de concessions, plus il touche de revenus et perçoit de taxes sur l'essence. On semble suivre ce programme au lieu de chercher à collaborer avec ceux qui travaillent à l'établissement d'une autorité gouvernementale centrale sous l'empire de laquelle tous les services pourraient être coordonnés dans l'intérêt commun.

Maintenant, messieurs, nous avons à donner lecture de quelques vœux.

Le secrétaire du comité lit ensuite les communications suivantes:

BOARD OF TRADE OF CHARLOTTETOWN

CHARLOTTETOWN

ILE DU PRINCE-EDOUARD

16 février 1937.

Le PRÉSIDENT du comité du Sénat,
 Bill B,
 Le Sénat, Canada,

CHER MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus copie du vœu relatif à cette affaire que vous étudiez et que ce Board of Trade a adopté à l'unanimité, le 12 février.

Bien à vous,

(Signé) WALLACE L. HIGGINS,

Secrétaire.

Considérant qu'à cause de sa situation géographique l'île du Prince-Edouard est obligée d'écouler la plus grande partie de ses produits dans les centres éloignés de consommation, et que pour ainsi dire tous les produits ouvrés dont sa population a besoin doivent parcourir en sens inverse de grandes distances;

Considérant que le transport efficace à bon marché est par là-même d'importance capitale pour sa prospérité et son existence (on a particulièrement reconnu ce besoin à l'époque de l'entrée de la province dans la Confédération et il est encore plus manifeste aujourd'hui);

Considérant que les avantages de la réglementation des services de chemins de fer par la Commission des chemins de fer ne sont pas fort en évidence, après une longue période d'application, dans la province comme partout ailleurs au Canada, tandis que les dépenses qui en découlent ont sensiblement accru les frais de l'administration;

Considérant que le transport par voie ferrée, sous le régime des règlements établis par la Commission, n'a pas réalisé les rêves et les promesses des promoteurs et a donné des résultats insuffisants pour les déboursés considérables de deniers publics et les crédits votés lesquels ont servi à fournir des droits d'emprise et des voies coûteuses;

Considérant que la gestion des chemins de fer, sous le régime des règlements établis par la Commission, ne s'est pas révélée à la hauteur des moyens de transport créés par les recherches de la science moderne, le génie des inventeurs et le progrès du commerce;

Et considérant que les employés de chemins de fer, sous le régime des règlements établis par la Commission, ont été rémunérés d'après une échelle de salaires sensiblement supérieure à celle des salaires du personnel des modes de transport non réglementés et se sont assuré des conditions de travail qui ne sont pas de nature à permettre de soutenir avec succès la concurrence (chose qui tend à diminuer l'utilisation rémunératrice des voies ferrées construites dans une large mesure aux frais de l'Etat, ainsi qu'à diminuer l'absorption des chômeurs dans les services ferroviaires);

Le Board of Trade de Charlottetown décide donc de se prononcer contre l'adoption de la proposition tendant à assujétir les autres modes de transport qui font concurrence aux chemins de fer, aux règlements et restrictions établis par une coûteuse commission générale des transports.

Et ce Board of Trade représente de façon particulière aux représentants de la province au Parlement la nécessité de maintenir une concurrence sans entraves,

quant au transport par eau de toutes les marchandises, de tous les endroits de la province à tous les endroits accessibles du Canada, (tant à l'intérieur que sur le littoral), pour les importations comme pour les exportations.

Il décide aussi d'exhorter le gouvernement et la législature de la province à ne prendre aucune mesure (sauf pour la préservation de la sécurité publique) le moindrement de nature à restreindre ou limiter la concurrence entre les divers modes de transport existants ou que le progrès de la science pourra créer dans l'avenir, sur le territoire de la province ou dans les communications avec l'extérieur.

Communication de copies du présent vœu sera faite au président du comité du Sénat qui est à étudier un projet de loi tendant à établir une Commission des transports pour le Canada, au premier ministre de la province, à tous les représentants de l'Île du Prince-Edouard au Parlement, au Board of Trade des Provinces maritimes et à la Chambre de commerce du Canada.

Adopté par

le Board of Trade de Charlottetown
le 12 février 1937.

SHIPPING FEDERATION OF CANADA INC.

MONTRÉAL

Le 18 février 1937.

Le très hon. GEO. P. GRAHAM, C.P.

Au président

Du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et canaux.

Sénat,

Ottawa, Ont.

MONSIEUR,

A propos du bill " B " émanant du Sénat

La Shipping Federation of Canada, organisme composé des armateurs exploitant les navires qui desservent nos ports nationaux présente respectueusement les vœux suivants au sujet de la partie V (droits de port) dont votre comité est à faire l'étude.

Il est stipulé dans le bill sous sa forme actuelle qu'à la demande du ministre, la Commission des transports fera enquête pour savoir si un droit de port est équitable et raisonnable et, enquête faite, fera rapport et présentera ses avis au ministre pour sa gouverne quant aux mesures qu'il jugera bon de prendre. Dans le compte rendu des délibérations de votre comité (n° 1) l'honorable ministre, dans ses explications sur la partie V, a déclaré sans ambages que, puisque la Commission des ports nationaux est l'exploitante des ports nationaux et aussi le corps chargé de fixer les droits, l'objet de la partie V est de permettre aux usagers des ports, c'est-à-dire ceux qui payent les taxes de faire étudier par la Commission du transport toute taxe à laquelle ils peuvent raisonnablement trouver à redire. La Fédération préconise donc une modification de la Partie V qui reconnaît clairement à tout intéressé, c'est-à-dire toute organisation de commerçants ou de voituriers, la faculté de s'adresser à la Commission des transports pour obtenir une révision des droits de port fixés par la Commission des ports nationaux. En outre, elle opine que, pour la gouvernement des intéressés la Commission des transports devra publier ses conclusions, quand elle a recueilli les témoignages de tous les intéressés et présenté ses vœux à cet égard au gouvernement. A notre avis, cette Partie ainsi modifiée répondra mieux à la fin visée et fournira aux usagers des ports nationaux le moyen d'en appeler promptement à cette commission de révision au sujet de tout droit de ports qu'ils regarderont comme inéquitable.

La délégation du Board of Trade de Montréal qui a comparu devant votre comité le 16 de ce mois, a présenté un vœu analogue. Nous appuyons ce vœu et représentons qu'il faudrait modifier de la façon suivante la Partie V:

PARTIE V

DROITS DE PORT

19. Lorsqu'elle en sera requise par le Ministre ou par tout corps important de commerçants ou de voituriers, la commission devra s'enquérir, relativement aux droits établis dans un port, si ces droits sont justes et raisonnables eu égard à toutes les circonstances; et, sans restreindre la généralité des dispositions précédentes, la Commission, en instruisant une telle enquête, devra tenir compte:

- (a) Du service, des privilèges, avantages ou bénéfices possédés ou prévus et en considération desquels le droit 35 de port est exigé;
- (b) Du coût d'établissement, d'exploitation et d'entretien des facilités et des services du port, y compris—sans restreindre la généralité des dispositions précédentes— les intérêts sur la mise de fonds et la dépréciation;
- (c) Des taux et taxes comparables d'un port quelconque au Canada ou ailleurs qu'au Canada;
- (d) Si le droit de port est, sous des conditions et dans des circonstances substantiellement analogues, exigé équitablement de tous les clients;
- (e) De l'effet du droit de port sur le mouvement des navires, des marchandises ou des voyageurs, selon le cas, dans le port, ou sur le mouvement général du commerce.

(2) Avec son rapport, la Commission devra transmettre au Ministre une copie de la preuve qu'elle aura recueillie au cours de son enquête.

20. Si, après avoir fait enquête de la façon ci-dessus prescrite, la Commission est d'avis que les droits d'un port devraient être modifiés ou annulés, ou que d'autres droits de port devraient y être substitués, elle devra, avec son rapport, adresser au Ministre une recommandation pour que le Ministre exerce l'action qu'il jugera convenable.

21. La présente Partie ne sera pas mise en vigueur avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet et ce rapport et ces vœux seront publiés dans la *Gazette du Canada*.

Si vous le jugez à propos, un représentant de la Fédération est prêt à se présenter devant le comité, pour appuyer le vœu ci-dessus.

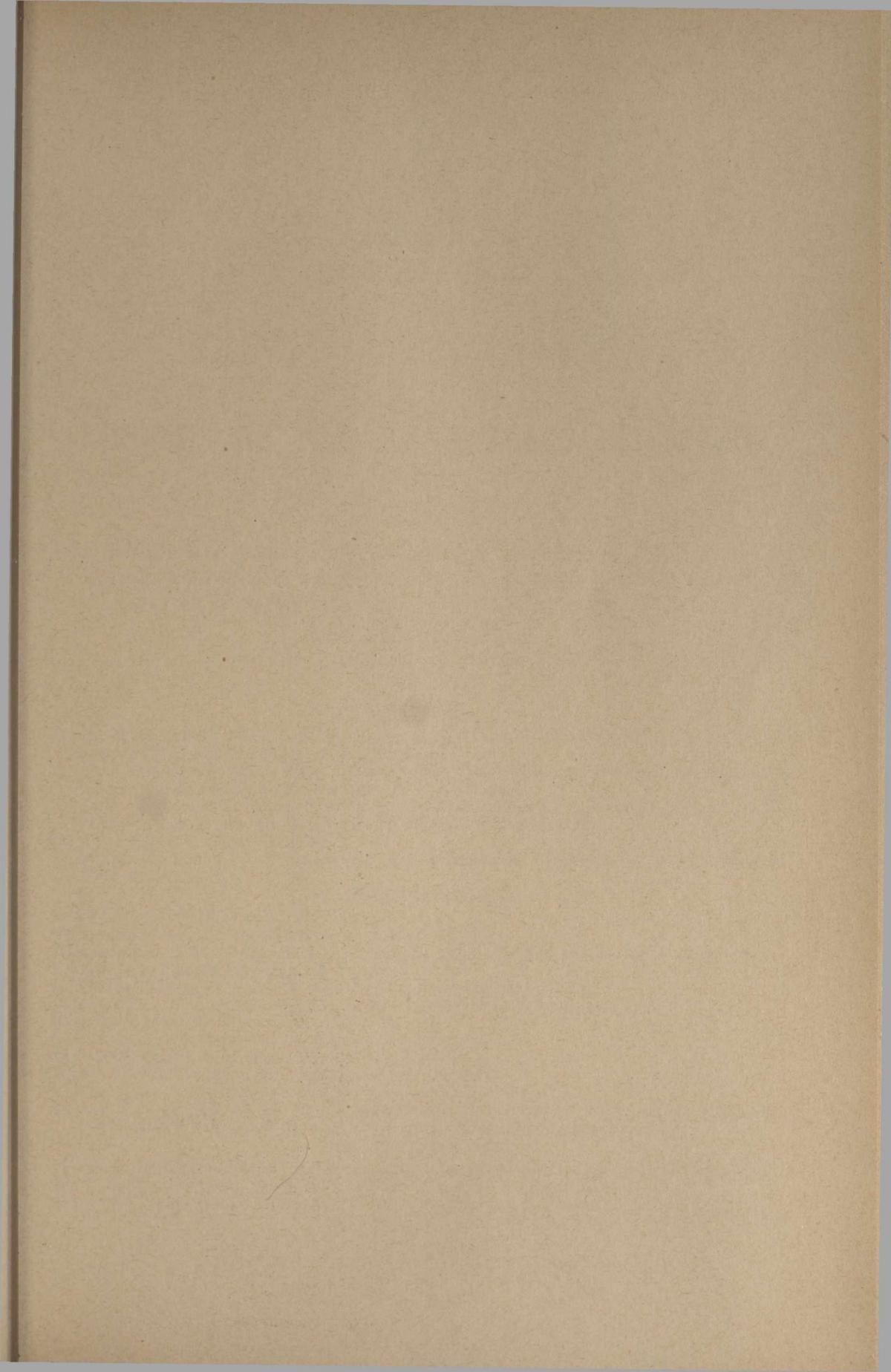
Respectueusement présenté

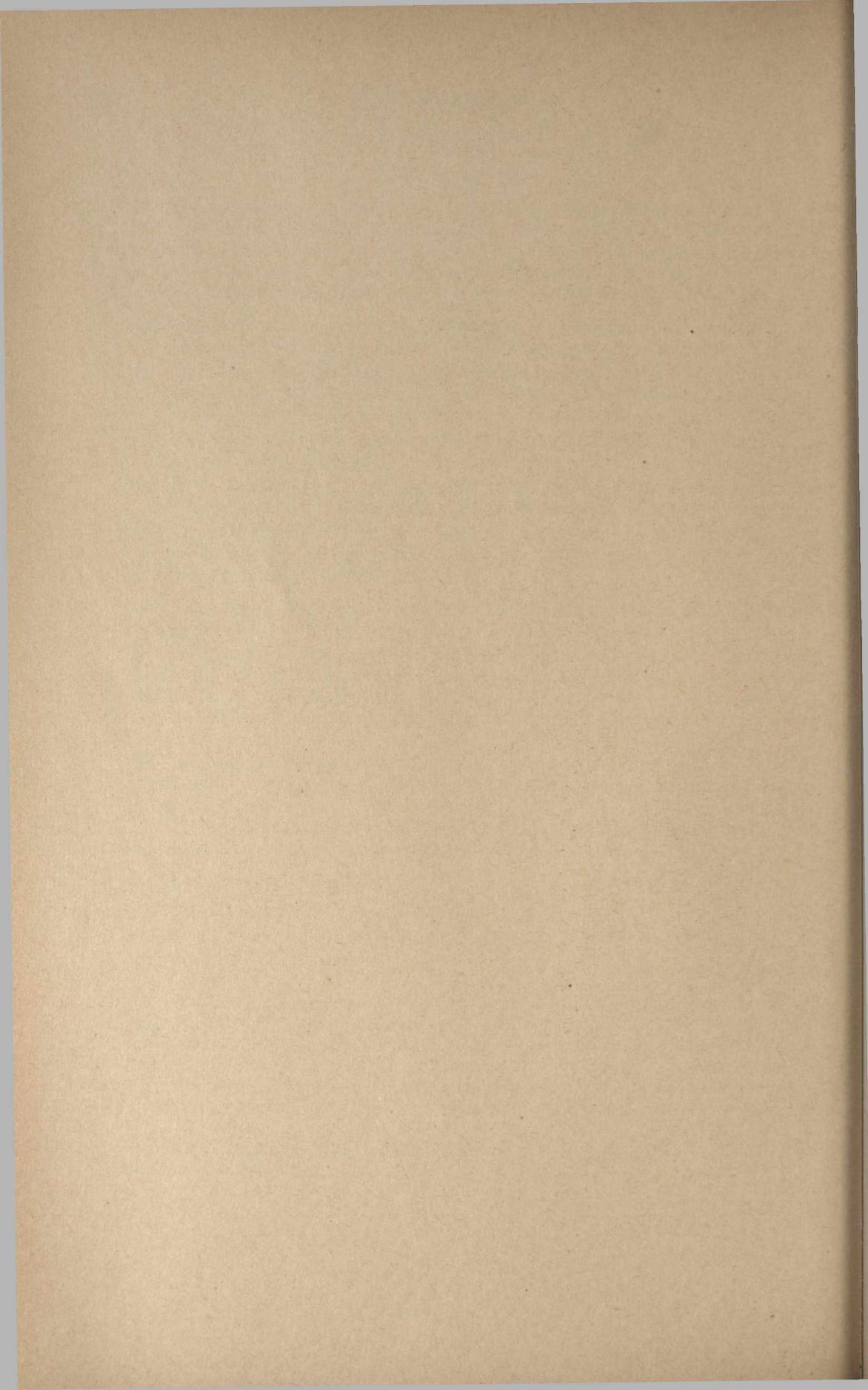
Au nom de la Shipping Federation of Canada,

(Signé) A. L. W. MacCALLUM,
Gérant et secrétaire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avec votre permission, je propose que le comité s'ajourne jusqu'à jeudi prochain à 10 heures 30 de l'avant-midi, sauf si un changement s'impose d'ici là. Nous proposerions le mercredi, mais le comité du commerce aura besoin de cette salle au moins pour ce jour-là. Nous aurons à recueillir les dépositions de certaines personnes jeudi et, la semaine suivante, nous entendrons les explications du ministre et des fonctionnaires du département.

Le comité s'ajourne jusqu'au jeudi 25 février, à 10 h. 30 du matin, sauf appel antérieur par le président.





SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports du Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

FASCICULE No 7

Le très hon. George P. Graham, C.P.,
Président

TÉMOINS:

- M. W. R. Caldwell, Hamilton, Ont., représentant de la Canadian Cannery Ltd., et de la National Cannery Association of Canada.
- M. F. J. Davis, Toronto, Ont., représentant de la division des Grands lacs de la Canadian Navigators Federation, Incorporated.
- M. J. M. Kennedy, Toronto, Ontario, président de la division centrale de la National Association of Marine Engineers of Canada, Incorporated.
- M. T. L. Church, député fédéral.
- M. Frank McDonnell, du département des Transports, directeur du service d'inspection des vapeurs.

COMMUNICATIONS:

- Télégramme de M. James Playfair.
- Télégramme du Virid Community Board of Trade.
- Télégramme de M. H. K. Starnes, président de la Bourse des grains de Montréal.
- Lettre de la Sarnia Steamships, Limited.
- Lettre de l'Ontario Motor Truck Owners Association.
- Lettre de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer.
- Lettre du Board of Trade de Toronto.
- Lettre de la Montreal Travel Agents' Association.
- Lettre du syndicat de vente du blé de l'Alberta.
- Lettre de l'Association des minotiers de l'Ontario.
- Lettre de la McColl-Frontenac Oil Company, Limited.
- Lettre et mémoire de M. O. D. Skelton, sous-secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures (au sujet des traités concernant la marine marchande).

RECTIFICATIONS:

- M. M. J. Patton, secrétaire de la Canadian Automotive Transportation Association,
- M. I. S. Fairty, C.R., président des Gray Coach Lines, Limited.
- M. G. A. Thompson, gérant général de la compagnie Canadian Airways, Limited.

OTTAWA

J.-O. PATENAUDE, O.S.I.

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1937

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très hon. GEO.-P. GRAHAM, C.P., *président*

Les honorables sénateurs:

Arthurs
Ballantyne
Barnard
Beaubien
Black
Bourque
Buchanan
Calder
Casgrain
Copp
Dandurand
Dennis
Farris
Gillis
Gordon
Graham
Green
Griesbach
Haig
Hardy
Harmer
Horner
Jones
Lacasse
Laird

L'Espérance
Logan
MacArthur
Marcotte
McDonald (*Shediac*)
McGuire
McLennan
McRae
Meighen
Michener
Molloy
Moraud
Murdock
O'Connor
Parent
Pope
Rainville
Raymond
Robinson
Sharpe
Spence
Sutherland
Tobin
Turgeon
Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

JEUDI, 25 février 1937.

Le comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, loi établissant une Commission de transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, s'est réuni aujourd'hui, à 10 heures 30 du matin, sous la présidence du très honorable George P. Graham.

Le PRÉSIDENT: Quels sont les témoins assignés ce matin?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Le premier nom sur la liste est celui de M. W.-R. Caldwell, représentant des fabricants de conserves.

Le PRÉSIDENT: Fort bien. Monsieur Caldwell.

M. W. R. CALDWELL, de Hamilton, Ontario, représentant de la compagnie Canadian Cannery, Limited et de l'Association nationale des fabricants de conserves du Canada: Monsieur le président, je parle au nom de l'Association nationale des fabricants de conserves du Canada, association dont les membres sont des exploitants de conserveries en Colombie-Anglaise, dans l'Ontario, dans le Québec et en Nouvelle-Ecosse.

Nous tenons à vous faire part des considérations suivantes au sujet de certaines dispositions du bill qu'étudie votre comité.

Partie II—Articles 4 et 5: Les articles proposés visent la réglementation des navires et, d'après le compte rendu imprimé des délibérations du comité et des déclarations de l'honorable M. Howe, le législateur n'entend pas assujétir à cette réglementation la navigation intercôtière et le cabotage dans les deux océans ni, au commencement, le trafic entre les ports océaniques et les ports des lacs, non plus que les bateaux de faible tonnage. Il entend y assujétir seulement les navires de tonnage ordinaire en service entre Montréal et la tête des lacs, ce qui embrasse la région intermédiaire, nous le supposons.

Etant donné que le gouvernement canadien a dépensé des sommes énormes pour l'expansion du transport par eau, soit en dernière analyse un service destiné à faciliter la vente des produits agricoles et ouvrés, et à aider le commerce national il ne faudrait pas, à notre avis, susciter, sous forme de prescriptions juridiques, des obstacles de nature à ralentir le moins possible l'emploi de ce mode plus économique de transport.

Les membres de l'Association dont je suis le porte-parole s'occupent principalement de la mise en conserve, de fruits, de légumes et autres produits denrées annexes produits en quantité considérable dans la partie méridionale de l'Ontario et du Québec et aussi en Colombie-Britannique. Ce mode de transport plus économique dont nous bénéficions depuis plusieurs années permet aux fabricants de conserves de l'Ontario et du Québec d'expédier les produits de ces provinces à la tête des lacs, à destination du marché de l'Ouest, à un prix de transport bien inférieur au prix de transport ferroviaire. Grâce à la concurrence au sujet de ces différentes catégories de produits, le consommateur bénéficie de cet abaissement du prix de l'article livré. Vous serez peut-être intéressé à apprendre que nous ne connaissons pas d'endroit au monde où l'expédition des conserves de Québec ou de la région méridionale de l'Ontario commande un prix de transport plus élevé que les provinces des prairies, et nous croyons que toute réglementation telle que celle qui est projetée marquera certes un retour à période antérieure à 1925, alors que les compagnies de navigation établissaient le fret des conserves transportées

à la tête des lacs en fonction du tarif ferroviaire, en fixant un prix légèrement inférieur au tarif des chemins de fer, et un projet de loi du genre de celui qui est proposé ne pourra entraîner en fin de compte pour les consommateurs qu'un prix de transport plus élevé ou une taxe majorée.

On a peine aussi à comprendre comment fonctionnera la réglementation d'une denrée utile comme le sucre dont les fabricants de conserves utilisent une grande quantité; son transport ne sera pas réglementé en ce qui regarde les ports océaniques, les raffineries du littoral de l'Atlantique, mais le sera, par exemple, de Montréal ou de Wallaceburg aux points de livraison dans l'Ontario.

Actuellement, les vaisseaux en service, par exemple de Montréal aux lacs, transportent une quantité considérable de conserves de Québec à l'Ontario et inversement. Les navires affectés à ce trafic sont les navires fluviaux de fort tonnage, comme ceux que vise la réglementation proposée, tandis que les bateaux plus petits n'y seront pas assujétis. Avant 1929, les petits navires de 500 tonneaux et moins effectuaient un trafic considérable de l'Ontario aux ports québécois et certes une loi comme celle-ci attirera de nouveau les petits bateaux dans ce service, du lac Erié et du lac Ontario aux ports du Saint-Laurent, puisqu'ils sont soustraits à la réglementation, tandis que les navires de fort tonnage y seront soumis.

Un autre facteur très important relativement au projet de loi, c'est que la réglementation du fret, des lacs à Montréal, aurait une très grave répercussion sur l'exportation des denrées qui nous intéressent et qui, à l'heure actuelle, représente un tonnage considérable.

Le PRÉSIDENT: Dans la pratique, n'existe-t-il pas un tarif de transport plus ou moins spécial pour les exportations?

M. CALDWELL: J'allais aborder ce point, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon.

M. CALDWELL: Les fabricants de conserves se sont engagés par contrat à confier le transport de toutes leurs expéditions, au cours de la prochaine saison de navigation, à la Conférence de l'Atlantique Nord en coopération avec les lignes régulières des lacs, lignes qui comportent aussi jusqu'à un certain point le concours des compagnies de chemins de fer par voie de Montréal et de Québec. De là les vapeurs des lignes de la Conférence transportent le fret jusqu'au Royaume-Uni.

Le PRÉSIDENT: Quelles sont les lignes de la Conférence?

M. CALDWELL: La Conférence de l'Atlantique Nord se compose de compagnies maritimes ayant un service transatlantique entre les ports canadiens et américains et le Royaume-Uni. Je parle des vapeurs de la Conférence de l'Atlantique Nord.

Le PRÉSIDENT: Ces compagnies règlent aussi entre elles le tarif passager, n'est-ce pas?

M. CALDWELL: Je le crois, mais le trafic passager ne m'est pas familier. Le fret m'intéresse davantage.

Le PRÉSIDENT: Fort bien.

M. CALDWELL: Des quantités considérables de ces marchandises, transportées sous le régime de ces contrats, se vendent tous les jours, et une quantité considérable attend l'ouverture de la navigation, et il nous est très difficile de prévoir au juste ce qu'il adviendra de ces accords, si le projet est adopté et appliqué.

Tout en reconnaissant que les traités de commerce conclus par le Gouvernement ont grandement facilité la vente des produits canadiens à l'étranger, nous tenons à dire ici que le transport fluvial, à partir de l'Ontario méridional, a aidé beaucoup l'industrie ontarienne de la conserve à écouler ses produits dans les pays étrangers où le transport océanique est nécessaire. Dans le passé, le littoral américain de l'Atlantique et du Pacifique représentait un élément très important

dans l'exportation des conserves, mais depuis cinq ans le transport par voie d'eau a placé les conserveries ontariennes et québécoises pour ainsi dire sur un pied d'égalité avec les fabricants américains du littoral de l'Atlantique, pour ce commerce d'exportation, sous le rapport des tarifs de transport.

Nous croyons donc de notre devoir de formuler nos objections contre toute réglementation pareille à celle que l'on nous propose et de nature à entraver ce commerce, car nous soutenons qu'il est ni juste ni convenable de réglementer les expéditions maritimes d'armateurs établis dans une certaine région et transportant une certaine marchandise, sans réglementer de même les autres voituriers qui transportent la même marchandise par eau et qui leur font peut-être concurrence. Par exemple, les entreprises suivantes où il se transporte continuellement des conserves ne seront pas réglementées :

De la Colombie Britannique aux ports des Grands Lacs, des Provinces maritimes et du Saint-Laurent ou vice versa, des ports des Provinces maritimes à ceux des Grands Lacs et du Saint-Laurent ou vice versa; cabotage sur l'Atlantique et sur le Pacifique, navires de faible tonnage transportant des marchandises entre le golfe Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent et quelques-uns des Grands Lacs, entre les ports des Lacs et les ports américains sur l'Atlantique, tandis que les règlements ne s'appliqueront qu'aux gros navires capables de remonter les canaux, de Montréal jusqu'à la tête des Lacs.

Partie IV.—Transport par route: Nous désirons formuler nos objections contre les articles 13, 14 et 16 de la partie relative au transport routier.

Eu égard aux progrès accomplis par les gouvernements provinciaux dans la voie de la réglementation, qui se transforme peu à peu, nous soutenons qu'il conviendrait peut-être de leur abandonner ce domaine, vu qu'ils se sont livrés durant plusieurs années, de concert avec les associations, à une étude des règlements nécessaires. Cependant, si l'on envisage l'adoption totale ou partielle de la Partie IV relative au transport routier, nous estimons qu'il conviendrait de soustraire à l'obligation du permis et à celle de la déclaration de leurs tarifs, etc., obligations imposées par le projet de réglementation à l'étude, les expéditeurs ou commerçants transportant leurs propres produits dans leurs propres camions.

De même, nous estimons qu'il convient de délivrer aux véhicules commerciaux publics détenteurs du permis provincial, dans leur zone d'exploitation actuelle, le permis fédéral nécessaire pour l'itinéraire désigné dans le permis provincial; et lorsqu'ils sont affectés au transport international entre le Canada et les Etats-Unis, il conviendrait de leur délivrer le permis sans qu'il soit nécessaire d'apporter à la commission fédérale d'autres preuves de sa nécessité, car nous estimons qu'il n'est que raisonnable de supposer que l'on ne maintiendrait pas un service qui n'est pas demandé par le public. Voilà la méthode que suivirent, aussi bien pour le véhicule commercial privé que pour le véhicule commercial public, les Etats-Unis lorsqu'ils adoptèrent le Motor Carriers Act réglementant le commerce entre les Etats et avec l'étranger.

Partie VI.—Tarifs convenus: Cet article du projet de loi a fait l'objet d'une étude approfondie et nous sommes d'avis qu'il ne favorise pas les meilleurs intérêts de l'industrie ni ceux du pays considéré dans son ensemble, parce que les membres de l'association estiment qu'il convient de les laisser libres de recourir au mode de transport qu'ils jugent le meilleur pour écouler leurs marchandises, et il se peut qu'un tarif convenu soit d'application plutôt difficile car, quoique l'expéditeur puisse contrôler les marchandises qu'il vend sur la base de la livraison, il ne saurait s'engager par écrit à réserver à une catégorie quelconque de voiturier des marchandises qui sont vendues f.à.b. usine et sur le transport desquelles il n'exerce aucun contrôle, et vu que des marchandises de variétés différentes sont vendues sur une base différente, ceci compliquerait fort

les affaires. Nous en avons un exemple dans la Convention de la conférence de l'Atlantique du Nord, dont il a déjà été question. Presque tous les grands exportateurs de conserves ont signé cette convention en 1937 et y adhèrent depuis deux ou trois ans. Aux termes de la convention, l'expéditeur s'engage à ne traiter que par l'entremise des lignes de la Conférence, sur lesquelles il exerce un contrôle. Quelques-uns des signataires n'adhèrent à la convention de la Conférence qu'à une seule condition, c'est qu'elle ne s'applique pas dans le cas de marchandises pouvant être vendues f.à.b. quais ou lieu d'expédition. A notre sens, l'article convenu est sans conteste calqué sur le contrat océanique de la Conférence, qui finira par s'imposer, aux termes duquel l'expéditeur s'engage à passer toutes ses affaires au même voiturier, à l'exclusion des autres catégories. A cause des nombreuses fabriques de conserves qui s'échelonnent sur diverses lignes des chemins de fer du pays, comme le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, le Michigan Central, le Père Marquette, le Toronto, Hamilton & Buffalo Railway, etc., il est assez difficile de prévoir quelle sera la répercussion d'un pareil accord sur une industrie établie sur l'une quelconque de ces lignes de moindre importance, qui appliquent un tarif commun d'entier parcours jusqu'aux marchés principaux.

Le présent article, comme le démontrent les témoignages déjà entendus, est tiré des règlements relatifs au trafic dans le Royaume-Uni, et étant donné les objections qu'il suscite partout où il est appliqué, il conviendrait de ne pas l'adopter avant d'avoir constaté les résultats de son application dans les pays qui l'appliquent à l'heure actuelle, parce que nous estimons qu'il aboutirait à des passe-droits inouis et entraverait les affaires des voituriers non signataires de la convention.

Le tout respectueusement soumis.

L'hon. M. ROBINSON: Si je comprends bien, tout le monde sauf les chemins de fer jouissent des privilèges conférés par la partie VI, n'est-ce pas?

M. CALDWELL: Je ne sais pas qu'il existe de contrat, par exemple, conclu par une autre catégorie quelconque de voiturier que celle des chemins de fer et à l'exclusion de ceux-ci.

L'hon. M. ROBINSON: Mais toutes les autres catégories jouissent de ce privilège, n'est-ce pas?

M. CALDWELL: Je ne sais pas qu'il en existe.

L'hon. M. ROBINSON: Qu'entendez-vous par cela?

M. CALDWELL: Je ne sais pas qu'il existe de contrats qui excluent les chemins de fer.

L'hon. M. ROBINSON: Mais je dis que les autres jouissent du même privilège, n'est-ce pas? Ils en ont le droit s'ils veulent s'en prévaloir, n'est-ce pas?

M. CALDWELL: Reste à savoir s'ils jouissent de ce privilège en droit. A mon sens, on ne saurait lier quelqu'un en ce qui concerne la vente d'une marchandise, et je ne vois pas que l'on puisse agir autrement dans le cas du transport.

L'hon. M. ROBINSON: On peut s'entendre avec quelqu'un, n'est-ce pas?

M. CALDWELL: Peut-être. Mais je ne suis pas avocat, malheureusement.

Le PRÉSIDENT: A votre place, je ne le déplorerais pas.

L'hon. M. DANDURAND: Vous avez affirmé voir du danger dans la réglementation des grands navires sur les Lacs, à l'exclusion des navires de plus faible tonnage?

M. CALDWELL: Oui, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Où traceriez-vous la ligne de démarcation entre les petits et les grands navires, quant au tonnage?

M. CALDWELL: Je l'ignore, monsieur. Ce serait assez difficile.

L'hon. M. DANDURAND: Vous croyez qu'aucune distinction ne devrait être établie?

M. CALDWELL: En effet. Puisqu'il s'agit de réglementer, que la réglementation s'applique aux deux.

Le PRÉSIDENT: Mais vous croyez que rien ne devrait être réglementé?

M. CALDWELL: Oui, monsieur. Mais la réglementation devrait tout embrasser.

Le PRÉSIDENT: Chacun semble favorable à la réglementation fédérale des chemins de fer, mais s'oppose à celle de toute autre catégorie de voituriers. Le ministre s'efforce de trouver une formule assez large pour servir à la réglementation de tous les transporteurs, sans porter préjudice à aucune catégorie. Ayant eu moi-même, il y a quelques années, à m'occuper d'établir un contrôle, je suis heureux de constater combien les camions et les autobus sont favorables à une réglementation provinciale.

M. CALDWELL: La réglementation provinciale a beaucoup de bon. Grâce à elle, un progrès s'enregistre chaque année.

Le PRÉSIDENT: Avant qu'il soit question de réglementation nouvelle, je n'avais jamais entendu approuver si vigoureusement la réglementation provinciale. L'idée serait-elle qu'il vaut mieux subir les maux courants que de se lancer vers l'inconnu?

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, l'honorable ministre des Transports a prononcé un discours, samedi dernier, devant le Canadian Club d'Ottawa, sur les Problèmes du transport. Je propose, appuyé par l'honorable sénateur Robinson, que copie de ce discours soit inséré au compte rendu, juste au début de cette séance, afin que les membres de ce Comité puissent y lire l'opinion du ministre telle qu'il l'a exprimée dans ce discours.

L'hon. M. DANDURAND: Avec tout le respect qui lui est dû, je préférerais ne me rendre à la suggestion de mon honorable ami qu'après que le ministre en aura été prévenu, car il pourrait vouloir faire une déclaration développant ce qu'il a dit devant le Canadian Club.

L'hon. M. MURDOCK: En lui serrant la main, à la fin de son discours de samedi dernier, je lui ai dit que je ferais cette proposition, et il m'a répondu: "Merci".

L'hon. M. DANDURAND: Je l'ignorais.

L'hon. M. ROBINSON: J'ai entendu ce discours, et les idées du ministre s'y trouvaient beaucoup plus développées qu'elles ne le furent pour nous l'autre jour. Je suppose qu'il viendra encore devant le comité, mais je suis tout à fait d'avis qu'une copie de son discours au Canadian Club pourrait être fournie à chacun des membres du Comité, afin que ceux qui ne l'ont pas entendu puissent le lire. S'il est pour cela nécessaire que le discours soit inséré au compte rendu, j'appuierai la motion avec plaisir.

L'hon. M. MURDOCK: M. Halpin, qui fait habituellement le compte rendu de ces réunions, a sténographié le discours, et on m'assure qu'il en aura une transcription disponible pour insertion au compte rendu de cette séance.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, ce serait créer un dangereux précédent que d'insérer au compte rendu de ce Comité un discours prononcé à une réunion publique par un homme public. Ce ne serait pas conforme à la procédure parlementaire, telle que je l'entends. Je suis d'avis que si le ministre désire faire ici une déclaration, nous serions heureux de l'entendre. Je partage entièrement le désir du sénateur Murdock, savoir, que l'opinion du ministre soit consignée au compte rendu, mais que le ministre vienne nous la communiquer lui-même. Nous nous mettrons à la disposition du ministre, pendant une semaine ou deux, si la chose est nécessaire. Je serais étonné si le leader de cette chambre permettait qu'un discours prononcé devant un autre corps soit consigné dans le compte rendu de nos séances.

L'hon. M. DANDURAND: Je préférerais beaucoup que le ministre vienne lui-même nous donner son avis. Peut-être le pourrait-il communiquer sous forme de mémoire. Ce serait de préférence, je crois, la procédure à suivre.

L'hon. M. BLACK: J'abonde dans le sens des observations du sénateur Haig. Je ne crois pas qu'un discours public, prononcé devant un corps extra-parlementaire, doive être inséré au compte rendu d'un comité du parlement. Quant à moi, si l'on doit voter, je voterai contre.

L'hon. M. MURDOCK: Je vais modifier ma proposition. Je propose qu'une copie sténographiée du discours du ministre soit remise à chacun des membres du Comité.

L'hon. M. HAIG: C'est très bien.

L'hon. M. ROBINSON: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: M. F. J. Davis est-il présent?

M. F. J. DAVIS, de Toronto, représentant la division des Grands Lacs de la Canadian Navigators Federation, Incorporated, et la division centrale de la National Association of Marine Engineers of Canada, Incorporated: Monsieur le président, en l'absence de notre président, actuellement sur la côte du Pacifique, je donnerai lecture de ce mémoire:

OTTAWA, ONTARIO, 25 février 1937.

Au très honorable GEORGE P. GRAHAM,
Comité des chemins de fer, télégraphes et havres,
Au Sénat,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—L'expérience acquise par nos Associations maritimes au cours de la récente crise a démontré que l'on a abusé du principe de la concurrence dans l'industrie du transport maritime, au point que la situation de l'industrie est devenue chaotique par suite d'une concurrence effrénée et irrationnelle, ayant pour conséquence un fléchissement des tarifs de transport par eau bien en deçà du niveau suffisant à assurer une exploitation équitable de l'industrie et la sécurité des milliers de citoyens canadiens qui y sont employés.

La valeur de l'industrie du transport dans les eaux intérieures du Canada a une importance nationale et c'est l'avis de notre fédération que si l'industrie doit prospérer et servir avantageusement les producteurs comme les consommateurs canadiens, il faut la rétablir sur une base d'exploitation profitable.

Par conséquent, nous croyons que pour rétablir l'industrie dans une situation convenable, le contrôle fédéral des tarifs et des conditions de transport s'impose.

Il est reconnu qu'en général les compagnies de transport ont voulu faire affaires sur une base d'équité, mais devant la concurrence sans droiture et sans principes du petit nombre, presque toutes les lignes de navigation ont été forcées d'accepter des cargaisons, etc., à des prix si minimes qu'il devient impossible de payer un salaire permettant de vivre convenablement aux milliers de citoyens canadiens employés dans l'industrie. De plus, comme conséquence de cette concurrence effrénée et irrationnelle, plusieurs exploitants ont dû immobiliser leurs navires plutôt que d'accepter des cargaisons à des tarifs en bas du prix coûtant, ce qui eut pour résultat d'enlever leur gagne-pain à des milliers d'employés qui furent forcés d'avoir recours à l'assistance pour vivre.

En soumettant ce mémoire nous espérons que vous l'examinerez avec la plus grande bienveillance, car il vous est présenté pour des motifs purement humanitaires.

Nous croyons que la normalisation des tarifs assurera des salaires et des conditions de travail convenables aux équipages de nos navires canadiens.

Au surplus, dans l'organisation de cette Commission des Transports régissant le transport sur les lacs, nous sommes d'avis que les associations mentionnées plus haut devront être représentées au sein même de la Commission.

Bien à vous,

La Division centrale de la National Association of Marine Engineers of Canada, Inc.

La Division des Grands Lacs de la Canadian Navigators Federation, Incorporated.

Le président,

(Signé) J. M. KENNEDY.

Le secrétaire,

(Signé) F. J. DAVIS.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, messieurs?

L'hon. M. ROBINSON: Ce monsieur est-il en faveur du projet de loi?

M. DAVIS: Oui, monsieur.

L'hon. M. MURDOCK: Un mémoire accompagne-t-il cette déclaration?

Le PRÉSIDENT: Oui. Il sera consigné au compte rendu.

M. DAVIS: M. Telford, député, est à en faire imprimer un certain nombre pour le bénéfice des membres du Comité.

L'hon. M. MURDOCK: Il est si étrange d'entendre quelqu'un parler en faveur du projet de loi, qu'il serait préférable, ne croyez-vous pas, de consigner le mémoire au compte rendu plutôt de donner cette peine à M. Telford?

L'hon. M. DANDURAND: Ce mémoire sera inséré au compte rendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément.

Le PRÉSIDENT: Quelque autre personne aurait-elle des questions à poser à M. Davis?

A votre tour, alors, M. Kennedy.

M. J. M. KENNEDY (président de la National Association of Marine Engineers of Canada): Messieurs, je n'ai rien à ajouter au mémoire que vient de présenter M. Davis. Par suite des développements malhonnêtes survenus dans le domaine du transport au cours des quatre ou cinq dernières années, les employés et les officiers ont traversé une période très pénible, et à moins qu'il ne se fasse quelque chose pour stabiliser les tarifs et assurer une honnête concurrence, nous croyons bien que l'industrie canadienne du transport sur les lacs va s'anémier au point qu'elle n'aura plus aucune valeur ni pour les Canadiens en général ni pour ceux qui en ont fait leur carrière depuis nombre d'années.

Pour ce qui nous concerne, nous ne demandons d'adopter que la partie relative à la tarification, afin que nous soyons en mesure d'obtenir pour nous-mêmes, de ceux qui font l'exploitation des navires sur les Grands Lacs, un salaire raisonnable nous permettant de vivre. Rien ne saurait être ajouté au mémoire, sauf une explication de ce que la situation comporte pour nous.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Kennedy, pourriez-vous nous donner un aperçu de l'état de choses qui existe sur les navires américains qui vous font concurrence?

M. KENNEDY: Nous avons réuni de temps à autre divers relevés provenant des entreprises américaines de transport maritime, mais ils sont sans grande valeur pour nous, car il n'existe plus de concurrence directe avec nous aujourd'hui, les lois actuelles ayant éliminé le commerce côtier américain de nos ports canadiens. La main-d'œuvre à bord des navires américains et les officiers reçoivent en plusieurs cas le double de ce que nous recevons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ceci est important, même si les navires américains sont exclus du commerce côtier au pays, car une concurrence existe encore par la route de Buffalo et d'autres ports américains qui, si leurs tarifs étaient plus bas, contribuerait à diminuer vos affaires.

M. KENNEDY: C'est juste, mais sous l'empire de la préférence britannique actuelle, qui atteint 6 cents le boisseau pour notre denrée principale, le grain, passant par des ports canadiens, et que les britanniques mettent strictement en vigueur cette année, cette concurrence se trouve, je crois, considérablement réduite. Ce n'est pas là une raison pour laquelle, naviguant dans les mêmes eaux, transportant les mêmes cargaisons, et dans la même catégorie de navires, nous soyons forcés de compter sur la moitié des salaires payés du côté américain; c'est cependant ce qui nous est dévolu en pratique.

L'hon. M. BLACK: Monsieur Kennedy, je déduis du mémoire de M. Davis qu'il existe un grand nombre de marins canadiens sans ouvrage qui étaient autrefois employés au transport sur les lacs.

M. KENNEDY: Oh! oui, il y en a beaucoup.

L'hon. M. BLACK: Quelle en est la cause?

M. KENNEDY: Selon nous, c'est la méthode de coupe-gorge en usage par les divers propriétaires pour obtenir des cargaisons sur le marché. Ceux qui s'y refusent ou qui ne veulent pas administrer à perte sont forcés d'immobiliser leurs navires et de renvoyer leurs équipages à l'endroit le plus propice pour cette opération, abandonnant ces gens à la charité publique.

L'hon. M. BLACK: Ne doit-on pas conclure que le commerce est insuffisant pour tenir les navires occupés?

M. KENNEDY: Non, car pendant la plupart des mois de la saison de navigation les cargaisons s'offrent en quantité suffisante pour les employer tous.

L'hon. M. BLACK: Ils ne sauraient être en activité de service et immobilisés à la fois.

M. KENNEDY: Le commerce sur les lacs est saisonnier, c'est entendu, mais durant la crise, telle que nous l'avons connue au cours des quatre ou cinq dernières années, les navires ont été employés pendant une semaine ou deux, puis sont demeurés inactifs pendant un mois, puis repartaient pour une semaine ou deux, pour être de nouveau en relâche pendant un mois de plus. Pendant les mois d'automne et au printemps, les cargaisons de grain suffisent à tenir les navires occupés.

L'hon. M. BLACK: Si ce projet de loi est adopté, il me semble raisonnable de prévoir que la Commission élèvera les tarifs en les réglementant. Ne serait-il pas tout à fait possible que la réglementation se fasse de telle sorte que les expéditions par eau sur les lacs cessent entièrement, le transport se faisant tout par chemin de fer?

M. KENNEDY: Je ne prévois pas que la loi puisse avoir cet effet, parce que dans des conditions normales le transport se fait à meilleur compte par eau que par voie ferrée. Il serait presque hors de question de fixer si haut le tarif des lacs que les chemins de fer puissent en quelque sorte monopoliser le commerce.

L'hon. M. BLACK: Je ne prétends pas pour un instant que le chemin de fer puisse concurrencer le transport par eau; mais si la Commission égalisait les tarifs, les chemins de fer auraient tout le transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si les tarifs étaient le moins semblables dans les deux cas, notre industrie du transport sur les lacs disparaîtrait.

L'hon. M. BLACK: Le fait est qu'en concurrence, quelle qu'elle soit, pourvu qu'elle soit honnête, le transport par voie ferrée ne peut faire face au transport par eau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aucunement.

L'hon. M. BLACK: Nulle réglementation, à mon sens, ne saurait obtenir ce résultat, mais je conçois parfaitement qu'il soit possible de réglementer de telle sorte, à certaines saisons de l'année, que les navires perdent de leurs affaires.

Le PRÉSIDENT: N'existe-t-il pas, en été, des taux particuliers qui diffèrent dans les deux cas? Le tarif par eau est toujours plus bas que celui des chemins de fer.

M. KENNEDY: Une différence de quatre à un, parfois.

L'hon. M. COPP: A ce que je vois, vous appuyez le projet de loi dans l'espérance que les tarifs du transport sur les Grands Lacs seront augmentés et que partant les compagnies de transport pourront payer des salaires plus élevés?

M. KENNEDY: Précisément, monsieur; c'est là notre attitude.

L'hon. M. HARDY: Vous parlez au nom des employés des compagnies de navigation.

M. KENNEDY: Au nom des hommes d'équipage sur les navires.

L'hon. M. HARDY: Vous êtes-vous arrêté aux conséquences de la concurrence des petits navires de 500 tonneaux? Ces navires ne tomberaient pas sous l'autorité de ce projet de loi quant aux permis et à la réglementation générale. Quel effet cela aurait-il, croyez-vous?

M. KENNEDY: L'effet serait sans importance, parce que les navires de cette dimension se bornent au transport de certaines denrées et dans certaines eaux, et ils ne nuiraient pas au gros du commerce de transport sur les lacs. Ce ne serait qu'un incident dans l'ensemble.

L'hon. M. GILLIS: Vous proposez qu'il se fasse quelque chose en vue de réglementer et d'augmenter les tarifs, augmentation dont le fardeau retomberait en définitive sur les épaules du producteur de l'Ouest canadien.

M. KENNEDY: Je ne saisis pas la dernière partie de votre question, monsieur.

L'hon. M. GILLIS: Le grain constitue la principale cargaison des navires.

M. KENNEDY: C'est la principale, en effet.

L'hon. M. GILLIS: Le projet de loi vise à donner au Gouvernement le pouvoir de réglementer et tout probablement d'augmenter les tarifs. La population de l'Ouest, les producteurs de grain, c'est-à-dire, de la principale denrée transportée sur les lacs, sera appelée à solder la note, n'est-ce pas?

M. KENNEDY: Non pas. L'augmentation du tarif régulier sera si minime, en ce qui a trait au producteur, à l'expéditeur, de l'Ouest canadien, qu'il ne s'en ressentira pas. Même pour ce qui est du commerce domestique ou de celui d'exportation, l'augmentation ne s'établira qu'à peu de chose. Même une augmentation d'un cent par boisseau permettrait aux compagnies de navigation de payer des salaires bien supérieurs à ceux d'aujourd'hui; et un cent par boisseau de plus ou de moins est sans conséquence aux yeux du producteur de l'Ouest.

L'hon. M. HAIG: C'est bien important, au contraire.

M. KENNEDY: Alors le producteur dans l'Ouest canadien jouit d'un avantage au détriment des gens qui sont employés dans l'industrie du transport par eau. Cela s'est toujours fait à nos dépens. Nous savons que dans le passé les tarifs ont atteint 15, 18 et 20 cents. Nous croyons qu'actuellement un tarif de 7 et 8 cents suffirait aux propriétaires de navires pour payer des salaires raisonnables aux hommes d'équipage.

L'hon. M. GILLIS: Quelle a été la moyenne du tarif par boisseau au cours de ces dernières années?

M. KENNEDY: On s'est efforcé de l'établir aux environs de 6½ cents, en ces dernières années, mais nous comprenons qu'il est descendu jusqu'à 3 cents.

L'hon. M. HORNER: Cela est suffisant.

Le PRÉSIDENT: Entendrons-nous M. Church maintenant, pour une minute ou deux?

M. T. L. CHURCH, député: Monsieur le président, je ne retiendrai l'attention du Comité que trois ou quatre minutes. Pendant la dernière et l'avant-dernière session, cette Association m'a fait parvenir une série de résolutions relatives au transport sur les Grands Lacs, et m'a invité aussi à assister à une convention tenue à Buffalo. A la dernière session, j'avais fait préparer par le commis légiste un projet relatif au transport, mais je l'ai mis de côté lorsque le Gouvernement a annoncé l'élaboration d'un projet de loi établissant un organisme pour la réglementation du transport par terre, par mer, sur les lacs et par voie des airs. Ce projet est actuellement soumis à votre examen, messieurs. A la lumière de plus de vingt-six années de service à titre de commissaire du havre de Toronto, j'ai été profondément surpris du défaut de réglementation et de contrôle relativement au transport sur les lacs au pays. Nous sommes tous au courant de la récente tragédie du *Sand Merchant*. Il coula à pic au large de Cleveland et dix-huit marins canadiens perdirent la vie—malheur uniquement imputable au défaut de réglementation et de contrôle du transport sur les lacs.

Lorsque vous étiez ministre des Chemins de fer, monsieur le président, et pendant quelques années antérieurement, je crois, un projet de loi fut soumis à l'autre chambre, sous le nom de Bill Armstrong, visant à mettre le transport sur les lacs sous le contrôle de la Commission des Chemins de fer, tant au point de vue des tarifs qu'à celui des salaires et des autres conditions d'exploitation. A ma connaissance, l'on a jonglé au Parlement avec le principe dont ce projet de loi s'inspirait pendant les vingt-cinq dernières années, et cependant rien n'a encore été fait pour lui donner forme de loi. Les magnats de la navigation s'opposaient au Bill Armstrong et il ne fut jamais adopté.

Lorsqu'il s'est agi de soumettre les services terrestres, tels que ceux des messageries et du téléphone, au contrôle de la Commission des chemins de fer, il ne se manifesta aucune opposition sérieuse au Parlement. Mais alors, si ces services sont soumis par terre à une réglementation, pourquoi ne pas réglementer aussi le transport par eau. Samuel Plimsoll déclancha un formidable branle-bas dans les cercles maritimes, en 1868, lorsqu'il réclama avec énergie la réforme du transport, et il parvint finalement à son but en 1876, alors que Disraéli était premier ministre, alors qu'une loi fut adoptée donnant au Board of Trade de rigoureux pouvoirs d'inspection sur les navires. La ligne de charge déterminant la limite de chargement permis est connue encore aujourd'hui sous le nom de ligne Plimsoll. Il ne fait aucun doute que cette législation fut un grand bienfait pour les gens de mer britanniques. Nos marins des lacs sont des sujets britanniques. De quel droit les propriétaires du *Sand Merchant*, navire fluvial, le dirigèrent-ils sur le lac? A quel titre leur permet-on de puiser le sable du lit d'un port canadien sans bourse délier? La même chose s'est passée à Toronto. Vous vous souvenez, monsieur le président, d'avoir régler l'affaire du Viaduc. Le sable avait été retiré du port, déchargé sur les quais, lavé et manipulé en l'absence de toute réglementation, puis la vente en fut faite à la municipalité elle-même par des particuliers. Le *Sand Merchant* était incapable de tenir la mer et il n'était sûrement pas en état de navigabilité suffisante pour traverser le lac Erié en automne.

Six cents mécaniciens, monsieur le président, font partie de cette association, et M. Kennedy dirige cette division. Ils naviguent depuis Québec jusqu'à la tête des lacs. L'autre division comprend ceux que l'on appellerait plutôt les officiers—les capitaines et les premiers et seconds officiers—et elle compte environ douze cents membres.

Nulle autre industrie au pays à ma connaissance, ne s'exploite dans les conditions du transport maritime, libre de toute réglementation par le Gouvernement sur les heures de travail et les salaires. Certains mécaniciens parmi eux sont à la besogne presque vingt-quatre heures par jour—tant qu'ils peuvent

tenir debout. Ces navires sortent en violation de la Loi du dimanche; je les vois, du terrain de l'exposition à Toronto, travaillant toute la journée par les dimanches.

Je ne veux pas retenir le Comité, mais je tiens simplement à déclarer qu'à mon avis une réglementation quelconque s'impose relativement à ces navires. Je m'étais proposé de présenter moi-même un projet de loi, jusqu'au moment où le présent projet de loi fut déposé. Plusieurs de ces navires ne sont pas en état de navigabilité. Le *Sand Merchant* ne possédait pas d'appareil de T.S.F., de baromètre, d'appareils à faciliter la navigation et il ne s'y faisait pas d'exercice de sauvetage. Sûrement ces marins, des citoyens canadiens qui collaborent à la plus importante industrie du pays, le commerce du grain, et qui aident au transport du charbon d'une partie à l'autre du Canada, mériteraient une certaine mesure de protection. J'ai amené le Dr Hastings, autrefois préposé au service d'hygiène de la cité de Toronto, constater l'état des choses à bord de quelques-uns de ces navires des lacs. L'on parle de l'Enfer de Calcutta! Mais ce n'est rien en regard des lieux où couchent ces hommes. Et cependant ce Parlement ne fait rien.

Nous sommes dépourvus de postes de sauvetage, pourrait-on dire. Tout ce que ce Parlement débourse se chiffre à \$2,400 pour un poste de sauvetage à l'île Pelée. Toronto entretient un poste au coût de \$100,000 et ce poste doit desservir le lac Ontario tout entier. Songez à ce qui est arrivé au *Sand Merchant*; à Owen Sound, au *Tashmoo*, qui échoua portant 1,800 passagers à à son bord. On se refuse à imaginer ce qui aurait pu se passer. S'il survient un accident sur le lac, les pauvres gens à bord doivent s'en remettre aux secours qui peuvent leur venir des postes de sauvetage américains. Cela justifie-t-il nos prétentions au statut de nation?

A mon avis ce projet de loi est parfaitement dans la note, et si vous vous proposez d'en saboter quelques parties touchant la réglementation sur les Grands Lacs, vous ferez aussi bien de mettre tout le projet de loi au rancart. Ces hommes accomplissent une dure besogne. Les navires à vapeur qui font le service en aval de la rivière Niagara, transportant parfois 2,500 passagers, ne reçoivent aucune aide de ce Parlement. Ces navires pourraient couler à fond, faute de réglementation.

J'ai soumis le cas du *Sand Merchant* au ministre et une commission d'enquête fut nommée. Apparemment, l'assentiment du ministre est nécessaire à l'institution d'une poursuite en vertu du Code criminel. Je parle en connaissance de cause, parce que je suis allé à bord de ces navires, j'ai constaté les conditions de travail de ces hommes et je connais les salaires qu'ils reçoivent. Une réglementation s'impose.

Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT: Est-ce que ceci termine la séance?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que le Comité devrait recevoir un peu plus d'éclaircissement sur les points soulevés par M. Church. Le projet de loi, tel que je le comprends, n'ajoute rien aux pouvoirs d'inspection actuels, mais s'applique aux tarifs. Les déclarations de M. Church, si elles sont fondées, constituent un blâme très sévère à l'endroit du ministère de la Marine; à mon sens, nous devrions permettre aux représentants du ministère d'être entendus.

LE PRÉSIDENT: Je pense que les dispositions du projet de loi s'étendent de quelque manière à l'équipement. Il est entendu que l'inspection se fait maintenant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'il y soit stipulé quoi que ce soit de nouveau.

LE PRÉSIDENT: Les dispositions relatives à l'équipement y sont les mêmes que dans la Loi des chemins de fer.

Les représentants du ministère des Transports aimeraient-ils à dire un mot?

M. F. McDONNELL: Monsieur le président, c'est moi qui dirige au ministère des Transports la division de l'inspection des navires. M. Church a déclaré que, sur les Grands lacs l'inspection des navires, du genre du *Sand Merchant*, ne se faisait pas. C'est une erreur. L'inspection en est faite annuellement. Chaque année leurs coques, chaudières, machineries et équipement sont inspectés. Le *Sand Merchant*, de fait, possédait des chaloupes de sauvetage, de bonnes chaloupes—une de chaque côté—suffisantes pour tous les gens à bord. A supposer qu'ils aient été incapables de mettre à l'eau la chaloupe de tribord, celle de bâbord pouvait porter tout l'équipage.

Il y avait des ceintures pour chacune des personnes à bord et quelques bouées de sauvetage en plus. Il est malheureux que le navire ait pris une forte bande à bâbord et qu'il leur ait été impossible de mettre la chaloupe de tribord à flots, mais il ne saurait être formulé de règlement qui permette d'obvier à une telle éventualité. La chaloupe de bâbord fut descendue, mais il semble que cela prit trop de temps, et lorsqu'elle toucha l'eau, elle chavira. Malheureusement, il n'est pas rare que cela arrive; mais aucun règlement ne saurait empêcher une chaloupe de chavirer dans certaines circonstances.

Quant à la navigabilité du navire, permettez-moi de déclarer que l'inspection fut faite au printemps de l'an dernier et qu'il fut trouvé en état. On s'est élevé à l'occasion contre ce genre de navire parce qu'il avait ce qu'on pourrait appeler une cale ouverte. Ce navire a été affecté à ce genre de travail particulier depuis douze ans et rien n'est survenu. Il existe un autre navire, exactement du même genre, affecté au même travaux, depuis 1922, je crois, et il s'en trouve par milliers de par le monde, exactement du même genre, qui circulent ici et là, exécutant des travaux de dragage dans les ports et transportant leur chargement à la mer.

Au cours de l'enquête, on chercha à établir si le chargement du navire s'était déplacé. Il se peut que oui et il se peut que non. L'enquête se poursuit sur ce point.

M. Church a aussi parlé des longues heures de travail auxquelles les mécaniciens étaient assujettis. Il existe une disposition de la Loi de la marine marchande qui stipule que le permis autorisant un navire à faire un voyage quelconque ne sera pas accordé à moins qu'il n'ait à son bord un nombre suffisant de mécaniciens, possédant leurs certificats, pour assurer la relève raisonnable du quart afin que le nombre d'heures de travail ne dépasse pas leur limite d'endurance.

L'hon. M. GORDON: Est-ce ainsi que la chose est exprimée?

M. McDONNELL: La formule est dans ce sens.

L'hon. M. GORDON: C'est plutôt imprécis.

M. McDONNELL: C'est assez difficile à exprimer. Quoi qu'il en soit, aucun navire n'a le droit de naviguer dans des circonstances où le mécanicien ou l'équipage seront forcés de travailler plus de douze heures par jour.

Le très hon. M. MEIGHEN: En un même jour?

M. McDONNELL: En un même jour. Il pourrait surgir un cas exceptionnel où, le départ s'effectuant à une certaine heure du soir et le voyage ne prenant fin qu'au lendemain, un employé pourrait avoir à travailler pendant une heure supplémentaire; mais dans ces circonstances, on lui accorderait trois ou quatre jours de repos, pour lui suffire amplement.

L'hon. M. McRAE: Pour établir une comparaison, M. Church, en parlant du quartier de l'équipage sur certains navires, a déclaré qu'on devait pour trouver plus mal aller jusqu'à l'Enfer de Calcutta. J'aimerais savoir si l'inspection s'étend aux quartiers de l'équipage et aux conditions d'hygiène et si l'approbation est de rigueur.

M. McDONNELL: A l'inspection annuelle, il est de rigueur que l'inspecteur trouve logeables les quartiers de l'équipage. Au moment de la construction d'un navire et de son immatriculation, mesure est prise des quartiers de l'équipage et chaque membre a droit à un espace cubique établi par le statut.

L'hon. M. McRAE: Se présentent-ils des cas où vous trouvez les quartiers insuffisants?

M. McDONNELL: Oh, oui.

L'hon. M. DANDURAND: M. Hinds a-t-il reçu quelques communiqués?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Les communiqués suivants nous sont parvenus:

PASADENA, CALIF.

A l'honorable C. D. HOWE,
Ministre des Transports, Ottawa, Ont.

Etonné voir dans Globe du 17 février déclaration G. P. Campbell s'opposant au bill. Ignore les organismes qu'il représente, mais soyez certain que le nôtre n'est pas des 75 qu'il mentionne. Grand malheur pour le transport si le bill n'est pas adopté. Civilités.

JAS. PLAYFAIR,

VIRDEN, Man.

A l'honorable M. HOWE,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Que le Board of Trade de la Municipalité de Virden, en assemblée réunie ce 22 février 1937, s'oppose unanimement à l'établissement de toute commission devant exercer un contrôle complet sur tous les moyens de transport au Canada et demande avec instance que le contrôle du transport sur la voie publique demeure tel qu'il est en vigueur actuellement.

THE VIRDEN COMMUNITY BOARD OF TRADE,

Le secrétaire,

FREWEN J. DAVIS

MONTRÉAL, Qué.

A l'honorable GEORGE P. GRAHAM,
Président du Comité permanent des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

A relire le témoignage rendu par cette Association devant votre comité le 16 courant relativement au bill B du Sénat, nous avons l'impression qu'un des plus importants aspects n'a pas été suffisamment mis en lumière. Le Canada jouit actuellement d'une préférence de 6 cents par boisseau sur son blé à destination du Royaume-Uni, et nous soutenons qu'en l'absence de ce traitement de faveur le grain atteindrait les marchés en passant par les routes les moins dispendieuses et, sans conteste, cette route serait celle des ports américains sur les lacs, là où le Canada ne saurait exercer aucun contrôle sur les navires américains. Advenant que cette préférence soit accordée pour le transport par d'autres routes que les routes canadiennes, le non sens de chercher à établir un contrôle sur les tarifs canadiens relatifs au commerce des lacs saute aux yeux.

Le président de la Halle aux grains de Montréal,
H. K. STARNES

PORT COLBORNE, Ont.,

15 février 1937

SARNIA STEAMSHIPS, LIMITED

de SARNIA, ONTARIO

A l'honorable C. D. HOWE,
Ministre des Transports,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Un projet de loi, tendant à établir une Commission du Transport nantie du pouvoir de réglementation sur le transport par eau, faisant actuellement l'objet d'un examen par un comité du Sénat, je saisis l'occasion de soumettre l'avis de mes compagnies sur cette question d'extrême importance.

A titre de propriétaires et d'exploitants, nous représentons les compagnies de navigation suivantes:

- (1) *Colonial Steamships Limited*—exploitant 7 navires affectés au service à la tête des lacs et 4 sur les canaux.
- (2) *Sarnia Steamships Limited*—exploitant 6 navires sur les canaux.
- (3) *Huron Steamships Limited*—exploitant 7 navires sur les canaux.
- (4) *McKellar Steamships Limited*—exploitant 2 navires sur les canaux.

Dans l'ensemble, nous possédons et exploitons 26 navires, soit 15 p. 100 du tonnage affecté au transport en vrac dans les eaux intérieures au Canada. Ces navires ont été construits pour le transport en vrac des denrées et ont servi surtout au transport des grains.

La Commission des chemins de fer a rempli un rôle de premier plan, en ce sens qu'elle a servi de tampon entre les chemins de fer, qui étaient au fait des problèmes du transport, et le public incapable d'établir ce que peut être un tarif équitable; étant donné que, dans le transport par eau, toutes les transactions se font entre gens parfaitement renseignés sur tous les points d'importance, c'est sûrement s'aventurer dans un domaine qui fourmille d'aspects divers que de vouloir appliquer le même principe à des genres différents de voituriers, tels que les chemins de fer, les navires, les aéroplanes et les camions.

A titre de propriétaires de navires, nous nous opposons à ce principe pour les motifs suivants:

(1) Les voies de navigation intérieure du Canada constituent l'héritage naturel de la population et il faut admettre que la voie de navigation par les Grands Lacs a largement contribué au développement de la culture du blé dans l'Ouest. À ce point de vue, la loi de l'offre et de la demande, qui pendant si longtemps fut le facteur déterminant sur cette grande et importante voie de navigation, ne devrait pas être soumise aux restrictions d'une réglementation des tarifs ou des taux de transport des marchandises. On ne devrait jamais mettre obstacle à la loi de l'offre et de la demande, sauf en désespoir de cause. Ce n'est qu'en dernier ressort que le gouvernement devrait intervenir.

(2) Uniquement au point de vue du transport des grains, permettez que je signale l'ouverture des marchés mondiaux au blé canadien grâce au coût peu élevé du transport par cette voie, où règne la loi de l'offre et de la demande, et que toute ingérence dans les affaires du propriétaire de navires non seulement tournerait à son désavantage, mais inévitablement aussi à celui du producteur de l'Ouest, car le transport en vrac sur les eaux intérieures est un facteur essentiel de la mise de ses produits sur le marché.

(3) Il est loisible au gouvernement de fixer le tarif sur les grains destinés à la consommation domestique ou à l'exportation au Royaume-Uni, là où un tarif de faveur existe, mais dès qu'un tarif sera fixé portant sur les grains destinés à d'autres ports que ceux du Royaume-Uni, les navires étrangers, surtout les

navires américains, entreront en lice et transporteront les grains au port américain le plus rapproché — Buffalo, probablement — où ils seront transbordés dans les barges du canal Erié pour être conduits à la mer. Il ne faut pas perdre de vue qu'un tarif est établi — basé sur la loi de l'offre et de la demande — pour le transport de Buffalo à New-York sur le canal Erié, qui détermine, en définitive, le taux du transport jusqu'à la mer. Etablira-t-on un tarif plus élevé que celui-là, que tous les grains d'exportation, sauf ceux à destination du Royaume-Uni prendraient cette route et il n'existe actuellement au Canada aucun pouvoir capable d'empêcher la chose.

(4) Il semble impossible de contrôler ou d'empêcher l'exportation du grain par voie des ports américains, sauf là où le tarif de faveur établi avec le pays destinataire stipule l'usage des ports canadiens, et s'il est probable que les Etats-Unis s'en accommodent difficilement, il est certain que tenter d'exercer un contrôle sur le choix du port d'exportation vers l'étranger amènerait des représailles par ailleurs de la part des Etats-Unis — dans le transport du charbon, par exemple.

(5) Nous désirons faire observer que tout tarif produisant une augmentation des frais de manipulation des grains amènera nécessairement une diminution de volume et ce sera au détriment du cultivateur de l'Ouest tout d'abord, des compagnies de navigation sur les lacs ensuite, et de toutes les autres entreprises connexes, les éleveurs, les gares terminus, etc., ainsi que de leurs employés. Nous verrons d'un bon œil, naturellement, tout ajustement ou contrôle tendant à abolir la concurrence effrénée qui existe, mais nous craignons fort qu'une forme quelconque de convention ou de tarification soit impraticable et que cela produise à coup sûr un fléchissement dans le volume des affaires.

(6) En 1922, l'administration de l'époque fit l'expérience d'un système de contrôle sur les tarifs; elle fut de très courte durée. Les propriétaires de navires américains trouvèrent à l'étranger un champ d'action plus profitable et abandonnèrent sans plus les eaux canadiennes sous contrôle.

L'expérience acquise aux Etats-Unis relativement au transport dans les eaux intérieures constitue un des plus forts arguments contre le projet de loi. Leur Interstate Commerce Commission, l'un des organismes de réglementation des tarifs possédant les pouvoirs les plus étendus qui soient dans le monde entier, s'est rendue à la nécessité de respecter la loi de l'offre et de la demande dans le contrôle du transport par eau des marchandises en vrac, et là où elle exerce un contrôle sur les tarifs de transport des colis, elle laisse entièrement à lui-même le transport en vrac.

(7) En pratique, l'application de cette loi est impossible. Quiconque est au courant du commerce des grains sait que celui-ci exige une grande rapidité de fluctuation dans les taux de transport des marchandises. Il est inconcevable que l'organisme proposé puisse disposer du temps, accorder le soin et agir avec la célérité indispensable au transport rapide, économique et rationnel jusqu'à la mer de la récolte des grains du pays.

(8) La loi projetée est une atteinte formelle au droit de contracter. En ces derniers temps, on a beaucoup parlé du caractère sacré des contrats et nous prétendons que ce projet est une aliénation manifeste du droit des expéditeurs et des voituriers de s'engager réciproquement à leur commune satisfaction et qu'à ce titre cette législation n'est pas sage.

Notre opposition au projet de loi se fonde en premier lieu sur les conséquences qu'il aurait sur le commerce des grains et pour les motifs précités nous en réclameons l'examen utile sous tous ses aspects avant d'inaugurer une politique qui apparaît impraticable lorsqu'elle vise au contrôle du commerce tout entier.

Respectueusement soumis,

Le secrétaire des quatre lignes précitées,

JOHN O. McKELLAR.

ONTARIO MOTOR TRUCK OWNERS ASSOCIATION

TORONTO, 20 février 1937.

Au très honorable G. P. GRAHAM, C.P., président,
Comité permanent sur les Chemins de fer, Télégraphes et Havres,
Au Sénat, Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Le comité exécutif de notre association est à étudier soigneusement les dispositions du projet de loi, actuellement devant le Sénat, qui pourvoie à l'établissement d'une Commission des transports et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules moteurs.

Nos directeurs sont d'opinion que les dispositions du projet de loi sont de nature à conférer à la future Commission des Transports des pouvoirs qui seraient en conflit avec ceux du ministère de la Voirie en Ontario quant au contrôle et à la réglementation des véhicules automobiles utilisant la voie publique dans cette province. Cette double réglementation comporterait aussi des dépenses et des inconvénients accrus pour les propriétaires de véhicules automobiles dans la province, ajoutant ainsi au fardeau déjà trop lourd qui pèse sur le commerce du pays.

Convaincu que le ministère de la Voirie devrait conserver le contrôle complet du transport routier par véhicules automobiles dans la province, notre comité exécutif s'oppose aux dispositions du projet de loi qui vise les véhicules automobiles. Le ministère de la Voirie, comme administrateur chargé de réglementer l'usage des routes de l'Ontario, a toute la confiance de notre comité, et ce dernier désire partant déclarer sa vive opposition à des mesures de réglementation fédérale qui viendraient en conflit avec les pouvoirs provinciaux sur la voie publique.

Nous signalons respectueusement à votre attention les recommandations de la Conférence des provinces et du fédéral de 1935, telles que consignées au rapport du comité sur le Trafic touristique et le transport, et traitant de la réglementation par les provinces du trafic des véhicules automobiles. Nous sommes d'avis que, s'il était donné suite à ces recommandations, la solution des problèmes du transport sur la voie publique en serait grandement avancée. Ce sont précisément les problèmes qui font l'objet de cette partie du Bill B qui traite du transport par route.

L'Ontario Motor Truck Owners' Association, organisée en 1919, fonctionne comme filiale de l'Ontario Motor League, et s'efforce de servir les intérêts des propriétaires de camions automobiles de la même manière que l'Ontario Motor League a servi ceux des propriétaires d'automobiles à passagers. Elle s'intéresse au premier chef à la réglementation relative à l'emploi de camions automobiles par des maisons d'affaires qui s'en servent pour les fins de leur commerce en général.

Le tout respectueusement soumis.

Bien à vous,

ONTARIO MOTOR TRUCK OWNERS' ASSOCIATION,

Le secrétaire-trésorier,
(Signé) W. G. ROBERTSON.

CANADIAN BROTHERHOOD OF RAILWAY EMPLOYEES

ÉDIFICE C.B.R.E., OTTAWA,

20 février 1937.

Au très honorable GEORGE P. GRAHAM,
Président du comité du Sénat sur les chemins de fer,
Au sénat,
Ottawa, Canada.

Cher M. GRAHAM,—J'ai l'honneur de porter à la connaissance de votre comité l'entière approbation du Canadian Brotherhood of Railway Employees, représentant plus de 14,000 employés de chemins de fer au Canada, donnée au projet de loi actuellement à l'étude et tendant à l'établissement d'une Commission des transports et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

Le Brotherhood réclame, depuis nombre d'années, le contrôle de tous les moyens de transport par l'administration fédérale. Il est fermement convaincu que sans un tel contrôle les problèmes du transport ne se sauraient résoudre, et il est d'opinion que l'initiative du Gouvernement en l'occurrence doit être appuyée. Nous formons donc des vœux pour que cette législation soit adoptée par le Sénat et la Chambre des communes.

Bien à vous,

Le président,
A. R. MOSHER

MONTREAL TRAVEL AGENTS' ASSOCIATION

BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER,

1103, BEAVER HALL HILL,

MONTRÉAL, 18 février 1937

Au très honorable G. P. GRAHAM,
Président du Comité permanent
sur les Chemins de fer, Télégraphes et Havres,
Au Sénat,
Ottawa, Ont.

Bill "B" du Sénat

CHER MONSIEUR,—Hier, à une assemblée régulière de la Montreal Travel Agents' Association, la question du Bill "B" fut naturellement à l'ordre du jour. Quelques membres de l'Association, composée de compagnies engagées dans la vente et la vulgarisation des voyages, se sont émus de la législation projetée en ce qu'elle vise la délivrance de permis aux courtiers, dans la Partie VII, et plus particulièrement à l'article 25. Nous supposons que ce projet de loi n'a pas pour but de formuler les règlements proprement dits; toutefois, nous aimerions savoir que, si le principe est adopté à l'effet de délivrer des permis, autorisant à vendre des billets et à diriger des tours et des croisières, aux agents de voyages qualifiés et reconnus et non pas à toute personne ou institution quelconque revêtant pour le moment le titre "d'organiseurs", et si l'agent de voyages, ou la compagnie, s'occupe du transport des passagers par tous les modes de transport reconnus, par chemin de fer, par l'air, par route ou par eau, nous aimerions savoir qu'un seul permis suffira et que l'agent ne sera pas tenu de se munir d'un permis distinct pour chaque mode de transport.

Ce projet de loi ayant été conçu tout d'abord pour favoriser le transport des marchandises, nous n'entendons pas, dans cette lettre, traiter et juger aucunement de ses mérites.

Nous vous serions reconnaissants de nous éclairer et de nous rassurer sur les points soulevés.

Sincèrement à vous,

Le président,
GUY TOMBS.

SYNDICAT DU BLÉ DE L'ALBERTA

ÉDIFICE LOUGHEED

CALGARY, ALBERTA,

20 février 1937.

A l'honorable C. D. HOWE,
Ministre des Transports,
Chambre des communes,
Ottawa, Canada.

CHER M. HOWE,—Nous apprenons que le Gouvernement a l'intention d'établir une Commission, relevant de votre ministère, et chargée, entre autres choses, de régler les tarifs du transport des marchandises dans nos eaux intérieures.

Nous tenons compte de ces fléchissements occasionnels des tarifs du transport des marchandises, fruits de la vive concurrence entre les compagnies de navigation, allant parfois jusqu'à compromettre l'exploitation profitable de l'industrie, et nous reconnaissons la justesse des principes qui poussent à remédier à cet état de choses.

Nous désirons cependant faire observer que, si ce redressement comporte une tarification plus élevée sur nos voies navigables intérieures, une telle augmentation des tarifs atteindra directement le producteur de blé dans l'Ouest canadien, qui à moins d'être traité et protégé dans une égale mesure ne saurait supporter ce nouveau fardeau.

Nous espérons que le Gouvernement n'en viendra à aucune décision sans avoir examiné cet aspect de la question.

Sincèrement à vous,

Le secrétaire,
R. O. GERMAN.

ONTARIO FLOUR MILLERS ASSOCIATION

TORONTO, 164, rue Jane,

23 février 1937.

A l'honorable C. D. HOWE,
Ministre des Transports,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—Relativement au nouveau projet de loi sur les transports, nous prenons la liberté de vous aviser que notre association en approuve les dispositions touchant la réglementation de la navigation sur les lacs et l'établissement de tarifs minimums pour le transport des grains.

D'aucuns soutiennent que les frais de transport sont un facteur servant à établir le prix coûtant des grains dans le domaine de la concurrence internationale et que toute initiative tendant à régler ces frais de transport tournerait au désavantage du commerce canadien d'exportation de grains. C'est

ainsi que le transport par eau devrait demeurer libre de toute réglementation afin d'assurer une libre fluctuation des prix devant les situations changeantes. Les tarifs du transport par chemins de fer et par eau sont tous deux, cependant, des facteurs du prix coûtant, et la réglementation des uns sans régler les autres constitue une injustice à l'égard des exportateurs, forcés dans une large mesure de compter sur le transport par chemins de fer.

Les membres de cette association reçoivent leur blé par les ports de la baie Georgienne et force leur est ensuite d'en expédier les produits—la farine et les issues de mouture—vers l'Est par voie ferrée. Les tarifs en vigueur sont établis par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes sous la surveillance de la Commission des chemins de fer. Quant il s'agit d'exportation, nos membres sont en concurrence, au Royaume-Uni, par exemple, avec les meuniers de ce pays, qui bénéficient de tarifs exempts de réglementation pour le transport de leur blé entre la tête des lacs et Montréal et Québec. Ces tarifs du transport par eau sont parfois, vous le savez, si bas qu'ils ne laissent aucun profit aux transporteurs et partant les meuniers d'outre-mer, qui font concurrence à nos membres sur les marchés d'outre-mer, y trouvent un avantage considérable.

Les navires n'ont pas à payer de droits de péage sur les canaux, l'administration fédérale pourvoyant à leur entretien—grâce aux impôts. C'est ainsi qu'une partie de l'impôt supporté par le meunier ontarien est affectée à l'entretien des canaux sur lesquels son concurrent d'outre-mer jouit d'un tarif sur le blé où n'entre pas en ligne de compte le coût de leur entretien.

Les tarifs de chemins de fer tiennent compte naturellement du coût d'entretien des voies permanentes. Les canaux sont en quelque sorte les routes permanentes des navires, cependant le coût de leur entretien n'est pas à leur charge.

Au surplus, les chemins de fer sont autorisés à réduire leurs tarifs à ces bas niveaux et ils prétendent le faire à perte. Cette perte trouvera sa compensation à même l'impôt, ou alors, étant forcément absorbée, elle se reflétera dans les tarifs du transport des marchandises.

Nous croyons savoir que les compagnies de navigation engagées dans le commerce de grain sur les lacs ont tenté, de leur propre initiative, de remédier à l'état chaotique de la situation produite par le bas niveau des tarifs, preuve évidente du besoin d'ajustement ou de réglementation.

A notre sens, les bas tarifs exigés par les transporteurs sur les lacs pour le mouvement des grains ont comporté une concurrence injuste à nos moulins et nous sommes par conséquent favorables à une réglementation qui tendrait à faire disparaître les inégalités dues à la réglementation du transport ferroviaire tandis que le transport par eau n'est pas réglementé.

Bien à vous,

Le secrétaire,

G. S. McARTHUR.

THE BOARD OF TRADE OF THE CITY OF TORONTO

TORONTO, 23 février 1937.

Au très honorable GEORGE P. GRAHAM,
Président,
Le Comité du Sénat sur les Chemins de fer,
Télégraphes et Havres,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,

Bill B du Sénat

“Loi établissant une Commission des transports”, etc.

Le Conseil du Board of Trade de la Cité de Toronto, secondé par ses filiales et les comités intéressés, a fait une étude soignée du Bill B du Sénat, “Loi éta-

blissant une Commission des transports au Canada, et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles”, et il désire soumettre respectueusement les commentaires suivants sur le sujet.

Le Board of Trade de la Cité de Toronto envisage la stabilité des tarifs exigés pour le transport des marchandises comme un facteur essentiel dans toutes les catégories de transport. Ce Board a fortement réclamé l'adoption de la Loi des chemins de fer et l'institution de la Commission des chemins de fer pour l'administrer. Avant l'adoption de la loi en 1903, un état chaotique régnait tandis qu'il n'existait aucune stabilité dans les services et les tarifs. La mise en vigueur de la loi à partir de cette date a remédié à cet état déplorable, à l'avantage réel des chemins de fer et des expéditeurs à la fois.

Partie II. Transport par eau

Ce Board est favorable au contrôle de la navigation côtière, y compris les transporteurs de grains en vrac, tel que le comporte cette Partie du projet de loi, étant convaincu qu'un tel contrôle amènerait la stabilisation des tarifs qui tournerait, en définitive, au plus grand avantage de tous les intéressés. C'est toutefois son désir de signaler un article à votre attention, à savoir, l'Article 8, Paragraphe 3, qui stipule que

Le Gouverneur général en conseil pourra, sur la recommandation de la Commission, étendre, au moyen d'une proclamation, l'application de la présente Partie au transport, par navires immatriculés au Canada, sur quelque mer ou sur des eaux intérieures relativement auxquelles la présente Partie est en vigueur, entre des ports ou lieux du Canada et des ports ou lieux hors du Canada.

L'application de ce paragraphe semblerait accorder une préférence aux navires immatriculés à l'étranger qui sont affectés au transport entre des ports canadiens et étrangers puisque les navires immatriculés au Canada doivent se munir de permis pour se livrer à ce trafic international et soumettre leurs opérations au contrôle tandis que ceux qui sont immatriculés à l'étranger ne sont assujettis ni à l'un ni à l'autre. Le Board est d'avis que les navires de toute catégorie soient assujettis au contrôle dans la mesure du possible.

Partie III. Transport par air

Le Board of Trade de la Cité de Toronto n'a aucune objection à soumettre au contrôle et à la réglementation des aéronefs suivant les dispositions de la présente partie.

Partie IV. Transport par route

Tout en reconnaissant qu'une certaine mesure de contrôle sur le transport par véhicule automobile est très désirable, l'ayant recommandé depuis plusieurs années, ce Board est d'opinion que la dualité de contrôle par les administrations fédérale et provinciales, qui suivrait l'adoption de cette partie du projet de loi, aurait tendance à engendrer des conflits et à créer des conditions d'exploitation à la fois onéreuses et chaotiques. Devant cette possibilité, et eu égard également au contrôle actuel de la voie publique par les provinces et à leur juridiction sur le transport par véhicule automobile, le maintien de la juridiction des provinces et leur contrôle sur le transport par véhicules automobiles sont respectueusement proposés, ainsi que la radiation, à cette fin, de la Partie IV du projet de loi.

Partie V. Droits de port

Prenant pour acquis que cette partie ne vise que les Ports Nationaux, qui relèvent du Conseil des ports nationaux, et que partant le Port de Toronto n'est pas concerné, nous n'avons dans ces circonstances, aucun commentaire à faire sur cette partie.

Partie VI. Tarifs convenus

Cette partie prévoit l'établissement de conventions ou contrats entre commerçants et voituriers pour le transport de marchandises de toute catégorie à d'autres taux que ceux du tarif établi, qui sont les prix que l'on doit légèrement charger en vertu de la Loi des chemins de fer, à la condition que ces tarifs convenus reçoivent l'approbation de la Commission des transports au Canada. Le Board of Trade de la Cité de Toronto est d'avis que procéder à l'établissement des taux de cette manière serait rétrograder. Ce serait à l'encontre du principe de la Loi des chemins de fer pour lequel les voituriers ont combattu nombre d'années jusqu'à son adoption en 1903 et qui a depuis subi l'épreuve du temps. Ce serait un retour à la situation antérieure, parfaitement déplorable, pleine d'embarras et d'imprécision pour les voituriers et de préférences injustes entre voituriers de mêmes produits. Afin d'assurer la stabilisation des taux et une égalité de traitement aux voituriers, la radiation de cette partie du projet de loi est fortement suggérée.

Partie VII. Agents

Cette partie défend à toute autre personne que l'agent du voiturier de contribuer, sans l'obtention d'un permis, au groupement d'un chargement en vue de son transport. Chacun sait qu'il existe des firmes qui depuis nombre d'années, avec l'approbation tacite des voituriers, groupaient en un chargement de wagon complet les petites consignations de divers expéditeurs et assuraient ainsi aux expéditeurs comme aux consignataires quelque économie provenant de la différence entre les taux et les frais d'expédition par wagon complet et ceux de moindre importance, sans compter celle du temps durant transport.

Si cette partie du projet de loi a pour but d'affaiblir ou de restreindre cet utile service de groupement des expéditions, nous en proposons la modification afin de perpétuer la pratique actuelle ou alors la radiation complète de cette partie du projet de loi.

Respectueusement soumis,

Le président,

J. J. GIBBONS.

Le gérant général,

F. D. TOLCHARD.

McCOLL-FRONTENAC OIL CO. LIMITED

BUREAUX DE L'ADMINISTRATION

ÉDIFICE DE LA BANQUE ROYALE

MONTRÉAL, 24 février 1937.

Au très honorable GEO. P. GRAHAM,
Président,

Comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres,
Le Sénat,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR, — Nous désirons soumettre notre avis démontrant les conséquences adverses du projet de loi sur nos opérations maritimes; il s'agit du Bill " B ", Loi établissant une Commission des transports au Canada.

Nous alléguons comme suit:

McCull-Fontenac Oil Company Limited s'intéresse à l'exploitation de trois navires-citernes construits spécialement pour la navigation sur les Grands Lacs et le cabotage sur les côtes du Canada, leurs courses les conduisant des ports maritimes atlantiques, tels Saint-Jean ou Halifax, à Fort-William, dans l'Ontario.

Les ports ou les régions où circulent nos navires-citernes changent continuellement par suite des variations dans les conditions du commerce, suivant la saison de l'année, qui sont caractéristiques de l'industrie; un navire-citerne peut être affrété pour un seul voyage ou plus, il peut être nolisé, ou encore les cargaisons peuvent être dirigées de nos raffineries pour le compte de grands établissements industriels.

Les conséquences générales que peut avoir le projet de loi sur nos expéditions par eau nous inquiètent fortement, eu égard aux nombreux facteurs variables inhérents à l'exploitation du genre de navires construits spécialement pour les besoins de notre industrie.

La partie relative au transport par eau est d'application si générale qu'il est difficile de préciser sa portée ultime sur notre industrie, sauf l'augmentation considérable qu'elle causerait dans nos frais d'exploitation et d'administration. Ces navires furent construits pour une fin spécifique, savoir, la manipulation en vrac des cargaisons et ils tomberaient dans la catégorie des "Voituriers à contrat" ou "Voituriers irréguliers", c'est-à-dire qu'ils transportent une cargaison générale homogène en vrac de pétrole, d'huiles végétales, de charbon, de grains, etc. L'exploitation de ce genre de navire s'effectue pour le compte du propriétaire ou d'un affrèteur. La convention d'affrètement peut se perpétuer d'année en année, elle peut être faite pour une période déterminée, pour une saison, ou pour un seul voyage, et un changement de destination peut s'imposer du soir au matin. Il est essentiel d'avoir toute liberté de décider rapidement des changements à apporter aux conventions ou à la destination des navires. Aucune ligne d'un service régulier ou organisation de service côtier, soumises au tarif de la Conférence, n'est intéressée à ce commerce tout spécial, non plus qu'elle est en mesure de répondre à ses exigences.

Au moment de l'adoption du *National Recovery Act* aux Etats-Unis, un effort fut tenté pour soumettre les navires irréguliers immatriculés au pays comme à l'étranger aux mêmes règlements que ceux qui s'appliquent aux navires réguliers: ce fut peine perdue, étant donné la nature du commerce exercé par les navires irréguliers, et la fixation des taux ou l'enregistrement obligatoire des tarifs convenus par les navires transporteurs à forfait ou les irréguliers étrangers étant reconnus impossibles, la création d'un code du transport maritime n'eut pas lieu.

Il n'existe que 23 navires-citernes environ, possédés et exploités par des compagnies pétrolières canadiennes et environ 20 navires-citernes appartenant aux compagnies pétrolières américaines, navigant sur les Grands Lacs et sur la voie fluviale du Saint-Laurent, ce qui représente une bien faible proportion du tonnage total sur les lacs. Eu égard au type de construction tout spécial de ces navires (les rendant par nature impropres à tout autre usage qu'à celui du transport en vrac de produits liquides), à la grande étendue du territoire où ils circulent, à l'absence de tout horaire fixe, à la variabilité des fluctuations de la demande, les conditions changeant d'un jour à l'autre, ce genre de navire irrégulier se prête le plus mal possible à la réglementation et ne devrait pas être assujéti aux dispositions du projet de Loi des transports.

Relativement à cette partie du projet de loi qui réglemente les tarifs, un problème, très épineux surgirait d'un effort visant à formuler un système de tarifs conforme aux exigences de la Loi des chemins de fer et qui s'étendrait à ce genre de voiturier, destinés au transport en vrac, et n'importe quelle commission serait péniblement empêchée lorsqu'elle tenterait d'établir le juste prix à percevoir pour un service local en regard d'une convention ou d'un affrètement en vue d'un voyage unique, ou d'un contrat pour une saison entière, susceptible de rendre nécessaire au navire de pousser plus tard jusqu'aux Provinces maritimes, dans les eaux du Saint-Laurent ou encore de restreindre ses opérations uniquement aux Grands Lacs. S'il s'agit d'une charte-partie, des tarifs absolument différents s'imposeraient selon les limitations de temps, le nombre des voyages requis, les ports d'escale, la saison et la condition générale du marché. La loi de

l'offre et de la demande, s'appliquant au tonnage restreint de ce type de navire, pourrait justifier un contrat d'affrètement à un tarif dont le niveau serait totalement différent des prix établis et publiés par des compagnies particulières pour leur propre transport local.

La concurrence existant dans l'industrie elle-même, au pays et venant des Etats-Unis, quant au transport, et aux produits également, rend nécessaire des changements continuels dans l'exploitation, et des pertes considérables pourraient s'ensuivre s'il ne nous était pas loisible d'apporter immédiatement aux horaires ou aux prix les changements indispensables.

Nous voudrions proposer que votre Comité s'efforce de diviser le transport par eau au Canada en catégories distinctes:

1. Le transport par eau par voituriers ordinaires, suivant des trajets établis, à horaires fixées, en concurrence directe avec d'autres genres de voituriers affectés au transport dans la même catégorie.

Nous ne nous proposons pas de parler ici au nom de cette branche du transport, puisque nos navires ne sont pas des voituriers ordinaires et que les parties intéressées ont parfaitement qualité pour se prononcer eux-mêmes.

2. Les navires de type spécialement aménagé pour le transport en vrac des cargaisons, par exemple, le genre que notre compagnie exploite.

Dans ce dernier cas, nous ne saurions voir quel résultat pratique serait obtenu en assujettissant ce genre de navire aux dispositions du projet de loi.

On fera peut-être observer que certains articles ne seront mis en vigueur qu'après avis préalable à cette fin et que le Gouverneur général en conseil pourra y soustraire tout navire ou catégorie de navires. C'est juste, mais si le projet de loi est adopté tel quel, l'article en question peut être mis en vigueur n'importe quand et nous laisserait dans un état de continuelle incertitude. Advenant qu'à une époque ultérieure l'on juge nécessaire d'imposer de nouvelles restrictions au transport par eau des produits canadiens, une modification pourra être apportée à la loi après une enquête approfondie portant sur chaque genre de transport ou catégorie de produits, mais, nous le répétons, nous ne pouvons voir la nécessité de causer préjudice au service entier du transport par eau du Canada parce qu'une catégorie de voituriers aurait des embarras.

Il est une autre partie que nous désirons signaler à l'attention de votre Comité, l'Article V, portant sur les Droits de Port. Actuellement, la juridiction du Conseil des ports canadiens s'étend à sept ports nationaux. Le projet de loi a sans doute pour but d'augmenter graduellement l'étendue et le nombre des ports relevant dudit Conseil. Nous comprenons de plus que le Conseil se propose de chercher à normaliser les tarifs; en d'autres termes, établir des tarifs semblables aux ports de Montréal ou de Vancouver. La rigidité des tarifs peut amener l'augmentation graduelle des frais d'expédition en passant par certains ports et s'il n'est accordé aucun avantage à telle catégorie spécialisée dans la fabrication d'un produit particulier expédié par l'un des grands ports, le pétrole à Montréal, par exemple, le bois à Vancouver, il pourra s'ensuivre que certaines industries s'établissent en dehors des zones de contrôle du Conseil des ports et qu'elles réduisent leurs frais d'exploitation en construisant leurs propres appontements causant une perte correspondante au Conseil des ports. Cette initiative, à son tour, pourra forcer d'autres entreprises dans cette industrie à imiter cet exemple.

En vertu de l'article 19 de la Partie V du projet de loi, le manufacturier canadien, ou l'expéditeur, sera pourvu d'un moyen détourné d'en appeler de tout Droit de port qui exposerait, à son sens, son industrie particulière à un traitement injuste. Pour que son cas puisse faire l'objet d'une enquête par la Commission, l'appelant doit au préalable obtenir à cet effet l'assentiment du ministre.

A la fin de l'enquête, qui pourra avoir coûté fort cher, la Commission est tenue de remettre son rapport au ministre et le ministre est libre de concourir dans le rapport, de le rendre public, ou de classer l'affaire. De plus, la Loi sur le Conseil des ports nationaux, à l'article 15, paragraphe 1, déclare loisible de modifier les taxes ou droits selon que le Conseil le jugera utile. Sous l'empire des lois projetées, il est fort douteux que nous puissions jamais être en mesure de connaître quels sont les droits qui seront réellement perçus ou l'existence de traitements privilégiés.

Nous proposons donc que la Commission des transports projetée soit munie des pouvoirs requis pour décider des questions relatives aux Droits de port, permettant ainsi à tout manufacturier, expéditeur, etc., qui jugerait ses frais de transbordement hors de proportion, de demander audience à la Commission des transports sans qu'il soit obligé d'obtenir au préalable la permission de soumettre son cas à l'examen.

Respectueusement soumis,

McCOLL-FRONTENAC OIL COMPANY LIMITED,

par V. SMITH,
Gérant du trafic.

Le PRÉSIDENT: J'ai été prié de mettre au dossier le mémoire que voici, touchant une discussion qui eut lieu l'autre jour. N'étant pas avocat, je n'en connais rien, mais je lirai cependant le communiqué.

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA, 23 février 1937

CHER SÉNATEUR GRAHAM,—Pour faire suite à notre entretien au téléphone ce matin, je vous fais tenir un mémoire exposant les vues de ce ministère sur la prolongation de certains traités passés avec l'étranger et dont les dispositions assurent à certains navires étrangers des privilèges en ce pays.

D'une façon générale, ces traités accordent le traitement de la nation étrangère la plus favorisée au commerce maritime des pays intéressés. Naturellement, ce traitement de faveur s'étend aussi au tarif douanier et à d'autres domaines et il est à la base, non seulement des droits du commerce maritime canadien à l'étranger, mais du commerce canadien lui-même avec un groupe important d'Etats étrangers.

L'on est quelque peu exposé à se méprendre sur le sens des déclarations insérées au compte rendu des délibérations du Comité des chemins de fer au Sénat, touchant le Bill B. J'ai tenté, en conséquence, de mettre la situation actuelle en lumière dans le mémoire et j'espère qu'il vous sera possible de l'insérer au compte rendu; ou encore, notre conseiller juridique, M. John E. Read, C. R., pourra, au besoin, débattre la question avec vous ou devant le Comité.

Sincèrement à vous,

(signé) O. D. SKELTON,

Sous-secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures

MÉMOIRE—DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER AU SÉNAT TOUCHANT LE BILL B (BILL DES TRANSPORTS)

1. Le compte-rendu des délibérations du Comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, sur le bill B. expose les témoignages rendus quant à la situation du Canada sous l'empire des traités passés avec des pays étrangers et quant aux droits de ces pays étrangers en vertu de ces traités, particulièrement quant à leur portée sur le commerce maritime. Ces témoignages sont de nature à inviter une méprise dans l'esprit des gouvernements étrangers intéressés.

2. Les relations entre le Canada et les pays étrangers, y compris la Norvège, semblent être le sujet d'un malentendu, en autant qu'elles se rattachent au transport maritime.

3. Nul Etat étranger ne possédait le droit en vertu d'un traité, de prendre part au cabotage en ce pays. Par conséquent, nulle loi adoptée par le Parlement canadien en ces dernières années relativement au cabotage n'a modifié la situation établie en vertu des traités.

4. Certains traités, encore en vigueur, régissant nos relations avec des pays étrangers, y compris la Norvège, établissent les droits des navires canadiens dans les eaux étrangères ainsi que les droits des navires étrangers dans les eaux canadiennes. Aucune loi adoptée par le Parlement canadien, soit en 1934 soit en ces dernières années, n'a diminué en quoi que ce soit les obligations imposées par ces traités, ou n'a été en aucune manière incompatible avec leurs dispositions.

5. Les opinions formulées dans ce compte-rendu semblent être sans fondement aucun, allant à dire, comme elles le font, que ces traités, d'après lesquels s'exerce une très forte proportion du commerce étranger du Canada, ont été modifiés ou dénoncés, implicitement ou autrement, comme conséquence d'une législation adoptée au Canada en ces derniers temps. On ne saurait les modifier ou en diminuer la portée autrement que par un accord entre le Gouvernement du Canada et celui du pays étranger intéressé, ou en conformité de leurs dispositions. Sans doute, il est entendu qu'une législation incompatible avec les dispositions du traité, adoptée soit au Canada ou dans le pays étranger intéressé, triompherait devant les tribunaux, mais l'adoption d'une telle mesure apparaîtrait à l'autre partie contractante comme un manquement aux obligations d'ordre international découlant du traité. Il faut tout de même observer que le Parlement canadien n'a jamais adopté de législation enfreinant les obligations imposées au Canada par des traités valides et en vigueur passés avec des Etats étrangers.

6. Une mise au point s'impose sur une question de fait. On a fait allusion au traité avec la Norvège comme à un vieux traité, déclaration qui laisse une impression trompeuse. Il fait supposer qu'il s'agit de la Convention of Commerce and Navigation entre la Grande-Bretagne et la Suède, qui fut signée à Londres le 18 mars 1926. Après la séparation entre la Norvège et la Suède, une nouvelle Convention fut signée avec la Norvège, à la date du 16 mai 1913. Cette Convention établit clairement que celle de 1826 régissait encore les questions de commerce et de navigation et elle portait une disposition spéciale à l'effet qu'en ce qui était des Dominions il pourrait y être mis fin à douze mois d'avis. Essentiellement, cette Convention est donc aujourd'hui une entente qui, récemment reconnue en vigueur par le Canada et la Norvège, peut néanmoins être dénoncée sous un avis de douze mois soit par le Canada, soit par la Norvège, sans modifier la situation entre la Norvège et les autres parties des Dominions de Sa Majesté. Un arrangement semblable fut incorporé dans une déclaration conjointe de la Grande-Bretagne et de la Suède, en date du 27 novembre 1911.

Le très hon. M. MEIGHEN: La seule question qui s'apparente au point soulevé fut, à ma souvenance, celle d'une infraction, non pas aux droits de nations étrangères, mais à ceux des pays britanniques, en vertu des traités.

Le COMMIS LÉGISTE: La question fut posée, je crois, de savoir si des pays étrangers possédaient quelques droits. J'ai déclaré que cette question avait été soulevée au moment de l'étude de la Loi de la Marine marchande et qu'alors j'ai dit ne pas le savoir, et j'ai alors fièrement reconnu le même état de choses. M. Burchell, toutefois, était présent, et comme il traite ce sujet six mois chaque année, étant chargé du cours sur le commerce maritime à Dalhousie, j'ai dit qu'il devait être au fait et que je me rallierais immédiatement à son avis. Prié là-dessus d'exprimer son opinion, il le fit, déclarant que l'effet de la Loi de la Marine marchande, dans la limite de ses dispositions, serait d'entamer ces traités,

quels qu'ils soient. Et j'ai dit: "Vous voulez dire au point de vue juridique, par opposition à l'obligation d'Etat?" et il a répondu: "Oui." Or, telle que j'entends la lettre du Dr Skelton, c'est ce qu'il soutient.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le Dr Skelton dit que la loi ne s'applique pas, que la Loi de la Marine marchande ne s'étend pas jusque là.

Le COMMIS LÉGISTE: C'est là une divergence dans l'interprétation de la Loi de la Marine marchande. M. Burchell déclare qu'à son sens la Loi de la Marine marchande aura pour effet d'entamer les obligations imposées par les traités. Les traités sont passés entre les nations et ne lient aucunement les particuliers de ces pays tant qu'une loi adoptée par leur pays ne les y oblige pas. M. Burchell soutient que la loi du pays, engageant les particuliers, cette loi dont l'exécution serait imposée par un tribunal du Canada, dispose de tout traité existant. Mais il ajouta qu'il aimerait pouvoir approfondir la question, que le Comité ne devrait pas considérer son opinion comme concluante.

L'hon. M. COTÉ: La déclaration du Commis légiste est substantiellement juste. Je me rappelle très clairement avoir dit, lorsque nous étions à étudier la Loi de la Marine marchande, que nous devions prendre pour acquis que le traité avec la Norvège était encore en vigueur, et j'ai mentionné la chose l'autre jour. M. Burchell et le Commis légiste, M. O'Connor, m'ont déclaré que le traité était très ancien et qu'il n'était plus en vigueur, que nous avions légiféré et qu'il n'existait plus. J'ai tenté de leur faire dire s'il n'existait plus implicitement ou s'il avait été dénoncé au moyen d'un statut, et ils se sont alors lancés dans des distinctions que je n'ai pu suivre. Toutefois, la situation se trouve bien élucidée par le mémoire du Dr Skelton.

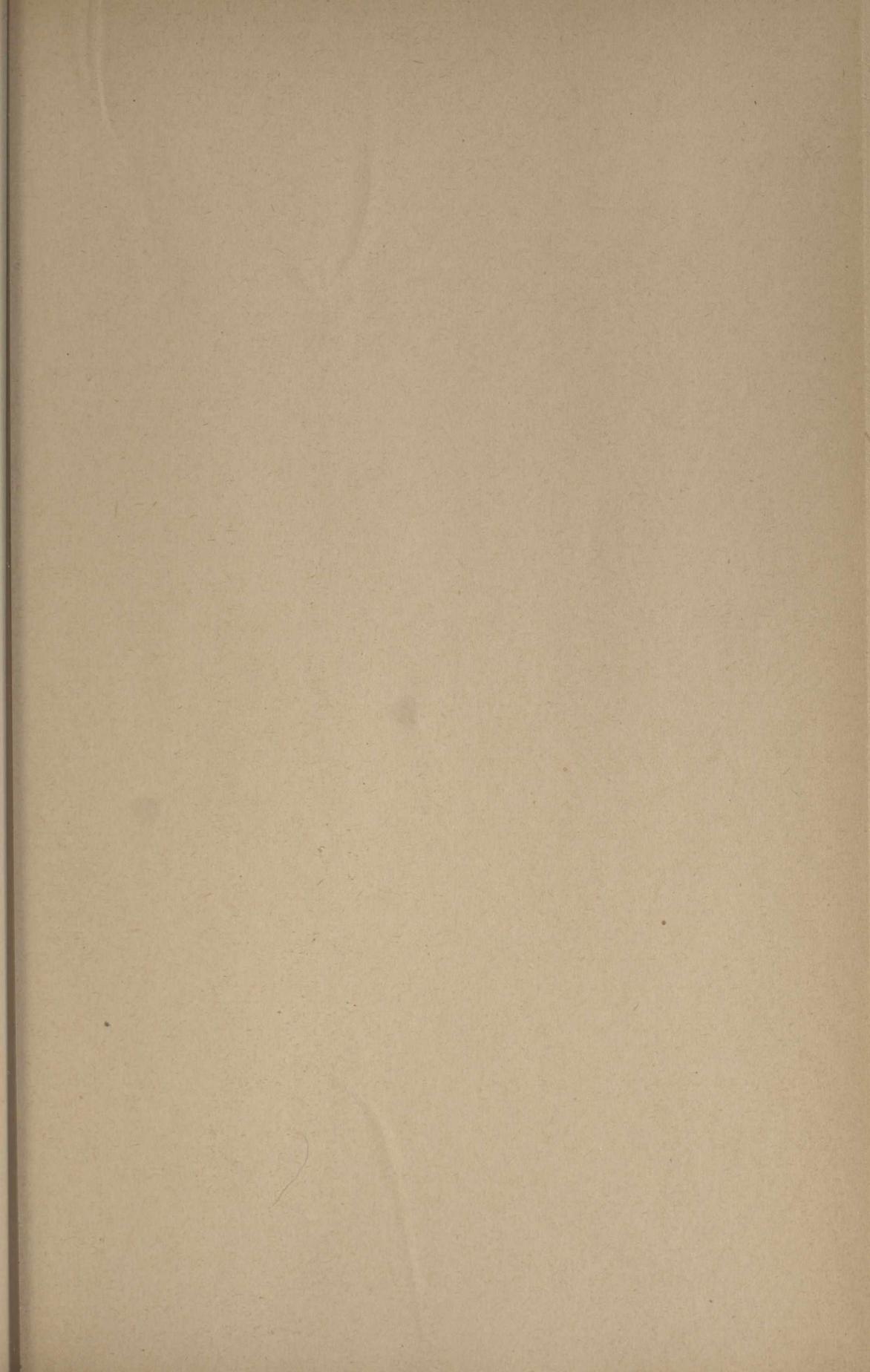
Le PRÉSIDENT: Alors, à quelle date ajournerons-nous pour poursuivre l'étude de ce projet de loi?

L'hon. M. DANDURAND: Jeudi prochain est le seul jour que nous puissions fixer pour entendre le résumé des délibérations par le ministre.

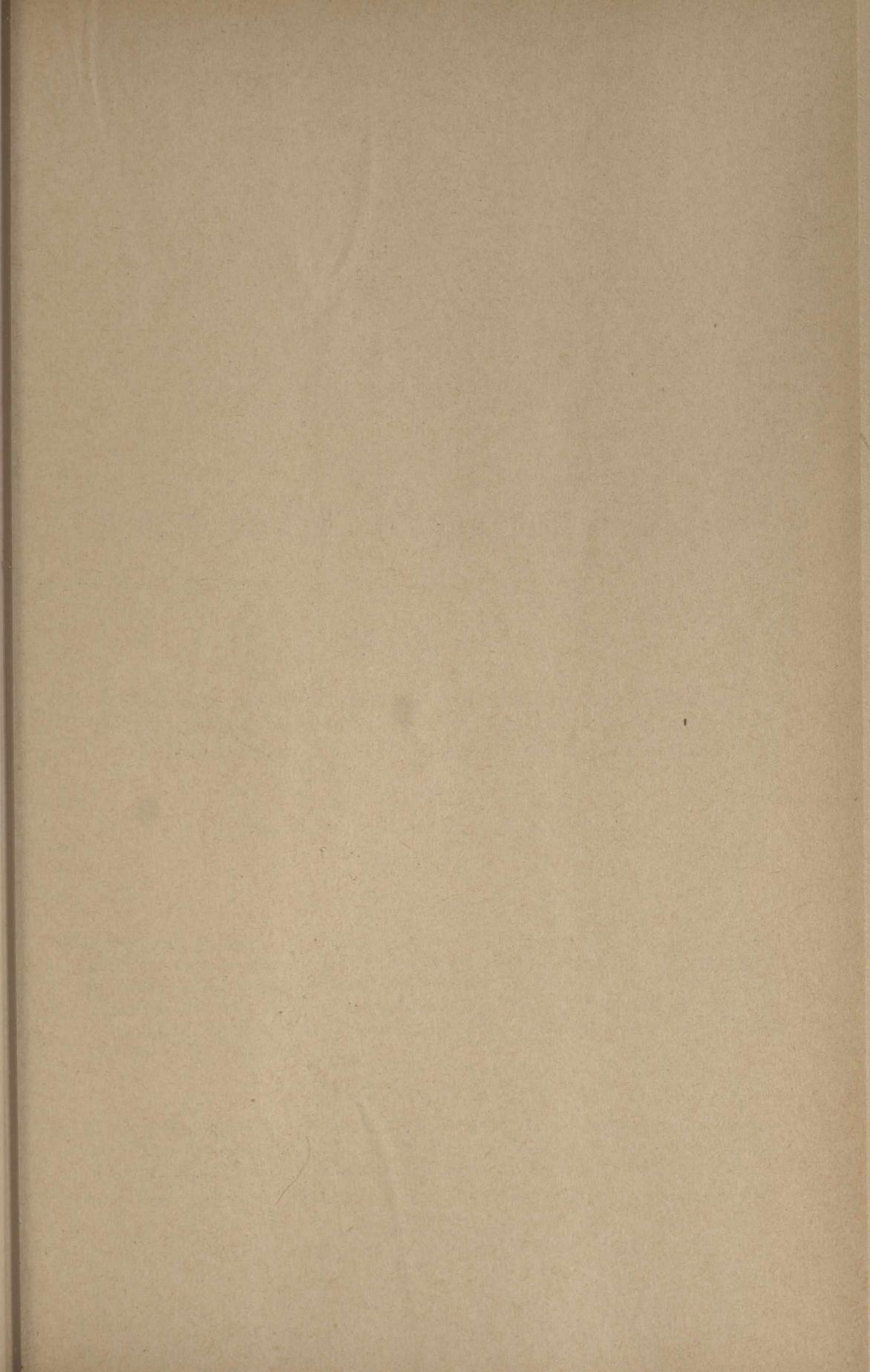
Le PRÉSIDENT: Il est entendu que nous avons d'autre besogne à faire entre-temps. Mais pour ce qui touche à ce projet de loi, devons-nous ajourner à jeudi prochain, à 10.30 heures du matin?

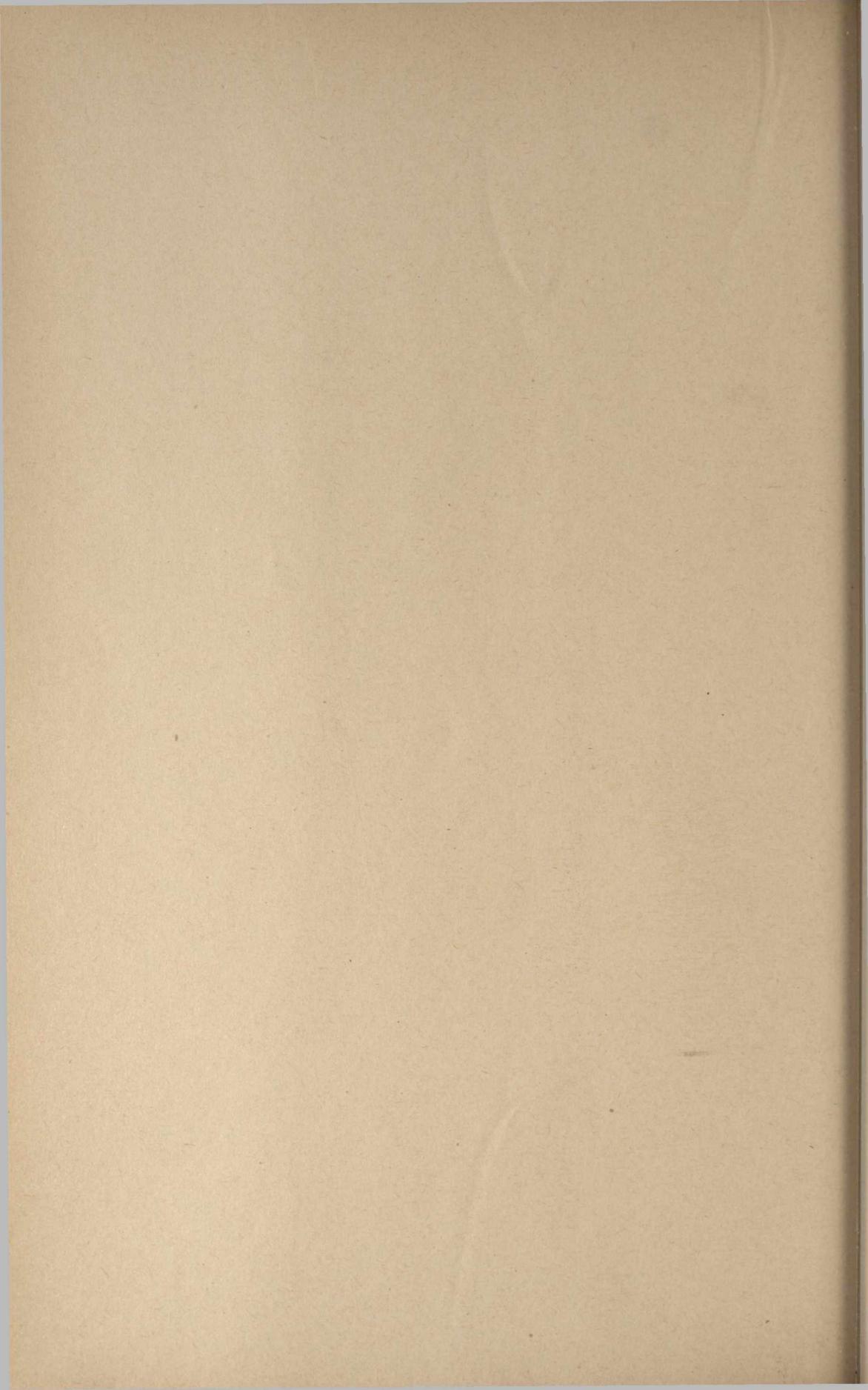
Quelques honorables SÉNATEURS: Adopté.

La suite de l'étude du Bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada, et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, est remise au mardi, 4 mars, à 10 heures 30 du matin.









SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

N° 8

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS:

L'honorable C. D. Howe, C.P., ministre des Transports; M. W. E. Campbell, chef du service du trafic, Commission des chemins de fer; M. E. P. Flintoft, C.R., représentant *The Railway Association of Canada*; M. John P. Doherty, représentant *The Lake Freight Association*; M. Bernard Allen, représentant *The Railway Association of Canada*; M. G. W. Mason, C.R., Toronto.

COMMUNICATIONS:

De M. C. J. Burchell, C.R., Halifax, N.-E. (traités portant sur le transport maritime à l'étranger); de M. A. Roy Brown, président *General Airways, Limited*; de la Chambre de Commerce du District de Montréal.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P., *Président*

Les honorables sénateurs:

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shediac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Moraud
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

JEUDI 4 mars 1937.

Le Comité permanent sur les chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, s'est réuni aujourd'hui, à 10 heures 30 du matin.

Le très hon. GEORGE P. GRAHAM préside.

Le PRÉSIDENT: Notre programme, ce matin, doit fournir à l'honorable ministre des Transports l'occasion d'aborder la discussion de son Bill que nous avons entendu débattre par d'autres pendant des semaines. J'ai le grand plaisir d'inviter l'honorable M. Howe à prendre la parole.

L'hon. C. D. HOWE (ministre des Transports): Monsieur le président, messieurs, lorsque j'ai présenté ce Bill au Comité, le mois dernier, j'en ai signalé les difficultés. Je crois inutile d'insister davantage sur ce point. Je suis encore d'avis, toutefois, que ce Bill est de grande nécessité, et dois ajouter qu'à la lumière des témoignages reçus ici je ne vois rien qui me porte à croire à l'utilité de changements importants. Certaines modifications sont nécessaires, je pense, mais je prierai mon collègue, le sénateur Dandurand, de proposer plusieurs amendements au moment où le Bill sera étudié article par article.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous préparé ces amendements?

L'hon. M. HOWE: Non. J'ai cru devoir les discuter aujourd'hui; nous pourrions les rédiger ensuite.

Je crois que la critique provient pour une large part d'une méprise sur l'application de la Loi des chemins de fer, et j'ai prié M. Guthrie de faire préparer par son personnel un mémoire sur le fonctionnement pratique de la loi. L'impression générale semble exister que la Commission des chemins de fer fixe les tarifs minimums. C'est une erreur. Il est entendu que la Commission établit les tarifs maximums, mais un mécanisme fort souple est disponible pour permettre leur modification en deça du maximum.

Les compagnies de chemins de fer et de navigation sont rendues ici pour faire connaître leurs points de vue comme conséquence des témoignages apportés devant le Comité.

On a soulevé longuement la question de savoir pourquoi ce projet de loi est nécessaire. Il suffit de jeter un coup d'œil rapide, il me semble, sur l'état de nos transports pour y trouver l'indice de la nécessité d'une législation de ce genre ou de quelque chose d'analogue. J'ai parcouru les statistiques des recettes brutes de nos chemins de fer. Le Bureau de la Statistique prend comme norme l'année 1926, lui attribuant la valeur de 100 p. 100. D'après lui le niveau des affaires en 1936 atteint 112.2. Je constate que M. Dunning, dans son discours du budget, le fixe un peu plus haut.

L'hon. M. GORDON: En comparant 1936?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. GORDON: Et prenant 1926 comme 100 p. 100.

L'hon. M. HOWE: Oui.

Les recettes brutes des deux chemins de fer réunis fut de 473 millions de dollars en 1926; montant que nous prendrons comme base de comparaison des

recettes brutes des chemins de fer, en l'établissant à 100 p. 100. En 1928, elles atteignirent 115 p. 100; en 1933, elles tombèrent à 55 p. 100, et cette année, elles se trouvent à 76.5 p. 100. En d'autres termes, tandis que le niveau général des affaires est à 112, les recettes brutes de nos chemins de fer ne sont qu'à 76.5 p. 100.

Quant à la navigation sur les Grands Lacs, je crois que vous êtes tous au courant de la situation. Rares sont les entreprises de transport dans nos eaux intérieures qui soient solvables.

La concurrence au sein du camionnage n'est guère stable encore. Je ne veux rien dire de la situation qui y règne. Je crois que certains services font bien, d'autres moins bien.

Quoi qu'il en soit, à moins que les citoyens du pays ne consentent à verser annuellement près de 40 millions de dollars en couverture du déficit de notre réseau ferroviaire national, je suis d'avis qu'il faut mettre un ordre quelconque dans le chaos de notre système actuel de transport.

Cette législation, d'ailleurs, n'est pas nouvelle. Elle est nouvelle au Canada, il est vrai, mais la plupart des pays du monde possèdent une législation du genre de celle que nous cherchons à faire adopter. Tous les pays britanniques en ont, et elle existe aux Etats-Unis. De fait, il y existera à la fin de l'année une réglementation plus complète que celle que nous proposons dans ce projet de loi.

Permettez que je vous donne connaissance d'un bref mémoire que j'ai fait préparer sur la question:

Le principe de la réglementation aux Etats-Unis est le même que celui dont s'inspire la Loi des chemins de fer.

Son origine remonte à l'année 1887, lors de l'adoption de l'Act to Regulate Commerce, ayant principalement pour but d'empêcher les distinctions injustes entre les expéditeurs, constituant une méthode qui, même à cette époque reculée, avait déjà pris beaucoup d'ampleur, par suite de rabais accordés secrètement et qui procuraient à un marchand un injuste avantage sur un concurrent. L'Interstate Commerce Commission fut instituée pour assurer l'application de la loi.

Il est bon d'observer, cependant, qu'en plus de l'Interstate Commerce Commission, un grand nombre des quarante-huit Etats de l'Union possèdent des Commissions de chemins de fer ou des public Service Commissions, ayant autorité pour la réglementation des chemins de fer dans les limites de leur propres Etats, mais cette autorité est bornée par les pouvoirs de l'Interstate Commerce Commission, en vertu de l'Act to Regulate Commerce, qui permettent à cette dernière de désavouer les tarifs approuvés par les Etats particuliers, lorsque ces tarifs ont pour effet une injuste distinction au désavantage du commerce entre Etats.

Une modification fut apportée à la loi en 1906 pour étendre la juridiction de la Commission aux messageries, aux compagnies de wagons-lits et aux pipe-lines, ainsi que pour la nantir du pouvoir de fixer pour l'avenir le maximum raisonnable des tarifs, pouvoir qu'elle ne possédait pas en vertu de la loi primitive.

La nécessité d'une coordination dans la réglementation des différents moyens de transport, en les faisant relever d'un même organisme administratif, ce qui avait été tellement satisfaisant dans le passé, fut cause que l'administration du Motor Carrier Act en 1935 fut également confié à l'Interstate Commerce Commission.

Le service des transports dans les eaux intérieures, celui d'une côte à l'autre et le service côtier sont à divers degrés soumis actuellement à une réglementation.

Les transporteurs d'une côte à l'autre, savoir, les navires faisant le service entre les ports de l'Atlantique, d'une part, et les ports du Pacifique, d'autre part, en passant par le canal de Panama, relèvent de la United States Maritime Commission, mais en vertu d'une loi spéciale adoptée par le Congrès, il y a un an et demi environ, ils sont obligés à la publication et à l'enregistrement de tous leurs tarifs, auxquels ils ne doivent pas déroger. Sous l'empire de cette loi, la United

States Maritime Commission possède les mêmes pouvoirs de réglementation sur les transporteurs desservant les deux côtes maritimes que ceux de l'Interstate Commerce Commission à l'égard des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dois-je comprendre que les navires côtiers américains sont obligés à l'enregistrement de leurs tarifs et qu'il ne leur est pas permis de s'en éloigner, tels qu'ils ont été enregistrés?

L'hon. M. HOWE: Cela s'applique aux services allant d'une côte à l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et ils sont obligés de respecter ces tarifs?

L'hon. M. HOWE: Oui. Le tarif étant une fois enregistré, ils sont obligés de le respecter.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il va sans dire que si les enregistrements peuvent se succéder assez rapidement, ils ne se soucieront guère de ce règlement.

L'hon. M. HOWE: Ils doivent toutefois faire approuver ces tarifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour ce qui est du service d'une côte à l'autre?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Il n'y aurait pas lieu pour nous d'avoir de tarifs pour le service d'une côte à l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur nos lacs?

L'hon. M. BLACK: C'est là une autre affaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai pensé. Je ne crois pas qu'une telle réglementation s'appliquerait à la navigation sur les lacs.

L'hon. M. HOWE: Non. J'arrive aux tarifs des lacs. Les transporteurs sur les eaux intérieures, savoir, sur les Grands Lacs, le fleuve Mississippi, etc., ne sont pas actuellement requis de publier ou d'enregistrer leurs tarifs auprès d'aucune commission.

Là où il existe une tarification d'entier parcours établie de concert avec un chemin de fer quelconque, l'Interstate Commerce Commission contrôle aujourd'hui les services de transport sur les eaux intérieures, sur les côtes ou d'une côte à l'autre. C'est ainsi que les services de transport par eau aux Etats-Unis sont en partie soumis à la réglementation. Le Congrès des Etats-Unis étudie actuellement un projet de loi qui donnera à l'Interstate Commerce Commission un contrôle absolu des services de transport dans les eaux intérieures, sur les côtes et d'une côte à l'autre, semblable en substance à celui qu'elle exerce sur les chemins de fer sous l'empire de l'Interstate Commerce Act. Ce projet de loi a été présenté par le président du comité du Sénat sur le commerce entre les Etats, et il vise à donner suite à certaines recommandations faites par l'ancien Federal Co-ordinator of Transportation; réunissant ainsi tous les pouvoirs de réglementation en un même organisme, savoir, l'Interstate Commerce Commission. Ceci aura pour effet de remédier à l'état chaotique existant aux Etats-Unis. En d'autres termes, si ce projet devient loi—et c'est une mesure ministérielle, telle qu'ils l'entendent là-bas, proposée par le président du comité dont relève l'Interstate Commerce Commission—ils posséderont la même réglementation de la navigation sur les Grands Lacs que celle que nous proposons dans ce projet de loi.

Réglementation des tarifs d'aéronefs: Etats-Unis.—Le seul contrôle exercé sur les tarifs est celui de l'Interstate Commerce Commission, qui a autorité de fixer le tarif à payer pour le transport du courrier par voie des airs. Jusqu'à présent aucun contrôle n'est exercé sur le tarif du transport des passagers ou des marchandises.

Grande-Bretagne.—En vertu de l'article 5 de l'Air Navigation Act, 1936, Sa Majesté peut, par un décret du Conseil, établir les dispositions utiles à l'entier contrôle des aéronefs affectés au transport de passagers ou de marchandises

contre rémunération ou un prix de louage. Un tel aéronef ne peut être exploité qu'en conformité du permis accordé à l'opérateur par l'autorité compétente désignée dans le décret du Conseil.

Sa Majesté peut, par décret du Conseil, déterminer les conditions auxquelles un tel permis pourra être assujéti, y compris les conditions du prix de passage, du transport du fret ou des autres charges que peut exiger le possesseur de cette licence, ainsi que pour assurer que l'on se conformera aux conditions auxquelles un tel permis est ainsi assujéti.

Réglementation du transport par route: Etats-Unis.—Le Motor Carrier Act, 1935, donne à l'Interstate Commerce Commission le pouvoir de contrôle sur tout le commerce avec l'étranger et entre les Etats exercé par véhicules automobiles, sauf les véhicules privés à passagers; sur l'émission des certificats aux voituriers, après audience, à titre d'utilité et de nécessité publiques; sur l'émission de permis, dans l'intérêt public, aux voituriers à forfait, et sur l'établissement de règlements de sécurité, s'étendant aux standards d'équipement, aux heures de travail, à la comptabilité et aux registres requis des transporteurs publics, à forfait ou privés. Au surplus, les voituriers sont assujéti, quant aux tarifs, à une réglementation semblable à celle que comporte l'actuel projet de loi. Les transporteurs à forfait sont obligés d'enregistrer leurs contrats auprès de la Commission, qui a le pouvoir, de sa propre initiative ou à la suite d'une plainte, de fixer les prix minimum ou de suspendre tels contrats.

Ils sont allés plus loin que nous n'en avons l'intention dans ce projet de loi, en ceci que le droit de fixer des tarifs minimums a été accordé.

Grande-Bretagne.—Sous l'empire des lois existantes en Grande-Bretagne, les véhicules publics affectés au service des passagers ou des marchandises, qu'ils soient exploités par un particulier ou contre compensation, sont obligés d'obtenir un permis sensiblement aux mêmes conditions que celles qui sont prévues dans ce projet de loi. Le prix du passage perçu par les véhicules publics à passagers sont assujéti au contrôle, mais, quoiqu'on l'entende réclamer, il n'existe pas encore de réglementation visant les véhicules affectés au transport des marchandises. Les organismes qui émettent les permis sont requis de tenir compte, en substance, des mêmes circonstances que celles qui sont indiquées à l'article 29 du projet de loi et appel peut être fait de leurs décisions sur des questions de droit et de fait.

Irlande du Nord.—Le Road and Transport Act en Irlande du Nord établit un *Road Transport Board*, ayant de cinq à sept membres, qui doit acquérir dans un délai fixé toutes les entreprises de transport routier automobile, exploitées contre rémunération ou prix de louage, en Irlande du Nord et institue ainsi un monopole du transport routier. Ce Board a l'obligation d'amener une coordination appropriée entre ces services routiers et les autres modes de transport. Les chemins de fer ont le privilège de souscrire au capital-actions du Board et de se trouver ainsi intéressés à cette exploitation. Un tribunal d'appel a été constitué, ayant le pouvoir d'empêcher les distinctions et les traitements injustes. Le Board doit publier les tarifs, prix de passage et charges. Les services inutiles ou rendus à perte sont prohibés; le Board et les chemins de fer ont tous deux le devoir d'assurer la coordination des services. Ceci s'accomplit au moyen d'un comité conjoint permanent, composé de trois membres nommés par le Board et de trois membres nommés par les chemins de fer. Une grande latitude a été accordée dans les dispositions permettant l'exploitation en commun du trafic routier et par voie ferrée.

Etat libre d'Irlande.—Dans l'Etat libre d'Irlande l'on a prévu l'achat obligatoire de toutes les entreprises routières par les chemins de fer. Les classifications et les tarifs des charges doivent être soumis au tribunal ferroviaire, qui a le pouvoir d'entendre les parties, d'établir la classification et de régler les tarifs. Les deux doivent être publiés.

Union Sud-Africaine.—Le *Motor Carrier Transportation Act* confie au *Central Board* le contrôle des véhicules de louage, soit à passagers soit à marchandises, sur les routes et dans les régions qui lui sont assujetties par proclamation. Tous les véhicules de ce genre doivent se munir de permis et le Board doit tenir compte, en substance, des mêmes considérations que celles qui apparaissent à l'article 29 de ce projet de loi. Ceux qui sollicitent un permis doivent enregistrer l'échelle de leur prix et le Board a de plus le devoir de veiller à ce que ces prix soient raisonnables.

Nouvelle-Zélande.—Les organismes qui octroient les permis sous l'empire du *Transport Licensing Act* possèdent des pouvoirs beaucoup plus étendus que ceux qui sont dévolus à la Commission des transports en vertu du projet de loi.

L'hon. M. DANDURAND: Il est vrai que notre situation n'est pas tout à fait la même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pouvez éliminer la Nouvelle-Zélande, le Sud-Afrique, l'Irlande du Nord et l'Etat libre, car leur législation correspond ici à celle des provinces.

L'hon. M. HOWE: Non pas. La législation provinciale ne fixe pas les tarifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne les fixe pas du tout?

L'hon. M. HOWE: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'entends dire que leurs pouvoirs, dans les limites de leurs attributions, correspondent aux pouvoirs de nos provinces dans les mêmes limites. Les provinces pourraient le faire si elles le voulaient.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Notre embarras provient du domaine restreint auquel la loi fédérale projetée s'étendra en regard de l'étendue de nos provinces et en raison de la constitution fédérale, et c'est à se demander s'il vaut la peine d'y pénétrer.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'il y ait ingérence de notre part.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne prétends qu'il s'agit d'envahir le domaine provincial, mais bien d'occuper le nôtre.

L'hon. M. HOWE: Aux Etats-Unis, trois Etats ont adopté des lois en tout semblables à la loi fédérale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais même en ce cas, il y a une différence. Je ne suis pas sûr de ce que j'avance, mais je crois que les droits des Etats font l'objet d'une interprétation quelque peu différente de celle que nous donnons à nos droits provinciaux et plus favorable au pouvoir central. Qu'on me reprenne si je me trompe. Mais il existe 49 Etats, ils sont relativement petits et le commerce entre eux est considérable.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: De fait, le gros du commerce est entre Etats, tandis qu'ici la majeure partie se fait dans la province même.

L'hon. M. HOWE: Nous n'attachons pas grande importance à ce point, je le répète, et nous ne le décréterons certainement pas sans le consentement des provinces intéressées. Il nous serait impossible de créer l'organisme requis pour son application, mais quand vous créez un organisme, je ne crois pas que vous puissiez vous dispenser complètement d'inclure une disposition...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait peut-être sage de l'inclure. Mais maintenant, vous dites n'avoir pas l'intention d'établir des taux minimums portant sur le transport par eaux entre les côtes des lacs.

L'hon. M. HOWE: Je pense que je vais prier le président de la Commission des chemins de fer de nous préciser la portée de la loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous ne faites pas cela, comment croyez-vous pouvoir aider les chemins de fer?

L'hon. M. HOWE: Nous ne cherchons pas à aider les chemins de fer. Nous nous efforçons d'établir l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous avez dit qu'à moins que nous soyons prêts à envisager une perte de 40 millions de dollars, il nous faut agir de quelque façon.

L'hon. M. HOWE: Nous cherchons à établir les transports sur une base stable. Pour une bonne part, la concurrence sur les lacs se fait avec des entreprises à la dérive.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vois fort bien les difficultés, mais à moins d'établir des taux minimums vous ne sauriez jamais vous rapprocher de votre premier objectif.

L'hon. M. HOWE: Nous croyons que la publicité relative aux chemins de fer sera très utile. J'ai toutefois une déclaration en main portant sur le projet de loi. On me permettra de la lire, sans doute; je demanderai ensuite au président de la Commission des chemins de fer de nous donner un petit aperçu de l'application de la Loi des chemins de fer. Il saura le faire beaucoup mieux que je ne le pourrais.

Ce projet de Loi a pour objet d'assurer la stabilisation de l'industrie du transport au Canada, dans l'intérêt public ainsi que dans celui de tous ceux qui s'occupent de transport. On espère que cette loi projetée jettera les bases d'un système de transport coordonné au pays, exempt des abus et des maux qui sont tellement en évidence aujourd'hui.

Il faut clairement établir dès l'abord qu'il n'existe aucune intention de restreindre le développement, sur la base d'une saine économie, d'aucune catégorie de transport à l'avantage d'aucun autre. Chaque progrès dans ce domaine a toujours été accompagné de perte que subissaient les modes de transport plus anciens, et il se peut fort bien que ce progrès ne soit pas encore à son apogée. Il faut cependant ne pas perdre de vue certains considérants.

En premier lieu, un service ferroviaire rationnel s'impose, puisque pour les raisons géographiques et climatiques les affaires de la nation seraient impossibles à conduire sans cela.

En deuxième lieu, il est indispensable que soit utilisée cette grande voie navigable de l'intérieure, dont la nature nous a pourvue, au moyen d'entreprises de transport rationnelles, puisqu'autrement nos cultivateurs de l'Ouest se verraient dépourvus d'un des avantages qui leur permettent de soutenir avec succès la concurrence sur les marchés internationaux.

En troisième lieu, il faut absolument que le coût du transport au Canada soit en rapport avec les frais que peuvent soutenir les diverses denrées.

Quatrièmement, l'intérêt public exige que toutes les conditions, ou les principales tout au moins, des tarifs de transport soient à la fois connues du public et relativement stables. La publicité est indispensable pour éviter les traitements privilégiés.

En cinquième lieu vient la question des conditions d'emploi dans l'industrie du transport. Il ne saurait être mis en doute que le devoir et l'intérêt dictent à tous les patrons au Canada le maintien de standards convenables dans les conditions et la rémunération faites aux ouvriers canadiens. Faute de réglementation, une concurrence effrénée et irrationnelle se développe, dont les conséquences seront inévitablement portées en très grande partie par les ouvriers de l'industrie concernée, le coût de la main-d'œuvre représentant une si forte proportion des frais d'exploitation. Il est amplement démontré que dans certaines catégories de transport, qui ne sont pas actuellement soumises à une réglementation appropriée, une telle situation existe et se traduit par des heures de

travail déraisonnablement longues sur une base de salaires de famine. En dehors de ces effets sur le monde du travail, la question de la sécurité publique est aussi en jeu.

Le projet de loi a pour objet d'étendre, dans une mesure raisonnable et uniquement dans l'intérêt public, les pouvoirs de réglementation de l'Etat.

Dans l'ensemble, les objections soulevées contre le projet de loi n'ont pas porté sur l'inopportunité d'une réglementation en soi, mais sur les moyens prévus par le projet de loi.

La plupart, sinon toutes les objections posées contre la réglementation elle-même consistaient en déclarations à l'effet que la réglementation projetée ne serait pas pratiquée en certains cas.

Les Provinces maritimes et plusieurs des autres groupes représentatifs qui ont comparu devant le Comité du Sénat se sont opposés au projet de loi craignant qu'une augmentation des tarifs s'ensuivrait. Il est à observer qu'à la suite de la réglementation des tarifs de chemins de fer, il ne s'est manifesté aucune tendance vers l'augmentation: de fait, la réglementation tend à stabiliser les tarifs. On s'imagine souvent à tort que les chemins de fer du Canada cherchent constamment à augmenter leurs tarifs. Il est notoire que les tarifs des chemins de fer au Canada sont parmi les plus bas au monde. Ce résultat a été obtenu quoique la population du Canada soit largement disséminée. Cette méprise provient en grande partie du fait que l'on croit que les tarifs, en vertu de la réglementation, sont établis par la Commission des chemins de fer et non par les compagnies elles-mêmes.

On ne saurait nier que la méprise est générale. Un journal canadien important, traitant du projet de loi, a déclaré que les citoyens canadiens ont clairement fait savoir qu'ils "ne veulent pas vivre sous un régime économique où les "tarifs et les conditions relatives à toutes les catégories de transport sont de "droit fixés par autorité de l'Etat." Dans les colonnes d'autres journaux du pays se retrouve la même idée et elle a évidemment influencé les déclarations de quelques-uns de nos économistes. Quelques-uns des adversaires du projet, qui ont comparu devant le Comité, ont clairement démontré qu'ils partageaient la même opinion.

Le projet de loi ne vise pas à cela. Il s'agit seulement d'étendre aux autres moyens de transports une réglementation semblable à celle qui régit les chemins de fer en vertu de la Loi des chemins de fer. Un "rigide établissement des tarifs" ne constitue pas une description appropriée de cette réglementation.

Ce n'est que la surveillance autorisée des méthodes employées par les compagnies de transport elles-mêmes pour l'établissement des tarifs, dans le but de rétablir l'ordre où le chaos existe, et principalement afin de mettre fin à l'injustice des traitements de faveur.

Sous le régime de la loi des chemins de fer, et en vertu du présent bill, c'est vrai, on confère à l'autorité qui réglemente le pouvoir de fixer des tarifs là où il est nécessaire de la faire, mais qu'il soit dit bien clairement que ce pouvoir ne sera jamais exercé, sauf à la suite d'une plainte ou pour remédier à un abus évident.

Dans les colonnes du même journal d'où ces mots sont extraits, l'on suggère qu'il est permis de faire des règlements "pour prévenir l'inégalité de traitement entre un expéditeur ou un voyageur et un autre expéditeur ou un autre voyageur." Voilà précisément le but visé en étendant les règlements aux autres formes de transport, ainsi que la chose se pratique sous le régime de la loi des chemins de fer.

Sous le régime du présent bill on peut supposer que le chemin de fer et toutes les autres formes de transport continueront à faire tous les efforts pour maintenir les tarifs à un bon minimum au point de vue économique et que la Commission des transports, ainsi que l'a fait la Commission des chemins de fer, ne prendra pas de mesures pour changer cette politique.

La réglementation des tarifs vise à encourager la stabilité dans l'industrie et de saines conditions en ce qui regarde le transport et le commerce en général; elle vise de plus à créer cette stabilité sans distinction injuste et au moyen de tarifs publiés.

D'autre part, les voituriers peuvent craindre que la réglementation des tarifs amènera l'établissement de taux trop bas au point de vue économique du fait que la Commission des transports pourrait forcer les voituriers à adopter le taux le plus bas publié par un concurrent imprévoyant. Le présent bill fournit amplement des remèdes à pareille situation; il n'y a pas lieu de craindre que, sous le régime de cette loi, les voituriers se voient forcés de fournir des services à des tarifs injustifiables au point de vue économique.

En discutant la partie II du bill, les représentants du commerce du grain et de certaines compagnies de navigation sur les Grands lacs ont fait observer que si les navires canadiens transportant le grain et d'autres produits en vrac étaient soumis à une réglementation, la concurrence des navires du Canada et des Etats-Unis pour transporter par la route de Buffalo et New-York le trafic à destination des marchés étrangers serait injuste et détournerait de la route du Saint-Laurent un fort volume du trafic actuellement transporté par cette route. A ce sujet, il y aurait peut-être lieu de signaler que le bill confère maintenant le pouvoir de proclamer la loi en ce qui regarde les navires enregistrés au Canada transportant des marchandises aux ports étrangers. Ceux qui élèvent des objections devraient reposer quelque confiance dans le ministre et se dire qu'il est inconcevable qu'il utiliserait de pareils pouvoirs pour entraver les efforts que fait l'industrie maritime du Canada en vue de faire face à cette concurrence.

Il y a peut-être lieu aussi de faire observer qu'un bill est actuellement soumis au congrès des Etats-Unis lequel permettra à la Interstate Commerce Commission d'exercer la haute main sur ces navires américains à destination des ports étrangers ou en revenant. Ce projet de loi a été présenté par le président du Comité du Sénat du Commerce entre états et il vise à donner effet à certaines recommandations faites par l'ancien Coordonnateur fédéral des transports. L'adoption de ce bill ajouterait à la facilité d'obtenir une réglementation complète.

Une autre objection d'ordre général que l'on fait valoir contre la réglementation en tant qu'elle a trait aux produits en vrac, particulièrement le grain, c'est que les frais de transport jouent un rôle d'une telle importance en ce qui regarde la vente de ces produits qu'ils doivent être susceptibles de flexibilité de façon à faire face aux conditions qui changent rapidement. Il s'agit d'une objection qui n'a pas d'importance en réalité pour cette raison-ci: C'est un fait notoire que la première étape du transport de notre grain de l'Ouest sur les marchés (par rail) est subordonnée au contrôle et à la stabilisation des tarifs. Il est également vrai que les prix de transport océanique sont stables.

Je remarque que nos amis de la Fédération des armateurs sont venus réclamer la liberté de la navigation sur les Grands Lacs. Je répondrai que, sous le régime de la Freight Rate Conference et de l'Atlantic Steamship Conference, on fixe les tarifs des transports quant au maximum et au minimum, et de toute façon. Vous penseriez au moins que si la navigation doit être libre sur les lacs elle devrait l'être aussi sur l'océan.

Par conséquent, cette objection comporte la suggestion déraisonnable qu'il est impossible d'assujettir à la stabilité des taux ce qui constitue une faible proportion du total des services de transports.

On a laissé entendre que l'on donne au ministre les pouvoirs d'imposer, à son gré, des restrictions arbitraires ou des conditions onéreuses aux exploitants de navires à vapeur soit en restreignant le nombre de ports où ces navires peuvent faire escale soit en les forçant à prolonger des services non rémunérateurs à certains ports.

Le bill en discussion vise à conférer tous les pouvoirs nécessaires pour la réglementation du trafic dans les eaux intérieures; cependant, on a évidemment l'intention de délivrer aux exploitants de navires des permis qui couvriraient disons les eaux des Grands lacs et du St-Laurent; ou quelques parties générales desdites eaux. Certaines catégories de vaisseaux, qui tombent sous le coup des règlements proposés par le présent bill, c'est tout à fait évident, d'après la nature même de leurs opérations, ne pourraient être assujettis aux restrictions spécifiques concernant la route et l'horaire qu'il serait possible de leur assigner en vertu du paragraphe 4 de l'article 5. Il est évident que cet article confère des pouvoirs d'autorisation et l'on doit supposer que le ministre, en les employant, tiendra compte des conditions différentes qui influent sur les diverses catégories de navires auxquels on délivrera des permis.

Les limites géographiques dans lesquelles on appliquera cette partie du bill ont donné lieu à beaucoup de discussion. Après avoir sérieusement étudié la question, on a décidé de faire une déclaration claire et nette sur ce point. On soumettra un amendement qui restreindra l'application de la partie II du bill aux limites ci-dessous:—

Trafic d'un port à un autre port dans les eaux, Pointe-au-Père et à l'ouest.

Trafic entre le Saint-Laurent et les ports des Provinces maritimes, Pointe-au-Père et à l'est et tous les ports des eaux intérieures à l'ouest de la Pointe-au-Père.

Trafic entre les ports de Fort-William et de Port-Arthur et à l'est, d'une part, et les ports de la côte du Pacifique du Canada, d'autre part.

La question de savoir si ce dernier paragraphe devrait être laissé ou non dans le texte du bill soulève des doutes, je dois le dire. Cependant, il se trouve dans le texte du projet de loi américain et j'incline à croire qu'on devrait le laisser dans le présent bill, bien qu'il puisse s'écouler quelque temps à mon avis avant que l'on ait raison de le proclamer.

C'est l'intention d'exclure des dispositions du bill le trafic d'un port de cabotage à un autre entre le golfe et les ports de l'Atlantique au Canada, à l'est de la Pointe-au-Père, et le trafic d'un port de cabotage à un autre entre les ports du littoral du Pacifique au Canada.

Il doit être évident que la proposition, à savoir que le transport par eau entre les Provinces maritimes et des endroits sur le Haut Saint-Laurent sur les Grands lacs soit exempté des règlements, ne peut pas être acceptée. Citons un exemple tangible: à certains endroits des Provinces maritimes se trouvent des raffineries de sucre qui font concurrence à celles de Montréal, de Chatham et de Wallaceburg sur les marchés du centre de l'ouest du Canada. Or, si les tarifs de transport d'un groupe de raffineries ne sont pas réglementés, il est évident qu'il pourrait résulter une distinction injuste; on peut dire la même chose de l'acier et de beaucoup d'autres produits.

Sous le régime du Commonwealth Agreement, on a laissé entendre que les navires britanniques peuvent faire le cabotage au Canada. La chose est acceptée par le Gouvernement, mais ceci ne soulève aucune objection contre le présent bill. Les navires britanniques ne peuvent faire le cabotage au Canada qu'en autant qu'ils le font aux mêmes conditions que les vaisseaux canadiens. Les navires britanniques qui désirent se prévaloir de l'accord du Commonwealth doivent s'astreindre aux règlements édictés sous le régime du présent bill; voilà qui ne s'écarte aucunement ni du principe ni des détails du Commonwealth Agreement.

Pour ce qui est de la Partie III du présent bill, nous n'avons pas l'intention pour l'instant de faire en sorte que la réglementation des taux s'applique dans le cas des services irréguliers dans les régions septentrionales du Canada comme, par exemple, dans les régions minières.

Je puis ajouter que nous avons l'intention que la réglementation du transport par air s'applique aux services réguliers entre les villes. Elle ne s'appliquera qu'au transport par air dans le nord, où la concurrence ne se fait qu'entre les différentes compagnies et lorsque l'industrie nous demandera elle-même de l'appliquer. Pour l'instant, nous n'avons pas du tout l'intention de nous immiscer dans ce domaine.

Si nous abordons maintenant l'examen de la Partie IV du présent bill, l'une des principales objections que font valoir les provinces et les compagnies de transport par route contre la réglementation des tarifs par le gouvernement fédéral, c'est que le bill impose un droit de permis et qu'il peut se servir de ce pouvoir pour envahir un domaine que les provinces considèrent être le leur, c'est-à-dire le droit d'obtenir des usagers des grandes routes les revenus disponibles au moyen des taxes; or, les voituriers assimilent cette attitude à une tentative d'accroître le fardeau financier qu'ils supportent par l'imposition de nouvelles taxes. Le gouvernement fédéral n'a nullement l'intention d'utiliser les pouvoirs que lui confère le présent bill pour se constituer une source de revenus. Nous devrions expliquer clairement que les droits de permis que l'on a l'intention d'établir sont tout simplement des droits d'enregistrement pour la forme.

Une autre objection d'ordre plus général de la part des provinces a trait à la question de savoir si oui ou non la définition du commerce interprovincial et étranger, en tant qu'elle peut comprendre le transport intraprovincial comme partie d'un transport direct, est constitutionnelle. Il peut se faire que l'objection résulte en partie du fait qu'on l'interprète de manière que les changements de propriété et d'entreposage en route n'éviteraient pas la conséquence qu'une partie antérieure du transport total serait encore assujettie aux règlements édictés sous le régime du bill. Afin d'éviter cette complication, on devrait dire clairement que le transport prévu devra être direct et généralement continu.

Il est important d'étendre la portée de la définition pour couvrir le transport entier, car il serait exceptionnellement facile d'éluder les prescriptions de la loi et la chose se produirait communément. L'aiguillage des remorques ou le véritable transbordement de la charge elle-même pourrait être arrangé aux limites de la province ou à la frontière internationale et les conséquences du fait de limiter la réglementation à la traverse des frontières seraient fatales à l'efficacité du bill.

Une autre objection d'ordre général qu'ont fait valoir pour ainsi dire tous les adversaires de la mesure, qui ont comparu devant le comité du Sénat, est fondée sur la crainte que du fait que la Commission est centralisée à Ottawa elle se trouverait dans l'impossibilité de remplir avec célérité les nouvelles fonctions qui lui seraient assignées. Les adversaires de la mesure sont d'avis, semble-t-il, que les délais qui se produiraient désorganiserait l'industrie du transport. La réponse à cette objection c'est que, depuis de nombreuses années, la Commission a non seulement surveillé les questions concernant les chemins de fer mais qu'elle a également exercé des fonctions ayant trait à d'autres services d'utilité publique et des relations existant entre ces services et les corporations municipales. Pour accomplir cette tâche, il faut que les commissaires voyagent d'une partie du pays à l'autre et il n'est arrivé que très rarement, sinon jamais, que la Commission se soit déplacée au complet. En réalité, il n'y a donc pas lieu de douter que la Commission ne puisse se déplacer, ainsi qu'elle l'a fait par le passé, et il serait très facile, semble-t-il, qu'elle délègue un ou deux commissaires, lorsqu'il y aura nécessité de le faire, pour visiter les différentes parties du pays.

Il y a lieu de supposer que la Commission pourrait prendre des mesures de temps à autre, suivant qu'il sera nécessaire de le faire, pour la conduite de ses affaires.

Le PRÉSIDENT: Pour moi, cette objection ne tient pas debout, je l'ai fait observer ces jours derniers, la même objection a été soulevée à l'origine concer-

nant les chemins de fer. Or, je suppose qu'on l'a résolue en adoptant le système par lequel la Commission peut se subdiviser de façon que ses membres soient en mesure de se rendre dans deux parties du pays ou plus en même temps.

L'hon. M. HOWE: L'objection a revêtu une forme particulière, vu que l'on a tenté d'exagérer les fonctions que la Commission pourrait être appelée à accomplir sous le régime des articles relatifs au "transport par route" et aux "tarifs convenus". Par exemple, on a laissé entendre que la Commission aurait à s'occuper d'octroyer des permis à environ 170,000 camions ainsi que des demandes concernant les tarifs convenus réclamés par tous les véhicules et par tous les autres modes de transport. A l'encontre de cette objection, on peut faire valoir l'assertion de M. Paton, le représentant de la Canadian Automotive Transportation Association, qui déclare qu'il n'y a probablement pas plus de 370 véhicules transportant le trafic sur lequel le gouvernement fédéral exercerait un contrôle sous le régime du présent bill.

D'autre part, d'autres témoins ont laissé entendre que le gouvernement fédéral n'avait pas lieu de s'occuper de la chose, étant donné le faible volume de trafic en jeu sous le régime de l'article ayant trait au transport par route. En réalité, les fonctions dévolues à la Commission seraient comparativement peu onéreuses pour commencer, mais il est évident que le moment propice à la création d'un organisme pour la réglementation, c'est quand le problème est dans l'enfance.

Il n'y a pas grand'chose à dire en ce qui regarde la partie VI du bill qui a trait aux "tarifs convenus". Nous présenterons un amendement pour régler la situation créée par le *Maritime Freight Rates Act*. Des témoins vous donnerons d'autres explications concernant le fonctionnement d'une loi semblable en Angleterre. Cependant, nous ne devons pas perdre de vue le véritable but recherché par une disposition de cette nature. Elle vise à conférer à ces voituriers qui seront assujettis aux règlements, si le bill en discussion devient loi, le droit de conclure des contrats, droit dont jouissent déjà ceux qui ne sont pas assujettis aux dispositions du présent bill; les voituriers qui s'opposent à l'adoption du bill possèdent aussi ce droit. Les compagnies de transport faisant opposition audit bill ne se sont peut-être pas rendu compte que si cette disposition était supprimée et qu'elles pussent être assujetties d'autre façon aux dispositions tarifaires de la loi des chemins de fer, elles perdraient ce droit.

Un bon nombre des adversaires de la mesure ont soulevé la question des pouvoirs constitutionnels. Voilà une question au sujet de laquelle le comité se laissera sans doute guider par les avis des légistes de la couronne.

Quoique, pour l'instant, nous n'ayons pas l'intention d'appuyer sur cet argument, l'on peut affirmer sans crainte que quand bien même toutes les objections des adversaires de la mesure seraient admises, il resterait encore un champ d'action où le gouvernement fédéral a incontestablement le droit d'exercer des pouvoirs. Or le Dominion du Canada ne saurait se croiser les bras et négliger de constituer un organisme suffisant pour l'accomplissement des fonctions qui lui sont dévolues.

Pour tout résumer, nous soumettons que les objections soulevées contre l'adoption du présent bill se fondent surtout sur une conception erronée des résultats pouvant surgir de l'application des règlements à tous les modes de transport. Il y a nombre d'années, on a soulevé les mêmes objections contre l'application de règlements semblables au transport par chemin de fer. Or, une longue expérience a établi que les craintes exprimées à cet époque n'étaient nullement fondées. Au Canada, l'innovation n'a nullement donné lieu à la création d'un organisme public oppressif. Il n'est pas vrai du tout que ceux qui s'occupent de transport aient été privé d'une liberté d'action raisonnable. Il n'est pas vrai non plus que l'on ait utilisé les règlements soit pour forcer les exploitants de ces services à exiger un tarif trop bas au point de vue économique soit pour leur permettre d'exiger des tarifs trop élevés dans leur propre intérêt. Toute cette réglementation concernant les chemins de fer s'est traduite au Canada par la

substitution de l'ordre et de la stabilité à la confusion et à l'inégalité de traitement qui existaient jadis. Nous sommes d'avis que l'extension de méthodes de réglementation du même genre à d'autres modes de transport constitue tout simplement l'acceptation des exigences du progrès. L'innovation sera dans le meilleur intérêt de ceux qui exploitent les services de transport, de ceux qui les emploient et de la nation en général.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

L'hon. M. HOWE: C'est tout.

L'hon. M. BLACK: Les navires cabotiers sont exempts des dispositions du bill?

L'hon. M. HOWE: Voilà ce que je propose sous forme d'un amendement.

L'hon. M. BLACK: Parfaitement. Les navires qui ne sont pas purement des cabotiers, disons ceux qui font le service entre Saint-Jean ou Halifax et Montréal tomberont-ils sous le coup des règlements édictés sous le régime du bill?

L'hon. M. HOWE: C'est cela.

L'hon. M. BLACK: Vous avez parlé du cas des raffineries de sucre. Supposons qu'un navire irrégulier de Suède s'amène et que la raffinerie Acadia ait une cargaison de sucre à expédier à Montréal. Le navire irrégulier veut prendre un chargement et...

L'hon. M. HOWE: Ce navire irrégulier ne pourrait prendre cette cargaison, à l'heure actuelle. Il ne lui est pas permis de faire le service entre deux ports canadiens.

L'hon. M. BLACK: C'est parfait. Supposons qu'il s'agisse d'un navire anglais ou australien ou de n'importe quel vaisseau battant le pavillon britannique et qu'il soit prêt à transporter cette cargaison pour les deux tiers du tarif ordinaire afin de ne pas remonter le fleuve à lège. Cela ne saurait se faire sans communiquer avec la Commission des transports?

L'hon. M. HOWE: Afin d'élucider parfaitement ce point, je suis d'avis que nous devrions avoir l'opinion soit de M. Guthrie soit du fonctionnaire de la Commission préposé au transport des marchandises; il pourrait nous expliquer de quelle façon s'appliquent les règlements de la Commission des chemins de fer. Est-ce que cela vous va, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. GUTHRIE: Nous avons préparé un résumé...

L'hon. M. GRIESBACH: Avant que M. Guthrie commence son exposé, je désire poser à M. Howe la question suivante: Si l'industrie du transport sur les Grands lacs est en banqueroute ainsi qu'il le donne à entendre, est-ce que le contrôle des tarifs pour remédier à cette situation n'aura pas comme conséquence inévitable le relèvement des taxes de transport du grain.

L'hon. M. HOWE: Quels sont les taux de transport du grain, à l'heure actuelle? Ils varient entre 6c. et 6½c., jusqu'à 3c. Je crois que, l'année dernière, l'on a transporté des marchandises à ce prix là. La réglementation tendra à stabiliser les tarifs, je crois; cependant, je ne puis dire si elle aura pour résultat en général de relever ou d'abaisser les taux du transport.

L'hon. M. GRIESBACH: Si vous voulez tirer ces gens de la banqueroute est-ce que cela n'aura pas inévitablement pour résultat le relèvement des taux de transport du grain sur les grands lacs?

L'hon. M. HOWE: Dois-je admettre ou non que ce sera là le résultat? Je n'en sais rien; vous admettrez toutefois, je le crois, qu'un état de banqueroute ne peuvent se perpétuer. Il sera suivi d'une situation qui créera une rareté factice. De fait, on a déclaré que l'on projette de laisser à l'ancre une bonne moitié des navires. Il s'ensuivrait une rareté de navires et un relèvement des taux de transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est probable que M. Guthrie répondra à la question que je vais vous poser, M. Howe. A l'époque où fut créée la Commission des Chemins de fer, j'étais assez jeune et je suppose que vous l'étiez encore plus que moi.

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis voir que le parallèle sur lequel est fondé le précis des raisons que vous avez fait valoir à l'appui de cette loi et de l'application de ce contrôle soit raisonnable ou qu'il puisse s'appliquer. Les chemins de fer constituent un monopole naturel, nécessaire et inévitable. La raison que l'on a invoquée dans le temps à l'appui de ce contrôle, c'était la nécessité de réglementer ce monopole d'une façon plus efficace qu'il ne l'avait été dans le passé dans l'intérêt du public et de l'industrie des transports. La réglementation ne fut pas imposée comme un moyen de stabiliser les tarifs de transport au bénéfice des chemins de fer. Voilà ce qu'il faudrait ne pas perdre de vue. On a imposé la réglementation comme un moyen d'empêcher l'inégalité de traitement et les taux de transports trop élevés; on l'a imposée aussi pour la protection du public en général, politique qui s'impose toujours lorsqu'un monopole naturel existe.

Et voilà, qu'à cette heure, vous essayez d'appliquer ce principe aux moyens de transport sur les Grands lacs. Vous prétendez que le chaos existe parce que telle ou telle compagnie est en banqueroute. Nul doute qu'un pareil état de choses existe. Mais le point de vue est entièrement différent. Le parallèle n'existe pas. Le public ne demande nullement que l'on redresse des inégalités de traitement ou que l'on améliore quelque peu cette situation confuse. Le public est pleinement satisfait pour ce qui est de ces bas tarifs et des conséquences qui peuvent s'ensuivre. Il n'y a pas de monopole naturel et c'est justement pour cela que nous avons cette situation. La concurrence est si désespérément âpre que les compagnies de navigation ne peuvent subsister. La distinction à faire entre les voituriers des Grands lacs et les Chemins de fer est des plus marquées. Il faut aussi faire la même distinction quoique peut-être à un degré moindre, entre les voituriers par air et les chemins de fer. Il n'y a guère possibilité que le transport par air constitue un monopole naturel; il peut se faire cependant, qu'il s'en rapproche plus que le transport par la voie des Grands lacs. Il en va de même du service de transport par camions. Bref, la situation que vous essayez de redresser est tout le contraire de celle à laquelle on a apporté remède par la loi des Chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: A l'heure actuelle, quel est l'élément régulateur dans toute cette industrie? Ce sont les chemins de fer n'est-ce pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'irai pas jusqu'à dire cela.

L'hon. M. HOWE: Absolument. Du moment que vous enlevez les rails sur un embranchement, quelle est l'objection que l'on soulève toujours devant la Commission des chemins de fer? La voici: Vous nous laissez à la merci des camions. C'est là le cri que l'on soulève toujours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il peut se faire qu'il y ait plus qu'un camion.

L'hon. M. HOWE: Oui, je le sais; cependant, les gens disent: "Vous nous laissez à la merci des camions". En d'autres termes, vous vous attendez à ce que les chemins de fer continuent leurs services et jouent le rôle de régulateur en toutes choses. Ils sont disposés à continuer les affaires en exigeant certains taux. Vous dites: "Si ces gens là exigent des prix trop élevés, vous pouvez toujours avoir recours aux chemins de fer". C'est là une situation impossible à mon avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'incline à partager votre avis, mais cela ne répond pas du tout à l'objection que j'ai soulevée quant à la praticabilité du remède. Je suis de votre avis quant à l'injustice que constitue cette situation, mais j'en suis à discuter le principe que le remède applicable à un état de choses ne peut l'être à une situation absolument différente.

L'hon. M. HOWE: Éliminez les chemins de fer de cette question du transport par camions et jusqu'à quel point les tarifs seraient-ils relevés? Vous risqueriez-vous à dire qu'il n'y aurait pas inégalité de traitement? C'est un fait que les tarifs des chemins de fer sont basés sur le principe qu'il ne doit pas y avoir de distinction injuste et, suivant moi, les autres modes de transport exploités en concurrence devraient être aussi réglementés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit d'un cas d'injustice sans le moindre doute; cependant, je ne discute pas la question d'injustice, mais j'en suis sur la question de savoir si le remède proposé est applicable.

L'hon. M. HOWE: Prenons la situation qu'offrent les taux de transport sur les Grands lacs. Ils sont sujets à fluctuation, vous le savez. Nous avons adopté une loi pour contrôler les tarifs maxima de façon à ce qu'ils ne soient pas trop élevés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas réussi.

L'hon. M. HOWE: Oh oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: En 1923? Pas du tout. Nous nous sommes vus dans de beaux draps!

L'hon. M. HOWE: La loi des grains a été modifiée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais nous avons dû mettre l'amendement au rancart.

L'hon. M. HOWE: Je crois que le temps propice pour réglementer les tarifs des voituriers des Grands lacs, c'est lorsque vous avez un surplus de navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne tiens pas à poursuivre la discussion de cette question.

L'hon. M. HOWE: Mais ne croyez-vous pas que c'est la réponse? A l'heure actuelle, vous comptez entièrement sur un autre organisme pour réglementer les tarifs. Je puis vous montrer une liste de tarifs déposée par des gens qui préconisent la réglementation du camionnage. Ils disent: Nous ignorons le tarif auquel notre concurrent expédie ses marchandises".

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'on nous répond que les provinces exercent la haute main sur les taux de camionnage même en ce qui regarde le trafic interprovincial, à l'heure actuelle. Vous dites qu'elles ne réglementent pas les tarifs.

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais, en réalité, les gouvernements provinciaux contrôlent assez bien les tarifs de cette façon-ci: Les autorités provinciales décident quels sont les autobus qui feront le service entre certains endroits. On peut donc dire que la compagnie d'autobus est forcée de donner le service à des taux raisonnables sans quoi elle perdra son privilège. Voilà qui permet d'exercer un contrôle passablement efficace sur le tarif de transport, quoi qu'il ne soit pas direct.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, allons-nous entendre le président de la Commission des chemins de fer?

L'hon. HUGH GUTHRIE (président de la Commission des chemins de fer): Monsieur le président, le service des transports nous a demandé d'examiner la question des tarifs des voyageurs ainsi que les taxes et la réglementation qui s'ensuivent et, dans un bref mémoire, d'expliquer les dispositions de la loi en vigueur en tant qu'elles s'appliquent aux chemins de fer.

Je vais demander à Monsieur Campbell, directeur du trafic de la Commission des chemins de fer, de lire ce mémoire. Il sera en mesure, cela va de soi, de répondre à toutes les questions que vous jugerez à propos de lui poser au fur et à mesure qu'il procédera à la lecture du document. Il occupe depuis de nombreuses années ces fonctions à la Commission des chemins de fer et il est parfaitement au fait de tous les détails de la question.

M. W. E. Campbell, directeur du trafic, Commission du chemin de fer du Canada: Il s'agit d'un exposé de la Commission des chemins de fer concernant la réglementation des tarifs de transport des chemins de fer assujettis à la loi des chemins de fer.

Les témoins qui ont comparu devant le comité du sénat touchant le bill B et qui représentent les voituriers par eau, par air et par route craignent, semble-t-il, que les dispositions de la loi des chemins de fer concernant les tarifs et les taxes soient onéreuses et inapplicables aux autres modes de transport. De plus, ils se font une idée erronée de la situation, semble-t-il, du fait qu'ils supposent que la Commission fixe elle-même tous les tarifs exigés par les chemins de fer; ils redoutent que la Commission fixera les prix de transport de tous ces voituriers sans leur laisser la moindre flexibilité ou liberté d'action pour déterminer les tarifs qu'ils exigent. Ces craintes sont absolument non fondées et elles sont sans doute dues au fait que ces gens ne sont pas au courant des dispositions de la loi des chemins de fer.

Il y a lieu d'insister sur le fait que la Commission ne prend pas l'initiative d'établir les tarifs de transport et elle n'a rien à voir quant aux tarifs primitifs, aux taxes ou prix que les voituriers lui soumettront au début. Les voituriers déposeront leurs tarifs devant la Commission et, par la suite, la Commission pourra, sur réception d'une plainte ou de sa propre initiative, exiger la modification des taux de transport qu'elle jugera illégaux, distinctifs ou déraisonnables.

La réglementation des taux de transport, sous l'administration de la Commission, a été simple et facile à suivre en ce qui regarde l'émission des tarifs et les modifications subséquemment apportées aux taux de transport, ainsi qu'on le fait voir ci-dessous. Un certain nombre d'articles de la loi des chemins de fer ayant trait au trafic, aux taxes et aux tarifs couvrent les dispositions ordinaires et nécessaires pour la réception et la livraison des marchandises; il s'y trouve aussi des dispositions, visant à empêcher la préférence injuste ou le préjudice en ce qui regarde les taux; d'autres dispositions ont trait au classement des marchandises, à la réglementation des tarifs quant au taux et à la forme, à l'affichage des tarifs pour le renseignement du public et le reste.

Les seuls tarifs qui exigent l'approbation spécifique de la Commission, lorsqu'ils sont déposés dans le premier cas, sont les tarifs-types de marchandises ou de voyageurs (articles 330 et 334). Il s'agit purement de tarifs de taux maxima que le voiturier ne saurait excéder. Ces tarifs doivent être approuvés par la Commission et publiés dans la *Gazette du Canada* avant d'être mis en vigueur. Ces tarifs ne sont pas modifiés avant un grand nombre d'années, à moins que les frais de transport ne subissent une hausse ou une baisse très sensible. On n'a pas modifié les tarifs-types des chemins de fer depuis 1922, sauf dans le territoire couvert par la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, laquelle est entrée en vigueur le premier juillet 1927. Un très faible pourcentage du trafic des chemins de fer se transporte sous le régime des tarifs-types.

Le gros des marchandises transportées, soit environ 90 p. 100, l'est sous le régime des tarifs spéciaux ou de concurrence régis par les articles 328 à 332 de la loi des chemins de fer. Les voituriers eux-mêmes et non pas la Commission décident des taux qu'ils publieront dans ces tarifs et, après cela, ils publient et déposent ces tarifs au bureau de la Commission. Les tarifs spéciaux peuvent être mis en vigueur après un avis de trois jours, s'il s'agit de diminutions de taux, et après un avis de trente jours, dans le cas d'un relèvement de taux. De plus, sous le régime de l'article 344 et des règlements édictés par la Commission conformément aux prescriptions dudit article, les voituriers peuvent publier des avis de tarifs spéciaux, lesquels entrent immédiatement en vigueur afin d'assurer la prompte expédition de marchandises dont le transport s'offre d'une façon inattendue et pour lesquelles des tarifs convenables n'ont pas été préparés, à

condition de voir immédiatement au dépôt et à la publication de ces tarifs, sauf dans le cas où l'avis de tarif spécial a été publié pour couvrir l'expédition d'une consignation particulière et que le taux n'est pas d'une nature permanente.

Pour ce qui est des tarifs de concurrence, ce qui veut dire les taux pour aller ou revenir d'endroits où deux lignes de transport ou plus se font concurrence, ils peuvent, où la chose est nécessaire pour faire face aux exigences de la concurrence, être mis immédiatement en vigueur sans avis préalable à la Commission et les voituriers peuvent s'en prévaloir avant de déposer lesdits tarifs au bureau de la Commission; cependant la compagnie doit déposer immédiatement un tarif renfermant tels taux ainsi qu'une déclaration concernant la nature de l'exigence et le motif qui la fait agir ainsi (Voir article 332).

Les dispositions de la loi en ce qui regarde la publication des tarifs-types et spéciaux des voyageurs sont sensiblement les mêmes que celles qui régissent les tarifs des marchandises.

L'article 325 de la loi porte que la Commission peut rejeter un tarif ou une partie de tarif qu'elle considère injuste et déraisonnable ou contraire à quelque-une des dispositions de la présente loi, et exiger de la compagnie qu'elle y substitue, dans un délai prescrit, un tarif qu'elle juge satisfaisant, ou elle peut prescrire d'autres taxes pour remplacer celles qui ont été ainsi rejetées. La Commission peut fixer la date à laquelle un tarif doit entrer en vigueur et, soit sur demande soit de son propre chef, elle peut, en vue d'une enquête ou pour une raison quelconque, retarder la date de son application effective, ou, soit avant soit après son entrée en vigueur, suspendre un tarif ou une partie de tarif.

On dépose chaque année au bureau de la Commission des milliers de tarifs spéciaux et de concurrence ou des suppléments à ces tarifs à cause des changements que nécessite la création de nouvelles industries, de nouveaux produits, de nouvelles sources d'approvisionnement, de nouvelles formes de concurrence et nombre d'autres raisons; il s'ensuit que la tarification subit une évolution constante afin de faire face aux besoins du commerce. Les dispositions de la loi des chemins de fer et les règlements publiés là-dessous par la Commission en ce qui regarde la publication et le dépôt des tarifs ne sont pas gênantes; de fait, ils visent à faciliter l'ajustement des tarifs de façon qu'ils rencontrent les conditions changeantes du commerce du pays. Il n'y a pas plus de un pour cent de ces listes tarifaires qui donne lieu à des plaintes devant la Commission touchant le niveau des tarifs et des distinctions injustes ou encore, qui sont de telle nature que la Commission juge nécessaire d'ordonner de les modifier de son propre chef. Ces tarifs spéciaux et de concurrence peuvent être imprimés ou photocopiés et, dans certains cas, on se contente de les écrire à la machine. L'opération n'offre donc aucune difficulté ni de frais excessifs. D'autre part, la Commission a publié des règlements stipulant les dimensions de ces listes ainsi que d'autres règles régissant leur préparation et leur contenu.

La loi exige (article 322) qu'une classification des marchandises soit déposée au bureau de la Commission et approuvée par elle; cette classification divise les marchandises en catégories rendant ainsi cette classification complémentaire à la publication des tarifs par catégorie de marchandises. Certaines compagnies de navigation ont déjà adopté la classification des marchandises telle qu'elle a été approuvée pour les chemins de fer et elles sont parties audit arrangement. En ce qui regarde les voituriers de marchandises en vrac, ils n'ont pas besoin de classification vu que leurs tarifs ne sont publiés que pour couvrir le transport de produits déterminés. Quant aux voituriers qui transportent les marchandises par route, ils ont déjà une classification en vigueur, si nous avons bien compris; cette classification a été promulguée par les camionneurs eux-mêmes et l'on ne devrait pas éprouver la moindre difficulté à faire accepter et adopter par les compagnies de camionnage une classification uniforme appropriée à leur service.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser des questions à M. Campbell?

L'hon. M. BLACK: Je désire encore revenir sur la question qui hante mon esprit et je voudrais bien élucider le point. Je suis pleinement satisfait de l'élimination des navires de cabotage. Je ne crois pas que la loi puisse s'appliquer sous n'importe quel contrôle. Cependant, un navire marchand d'aventure aborde à Saint-Jean ou à Halifax,—un navire irrégulier de Norvège, ainsi que je l'ai dit, car la Norvège réclame le droit de faire le cabotage au Canada,—décharge sa cargaison et désire remonter jusqu'aux Grands lacs, s'il peut obtenir un tarif favorable pour y prendre un chargement de grain. La raffinerie Atlantique ou la raffinerie Acadia désire expédier une cargaison de sucre à la tête des Grands lacs. Or, si ce navire doit tout d'abord communiquer avec la Commission des chemins de fer et obtenir la permission d'offrir à la raffinerie un tarif assez bas, voilà une exigence qui entrave le commerce; voilà qui peut empêcher l'une ou l'autre raffinerie d'obtenir un taux de transport favorable. D'autre part, si le navire accorde un tarif assez bas pour le transport de cette cargaison jusqu'à la tête des Grands lacs, le commerce suit son cours ordinaire ainsi que cela devrait se faire. Maintenant, de quelle manière allez-vous régler une situation de cette nature qui se présente assez souvent, sans arrêter le commerce pour ainsi dire? Il n'est guère possible que vous publiez un tarif-type pour les navires marchands d'aventure. Je veux parler du voiturier de hasard que l'on appelle un navire en quête de charge.

M. CAMPBELL: Ainsi que je l'ai fait observer, pour faire face à la concurrence ou à quelque chose de cette nature, un navire a le droit en vertu de la loi de mettre immédiatement un tarif en vigueur; il peut ensuite le déposer au bureau de la Commission et fournir subséquemment la raison de sa publication.

L'hon. M. BLACK: Le navire en quête de charge déclare qu'il accordera un tarif de tant par tonne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce qui veut dire que nous réglementons en ne réglementant pas du tout.

L'hon. M. BLACK: Je ne vois pas quelle autre chose vous pourriez faire. Je dois conclure un contrat avec l'expéditeur et, après cela, avertir la Commission.

L'hon. M. HOWE: Le navire marchand d'aventure britannique et qui navigue un peut partout sans être assujéti à aucuns règlements n'existe plus à cette heure. Le navire en quête de charge britannique est régi par les tarifs minima et maxima fixés par l'association dont il fait partie. S'il s'en tient à ces tarifs, il reçoit une subvention. S'il ne tient pas compte des tarifs fixés, il ne touche pas de subvention. Cette idée qui a cours à savoir que les navires marchands d'aventure parcourent les océans et prennent des cargaisons à n'importe quel tarif est quelque peu...

L'hon. M. BLACK: Sous le régime de cet accord, ces navires ont la latitude de prendre des chargements et, durant le voyage, jouissent de pouvoirs discrétionnaires.

L'hon. M. HOWE: Ils sont si complètement réglementés actuellement que je ne crois pas qu'un peu plus de réglementation puisse leur casser les reins.

Le PRÉSIDENT: J'ai par devers moi une lettre portant la signature de M. Burchell, qui a comparu devant le comité des jours derniers. Je ferai observer que nous sommes arrivés, semble-t-il, à conclure un accord touchant la marine marchande suédoise. Il semble que M. Burchell, le docteur Skelton et M. O'Connor ont dit la même chose touchant les navires suédois, mais avec des mots différents.

L'hon. M. DANDURAND: Les navires norvégiens.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: M. Burchell a donné ce que les avocats appellent une opinion au pied levé. Il ne croit pas, a-t-il dit, qu'une convention de cette

nature ait été conclue. M. Skelton a écrit qu'il n'y en a pas et M. Burchell déclare que, s'il en est ainsi, il n'existe pas de navires marchands d'aventure du genre de ceux que nous avons discutés ces jours derniers.

Pour compléter le dossier, Monsieur le président, je demande que le comité ordonne de verser au compte rendu la lettre de M. Burchell.

L'hon. M. BLACK: Cela n'affecte en rien la situation dans laquelle se trouve le navire marchand d'aventure britannique.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Pas du tout; la question du navire marchand d'aventure britannique est encore à l'ordre du jour. Je conclus que l'on a donné la seule réponse possible. Je crois que le tarif doit être mis en vigueur; il faut que cette formalité ait été accomplie, puis l'armateur ou le capitaine du navire en donne avis à la Commission. Je ne vois pas comment vous pouvez remédier à cela à moins de saisir le navire.

Le PRÉSIDENT: Il est probable que nous reviendrons sur cette question. Le ministère a quelque chose à soumettre au comité.

L'hon. M. HOWE: Je crois que les chemins de fer ont également une déclaration à faire sur cette question. Je crois que M. Flintoft a quelque chose à dire.

Le PRÉSIDENT: Allons nous entendre les représentants des chemins de fer?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais à les entendre.

Des hon. SÉNATEURS: Très bien; très bien.

M. E. P. Flintoft C.R., avocat général du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Monsieur le président, je comparais au nom de la Railway Association of Canada. M'accompagnent aussi: M. E. E. Fairweather, C.R., avocat en chef des Chemins de fer nationaux du Canada; M. D. M. Fleming, l'un des avocats du chemin de fer Michigan Central; M. Alistair Fraser, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. Bernard Allen, économiste adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada; M. E. J. Knowles, représentant spécial du trafic, chemins de fer nationaux du Canada; M. Geo. Stephen, vice-président du Pacifique-Canadien; M. C. E. Jafferson, gérant du trafic des marchandises, Pacifique-Canadien; M. F. C. S. Evans, représentant du service des transports, Pacifique-Canadien; M. R. S. Black, surintendant de division du Père Marquette Railway; M. L. A. W. Doherty, gérant du trafic des marchandises, de la Cie Canada Steamship Lines et M. J. P. Doherty, gérant de la Lake Freight Association.

Au début de mes remarques, Monsieur le président, je puis dire que les compagnies que nous représentons appuient le bill en principe. La mesure ne va pas aussi loin que nous le voudrions mais nous l'acceptons comme point de départ dans la voie d'une réglementation convenable de tous les moyens de transport. Les messieurs qui m'accompagnent seront très heureux de répondre aux questions que les membres du comité désireront peut-être leur poser, lorsque j'aurai terminé mes remarques.

En 1903, nous étions à peu près dans la même situation qu'occupent les principaux adversaires du présent bill. Ces adversaires comprennent les compagnies de transport non réglementées, à l'exception d'une forte proportion des voituriers par eau qui ont déclaré qu'ils appuient le bill en principe. Antérieurement à 1903, monsieur le président, vous vous souvenez que nous nous trouvions en face d'une situation des plus injustes à divers point de vue. Avec tout le respect que je dois au très honorable M. Meighen, je soumets que la situation qui exigeait d'être réglementée à cette époque là n'étant pas uniquement le fait du monopole. En réalité, il n'existait aucun monopole à cette époque. C'est bel et bon de dire que les chemins de fer constituaient un monopole, mais, en réalité, qu'avions-nous en ce temps là? Le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien, le Père Marquette, le Michigan Central et le Wabash se faisaient tous une âpre concurrence dans les territoires qu'ils desservaient. La situation qu'il s'agissait

de redresser était rendue plus difficile par les rabais et les différences injustes de traitement; un expéditeur obtenait un tarif pour l'expédition de ses marchandises que son concurrent ne pouvait avoir. L'on m'informe,—il va de soi que je n'ai pas eu connaissance personnellement de ces faits, car je n'étais qu'un jeune garçon à cette époque,—qu'il arrivait même que divers représentants d'une même compagnie accordaient des tarifs différents afin d'obtenir du trafic pour leurs districts respectifs.

Le PRÉSIDENT: Les tarifs des voyageurs non plus n'étaient pas uniformes.

M. FLINTOFT: Les tarifs des voyageurs constituaient une farce. Dans nombre de cas, le chemin de fer recevait à peu près ce que le voyageur voulait bien lui donner.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne me souviens pas de cela et j'étais en âge de voter.

M. FLINTOFT: Vous n'aviez pas de marchandises à expédier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, mais je voyageais. Et je n'ai pas traversé ce paradis.

M. FLINTOFT: Je parle tout particulièrement du trafic des marchandises. Nous sommes tous au fait de la situation qui existait relativement au trafic des voyageurs. On m'a cité des cas où le représentant d'un chemin de fer dans un district accordait à une certaine industrie de la région un tarif de transport en concurrence avec celui qu'accordait son collègue dans un autre district pour le transport des marchandises de la même catégorie. L'on ne publiait pas les tarifs et c'était là toute la difficulté et la situation prêtait à toutes sortes d'abus. Et je dis, monsieur le président, que ce n'était pas dû au fait que les chemins de fer constituaient un monopole que l'on a inséré dans la loi des chemins de fer les articles relatifs aux tarifs. On l'a fait à cause de ces abus, des distinctions injustes, des tarifs déraisonnables et des rabais secrets de toutes sortes que l'on accordait tous les jours à des expéditeurs de marchandises de la même catégorie qui se faisaient concurrence.

Et maintenant, monsieur le président, je soumets que la même situation existe, à l'heure actuelle, en ce qui regarde d'autres moyens de transport qui ont surgi depuis 1903. Des rabais sont accordés en secret; des contrats sont conclus avec un expéditeur pour le transport de ses marchandises; cependant l'on n'est pas tenu d'accorder le même tarif à un autre expéditeur étant donné qu'il n'y a aucune publicité. Les voituriers peuvent conclure toutes sortes de contrats secrets et nous savons qu'ils le font; cependant, nous n'avons aucun moyen de faire face à cette concurrence, vu qu'ils ne sont pas tenus de donner des avis publics relativement à ces concessions.

L'hon. M. DANDURAND: Il s'agit donc d'un jeu de coupe-gorge?

M. FLINTOFT: Parfaitement. Les voituriers se coupent la gorge à eux-mêmes surtout en ce qui regarde le transport par route. Ils se coupent la gorge à eux-mêmes et ils font faillite; d'autres voituriers entrent en scène et prennent la succession de ceux qui ont fait banqueroute. Ils sont financés de la même façon; ils font en sorte de se procurer un camion et ils recommencent le même jeu qu'ils continuent aussi longtemps qu'ils le peuvent.

L'hon. M. DANDURAND: La même situation existe-t-elle jusqu'à un certain point en ce qui regarde le transport par eau?

M. FLINTOFT: Je me proposais de discuter la question du transport par eau un peu plus tard, monsieur le président. Avant d'aborder ce sujet, je désire faire observer que les chemins de fer, antérieurement à 1903, s'opposaient à la réglementation à l'époque où une commission royale, présidée par le vice-président actuel de la Commission des chemins de fer faisait une enquête sur cette situation. Les chemins de fer ont combattu le projet, car, ils redoutaient de se voir pieds et poings liés par cette loi. L'on m'assure, je dis cela en passant, — que l'un des

députés à la Chambre des Communes, qui a soulevé les principales objections contre l'établissement de ce système de réglementation dans le temps, bénéficiait lui-même de l'un de ces tarifs au rabais secret. Les objections, qu'elles vinsent de la part des chemins de fer ou de certains expéditeurs, étaient fondées sur des motifs égoïstes. Et je suppose que nous sommes tous prêts à admettre franchement que les objections soulevées à cette heure s'inspirent de motifs égoïstes.

L'hon. M. BLACK: Pas toutes, non.

M. FLINTOFT: C'est fort possible. En tout cas, elles ne sont pas au bénéfice d'autrui.

L'hon. M. BLACK: Eh bien: les objections en tant qu'elles ont trait au cabotage ne s'inspirent pas de motifs égoïstes; elles s'appuient sur l'impossibilité de faire observer les règlements.

M. FLINTOFT: Les chemins de fer ont fait valoir les mêmes objections, en 1903. Ils ont déclaré que l'on ne pourrait jamais mettre les règlements en vigueur et qu'il serait impossible de faire publier les tarifs ou de les stabiliser.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'ils avaient tort à cette époque, il peut se faire qu'ils aient encore tort, à l'heure actuelle.

M. FLINTOFT: Les chemins de fer avaient tort à cette époque-là et il est fort possible que les compagnies qui prennent la même attitude aujourd'hui aient également tort. Nous nous sommes instruits à la lumière d'une longue expérience et nous avons modifié notre manière de voir quant à la réglementation. Je ne crois pas que vous pourriez trouver un seul administrateur de chemin de fer, à l'heure actuelle, qui favoriserait la suppression d'une réglementation convenable des voies ferrées.

L'hon. M. DANDURAND: Il faut établir la réglementation ou se résigner à la confusion?

M. FLINTOFT: Absolument, monsieur. Lorsqu'il a fait son premier exposé, je crois que le ministre a donné à entendre qu'il s'agissait de deux choses l'une: soit abolir la réglementation des chemins de fer ainsi qu'elle existe aujourd'hui, soit assujettir tous les modes de transport à une réglementation convenable. Et voilà l'attitude que nous adoptons. Nous l'admettons en toute franchise, cependant, nous ne voudrions pas préconiser l'abandon de la réglementation des chemins de fer parce que nous pensons qu'il surgirait une situation qui serait loin d'être avantageuse soit pour les chemins de fer soit pour les expéditeurs. En l'absence d'une réglementation, un voiturier croit qu'il s'assure des bénéfices en accordant un tarif de transport à bon marché; il croit que le fait d'accorder un tarif réduit lui assure l'avantage sur son concurrent. Cependant, un peu plus tard, il en souffrira, car, son concurrent accordera un tarif secret et sera en mesure de transporter les marchandises à meilleur marché que lui. Voilà l'état de choses qui existe, à l'heure actuelle, grâce aux agissements des exploitants de ces autres moyens de transport.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Flintoft, la situation dont vous parlez en ce qui regarde les rabais, les accords secrets et les bas tarifs des voyageurs s'applique exclusivement à l'Est du Canada, mais non pas à l'Ouest?

M. FLINTOFT: J'ignore absolument comment les choses se passent dans l'Ouest, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Nous n'avions qu'un seul chemin de fer, en 1903, et il menait les choses à sa guise. Une puissante agitation régnait en faveur d'une réglementation vu que les chemins de fer constituaient un monopole. La situation dont vous avez parlé existait de Fort-William à l'Est du Canada.

M. FLINTOFT: Je suis absolument de votre avis, monsieur. Le point que j'ai soulevé, c'est que la réglementation des chemins de fer n'a pas été amenée exclusivement du fait qu'ils constituaient un monopole, mais en partie à cause des abus que j'ai énumérés.

L'hon. M. CALDER: Dans l'Ouest, nous n'avons jamais bénéficié de ces bas tarifs de voyageurs lorsque j'étais jeune.

M. FLINTOFT: Je le répète, notre attitude s'est modifiée en conséquence de l'expérience acquise. Nous pensons qu'une situation bien meilleure en est résultée en ce qui regarde les chemins de fer par suite des dispositions régulatrices que l'on a insérées dans la loi.

Après les explications de monsieur Campbell, il n'est guère nécessaire de vous faire observer que les dispositions de la loi ayant trait à la tarification et à la réglementation sont d'une grande flexibilité. C'est là une idée erronée que de croire que la Commission des chemins de fer fixe les tarifs. Elle exerce un contrôle sur les tarifs et si des abus surgissent, la commission a le droit de les supprimer.

Si nous remontons à 1903, l'on constate que la concurrence de transport par eau sur les Grands lacs n'avait guère d'importance. De fait, cette concurrence du transport par eau sur les lacs n'est devenue un facteur sérieux qu'après la guerre. Nous n'avons constaté une très forte augmentation des navires faisant le service sur les Grands lacs qu'après l'année 1920; à partir de 1930 et à venir jusqu'aujourd'hui, nous avons eu un excédent de navires par suite de la dépression qui a eu pour effet d'accentuer encore la situation découlant de l'augmentation des navires construits après 1920. A l'heure qu'il est, un certain nombre de navires ne trouvent pas à s'employer; les armateurs sont engagés dans une lutte à outrance et ils font tout leur possible pour soutenir la concurrence les uns contre les autres; ils abaissent les tarifs jusqu'au point où ils ne peuvent toucher une rémunération suffisante pour le service qu'ils donnent. Personne ne soutiendra, je crois, que c'est là une situation saine et qu'on devrait laisser se perpétuer.

Relativement à cet aspect du problème, le ministre a donné une idée ce matin des changements qu'il se propose d'effectuer. Pour moi, il propose à cette heure de donner une très modeste extension aux règlements concernant les tarifs. Si j'ai bien compris, il a proposé d'exempter des dispositions du bill le cabotage des Provinces maritimes et de la Colombie-Britannique; restent uniquement, sous le régime du présent bill, le trafic de l'Est, de la Pointe-au-Père à la tête des Grands lacs et le trafic d'un littoral à l'autre lequel, ainsi qu'on l'a signalé aujourd'hui, est réglementé aux Etats-Unis.

Quant à l'objection soulevée par le sénateur Black à cet égard, je ne rends compte du fait que les industries des Provinces maritimes désirent profiter de toutes les occasions qui s'offrent d'obtenir des bas tarifs pour le transport de leurs produits à la tête des Grands lacs. Cependant, l'on m'informe,—et que l'on me reprenne si je fais erreur—que le genre de trafic qu'il a décrit n'existe pas dans la pratique; c'est-à-dire que le transport des marchandises ne se fait pas de cette façon là. De Halifax et de Saint-Jean, le sucre est transporté à la tête des Grands lacs au moyen d'un service régulier de cargo-boats. A l'heure actuelle, des navires font un service régulier entre Saint-Jean, Halifax et la tête des Grands lacs en suivant un horaire régulier. Ils abordent à des ports et prennent des cargaisons. Si j'ai bien compris, ils prennent le plus souvent une cargaison de sucre à destination de l'Ouest et, au retour, ils transportent un chargement de farine. Ils font le service en concurrence avec les navires ayant leur port d'attache à certains endroits dans la province de Québec, surtout à Montréal, et qui se rendent jusqu'à la tête des Grands lacs. Ces navires transportent du sucre des raffineries de Montréal à destination de l'Ouest et reviennent chargés de farine. Ils prennent à leur bord n'importe quels produits afin de se constituer une cargaison. Je suis toutefois d'avis que l'on créerait une situation très injuste si l'expéditeur des Provinces maritimes était laissé avec ses franchises coudées à cet égard tandis que son concurrent, disons de Montréal, serait obligé d'expédier ses produits en acquittant des tarifs qui sont publiés et connus de tous ses concurrents.

Pour ce qui en est du trafic par route, c'est un fait notoire qu'il s'est développé depuis une date relativement récente. Avant 1920, on ne transportait pas pour ainsi dire de trafic commercial sur les grandes routes du Canada. C'est cette année là, si ma mémoire est fidèle, que le gouvernement provincial de l'Ontario commença une campagne soutenue pour l'amélioration de sa voirie. Les autres provinces suivirent l'exemple de l'Ontario et des millions et des millions de dollars furent consacrés à l'exécution de ces travaux. Ainsi que les ministres provinciaux l'ont déclaré, en exécutant ces travaux on avait premièrement en vue de servir les intérêts de l'automobiliste qui se promène pour son plaisir, mais les camions commerciaux ont utilisé ces routes à leur profit. Ces camions commerciaux sont exploités d'une telle façon, à l'heure actuelle, que les associations les plus puissantes de camionnage en tout cas réprouvent leurs agissements; en réalité, ils ne sont nullement protégés et ils se coupent mutuellement la gorge. Je le ferai observer en passant, ces camions enlève du trafic aux chemins de fer sous le régime de conditions très injustes. Il y a un très lourd trafic entre Montréal et Toronto, à l'heure actuelle; de fait entre certains endroits de la province d'Ontario et certains endroits de la province de Québec en général. Nous n'avons aucun moyen de savoir quels sont les tarifs que l'on exige. Ce trafic est loin d'être aussi peu important que l'ont dit certains représentants des entreprises de camionnage, au cours de certaines séances antérieures du comité.

Le PRÉSIDENT: J'ai pris note de cette déclaration touchant l'insignifiance du trafic par route, ainsi que l'indique le pourcentage donné.

L'hon. M. DANDURAND: Le trafic interprovincial?

Le PRÉSIDENT: Non, le trafic entier. Si j'ai bien saisi le point, il n'est nullement nécessaire que les chemins de fer se tracassent tant que cela au sujet de ce trafic; le pourcentage est si insignifiant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le rapport de la Commission Duff l'a fixé à environ 6 p. 100; c'est-à-dire tout le trafic transporté par camion. Je ne puis croire que ce chiffre soit exact ou même se rapproche actuellement de la vérité.

L'hon. M. HOWE: M. Mason vient de me remettre une note importante que les 370 véhicules dont il a été question font le transport d'une province à l'autre ou aux Etats-Unis; cependant, ce chiffre ne comprend pas le grand nombre de véhicules commerciaux exploités par des particuliers et faisant le service d'une province à l'autre ou aux Etats-Unis; il ne comprend pas non plus le grand nombre de véhicules commerciaux faisant le service entier entre divers endroits dans une même province, mais qui pourraient transporter directement des marchandises d'une province à l'autre.

M. FLINTOFT: Voilà un chiffre très propre à induire en erreur. Nous ne pouvons voir comment on peut arriver à ce chiffre de 6 p. 100. Si j'ai bien compris, M. Mason a déclaré qu'il s'agit d'une conjecture, d'une incursion dans l'inconnu.

Le PRÉSIDENT: En utilisant ce chiffre, j'avais dans l'idée de poser la question suivante: N'y a-t-il pas possibilité que cela représente justement la différence qui empêche les chemins de fer d'attacher les deux bouts ou de s'en tirer avec un faible surplus?

M. FLINTOFT: La division de l'économie des chemins de fer Nationaux du Canada a estimé, monsieur le président, qu'en prenant les opérations d'une année, —je crois que l'on s'est basé sur le bilan de 1936; nous pourrions entrer un peu plus dans les détails lorsque M. Allen viendra faire son exposé,—les pertes subies par les chemins de fer du fait de la concurrence des camions parce qu'en premier lieu le trafic qu'ils leur ont enlevé constituait une perte directe et, qu'en second lieu, ils ont subi d'autres pertes indirectes par suite des diminutions de tarif effectuées pour conserver le trafic au réseau, s'élevait à environ 38 millions de dollars par année. Cette estimation a été préparée avec le plus grand soin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les deux réseaux de chemins de fer?

M. FLINTOFT: Oui, les deux réseaux, si j'ai bien compris. Est-ce bien cela, monsieur Allen?

M. ALLEN (économiste, chemins de fer Nationaux du Canada): Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Le public, je le suppose, bénéficiera de cette perte subie par les chemins de fer?

M. FLINTOFT: Une partie du public peut en bénéficier, mais le reste de la population en souffre. Je crois que c'est là l'un des grands malheurs de cette situation actuellement. La difficulté, c'est que le voiturier qui bénéficie de cet état de choses est en concurrence avec un autre qui n'est pas en mesure d'en profiter, vu que les tarifs de camionnage ne sont pas publiés; tout cela se fait en secret.

Le PRÉSIDENT: Alors, le chiffre de ces pourcentages, s'il est exact, peut représenter la différence entre les profits et les pertes des chemins de fer.

M. FLINTOFT: C'est fort possible. Je voudrais bien que nous ayons ces 38 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Le pourcentage n'est pas aussi insignifiant qu'il en a l'air.

M. FLINTOFT: Non. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il s'agit d'une perte nette, vu qu'il y aurait des frais supplémentaires; cependant, je crois que l'on peut dire sans crainte que cela représente une perte nette excédant 30 millions de dollars.

L'hon. M. CALDER: Votre raisonnement, monsieur Flintoft, se résume à ceci: si un manufacturier de vêtements, disons de Montréal, faisait transporter ses marchandises à Toronto par camion en acquittant l'un de ces tarifs réduits, le bénéfice serait encaissé par le consignataire de Toronto. Ce dernier n'abaisserait pas ses prix au bénéfice du public; il garderait pour lui le bénéfice supplémentaire que représente cette réduction du tarif de transport.

M. FLINTOFT: Parfaitement, monsieur. Ce système crée une situation injuste entre les expéditeurs et les marchands.

L'hon. M. CALDER: Il peut arriver qu'un autre marchand de Toronto n'obtienne pas un taux aussi favorable pour le transport de ses marchandises.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur. Je n'ai rien de mieux à faire, je crois, que de citer les observations qu'a faites M. Stuart Brown, de l'Association des manufacturiers du Canada, et que je relève à la page 104 du compte rendu des délibérations:

Il y a lieu de déclarer au début que les usagers des divers services de transport s'intéressent en premier lieu au maintien et au développement des divers modes de transport de façon qu'ils s'assurent un service prompt, digne de confiance et adéquat à des taux raisonnables.

Nous le soumettons, voici la situation que le bill vise à créer. Je le répète, je ne crois pas que le bill aille assez loin. Au fur et à mesure que la réglementation du tarif se développera, l'on constatera qu'il y a lieu d'ajouter de nouvelles dispositions ainsi qu'on l'a fait pour la loi des chemins de fer. Cette loi a été plusieurs fois révisée. Cependant, nous sommes d'avis que le bill en discussion constitue un bon commencement et c'est le temps ou jamais de le faire. Les représentants des camionneurs prétendent que le trafic interprovincial ne représente qu'une proportion relativement faible du volume des marchandises transportées; par conséquent, cela ne vaut pas la peine de la réglementer. De notre côté, nous disons que c'est le temps ou jamais de réglementer le camionnage. Qu'on ne laisse pas s'implanter des abus pour imposer plus tard une réglementation qui causera bien plus de perturbations qu'elle ne le ferait si des mesures étaient prises alors que l'industrie est encore dans l'enfance et qu'il est facile de lui assigner la voie qu'elle doit suivre.

Maintenant, monsieur le président, M. Meighen a questionné le ministre relativement à la situation qui existe aux Etats-Unis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant d'aborder ce sujet, M. Flintoft, vous avez cité des paroles de M. Brown, de l'Association des manufacturiers canadiens, laissant entendre qu'il favorise le but visé par le présent bill. Cependant, les représentants de l'Association ont comparu devant le comité et ils ont fait valoir des arguments vigoureux à l'encontre du bill.

M. FLINTOFT: Je le sais, mais si j'ai bien compris, tous les membres de l'Association des manufacturiers ne combattent pas le principe d'ordre général sur lequel est fondée la mesure. Les représentants de l'Association ont déclaré que leurs relations avec les chemins de fer sont satisfaisantes sous le régime de la réglementation des tarifs. M. Brown est ici. Il peut dire si oui ou non l'Association s'oppose à l'adoption du bill. D'autre part, je crois que les dirigeants de l'Association seront les premiers à reconnaître que le système de la réglementation des tarifs, établi sous la direction de la Commission des chemins de fer, a supprimé les abus qu'il était censé faire disparaître...

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui.

M. FLINTOFT: ...et j'estime que les mêmes abus existent à cette heure; naturellement, un bon nombre d'expéditeurs s'opposèrent à la réglementation des tarifs à cette époque-là parce qu'ils croyaient qu'il était dans leur intérêt d'avoir les mains libres et de conclure toutes sortes de contrats secrets. Mais généralement parlant, en ce qui regarde d'autres modes de transport aujourd'hui la situation est passablement la même que celle que le pays a dû envisager en 1903. Quoiqu'il n'y eut pas d'autres modes de transport à cette époque, les chemins de fer se faisaient la pire sorte de concurrence.

Et maintenant, monsieur le président, je vais me référer au rapport de la Commission Duff vu que l'on en a parlé au cours de séances antérieures du comité. Je veux revenir tout particulièrement sur la partie III du rapport, en commençant à la page 55 où le commissaire parle de la concurrence que font aux chemins de fer les autres moyens de transport. Il est inutile que je cite textuellement cette partie du rapport, mais voici un passage que je relève à la page 55:

Dans le transport des marchandises, le camion-automobile, surtout le camion du particulier, a enlevé un important trafic de faible distance aux chemins de fer.

Et plus loin, au paragraphe 160:

Mais dans la mesure où ce détournement est dû à un prix plus avantageux, du fait que les véhicules routiers ne portent pas leur juste part du coût des grandes routes dont ils se servent, ou du fait qu'ils sont exempts de règlements analogues à ceux qui régissent les autres modes de transport, ce détournement pourrait bien être nuisible aux meilleurs intérêts du pays.

Et au paragraphe suivant, le N° 161:

Non seulement la concurrence déloyale entre les chemins de fer est nettement nuisible au bien commun, mais cette concurrence déloyale et *non réglementée* entre les chemins de fer et les exploitants de la route est aussi dommageable et aboutit à la *duplication* des efforts et au gaspillage.

Voici un passage que je relève au paragraphe 163:

On admet généralement qu'il faut réglementer les transports routiers et égaliser les conditions du transport *routier* et *ferroviaire*.

Et au paragraphe 164:

Si les chemins de fer perdent, au bénéfice du transport routier, une grande partie de leur trafic rémunérateur à faible distance le remanie-

ment de toute la tarification des marchandises s'impose peut-être en vue d'augmenter les tarifs de transport à longue distance des marchandises lourdes.

Et au paragraphe 165:—

Parce qu'ils sont essentiels et que leurs tarifs supposent des conditions qui équivalent presque à un monopole, les chemins de fer ont besoin, pour fonctionner de façon rationnelle, d'une certaine protection contre la concurrence du transport routier à longue distance et d'une certaine égalisation des conditions du trafic à faible distance.

Voici un passage que je relève au paragraphe suivant, le No 166:—

Ce partage du travail, l'action arbitraire du gouvernement ne sera pas la meilleure manière de l'obtenir. Ce sont plutôt les efforts des entrepreneurs de transport qui pourront le réaliser. En se relâchant un peu de leur concurrence et en s'appliquant à coordonner leurs navires, ils créeront un système de transport bien ordonné. Dans un pareil système, le transport routier jouera le vrai rôle qui lui appartient: celui d'auxiliaire et de complément du chemin de fer.

On propose que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux coopèrent afin de faire face à la situation et l'un des principes généraux énumérés au paragraphe 168, c'est que la liste des tarifs et des taxes devrait être publiée; voilà qui donnerait la publicité que nous demandons.

Le PRÉSIDENT: Les tarifs ne sont-ils pas publiés en ce qui regarde le transport des marchandises par route?

M. FLINTOFT: Non. Il n'y a aucune publication de ce chef. Personne ne sait les taux qu'acquitte son voisin et les chemins de fer n'ont aucun moyen de se rendre compte à quelle concurrence ils doivent faire face. Dans certains cas, nous avons affiché des tarifs plus bas pour rencontrer la concurrence qu'un expéditeur nous avait signalée. Or, après la publication de ce tarif dont n'importe quel expéditeur peut bénéficier, sous le régime de la loi des chemins de fer, l'expéditeur en question a conclu dans notre dos un accord secret avec le camionneur et nous a proprement mis dedans.

L'hon. M. HORNER: Croyez-vous que le bill renferme des dispositions de nature à empêcher cela?

M. FLINTOFT: Non, monsieur. A notre avis, l'un des aspects les plus utiles du bill, c'est la publicité qu'il faudra donner aux tarifs fixés.

L'hon. M. HORNER: On veut qu'ils soient publiés.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur. Il va de soi que si vous renoncez à la lutte en disant qu'il est impossible de mettre la loi en vigueur, il n'y a rien à faire. Cependant, aux E.-U., l'on fait observer une loi de cette nature et, depuis le court espace de temps qu'elle est en vigueur, la situation s'est améliorée d'une façon appréciable. De plus, nous constatons que les expéditeurs et les exploitants de camions eux-mêmes font preuve d'une attitude beaucoup plus favorable à l'égard de cette mesure. Nous constatons aussi que nombre d'États de l'Union américaine modèlent leurs règlements sur ceux que les autorités fédérales ont mis en vigueur.

L'hon. M. HORNER: Relativement à la concurrence que les camions font aux chemins de fer et des pertes qui en résultent pour ces derniers, n'est-il pas vrai que les syndicats ouvriers, par tout le réseau, sont responsables jusqu'à un certain point de cette perte de trafic par suite de la réglementation des heures de travail et ainsi de suite? A toutes les petites gares par tout le pays, où il n'y a qu'un seul employé; ses heures de travail sont de huit heures du matin à cinq heures du soir. Or, si quelqu'un envoie une pièce de machine pour la faire réparer,

l'employé,—non pas parce que la compagnie du chemin de fer désire qu'il en soit ainsi, mais à cause des règlements du syndicat que l'employé redoute plus que la mort,—n'a pas le droit de livrer quoi que ce soit passé cinq heures. D'autre part, le camionneur fait la livraison à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. Voilà pourquoi les chemins de fer ont perdu du fort volume de trafic au bénéfice des camions. Les syndicats ouvriers sont au-dessus de la loi et ni la commission des chemins de fer ni personne d'autre ne voudra intervenir.—

M. FLINTOFT: Les chemins de fer ne prétendent aucunement qu'il n'y a pas place pour le camionnage. Nous ne discutons pas là-dessus. Nous reconnaissons que, dans un certain rayon, le transport des marchandises peut se faire d'une façon plus économique et plus commode par les camions. Cependant nous affirmons que, même dans ces cas, on devrait établir une réglementation convenable quant aux tarifs des camionneurs et quant aux conditions dans lesquelles doit se faire ce transport.

L'hon. M. CALDER: Vous voulez la publicité.

M. FLINTOFT: Nous voulons la publicité et nous voulons la stabilité.

L'hon. M. LAIRD: N'est-il pas vrai que, dans les provinces de l'Ouest, les camionneurs sont obligés d'afficher leurs tarifs et que les gouvernements provinciaux réglementent ces tarifs?

M. FLINTOFT: D'après mes renseignements, il existe des lois qui y pourvoient, mais ces lois ne sont pas appliquées aujourd'hui d'une façon sérieuse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'il est extrêmement difficile de les mettre en force.

M. FLINTOFT: Dans certains cas, oui.

L'hon. M. LAIRD: Ils sont cependant obligés d'afficher les taux établis sous le contrôle des gouvernements provinciaux.

M. FLINTOFT: La situation est bien plus difficile aux Etats-Unis, car le camionnage s'y est développé d'une façon beaucoup plus intense qu'ici. La réglementation, bien qu'elle ne soit pas parfaite, a grandement amélioré les choses.

L'hon. M. LAIRD: N'est-il pas vrai que, pour certains genres de marchandises, les meubles, par exemple, le transport peut se faire d'une façon plus efficace et plus commode par camion que par chemin de fer?

M. FLINTOFT: C'est ce que j'ai dit. Oui, monsieur. Il nous faut reconnaître qu'il y a place pour le camionnage, et nous ne désirons pas lui enlever ce qui lui revient. Nous n'avons d'ailleurs aucunement peur de la concurrence raisonnable. Nous sommes prêts à subir la concurrence de tous les autres moyens de transport si l'on veut bien nous permettre de faire nos frais.

L'hon. M. GORDON: Et vous ne parlez pas des courtes distances, car le chemin de fer ne peut subir la concurrence pour les courtes distances?

M. FLINTOFT: En effet.

L'hon. M. CALDER: Vous ne visez que le trafic interprovincial?

M. FLINTOFT: Oui, monsieur. Nous aimerions certes à voir réglementer tout le trafic sur les routes, mais nous ne pouvons pas demander cela ici.

L'hon. M. CALDER: Si je comprends bien, vous demandez simplement la réglementation de tous ceux qui se livrent au transport interprovincial par camions. Vous ne demandez pas la réglementation de leurs tarifs, mais vous désirez qu'il y ait publicité quand ces gens demandent l'autorisation d'établir des tarifs.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Si les chemins de fer veulent ensuite se conformer à ces tarifs, ils pourront le faire.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Et si les chemins de fer ne veulent pas ou ne peuvent pas se conformer à ces tarifs, ils ne le feront pas.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: C'est tout ce que vous demandez.

M. FLINTOFT: Puis, comme je l'ai déjà dit et comme l'a fait remarquer M. Campbell, la Commission ne fixe les taux des chemins de fer que pour le tarif-type régulier, lequel n'est guère utilisé. Pour la plus grande partie du transport, les chemins de fer soumettent leurs taux, et ces derniers sont très flexibles.

L'hon. M. CALDER: Si une compagnie de camionnage, après avoir soumis ses taux, faisait un rabais ou concluait un accord secret aboutissant à un taux moins élevé, elle serait poursuivie et perdrait son permis?

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

M. Meighen a dit qu'il existait un contrôle réel puisque l'on peut retirer les permis quand les taux ne sont pas observés. Or, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta exigent la publication des taux, mais les autres provinces ne le font pas. Et je n'ai jamais eu connaissance qu'un permis ait été retiré pour violation des taux.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne saurait jamais retirer les permis du fait que les taux sont trop bas.

M. FLINTOFT: Non, je ne le pense pas. Mais je n'ai jamais entendu dire qu'on en ait retiré. Je pense qu'un contrôle du genre de celui qui se pratique présentement au Canada serait fort illusoire. Ce que nous voulons, c'est que ces choses soient publiées afin que le public connaisse les taux que ces gens exigent; ainsi tout le monde obtiendra les mêmes taux que son voisin et cela nous permettra de subir la concurrence.

L'hon. M. DANDURAND: Et vous dites que les expéditeurs eux-mêmes sont intéressés?

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Voilà la question.

M. FLINTOFT: Mon ami M. Mason a dit que tout cela pouvait se régler au moyen d'une conférence interprovinciale. Nous connaissons les efforts faits jusqu'ici dans ce sens et nous savons qu'ils ont été sans résultat. Nous affirmons qu'il appartient aujourd'hui au Dominion de prendre l'initiative d'insérer un certain genre de réglementation dans la loi et d'établir le mécanisme nécessaire, tout comme cela s'est fait aux Etats-Unis. C'est le seul moyen que vous ayez de faire le premier pas en fait de réglementation convenable. Que le Dominion s'occupe du domaine qui lui appartient et mette en vigueur une réglementation raisonnable. Vous verrez que le transport entre provinces constitue une partie très importante du volume total du transport. Puis les provinces—nous l'espérons et cela est confirmé par l'opinion exprimée par les camionneurs eux-mêmes—seront probablement encouragées à emboîter le pas et à soumettre le transport intraprovincial à des règlements semblables aux règlements fédéraux.

L'hon. M. PARENT: Vous voudriez voir mettre ce projet de loi à l'essai, sous réserve de faire des corrections plus tard?

M. FLINTOFT: Oui, monsieur. Il s'agit de procéder graduellement. Ainsi que l'a dit M. Howe, aucun de ces projets de loi n'est parfait, mais nous disons que c'est réellement un pas dans la bonne voie. Mon ami M. Campbell a dit l'autre jour que le moyen à prendre pour régler la question est de s'asseoir autour d'une table et d'aplanir les difficultés. Cela ne nous avancerait jamais à rien. Les voituriers des lacs se chicanent ainsi autour d'une table depuis plusieurs années. Ce qu'il faut, c'est un arbitre, c'est quelqu'un qui dirait: "Jouez franc jeu, sinon vous serez sujet à une punition."

L'hon. M. CALDER: Qu'arriverait-il dans un cas comme celui-ci? Supposons qu'un camion quitte Montréal avec un chargement dont un tiers seulement est destiné à Toronto et le reste à des endroits de la province de Québec?

M. FLINTOFT: Je dis que le taux quant à la partie destinée à Toronto devrait être publié, et que, si le voiturier n'observe pas ce taux, ce sera tant pis pour lui.

L'hon. M. CALDER: Il ne se ferait aucune tentative de contrôle quant aux deux autres tiers du chargement?

M. FLINTOFT: Non.

L'hon. M. LAIRD: Comment l'autorité fédérale pourrait-elle, selon vous, s'exercer sur les grandes routes sans le consentement des provinces, étant donné que M. McQuesten, ministre de la Voirie de l'Ontario, a déclaré que sa province ne permettrait pas le contrôle fédéral et que le ministre de la Voirie de la Nouvelle-Ecosse a déclaré que sa province combattrait la chose jusqu'à la dernière limite?

M. FLINTOFT: Je ne veux pas me mettre entre deux feux, entre le Dominion et les provinces. Je pense que c'est aux légistes du Dominion de décider là-dessus. Nous avons déjà eu dans le passé des litiges entre le Dominion et les provinces et je suppose que celui-ci ne serait pas le dernier. Dans tous les cas, je ne pense pas que le comité du Sénat se laisse effrayer par ce que M. McQuesten peut dire à Toronto ou par ce que toute autre personne peut dire à Halifax. Ce comité du Sénat est à étudier un projet de loi et l'on nous a dit que le Parlement a le pouvoir de mettre en vigueur un projet de loi.

L'hon. M. LAIRD: Qui a dit cela?

M. FLINTOFT: Les légistes de la Couronne, me dit-on.

L'hon. M. DANDURAND: Pour ce qui touche le transport interprovincial.

L'hon. M. CALDER: Nous ne serions pas saisis de ce bill si cette opinion n'avait pas été exprimée.

L'hon. M. DANDURAND: Je prie M. O'Connor, conseiller juridique du Sénat, de bien vouloir nous faire connaître son opinion en ce qui concerne le transport interprovincial.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Le transport interprovincial se trouve cité dans au moins une décision du comité judiciaire du Conseil privé se rapportant, si je me rappelle bien, à l'exercice du pouvoir possédé par le Parlement sur les affaires commerciales. Rappelez-vous que le projet de loi traite du commerce et non pas des routes, et vous verrez qu'il n'y a pas empiétement sur les attributions provinciales.

M. FLINTOFT: Je ne pense pas avoir autre chose à dire. De ce qui s'est passé au comité, je conclus qu'on s'accorde généralement à penser qu'il est opportun de remédier à la situation actuelle. Je prétends que ce projet de loi est un pas dans la bonne voie et que conséquemment on devrait l'adopter. Il contient certains articles auxquels nous aimerions à proposer des modifications quand vous l'examinerez dans ses détails, mais d'une façon générale nous sommes en faveur du bill.

Ainsi que je l'ai dit au début, il y a ici avec moi de hauts fonctionnaires des compagnies de chemin de fer qui seront heureux de répondre aux questions que vous pourrez désirer leur poser. Entre autres choses nous avons préparé un mémoire sur le transport par route et sur les tarifs convenus, mémoire que nous désirons verser au dossier. M. Allen, économiste adjoint du National-Canadien, est ici pour vous communiquer ce document.

L'hon. M. PARENT: Qui peut répondre à l'observation du sénateur Horner, qui a dit qu'il arrive souvent qu'après cinq heures de l'après-midi certaines gares de chemins de fer se trouvent sans agent pour livrer les marchandises.

M. FLINTOFT: Il me faut reconnaître que, dans certains cas, les portes des gares ferment à cinq heures de l'après-midi.

L'hon. M. CALDER: Il s'agit là d'une question d'intérêt local et non pas interprovincial.

M. FLINTOFT: Les chemins de fer ont à conformer leur service à ce qui est considéré convenir au volume du transport. Pour une gare où le volume des marchandises transportées n'est pas suffisant pour justifier le maintien d'un agent jour et nuit, je ne pense pas que personne veuille demander aux chemins de fer d'y maintenir un agent vingt-quatre heures par jour.

L'hon. M. ROBINSON: Si je comprends bien, un agent consentirait volontiers à rendre service à un client après les heures réglementaires, mais les syndicats ouvriers ne le lui permettent pas.

M. FLINTOFT: J'ignore cela, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Il y a un fait que je veux élucider. On nous a dit que la Commission des chemins de fer ne prend pas l'initiative de fixer les tarifs. Supposons le cas que voici. Si le projet de loi passe tel quel et qu'une compagnie de chemin de fer dépose un tarif, ce tarif sera publié. Quelqu'un pourra s'opposer à ce tarif, puis la Commission en sera informée et donnera une enquête. Si, à la suite de cette enquête, la Commission juge que ce tarif n'est pas convenable, elle fixera un autre tarif qu'elle jugera raisonnable, n'est-ce pas?

M. FLINTOFT: Oui, la Commission modifiera le tarif.

L'hon. M. CALDER: Supposons le cas d'un camion employé au transport interprovincial. Il faudra que son tarif soit déposé à la Commission. Supposons ensuite qu'une compagnie de chemin de fer s'oppose à ce tarif qu'elle trouve irraisonnable. C'est la Commission des chemins de fer qui devra fixer les taux des camions pour le genre de marchandises en question. N'est-ce pas exact?

M. FLINTOFT: Oui, je pense que c'est bien cela.

L'hon. M. CALDER: De sorte que, dans ce cas-là, la Commission des chemins de fer est l'autorité qui fixe les taux.

M. FLINTOFT: Elle est, je crois, l'autorité qui contrôle les taux.

L'hon. M. CALDER: Non, elle fixerait les taux.

M. FLINTOFT: Elle contrôle les taux. Si elle considère qu'un tarif est déraisonnable ou injuste ou autrement contraire aux dispositions de la loi, la Commission peut définir le tarif qu'elle juge convenable.

L'hon. M. CALDER: Si ce bill devient loi, il faudra que les camions déposent leur tarif pour le transport des marchandises disons entre Montréal et Toronto. Je conçois fort bien que les compagnies s'opposeraient immédiatement et prétendraient que les taux sont trop bas.

M. FLINTOFT: Elles pourraient le faire.

L'hon. M. CALDER: Je crois bien qu'elles pourraient le faire, car elles n'aimeraient pas cela. Il se ferait alors devant la Commission une lutte entre les chemins de fer et les camions et la Commission serait appelée à fixer le tarif.

Le PRÉSIDENT: Cela se ferait après une enquête appropriée.

M. FLINTOFT: Oui. La Commission, qui n'est qu'un arbitre, agirait d'une façon plus ou moins judiciaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons assez de chemins de fer entre Montréal et Toronto pour transporter toutes les marchandises, n'est-ce pas?

M. FLINTOFT: J'ose dire qu'il y en a beaucoup plus qu'il n'en faut.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand la Commission reçoit une demande de permis, l'une des premières choses qu'elle a à faire est de chercher à savoir si les moyens de transport ne sont pas déjà suffisants. Ainsi cette loi permettrait à la Commission ou au ministre—je suis porté à croire que ce serait au ministre—de dire qu'il ne se fera pas de camionnage entre Montréal et Toronto parce qu'il existe déjà assez de moyens de transport pour les marchandises.

M. FLINTOFT: Le ministre ne peut émettre de permis tant que la Commission n'a pas émis de certificat établissant que le service en question est convenable et nécessaire. En s'enquérant des faits, la Commission devra tenir compte des divers principes posés au Canada et en Grande-Bretagne. Après avoir tenu compte de ces principes, la Commission prendra la décision qu'elle jugera opportune.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Meighen pense-t-il que la Commission ou le ministre pourrait, dans ces conditions, éliminer le camionnage?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, certainement.

L'hon. M. HOWE: Les provinces exercent aujourd'hui le droit d'accorder ou de refuser des permis de camionnage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais elles n'ont elles-mêmes rien à craindre parce qu'elles n'ont pas à supporter le fardeau des chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: Je pense que la Commission prendra pour acquis qu'on ne peut réglementer un genre de transport pour un autre genre de transport. Je ne pense pas qu'il y ait danger de ce côté.

Le PRÉSIDENT: La province possède aujourd'hui le droit de refuser un permis de camionnage sur son territoire quand il existe déjà des moyens suffisants de transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. FLINTOFT: L'article 29 dit que la Commission devra tenir compte de plusieurs choses. Elle est censée exercer raisonnablement une juste discrétion. Pourquoi s'opposerait-on à se voir soumis à la juridiction d'un tribunal dans des questions litigieuses de ce genre? Nous sommes disposés à le faire. Nous l'avons fait depuis trente-trois ans et n'en avons pas beaucoup souffert. Nous avons protesté violemment au début et je dois dire qu'on nous a souvent traités durement et que le public en a grandement bénéficié.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'article 29 énumère quatre choses dont la Commission doit tenir compte avant d'accorder un permis reconnaissant la commodité pour le public et la nécessité. Si la Commission tenait compte de trois de ces choses, elle n'accorderait aucun permis pour le transport entre Montréal et Toronto.

M. FLINTOFT: Il n'en serait pas nécessairement ainsi, monsieur, je le crois, car il y a certains genres de transport que le public a intérêt à voir confier aux camions.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est possible, mais ce n'est pas là la ligne de conduite à suivre indiquée dans ce projet de loi. Tout d'abord, la Commission devrait tenir compte de toute objection basée sur la suffisance préalable des moyens abondants de transport.

M. FLINTOFT: Il n'est pas ici question de moyens "abondants" de transport; il est seulement question de moyens "convenables". Or je pense que, pour certains genres de transport, la Commission pourrait à discrétion décider que les camions soient préférables aux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Entre Montréal et Toronto aujourd'hui?

M. FLINTOFT: Oui, je parle du transport entre Montréal et Toronto.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en doute. C'est un trajet d'un jour dans chaque sens et les chemins de fer font la livraison à chaque extrémité.

M. FLINTOFT: Vous verrez circuler un grand nombre de camions entre Montréal et Toronto si ce bill devient loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'alinéa (b) de l'article 29 dit que la Commission devra s'assurer "si la délivrance de ce permis favoriserait un service plus complet, plutôt que la concurrence entre les différents modes de transport". Or les camions font certainement de la concurrence. Puis l'alinéa (c) dit que

la Commission doit prendre en considération "l'effet général sur les services de transport parmi la population intéressée à la délivrance du permis et le coût que cette population aura à acquitter". Or la population aurait à payer moins s'il n'y avait pas de concurrent. Ces trois alinéas de l'article semblent indiquer à la Commission que le Parlement la porte à refuser le permis.

M. FLINTOFT: L'article dit que la Commission devra tenir compte de ces choses.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'article ne dit pas qu'elle devra examiner ces aspects de la question puis passer outre.

M. FLINTOFT: Dans un cas particulier, la Commission pourra juger que les moyens actuels de transport ne sont pas convenables pour certaines catégories de marchandises.

L'hon. M. CALDER: Je crois savoir que ces dispositions s'appliquent présentement aux chemins de fer?

M. FLINTOFT: Non, monsieur, car les chemins de fer ne sont pas aujourd'hui obligés de demander un certificat attestant la commodité du public et la nécessité. Nous obtenons nos pouvoirs du Parlement au moyen de chartes.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions nous rappeler tout cela quand nous étudierons le projet de loi dans ses détails.

L'hon. M. SUTHERLAND: Je pense que M. Campbell a informé le comité que ce qu'on appelle les tarifs-types ne s'appliquent qu'à 10 p. 100 des marchandises transportées.

M. FLINTOFT: Oui.

L'hon. M. SUTHERLAND: Et les taux spéciaux et de concurrence s'appliquent à 90 p. 100.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

L'hon. M. SUTHERLAND: Cela ne justifie-t-il pas ces 10 p. 100 de recourir à quelque méthode différente de celles jusqu'ici en vigueur afin de faire disparaître l'injustice dont ils souffrent?

M. FLINTOFT: Cela, monsieur, n'est pas considéré comme un traitement injuste, d'après la loi des chemins de fer. Ainsi que l'a expliqué M. Campbell, il existe des tarifs-types, lesquels constituent le maximum de ce que les chemins de fer peuvent exiger. Par exemple, dans le cas d'une quantité peu importante de marchandises à transporter, disons une brouette destinée à une station-halte, il ne serait pas rémunérateur pour le train d'arrêter à la station-halte pour laisser descendre la brouette. Il n'existe probablement pas de tarif spécial pour ce cas particulier, et il faut payer selon le tarif-type, lequel est assez bon marché. Cependant, pour presque toutes les stations où arrive un volume important de marchandises, le transport ne se paie pas d'après ce tarif-type. Il existe des taux spéciaux pour le transport des marchandises entre tous les points importants d'expédition et les autres points même de peu d'importance. De fait, je le répète, nous ne prétendons pas qu'il n'existe pas pour les camions un légitime champ d'action. Nous ne prétendons pas non plus que le transport par camions ne puisse se faire dans tout champ d'action où l'on peut exploiter le camionnage de façon à nous faire une concurrence raisonnable. Nous sommes disposés à courir le risque si les taux sont publiés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que votre cause est bonne si vous pouvez démontrer que le système fonctionnera.

M. FLINTOFT: L'expérience seule le dira, monsieur. Je pense que cela ira bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne serait-il pas préférable d'attendre pour voir à quelle confusion l'on va dans les Etats-Unis?

M. FLINTOFT: Ces gens-là ne vont pas à la confusion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils aboutissent vraiment à peu de choses.

M. FLINTOFT: De fait, aujourd'hui, aux Etats-Unis, la Interstate Commerce Commission enquête par tout le pays sur ces questions en coopération avec les Commissions de chaque état.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons ici la Commission des chemins de fer qui tient des enquêtes par tout le pays.

M. FLINTOFT: Tout de même, aux Etats-Unis, on réglemente les taux d'une façon efficace et il en résulte une grande amélioration du camionnage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait très important qu'on nous le prouvât.

L'hon. M. HOWE: Je pense que nous pourrions faire établir ici par les compagnies que la réglementation des taux est efficace. C'est ce qu'elles m'ont dit.

L'hon. M. MOLLOY: Les camionneurs disent que le volume de marchandises qu'ils transportent varie de 3 à 7 p. 100. Vous avez prétendu que les compagnies de chemin de fer ont perdu \$38,000,000 en une seule année. Quelle proportion du volume total du transport ces 38 millions constituent-ils?

M. FLINTOFT: Du volume total des marchandises transportées par les deux réseaux?

L'hon. M. MOLLOY: Oui.

M. ALLEN: Cela constitue 16.1 p. 100 du revenu brut du transport des marchandises.

L'hon. M. GORDON: Il est certain que le volume du transport interprovincial ne représente pas \$38,000,000.

M. FLINTOFT: Non. C'est là ce que nous prétendons avoir perdu au bénéfice des camions.

L'hon. M. GORDON: Les camions ayant mis les chemins de fer dans cette situation, quelle proportion du transport les chemins de fer considèrent-ils échapper à la concurrence? Cela dépasserait 38 millions, n'est-ce pas?

M. FLINTOFT: Il serait très difficile de donner un chiffre.

L'hon. M. COTÉ: M. Flintoft, vous nous avez fait connaître une estimation de la perte que les camionneurs font subir aux chemins de fer. Avez-vous fait une estimation de la perte que vous causent les compagnies de navigation sur les Grands lacs?

M. FLINTOFT: Pour ne citer qu'un cas, nous avons presque entièrement perdu le transport du grain.

L'hon. M. COTÉ: Pensez-vous qu'une réglementation vous rendrait ce transport?

M. FLINTOFT: Je dois dire, monsieur, que nos amis les expéditeurs des Grands lacs sont aujourd'hui plus intéressés au transport du grain que ne le sont les chemins de fer. Comme vous le savez probablement, en 1903 et quelques années plus tard, nous transportions en hiver un gros volume de marchandises à partir de la tête des Grands lacs. Nous ne le faisons plus. Ce volume était si considérable qu'en 1911 le Pacifique-Canadien a commencé à poser une seconde voie entre Sudbury et Port-Arthur, dépensant pour cela beaucoup d'argent. Depuis ce temps, nous avons enlevé la seconde voie. A cette époque, en hiver, nous avions coutume de transporter 250 wagons de grain par jour à l'est de Port-Arthur. Aujourd'hui nous avons quelques wagons une fois par mois, mais cela ne ressemble aucunement à l'ancien état de choses. En été, nous n'avons pour ainsi dire pas de grain à partir de la tête des Grands lacs jusqu'à la baie Georgienne pour le transporter par rail jusqu'à Montréal. C'était là un trafic important jusqu'à 1924 ou 1925. Nous avons un gros volume de marchandises pour lequel nous avons établi un tarif pour le transport par rail en

été entre la baie et Montréal et en hiver jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Cela n'existe plus. Il nous reste aujourd'hui bien peu de cela, presque rien. Tout s'en va par eau à Montréal durant la saison de navigation.

L'hon. M. CALDER: Qu'arrive-t-il quand les Grands lacs sont gelés?

M. FLINTOFF: Je le répète, nous obtenons ce qu'on peut faire contenir dans les élévateurs des ports de la baie en automne. Nous transportons cela en hiver à Saint-Jean ou à Halifax.

Le PRÉSIDENT: Vous aviez coutume de faire entreposer du grain dans les navires.

M. FLINTOFF: Oui. Il s'en entreposait dans les navires dans les ports de la baie. Il pouvait s'y trouver parfois 15 millions de boisseaux.

L'hon. M. CALDER: Vous obtenez le transport par rail jusqu'à Port-Arthur et Vancouver, puis vous en obtenez une partie en hiver.

M. FLINTOFF: Rien qu'une parcelle. Il va sans dire que, quand il y a pénurie de navires sur les Grands lacs, nous obtenons ce transport parce que nous pouvons fournir un service un peu meilleur.

L'hon. M. COTÉ: M. Flintoff, en appuyant le projet de loi destiné à régler les taux du transport du grain par eau, pensez-vous à la concurrence injuste faite aux chemins de fer?

M. FLINTOFF: Oui, monsieur. Les chemins de fer subissent aujourd'hui une concurrence très injuste, surtout pour les marchandises en colis. Nous parlions du sucre. Les lignes de navigation nous ont presque entièrement enlevé le transport du sucre ainsi que celui de la farine. Nous transportons une certaine quantité de farine, mais les navires nous ont beaucoup nui quant au transport de la farine vers l'est.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas là ce qui s'appelle des marchandises en colis.

M. FLINTOFF: Oh! oui.

L'hon. M. BEAUBIEN: M. Flintoff, est-ce que la réglementation des taux aux Etats-Unis a été assez longtemps en vigueur pour bénéficier aux chemins de fer?

M. FLINTOFF: Je ne saurais répondre à cela, monsieur; je ne saurais dire combien de dollars cela leur a rapportés.

L'hon. M. BEAUBIEN: Pas encore?

M. FLINTOFF: Je ne saurais le dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le transport interprovincial au Canada est beaucoup moindre que le transport entre états aux Etats-Unis.

M. FLINTOFF: C'est vrai, mais la population est dix fois plus considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: La proportion doit être beaucoup moindre.

M. FLINTOFF: Oui. Il y a des états qui sont petits. Je vous remercie, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Après l'ajournement du Sénat, cet après-midi, nous reprendrons nos travaux dans cette salle.

(Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau cet après-midi après l'ajournement du Sénat.)

Le comité reprend son travail à 4 heures et 15 de l'après-midi, sous la présidence du très honorable George P. Graham.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous entendre M. Doherty?

L'hon. M. DANDURAND: De qui M. Doherty est-il le représentant?

M. John P. Doherty, gérant de la Lake Freight Association, Montréal: Monsieur le président, je représente la Lake Freight Association, organisation

de voituriers de colis par eau. Nous représentons les intérêts des départements de transport des marchandises de la compagnie Canada Steamship Lines, de la Tree Line Navigation Company et de la Northwest Transportation Company.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. DOHERTY: Je désire, monsieur le président, si vous le voulez bien, relever deux ou trois affirmations faites ce matin par M. Flintoft, et cela dans le but d'éclaircir la situation. M. Flintoft a dit que la concurrence du transport par eau est devenue plus intense après la guerre. Je pense qu'il voulait peut-être parler de l'augmentation considérable du tonnage survenue au cours de cette période. Mais on devrait préciser, je le pense, que ces nouveaux navires ont été mis en service pour le transport des marchandises en vrac et qu'ils étaient étrangers au transport des marchandises en colis dont je vais parler cet après-midi.

M. Flintoft a aussi dit que l'avisement des taux se pratiquait et il a surtout visé les exploitants des navires faisant le transport des marchandises en colis. Or il serait ici intéressant de remarquer que le transport des marchandises en colis se fait sur les Grands lacs depuis plus de cinquante ans. Plusieurs membres de ce comité, monsieur le président, doivent se souvenir de l'ancienne compagnie de navigation Richelieu et Ontario, de la ligne Jacques, de la Merchants' Mutual Line, des Canadian Lakes Lines et d'autres compagnies. Je tiens à faire remarquer que ces compagnies exploitaient des services de transport des marchandises en colis d'une façon régulière entre Québec, Montréal, Toronto, Hamilton et la tête des Grands lacs, et que leurs taux de transport étaient stables. Elles établissaient leurs taux après entente et ces taux étaient basés sur les tarifs spéciaux des chemins de fer. Nous savons que ces exploitants s'entendaient même à cette époque avec les chemins de fer pour établir les taux spéciaux.

Les exploitants des navires transportant les marchandises en colis n'offrent aucunement aujourd'hui un problème nouveau. On exploite ces services depuis un grand nombre d'années.

L'hon. M. CALDER: Est-ce que ces gens ne se coupaient pas la gorge?

M. DOHERTY: Je ne dis pas le contraire, mais ils s'entendaient réellement pour l'établissement des taux.

L'hon. M. DANDURAND: Parlez-vous d'une certaine période en particulier?

M. DOHERTY: D'une période de plus de cinquante ans.

L'hon. M. DANDURAND: Jusqu'à quelle date?

M. DOHERTY: Jusqu'aujourd'hui. Ces lignes dont je parle ne sont pas exploitées présentement parce qu'elles ont été fusionnées; je crois que la plupart appartiennent à la compagnie Canada Steamship Lines.

Ceci nous amène à la période remontant à trois ou quatre ans, alors que, par suite de la diminution du volume de transport, la concurrence pour ce transport était beaucoup trop vive pour ce qu'il y avait de marchandises à transporter. C'est au cours de cette période que les voituriers faisant le transport des colis par eau et les chemins de fer ne s'entendirent pas à propos des tarifs spéciaux; ce désaccord a sans doute eu pour résultat de porter ces deux modes de transport à se faire la lutte en avilissant les taux. M. Flintoft vous a dit ce matin que les compagnies de navigation avaient abaissé leurs prix au-dessous de ceux des chemins de fer. Je puis vous dire que les chemins de fer ont eux aussi fait une guerre de prix au transport par eau. Je ne dis pas cela ici pour entreprendre une controverse, mais j'aimerais à voir éclaircir ces faits.

La Lake Freight Association a été formée en 1931 en vue de la stabilisation des tarifs de fret et de la conclusion d'arrangements entre les trois compagnies que j'ai déjà mentionnées. Le fait que cette association a été formée dans ce

but vous indique, je le crois, que les exploitants du transport par eau des marchandises en colis ont toujours été désireux de faire de leur mieux pour stabiliser les taux de fret.

L'hon. M. BEAUBIEN: Combien de compagnies représentez-vous?

M. DOHERTY: Trois, monsieur.

L'hon. M. BEAUBIEN: Combien de navires?

M. DOHERTY: Environ 30 navires, je crois. Il y a trois compagnies.

L'hon. M. BEAUBIEN: Quelle proportion cela donne-t-il?

M. DOHERTY: Par rapport à tous les exploitants du transport par eau des marchandises en colis. Il vous fait faire une distinction entre les voituriers par eau de marchandises en colis qui exploitent des services réguliers entre Québec, Montréal, Toronto, Hamilton et la tête des Grands lacs, d'un côté, et les voituriers qui se livrent au transport des marchandises en vrac.

M. FLINTOFT: C'est de ceux-là que je parlais.

L'hon. M. BEAUBIEN: Transportent-ils aussi des marchandises en colis?

M. DOHERTY: Ils transportent de la farine, par exemple, des cargaisons complètes de farine, des cargaisons complètes de beurre...

Le très hon. M. MEIGHEN: Du sucre?

M. DOHERTY: ...des cargaisons complètes de sucre et d'autres denrées de ce genre. D'un autre côté, les voituriers de marchandises en colis—c'est ainsi que nous les appelons—transportent des cargaisons de marchandises diverses.

L'hon. M. BEAUBIEN: Transportent-ils aussi des marchandises en vrac?

M. DOHERTY: Oui, les compagnies que je représente transportent des marchandises en vrac, surtout dans la direction de l'est, comme le grain, par exemple.

L'hon. M. BEAUBIEN: Les autres transportent des marchandises en vrac et parfois en colis; quant à vous, vous transportez des marchandises en colis et parfois en vrac.

M. DOHERTY: Nos voituriers transportent surtout des marchandises en colis. mais il leur arrive parfois de transporter des marchandises en vrac à partir de la tête des Grands lacs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Prétendez-vous que vous vous réglemmentés?

M. DOHERTY: Je parlerai tout à l'heure de la réglementation. J'oserai dire que nous nous sommes réglemmentés d'une façon assez satisfaisante durant la période dont je parle.

Maintenant que j'ai éclairci ces faits—j'espère du moins y avoir réussi—je vais parler du projet de loi même. Au début, les voituriers de marchandises en colis ont manifesté quelque appréhension au sujet de ce bill tel qu'il est présentement rédigé; cependant, après avoir entendu les explications claires du ministre et vu la coopération suggérée ce matin par les chemins de fer et qui nous semble propre à aplanir certaines difficultés, nous nous sentons maintenant rassurés, monsieur le président. Nous approuvons absolument le but et les principes du projet de loi tel qu'il sera modifié. Nous croyons qu'il en résultera beaucoup de bien tant dans l'intérêt des voituriers que dans celui des expéditeurs de notre pays sous l'administration juste et équitable de la Commission des Transports.

J'ai encore un mot à dire au sujet d'une affirmation faite ce matin par M. Flintoft. Il vous a dit qu'il parlait au nom de la Railway Association of Canada et il vous a lu un certain nombre de noms, y compris celui de M. Léo Doherty, de la compagnie Canada Steamship Lines, et le mien. Je désire simplement rectifier en disant que nous ne sommes pas encore membres de cette excellente association.

Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

L'hon. M. CALDER: Est-ce que vous avez à subir la concurrence des camions?

M. DOHERTY: Pour le transport interprovincial entre Montréal et Toronto et entre Toronto et Montréal et Hamilton, ainsi qu'entre Montréal et Québec.

L'hon. M. CALDER: Avez-vous quelque moyen de comparer leurs taux avec les vôtres?

M. DOHERTY: C'est là un comparaison qui serait plutôt difficile à faire. Nous avons déjà été forcés de réduire nos taux pour pouvoir subir la concurrence des camions entre Montréal et Toronto, par exemple.

L'hon. M. BEAUBIEN: Il est certain qu'ils ne peuvent vous nuire quant aux prix, si ce n'est pour le transport rapide.

M. DOHERTY: Ils nous ont certainement nuï quant aux prix.

L'hon. M. BEAUBIEN: Pour le transport lent, peuvent-ils exiger des taux moins élevés que les vôtres?

M. DOHERTY: Je ne saisis pas bien la distinction que vous voulez faire.

L'hon. M. BEAUBIEN: Le transport sur vos navires se fait plus lentement.

M. DOHERTY: Certainement, monsieur.

L'hon. M. BEAUBIEN: N'y a-t-il pas une distinction?

M. DOHERTY: Il peut y avoir une distinction à faire dans certaines circonstances pour certaines denrées.

L'hon. M. CALDER: Prenons comme exemple vos navires allant de Québec à Montréal. Combien d'escales font-ils?

M. DOHERTY: Ils font généralement escale aux Trois-Rivières et à Sorel.

L'hon. M. CALDER: Ainsi les camions peuvent vous faire concurrence entre Québec, Sorel et les Trois-Rivières?

M. DOHERTY: Parfaitement, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Dans certaines circonstances, ils ont des avantages sur vous. Ils transportent d'un entrepôt à un autre.

M. DOHERTY: Les camions le font. Nous le faisons aussi. Nous sommes obligés de le faire.

L'hon. M. LAIRD: Vous ne le faites pas dans les prairies.

M. DOHERTY: Nous ne pouvons exploiter nos lignes au delà de la tête des Grands lacs, monsieur.

Le PRÉSIDENT: On a affirmé ici que l'une des difficultés qu'ont les voituriers réguliers par eau et par rail à comparer leurs taux avec ceux des camions est que ces derniers, dans la plupart des provinces, ne sont pas requis de publier leurs taux.

M. DOHERTY: C'est très vrai. Ils ne rendent pas leurs taux publics.

L'hon. M. CALDER: Publiez-vous vos taux?

M. DOHERTY: Pas nécessairement, monsieur. Il y en a qui ne sont pas publiés.

L'hon. M. CALDER: Trouvez-vous qu'il serait avantageux de le faire?

M. DOHERTY: Nous anticipons beaucoup de bien du principe contenu dans ce projet de loi.

L'hon. M. HOWE: De tous les exploitants des lignes de transport sur les Grands lacs, pouvez-vous nous dire la proportion de ceux qui sont favorables à ce projet de loi et celle de ses adversaires? On nous a fait ici certaines observations.

M. DOHERTY: Quant au service de transport des marchandises en colis, tous les exploitants sont favorables au projet de loi. Je parle au nom de ces derniers. Quant au service de transport du fret en vrac, mes renseignements me permettent de croire qu'environ 75 pour cent des exploitants sont en faveur du principe du bill.

L'hon. M. GRIESBACH: Telle n'est pas l'impression que nous avons eue en les entendant.

M. DOHERTY: Je parle par oui-dire.

Le PRÉSIDENT: Ils ont fait beaucoup de bruit ici.

L'hon. M. COPP: Vous avez dit que, d'une façon générale, il peut résulter beaucoup de bien de ce bill pour tout le monde.

M. DOHERTY: C'est notre impression. Non seulement pour les exploitants, mais pour les expéditeurs et pour les consignataires.

L'hon. M. COPP: Ou bien est-ce parce que vous prévoyez que vos taux seront augmentés?

M. DOHERTY: Nous pensons que la stabilité des taux de transport serait très avantageuse à l'expéditeur et au consignataire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle proportion des marchandises en vrac la compagnie *Steamship Lines* transporte-t-elle?

L'hon. M. HOWE: 30.9; Patterson Steamship, 15.9; la compagnie Playfair a écrit une lettre favorable. Sa proportion est d'environ 5 p. 100. Puis les exploitants des élévateurs de Toronto ont écrit une lettre; leur proportion est d'environ 12 p. 100. La ligne Red Badge, 4.7; et aussi, je crois, la Great Lakes Transportation, 1.7. D'après mon calcul, environ 75 p. 100 du tonnage total sur les Grands lacs ont écrit en faveur du projet de loi ou bien l'ont fait appuyer ici par leurs représentants.

L'hon. M. CALDER: M. Doherty, je crois avoir compris que vous avez dit que votre association a conclu une entente sur certains taux qu'elle juge raisonnables, puis vous dites que les voituriers de marchandises en vrac transportent une partie des marchandises en colis. Constatez-vous que ces derniers font payer moins cher que les taux convenus?

M. DOHERTY: La situation, monsieur, peut se résumer ainsi. Les voituriers de marchandises en colis, par l'entremise de la Lake Freight Association dont je suis le gérant, fixent leurs taux, et ces taux sont basés sur les taux spéciaux des chemins de fer. Les voituriers de marchandises en vrac ont été laissés libres, mais d'une façon générale, sauf dans un cas exceptionnel, ils ne sont pas intervenus dans le transport des marchandises en colis. Ils ont cependant pris des cargaisons complètes de papier à journal; ils ont pris de grosses cargaisons de sucre, de pleins chargements de farine et le reste.

L'hon. M. CALDER: Mais ils font payer les mêmes taux que vous pour la plus grande partie de leur fret?

M. DOHERTY: Non. Il n'existe aucune relation entre leurs taux et les nôtres.

L'hon. M. CALDER: Pour le transport des marchandises en colis?

M. DOHERTY: Je vais essayer de rendre la chose claire. Nous transportons des chargements incomplets de wagons et des chargements complets. Il est vrai que nous transportons parfois des lots de 400 ou 500 tonnes constituant un seul colis, mais le voiturier de marchandises en vrac ne recherche pas ce trafic qui ne le rémunère pas; il ne possède pas l'organisation requise pour cela. Cependant, quand il peut trouver un chargement complet d'une certaine denrée à transporter à partir de la tête des Grands lacs jusqu'à Halifax, il a alors intérêt à le faire et il se charge de transporter ces cargaisons complètes dont ne s'occupent généralement pas les voituriers du fret en colis.

L'hon. M. CALDER: Et il le fait à meilleur marché?

M. DOHERTY: Cela arrive souvent.

L'hon. M. ROBINSON: Est-ce que quelques-uns de vos navires se rendent dans les Provinces maritimes?

M. DOHERTY: Non, monsieur; les navires transportant les marchandises en colis ne dépassent pas les ports du Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le voiturier de marchandises en vrac ne cherche pas à transporter des marchandises en colis ou autre chose pour le voyage de retour?

M. DOHERTY: Il cherche à transporter du papier en revenant vers l'ouest; souvent, quand il descend avec du grain, il cherche pour son voyage de retour, à transporter du minerai et de la pulpe ou des choses de ce genre. Il essaie d'équilibrer son voyage autant qu'il le peut, le transport du grain étant le côté plus ou moins important de son occupation.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrait-il pas passer outre à quelque arrangement que vous avez fait quand il a l'occasion de transporter des marchandises en colis pour le voyage de retour?

M. DOHERTY: Cela est parfois arrivé, mais nous pensons que les dispositions de ce projet de loi préviendront cela.

L'hon. M. LAIRD: Les navires américains vous font-ils concurrence?

M. DOHERTY: Non, monsieur. Il arrive parfois qu'un de nos navires va d'un port canadien à un port américain, mais nous ne sommes pas touchés de ce côté.

L'hon. M. CALDER: Y a-t-il des navires américains qui voyagent à partir de Québec et de Montréal jusqu'à la tête des Grands lacs?

M. DOHERTY: Non, monsieur, pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Nous leur accordons le passage gratuit dans nos canaux. Pourquoi ne viennent-ils pas ici?

M. DOHERTY: Peut-être avons-nous nous-mêmes d'excellents services, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Quel est le témoin suivant?

L'hon. M. HOWE: M. Allen est le témoin suivant, n'est-ce pas?

M. BERNARD ALLEN, assistant-économiste, Chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président, j'ai l'intention de parler de deux parties du projet de loi, la partie IV concernant le transport par route et la partie VI concernant les tarifs convenus.

L'hon. M. BEAUBIEN: Qui représentez-vous?

M. ALLEN: La Railway Association.

Le PRÉSIDENT: "Tarifs convenus", cela signifie-t-il "contrats"? Quand nous parlons de contrats, cela veut dire la même chose?

M. ALLEN: Oui, monsieur, la même chose.

Partie IV—Transport par route: (1) Les objections présentées par les camionneurs devant le comité du Sénat ainsi que celles de l'avocat qui représentait la province d'Ontario étaient jusqu'à un certain point basées sur l'insignifiance relative du volume total des marchandises transportées par camion par rapport au volume total des marchandises transportées dans tout le Canada, et l'on a voulu amoindrir l'importance du volume des marchandises transportées par camion et de la perte qui en résulte pour les chemins de fer.

Nous disons que l'on n'a pas bien fait connaître l'effet que la concurrence des camions a sur les chemins de fer. Cet effet provient en somme de trois choses. Premièrement, du volume de marchandises réellement détournées vers les camions; deuxièmement, de la perte financière subie par les chemins de fer en essayant de faire face à une concurrence ruineuse au moyen de la modification de leurs taux; troisièmement, de la perte d'un nouveau genre de trafic qu'il est impossible d'évaluer, trafic dont les chemins de fer eussent pu profiter sans l'arrivée des camions. La perte totale provenant des deux premières causes a été évaluée récemment par le Bureau des questions économiques des Chemins de fer Nationaux du Canada à environ \$38,000,000 par année, ce qui constitue plus de 16 p. 100 du total des revenus des Chemins de fer Nationaux provenant du transport des marchandises durant l'année 1935. Une grosse proportion de ce total constitue une perte de revenus nets.

On s'est demandé quelle proportion de ces 38 millions constitue une perte nette. Si le volume de transport que nous ont enlevé les camions rapportait par tonne-mille la même moyenne de revenus nets que nous recevons pour tout notre trafic, la perte de revenus nets, sur ces 38 millions, serait de 34 millions.

Ce chiffre ne donne même pas une idée de toute la situation, car la plus grande partie des marchandises que nous transportons sont des marchandises peu coûteuses ou qui se transportent sur de longues distances et n'ont pas à subir la concurrence du transport par route. De fait, le chiffre plus haut mentionné est un très gros pourcentage du revenu provenant du transport des marchandises coûteuses dont les chemins de fer ont besoin pour obtenir un taux qui compense en quelque sorte pour les taux peu élevés qu'ils reçoivent pour le transport des marchandises en vrac.

(2) Parlant de l'article 14, paragraphe 4, l'avocat de la province d'Ontario, à la page 140 du rapport, a dit que cette disposition attribuerait au ministre le devoir de prescrire des routes et que ce dernier ne peut remplir ce devoir parce que, prétend-il, seuls les bureaux provinciaux de permis peuvent prendre en considération les éléments découlant "du volume des marchandises à transporter, de la nature de la route, du poids du métal, des dimensions des ponts et de plusieurs autres choses". Nous disons que la seule chose que les bureaux provinciaux de permis aient à considérer quand ils examinent les demandes de permis est ce qui touche à la commodité du public et à la nécessité et que, dans la pratique, ils ne jugent pas ces demandes en tenant compte de la qualité des chemins sur lesquels le requérant se propose de faire circuler ses voitures. L'objection n'est donc aucunement fondée.

(3) On a aussi prétendu que ce bill donne le pouvoir de prescrire le poids des charges qu'on pourra transporter sur les chemins provinciaux. Le bill n'accorde aucunement ce pouvoir. Dans tous les cas, nous devons prendre pour acquis que ni la Commission ni le ministre n'entend violer rien de ce qui concerne uniquement les provinces.

(4) On a affirmé solennellement que des règlements provinciaux suffisants existent présentement dans toutes les provinces du Canada. La vérité est que la province de la Nouvelle-Ecosse, bien qu'elle puisse réglementer le transport des marchandises par route, n'a jamais tenté de le faire au moyen de permis ou autrement. Dans la province de l'île du Prince-Edouard, il n'existe pas encore de règlement pour contrôler les services des camions de louage. Dans la province du Nouveau-Brunswick, le contrôle du transport par route s'est borné jusqu'ici aux voituriers ordinaires et l'on n'a pas encore mis en vigueur la loi lui permettant de réglementer les taux. Dans la province de Québec, sous le régime actuel de contrôle, il y a environ 5,000 permis de camions de louage, et chacun de ces camions peut circuler n'importe où dans la province sans égard aux moyens de transport requis dans telle ou telle région. Dans l'Ontario, l'augmentation du nombre des permis de véhicules publics de transport a dépassé au cours des années de dépression, les besoins du public. On s'en rend compte en constatant qu'en 1928 on n'a accordé que 945 permis P.C.V., alors qu'en 1936, avec un volume de trafic moindre, on en a émis environ 5,000.

On a déclaré devant le comité du Sénat que les deux plus grandes provinces intéressées et qui ont la plus grande proportion du transport routier des marchandises se sont entendues sur les moyens de réglementer le transport interprovincial. Comme l'avocat l'a dit au comité, on a convenu d'accorder un nombre égal de permis aux exploitants dans chaque province. A sa face même, un pareil accord, basé sur l'égalité des populations des provinces respectives, fait fi des questions fondamentales résultant des besoins du public et des conditions de la concurrence.

Par un tel accord on semble reconnaître qu'il faut faire quelque chose pour réglementer le transport interprovincial et les moyens pris aujourd'hui par les provinces sont une négation des principes qu'il faudrait appliquer.

Les trois provinces des prairies ont des règlements qui diffèrent sous plusieurs rapports. Dans la Saskatchewan, la commission des permis ne fait aucune enquête publique où elle pourrait, avant d'accorder les permis demandés entendre les observations que les autres modes de transport pourraient avoir à faire.

Dans toutes les provinces il existe des différences notables dans les règlements. L'une des objections contre ce bill repose sur la difficulté qu'un camionneur interprovincial éprouve en face de juridictions différentes. Cette difficulté existe aujourd'hui sans aucun doute et il est évident que l'un des principaux avantages de la loi proposée sera d'amener une plus grande uniformité et d'aider ainsi à surmonter ces obstacles.

(5) L'avocat qui représente la province du Nouveau-Brunswick s'est opposé aux articles du bill concernant l'émission des permis en disant que cela imposerait un fardeau à un grand nombre de citoyens de cette province qui se livrent au transport des marchandises entre le Canada et les Etats-Unis et que les frais à payer pour obtenir un permis de la Commission des transports amoindrieraient leurs moyens de subsistances. La vérité est que ceux qui font le transport des marchandises entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis sont aujourd'hui obligés d'obtenir de la Interstate Commerce Commission un permis reconnaissant la commodité et la nécessité du service, permis qu'ils n'obtiennent qu'après avoir comparu en personne et avoir exposé leurs arguments. A l'heure actuelle, le seul organisme qui ait juridiction sur ces camionneurs internationaux est la Interstate Commerce Commission. Puis des camionneurs des Etats-Unis font affaire dans cette même province et jusqu'en Nouvelle-Ecosse sans avoir à se préoccuper d'obtenir des permis du Motor Carrier Board du Nouveau-Brunswick.

(6) Une autre objection a été soulevée par les représentants des Automotive Associations qui prétendent (page 191) être satisfaits "de la suffisance de l'organisme actuel établi pour la réglementation de cette industrie sous l'autorité provinciale". La même industrie s'est adressée à la province d'Ontario en 1934, alors que la réglementation dans cette province était à peu près la même qu'aujourd'hui, en disant: "La situation actuelle de l'industrie du camionnage dans l'Ontario n'est aucunement satisfaisante. L'avantage que donne au camionnage le fait qu'il requiert relativement peu d'argent pour chaque voiture devient, grâce à l'absence de réglementation, un désavantage. Trop de gens se livrent au camionnage; il s'ensuit une concurrence effrénée qui fait baisser les taux au-dessous du coût du service... Le résultat ultime est que le public obtient un service médiocre; les camionneurs font faillite; employés ne sont pas suffisamment rémunérés; les chemins de fer ont à faire face à une concurrence injuste; des accidents regrettables surviennent et tous les intéressés en souffrent... Cette concurrence effrénée a démoralisé le camionnage dans l'Ontario au point qu'aujourd'hui les voituriers par route comme les voituriers par eau demandent que l'on fasse sans tarder quelque chose pour mettre fin à ces maux." Dans ce mémoire on souligne quelques-uns des maux qui existent; on y affirme que des hommes mariés retirent \$6 par semaine pour douze heures de travail par jour et que ces derniers sont forcés de demander des secours de chômage. On y cite des cas d'avisement des taux, entre autres celui-ci: "Le 25 septembre dernier... un camionneur de la classe "E", faisant le transport des produits laitiers et ne payant qu'un permis P.C.V. d'un dollar... a demandé 20c. par 100 livres pour 24,000 livres... alors que le taux normal est de 34½c. par 100 livres."

Bien qu'il soit ici question de l'état de choses qui existait en 1934, le témoignage de M. Pape, qui a comparu devant la Automotive Transport Association de l'Ontario, affirme énergiquement, page 201 du rapport, que cette industrie souffre encore de l'insuffisance de réglementation.

Autre exemple, plusieurs camionneurs de la province d'Alberta ont reconnu que leurs frais d'exploitation s'élevaient à 15c. par mille et que cependant ils exploitent sous le régime de contrats qui ne leur rapportent qu'un revenu brut de 7 à 9c. par mille.

(7) Un bon nombre de ceux qui ont comparu devant le comité du Sénat se sont opposés au projet de réglementation du camionnage que comporte ce bill en disant que cela démoraliserait cette industrie et que le Road and Rail Traffic Act de Grande-Bretagne a eu pour effet d'étrangler les camionneurs. Il se présente ici deux questions, celle du régime des permis et celle de l'effet des taux convenus. Nous parlerons de la dernière en traitant de la partie VI du bill.

A propos des articles concernant l'émission des permis, l'avocat de la compagnie Gray Coach Lines, pages 169 et 170, a parlé en termes favorables du Road and Traffic Act de Grande-Bretagne et de l'émission de permis qui se fait sous le régime de cette loi. En examinant les dispositions du Road Traffic Act, lequel, ne l'oublions pas, ne s'applique qu'aux autobus et non pas aux camions, vous vous convainquerez qu'il n'existe guère de différence entre les dispositions de ce bill relatives à l'émission des permis et les dispositions correspondantes de la loi anglaise.

Tout ce qui s'est dit d'une façon qu'on peut croire autorisée et exempte de préjugés sur l'effet du régime de permis inauguré sous l'autorité du Road and Rail Traffic Act se trouve contenu dans le rapport de la Commission des permis après que cette loi eût été en force durant deux ans. Voici ce qu'on voit dans le rapport de la commission qui s'occupe de l'émission des permis:

- (a) "Les voituriers avec lesquels je me suis trouvé en contact envisagent l'avenir avec beaucoup d'optimisme."
- (b) "Je crois que, dans les cercles bien informés, on apprécie les avantages que l'industrie du transport retirera de l'application du régime de permis aujourd'hui en vigueur."
- (c) "La loi a eu pour effet de stabiliser cette industrie."
- (d) "D'une façon générale, les voituriers sérieux accueillent favorablement cette loi avec l'espoir de voir disparaître la malheureuse concurrence qui existait depuis plusieurs années dans le transport par route."

Si l'on analyse avec soin les objections présentées contre les dispositions de ce bill concernant le camionnage, on ne tarde pas à conclure qu'elles se résument à une seule qui est la crainte de voir mal administrer la loi. Qu'il existe des inconvénients réels et que la réglementation soit à souhaiter, voilà qui est généralement admis. Si l'on admet que le principe de la réglementation est bon et qu'il faut remédier à des inconvénients évidents, nous ne devrions pas nous laisser influencer par la crainte de voir exercer d'une façon injuste les pouvoirs accordés dans ce bill.

Pour démontrer les nombreux inconvénients résultant de l'absence de réglementation des camionneurs, citons l'exemple suivant:

Afin de faire face à la concurrence des camions, une compagnie de chemin de fer a réduit de 47c. à 30c. par 100 livres son taux pour le transport d'une certaine denrée entre deux endroits. Etant donné que les taux des chemins de fer sont publiés, l'exploitant du camion, menacé de perdre ses clients, a abaissé son taux au-dessous de 30c. Bien qu'il eût été clairement entendu entre le chemin de fer et l'expéditeur que la réduction de ce taux satisfaisait ce dernier qui continuerait à expédier par chemin de fer, l'expéditeur recourut de nouveau aux camions. La compagnie du chemin de fer, se voyant incapable d'abaisser ses taux à un niveau encore plus bas, annula le taux de 30c. L'expéditeur s'opposa alors à cette démarche, prétendant que cela permettrait au camionneur de relever le taux qu'il avait abaissé au-dessous du taux de 30c. du chemin de fer. Les chemins de fer sont sans cesse en présence de situation de ce genre.

L'absence de publicité des taux de leurs concurrents empêche les chemins de fer de se rendre compte de la gravité de la concurrence à laquelle ils ont à faire face. D'un autre côté, la publicité donnée aux taux des chemins de fer revient à dire que, même quand les expéditeurs n'ont aucunement l'intention de recourir au transport par rail, ils ne cessent de réclamer une réduction des taux des chemins de fer afin d'obtenir ainsi un argument en leur faveur dans leurs pourparlers de marchandage avec les camionneurs.

Pour conclure, nous pouvons peut-être faire observer que les avocats qui ont comparu devant le comité, notamment celui qui représente l'une des plus grandes compagnies d'autobus, a cité, pages 164, 165 et 166 du rapport, en vue d'étayer son argumentation, un certain nombre de paragraphes censés faire partie du rapport Duff. La vérité est que les citations en question ne sont aucunement tirées des conclusions de la Commission. Elles font partie d'une annexe exprimant les vues de diverses autorités en transport routier et en camionnage, comme on le constatera à la lecture du paragraphe 162 de ce rapport où la Commission dit:

Nous annexons au présent rapport des statistiques du transport routier au Canada, des renseignements sur les tarifs, les règlements édictés par les gouvernements provinciaux et un sommaire des opinions exprimées par divers spécialistes en transport routier et par les exploitants de la route.

Le PRÉSIDENT: C'est comme notre rapport.

M. ALLEN: Oui. Je passe maintenant à la partie VI, tarifs convenus.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, avant que M. Allen passe au sujet suivant, ne croyez-vous qu'il serait bon de lui poser des questions sur ceux qu'il vient de traiter?

Le PRÉSIDENT: Parfaitement.

L'hon. M. CALDER: Je désire poser une question. Par exemple, monsieur Allen, vous dites que vous estimez à 38 millions de dollars la perte totale causée aux chemins de fer par les camions.

M. ALLEN: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Supposons un instant que le comité désapprouve toute tentative de réglementer tout le camionnage dans les provinces, avez-vous quel que moyen d'évaluer ce que serait la perte des chemins de fer, si les chiffres ne s'appliquaient qu'au transport interprovincial? Vos 38 millions s'appliquent à tout le transport routier.

M. ALLEN: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Supposons maintenant que nous décidions que la loi projetée ne s'applique qu'au transport interprovincial...

Le PRÉSIDENT: Et international.

L'hon. M. CALDER: Oui, et international. Vous voyez que cela modifierait énormément le chiffre de la perte, il me semble, car la plus grande partie du transport qui se fait doit être purement provinciale.

M. ALLEN: Il doit en être ainsi.

L'hon. M. CALDER: J'aimerais à poser une autre question qui m'est inspirée par une conversation que j'ai eue. M. Howe pourra peut-être y répondre. Deux points ont été soulevés. La personne avec qui je conversais a dit: "Le camionneur va s'opposer à payer une taxe fédérale pour ce transport interprovincial." Je lui ai répondu: "Il ne s'agit que d'une question de permis, lequel ne coûtera qu'un prix nominal." Il a repris: "Non, cela n'est aucunement établi. Il y aura une taxe et elle sera très élevée." Quelle est la situation?

L'hon. M. HOWE: Je pense avoir déclaré ce matin que nous ne ferions payer qu'un prix pour la forme, juste assez pour payer les frais de l'émission du permis.

L'hon. M. CALDER: C'est ce que je pensais. J'ai une autre question à poser. Quelqu'un a dit l'autre jour qu'il peut arriver qu'un manufacturier ait une usine disons à Hull et une autre à Ottawa et se serve de son propre camion pour transporter ses marchandises d'une usine à l'autre. Ce bill ne s'appliquerait pas dans le cas d'un camion possédé par un particulier et utilisé pour le commerce de cette personne?

L'hon. M. HOWE: La Commission des chemins de fer devra étudier les questions de ce genre avant d'appliquer la loi dans ces cas. Elle vise les voituriers sous contrat.

L'hon. M. CALDER: Si cette personne ne transportait que ses propres marchandises d'une de ses usines à une autre, ce bill ne devrait certainement pas s'appliquer à son cas?

L'hon. M. HOWE: Il s'agit d'un permis d'une catégorie tout à fait différente au point de vue de la province. C'est un voiturier particulier par opposition à un voiturier sous contrat. Le bill ne s'appliquerait pas dans son cas, je crois; en effet il serait très difficile de l'y appliquer.

L'hon. M. COPP: Il y a quelque temps j'ai lu une déclaration à l'effet que la quantité de marchandises transportées par camions en 1930 s'établissait à 2 p. 100 environ. Vous venez de nous dire que le chiffre était maintenant de 16 p. 100. Est-ce bien cela?

M. ALLEN: Vous faites allusion, je crois, à une déclaration que je faisais vers 1930; il s'agissait d'une partie du trafic. Si mes souvenirs sont exacts,—je ne parle que de mémoire,—il était question de 1,200,000 tonnes.

L'hon. M. COPP: S'il en est ainsi, le transport par camion augmente très rapidement.

M. ALLEN: Evidemment, monsieur.

L'hon. M. COPP: Pouvez-vous nous dire pour quelle raison le transport par camion augmente plutôt que le trafic par chemin de fer?

M. ALLEN: Il y a une forte partie du trafic par chemin de fer sur les courtes distances qui dépend beaucoup des taux.

L'hon. M. CALDER: C'est un peu comme dans le cas de l'ancien "jitney". Ce mode de transport était libre et on pouvait n'exiger que 10 cents par personne. Les municipalités ont été obligées de les prohiber complètement en dernier ressort.

L'hon. M. COPP: Il en sera ainsi dans le cas présent si on réduit davantage les taux.

M. ALLEN: Ils prennent le meilleur du trafic; du moins c'est ce que nous croyons qu'ils font.

L'hon. M. LAIRD: Est-ce que les camions ne rendent pas certains services que les chemins de fer ne peuvent pas donner?

M. ALLEN: Sans doute.

L'hon. M. LAIRD: Le public en profite.

M. ALLEN: Il y a certainement des endroits où les camions peuvent donner des services que les chemins de fer ne pourraient donner que très difficilement.

L'hon. M. COPP: Est-ce que le trafic des chemins de fer pour courte distance embrasse un nombre de milles déterminé?

M. ALLEN: Ce n'est qu'un terme relatif, monsieur. On ne saurait en donner une définition.

L'hon. M. McRAE: Quelle est la moyenne de la distance sur les bonnes routes où la concurrence des camions se fait sentir?

M. ALLEN: Actuellement.

L'hon. M. McRAE: Oui.

M. ALLEN: Il est assez difficile de répondre à cette question, car nous avons de la concurrence de la part de camions sur des parcours de 2,000 milles maintenant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à 2,000 milles?

M. ALLEN: Oui, monsieur. Il se fait du transport, en partie international, de Winnipeg à la ville de New-York.

L'hon. M. GORDON: Il n'y a pas de parcours de camionnage au Canada qui fait concurrence au chemin de fer sur une distance de 1,000 milles?

M. ALLEN: Le service de Winnipeg à New-York fait concurrence aux chemins de fer canadiens jusqu'à la frontière de l'Etat de New-York, puis aux chemins de fer américains, de cet endroit jusqu'à la ville de New-York.

L'hon. M. McRAE: De quelle sorte de marchandise s'agit-il?

M. ALLEN: De poisson gelé, ou de poisson de quelque sorte.

L'hon. M. SUTHERLAND: Est-ce que les camions ne donnent pas un service que les chemins de fer ne pourraient que très difficilement donner? Dans l'Ontario, par exemple, on transporte le bétail presque exclusivement par camion aujourd'hui. On prend le bétail sur la ferme, et le cultivateur n'est pas obligé de le conduire au chemin de fer à huit ou dix milles de distance, puis de le faire rendre aux parcs à bestiaux. Jusqu'à il y a six mois vous étiez obligés de prendre tout un wagon si vous désiriez expédier du bétail. Vous ne pouviez pas retenir seulement la moitié d'un wagon. Les camions sont d'une grande commodité à ce sujet.

M. ALLEN: Les chemins de fer pourraient fournir un service analogue.

L'hon. M. SUTHERLAND: Pourquoi ne l'ont-ils pas fait?

M. ALLEN: Je ne saurais dire, monsieur. La chose n'est peut-être pas possible au point de vue économique. Je ne sais trop quelles sont les raisons.

L'hon. M. SUTHERLAND: Pourquoi n'accordaient-ils pas le tarif d'un demi-wagon avant la concurrence des camions?

M. ALLEN: Je ne saurais dire, monsieur. Il se peut que le tarif ait été tellement bas que les chemins de fer n'y auraient pas trouvé profit. Je ne sais pas quelle était la situation.

L'hon. M. CALDER: Prenez une entreprise comme la compagnie Eaton qui a quantité de camions sur la route. Je me rappelle avoir vu ses camions faire des courses de cent milles dans tous les villages et villes de la province d'Ontario pour les fins de son commerce, il y a quatre ou cinq ans. Est-ce l'intention de comprendre ces camions dans ce projet?

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'ils opèrent dans la province seulement. Nous n'avons aucune autorité dans ces cas là.

L'hon. M. CALDER: Si vous l'aviez...

L'hon. M. HOWE: Il n'y a aucun moyen d'exercer un contrôle quelconque sur un voiturier particulier qui possède son propre camion et l'utilise au transport de ses produits. Vous pouvez établir les taux que vous voudrez, il effectuera le transport à ce taux et l'enlèvera sur le prix de la marchandise.

L'hon. M. GORDON: Ce n'est pas l'intention d'intervenir dans ces cas?

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. CALDER: La plus grande partie des camions qui sillonnent les grandes routes sont la propriété de particuliers.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement.

L'hon. M. CALDER: Ainsi les pertes de 38 millions dont a parlé M. Allen porteraient en grande partie sur le voiturage de marchandises par des firmes possédées par des particuliers?

M. ALLEN: Non, monsieur. Nous ne sommes pas de votre avis lorsque vous dites "en grande partie". Nous croyons que plusieurs des camions automobiles possédés par des particuliers transportent des marchandises que les chemins de fer ne pourraient pas s'attendre à transporter, parce qu'ils s'agit surtout de courtes distances. Il est assez rare de constater que les compagnies achètent des camions pour le transport sur de longues distances. Il y en a qui le font, mais ce sont des cas exceptionnels.

L'hon. M. McRAE: Je vous donnerai une idée des effets considérables de ce nouveau mode de transport en vous disant qu'à certains parcs à bestiaux aux Etats-Unis,—c'est à Sioux-City si je ne me trompe pas,—on transporte par camion plus de 80 p. 100 du bétail qui y est consigné.

M. ALLEN: Nous avons des états, je crois, qui indiquent les arrivées aux parcs à bestiaux et les recettes. Je serais heureux de prendre connaissance de ces états.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les 38 millions qui représentent 16 et une fraction p. 100 du trafic, et qui comprennent les pertes sur les marchandises que vous transportez encore, mais à un taux plus bas à cause de la concurrence, seront guère modifiés par une régie quelconque du trafic interprovincial. Si vous prenez ce qui reste et si vous en soustrayez le trafic interprovincial,—soit une très forte proportion,—le solde ne saurait être décrit autrement que comme une quantité négligeable?

M. ALLEN: Je ne peux répondre sur-le-champ à une question de cette envergure.

Le très hon. M. MEIGHEN: La proportion est relativement très petite.

M. ALLEN: Je ne saurais dire. J'essaie de me faire une idée du voiturier sous contrat et du voiturier ordinaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faut également déduire le camionnage privé qui se fait entre les provinces. Prenez Eaton, Simpson, Canada Packers, Swift,—toutes ces compagnies ont des établissements à Montréal et à Toronto et possèdent leurs propres camions. Il faut soustraire ce trafic aussi. Il vous en restera si peu à contrôler que ça ne vaudra guère la peine de vous en occuper. C'est tout ce qui me préoccupe à ce sujet.

M. ALLEN: Certains camions que vous voyez avec le nom d'un expéditeur n'appartiennent pas nécessairement à cet expéditeur. Ils sont la propriété d'entrepreneurs en voiturage et ils portent le nom de l'expéditeur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi agit-on de la sorte?

M. ALLEN: Il se peut que le camion ne transporte que les marchandises de cette personne.

Le très hon. M. MEIGHEN: La compagnie Eaton n'agirait pas ainsi.

M. ALLEN: Oh, non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que la Canada Packers possède ses camions. Je ne saurais dire pour Swift. Il ne vous restera pas grand'chose, je crois.

L'hon. M. GORDON: Il y a d'autres compagnies qui possèdent également leurs camions. Je songe en ce moment à une compagnie qui a engagé \$250,000 dans les camions qu'elle utilise.

M. ALLEN: Opère-t-elle d'une province à l'autre?

L'hon. M. GORDON: Non, dans une province seulement. Le ministre a laissé entendre que la loi ne s'appliquerait pas à un cas de ce genre.

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. GILLIS: Dans l'Ouest on exploite un service d'autobus entre les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan, et ce service comporte un arrangement entre les exploitants en vertu duquel ils échangent les voyageurs à la frontière. Est-ce qu'il s'agirait d'un service interprovincial dans ce cas?

L'hon. M. HOWE: Il s'agit certainement d'un trafic interprovincial. La présente loi couvrirait ce cas, car il s'agit d'un trajet continu.

L'hon. M. CALDER: Si le voyageur descendait de l'autobus et passait la nuit à un hôtel local, puis le lendemain matin traversait la frontière et montait dans un autre autobus il échapperait aux dispositions de la loi, n'est-ce pas?

L'hon. M. MACARTHUR: Vous dites que plusieurs de ces compagnies de camionnage font des pertes. Croyez-vous que le nombre des camions continuera d'augmenter d'année en année dans les circonstances actuelles, et par contre il diminuera si on adopte le présent bill?

M. ALLEN: Je ne saurais dire. Nous parlions d'un état de choses en Alberta où les intéressés n'exploitaient qu'un ou deux camions. Je ne crois pas qu'une compagnie exploitant un grand nombre de camions puisse se maintenir avec des recettes de 7 à 9 cents le mille.

L'hon. M. MACARTHUR: Le nombre augmentera-t-il?

M. ALLEN: Le nombre continuera-t-il d'augmenter si on adopte le présent bill?

L'hon. M. MACARTHUR: Oui, ou même sans ce bill?

M. ALLEN: Je ne crois pas que nous ayons atteint le maximum de la concurrence par camion sur grande route. Nous n'en sommes pas encore à ce point.

L'hon. M. MACARTHUR: La concurrence semble augmenter.

M. ALLEN: C'est ce que nous avons constaté. Cette mesure pourrait peut-être y mettre fin. Je ne saurais dire quels en seront les effets.

L'hon. M. MOLLOY: Dans quelle mesure les chemins de fer se servent-ils de camions pour se procurer du trafic?

M. ALLEN: Vous voulez-dire pour recueillir et livrer la marchandise?

L'hon. M. MOLLOY: Oui.

M. ALLEN: Règle générale nous avons un service pour recueillir et livrer la marchandise dans presque tous les grands centres du Dominion. Je n'ai pas d'état indiquant le nombre de voitures engagées dans ce service, mais je pourrais vous obtenir ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: C'est une division de votre service du trafic?

M. ALLEN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfaits des résultats obtenus?

M. ALLEN: Oui, nous le sommes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Si vous n'en avez pas, je demanderai à M. Allen de continuer.

M. ALLEN:

Partie VI—Tarifs convenus:

Certaines objections ont été soulevées contre l'article du bill qui permet d'établir des "tarifs convenus". Voici quelles ont été les principales objections:

Premièrement: On a prétendu que les dispositions de la loi des chemins de fer renferment tout le mécanisme nécessaire à la préparation de tarifs de concurrence. En conséquence, les dispositions relatives aux tarifs convenus sont inutiles.

Puisque le présent bill n'a trait qu'au trafic interprovincial et international rien n'empêche les diverses entreprises de transport, qui font concurrence aux chemins de fer dans une province, de conclure un marché avec un expéditeur, visant une expédition particulière ou un certain nombre d'expéditions couvrant une période déterminée. M. Paton, qui a comparu au nom de la "Automotive Transportation Association", a déclaré qu'environ 7 p. 100 seulement des voituriers sur les grandes routes de l'Ontario possédaient des contrats en bonne et due forme.

Cependant, il n'a pas osé affirmer que les autres n'avaient pas le droit, s'ils le désiraient de conclure des contrats eux-mêmes ou que tous n'avaient pas des ententes quelconques avec leurs clients. Nous sommes d'avis que ces concurrents sont libres de conclure de tels contrats, s'ils le désirent.

La difficulté qu'offrent les dispositions de la loi des chemins de fer à ce sujet c'est que le tarif de chemin de fer, qu'il s'agisse d'un tarif spécial qui est par le fait même ouvert au public ou d'un tarif de concurrence qui est ouvert au public dans la zone de concurrence, n'en est pas moins sujet à la compétition de toutes les autres formes de transport qui peuvent conclure des contrats avec des particuliers sans offrir de conditions semblables au public en général.

L'hon. M. CALDER: Cette objection s'applique aux navires également, n'est-ce pas?

M. ALLEN: Oui, je le crois.

La seconde objection aux tarifs convenus c'est que cette disposition permettrait à un gros expéditeur d'obtenir un tarif plus avantageux que celui du petit expéditeur.

On a tort de prétendre que la partie VI du présent bill autorise la chose. Rien n'empêche les petits expéditeurs d'obtenir les mêmes avantages que ceux que les gros expéditeurs peuvent se procurer en vertu de l'article des "tarifs convenus". Le bill renferme toutes les dispositions nécessaires pour prévenir tout traitement injuste entre eux.

La troisième objection c'est que l'industrie du camionnage prétend qu'une mesure législative semblable, adoptée en Angleterre, a étouffé le transport automobile dans ce pays.

A l'appui de cette déclaration ces messieurs citent un certain nombre d'articles d'un journal intitulé "Motor Transport" qui est publié dans l'intérêt du transport routier en Grande-Bretagne. Ces articles sont vagues et se rapportent plus ou moins au sujet.

A une demande directe de renseignements à ce sujet, le secrétaire de la division des recherches des chemins de fer anglais a répondu par câblogramme que le nombre des voitures automobiles augmentait continuellement en Angleterre et, qu'en conséquence on pouvait difficilement prétendre que l'industrie avait souffert de cette mesure.

Par ailleurs, la grande difficulté pour les chemins de fer dans les circonstances actuelles c'est qu'ils sont obligés de maintenir un service toute l'année et que, par suite de la concurrence plutôt saisonnière du transport sur les grandes routes et les eaux intérieures, une forte quantité de trafic ne se dirige du côté des chemins de fer que pendant les mois d'hiver. Cependant, rien ne devrait empêcher ces autres voituriers de jouir des avantages des tarifs convenus et de diminuer les frais de manutention en conséquence. Le bill leur accorde ces privilèges s'ils tombent sous le coup de la loi et s'ils ne relèvent pas de la loi, ils en jouissent déjà.

En plus des objections susmentionnées aux dispositions de ce bill on en a apporté d'autres de moindre importance:—

La première était à l'effet que seuls les voituriers relevant de la même classe que ceux qui établissaient un tarif convenu pouvaient s'opposer à la chose. On a prétendu également que, s'il existe un "tarif convenu", un commerçant ne pourra obtenir ce tarif d'un autre voiturier que s'il est prêt à négocier avec un voiturier appartenant à la catégorie de voituriers qui a établi ce tarif.

Si la Commission permettait aux voituriers de toutes les classes d'intervenir, il pourrait en résulter de graves difficultés, car elle serait tenue d'entendre les

objections de voituriers dont le régime économique et les conditions d'exploitation différaient entièrement de la situation des voituriers de la catégorie qui a établi un tarif convenu.

Une autre partie de l'objection a trait au paragraphe (5) de l'article 22 qui oblige un voiturier à fixer un tarif, à la demande d'un commerçant qui considère que ses opérations seraient injustement traitées à la suite de l'établissement d'un tarif convenu. Il semble nécessaire de restreindre l'élément de contrainte, de même que le droit d'opposition, aux voituriers de la même classe.

La deuxième objection de moindre importance résulte d'une fausse conception relative au niveau des taux établis en vertu d'un "tarif convenu"; on semble d'avis qu'il faut de toute nécessité qu'ils soient considérablement plus bas que les taux existants.

En réalité les tarifs convenus sont d'ordinaire à peu près au même point que ceux que l'expéditeur payait pour le transport de ses marchandises aux divers genres de voituriers qu'il avait engagés jusqu'alors. Les avantages consistent non pas tant dans une diminution de taux que dans la commodité d'avoir un contrat qui permet au marchand de coter des prix en tenant compte de frais de transport déterminés. L'expéditeur bénéficie également du fait que toutes ses négociations se font avec une seule agence de transport.

Si les "tarifs convenus" établis en Angleterre avaient donné les résultats allégués par la critique il y aurait lieu de croire qu'un bon nombre de ces ententes auraient été annulées soit sur plainte ou par les expéditeurs parties à ces ententes. Afin de savoir à quoi s'en tenir sur cette question, nous avons obtenu certains renseignements par câblogramme, d'Angleterre. Les faits suivants peuvent offrir quelqu'intérêt:

Actuellement il y a 503 contrats dont 221 représentent des ententes nouvelles et 282, des renouvellements aux mêmes conditions ou à des conditions modifiées. Sur les 282 renouvellements, 137 ont été passés aux mêmes conditions et 145 l'ont été à des conditions modifiées. Actuellement 39 projets de contrats attendent l'approbation de la commission des tarifs (Rates Tribunal). Les chemins de fer en offrent 804 à l'approbation des expéditeurs. Trente quatre des ententes originales n'ont pas été renouvelées lors de leur expiration. Aucun tarif convenu n'a été annulé sur plainte.

Comme très peu des anciens contrats n'ont pas été renouvelés et qu'aucun n'a été annulé à la suite d'une plainte, il semble bien évident que dans ce pays aussi bien qu'ici, où l'on a inauguré un nouveau régime, il n'en est pas résulté de difficultés ou d'inconvénients sérieux.

Une telle disposition contribuerait beaucoup à faire disparaître les injustices manifestes qui étaient exposées dans un article intitulé "Highway Transport", où l'on citait le cas d'un expéditeur qui profitait de tarifs spéciaux établis et publiés par les chemins de fer, sans s'engager aucunement à consentir ce tarif qui avait été mis en vigueur par les chemins de fer, à sa demande.

Nous approuvons énergiquement cette partie du bill, car c'est une des mesures essentielles qui permettront aux chemins de fer et aux autres voituriers relevant de cette loi de faire compétition au grand nombre de leurs concurrents que ce bill ne vise pas et qui autrement sont libres de conclure les mêmes ententes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser à M. Allen?

L'hon. M. SINCLAIR: Puis-je développer le point soulevé par le sénateur Molloy au sujet du service de cueillette et de livraison? Ce service est-il effectué d'après des tarifs convenus ou selon un barème établi, monsieur Allen? Vous avez dit que ce service existait dans les grands centres, comment ce service est-il effectué?

M. ALLEN: Ce service comporte un tarif déterminé par cent livres.

L'hon. M. SINCLAIR: Est-ce que ce service et les taux exigés tomberaient sous le coup du projet de loi à l'étude?

M. ALLEN: Si je comprends bien la chose il s'agit d'opérations à l'intérieur de la province, et comme ce bill ne s'applique pas dans ces cas ce service n'en relèverait pas.

L'hon. M. SINCLAIR: Votre réponse laisse entendre que même votre service de cueillette et de livraison pour les marchandises expédiées par chemin de fer aux autres provinces,—ce qui constitue un trafic interprovincial,—ne serait pas compris par ce bill.

M. ALLEN: Non, monsieur. Ces gens sont nos agents.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le Président, je suis quelque peu surpris par les chiffres que nous a donnés M. Allen au sujet des contrats de "tarifs convenus", établis en Angleterre. Je croyais que dans ce pays où cette loi existe depuis un certain temps, le nombre de ces contrats se compterait par milliers, et qu'il en serait de même au Canada. Depuis combien de temps cette loi est-elle en vigueur en Grande-Bretagne?

M. ALLEN: Depuis 1933.

L'hon. M. CALDER: Trois ans ou environ. Et cependant le nombre de contrats comportant des "tarifs convenus" qui ont été passés au cours de cette période n'est que d'environ huit cents. J'en suis fort surpris, et je dois avouer que je ne m'explique pas la chose. Je vous dirai ce que j'entends par ce point du bill, qui en est un des plus importants à mon avis. Actuellement la loi oblige la compagnie de chemin de fer à déposer ses tarifs. Toute personne peut s'opposer à l'adoption d'un tarif quelconque, et la Commission devra alors tenir une séance où l'on décidera si le tarif en question est équitable ou non. Elle l'approuvera alors ou en établira un autre. En vertu de la présente loi les compagnies de chemin de fer peuvent établir des tarifs spéciaux à leur gré, pour le transport de denrées partout au Canada, et ces tarifs entrent immédiatement en vigueur. On avertit la Commission des chemins de fer et les tarifs en question sont rendus publics et, si personne ne s'y oppose, ils entrent en vigueur. Supposons maintenant que je sois un expéditeur et que M. Allen, à titre de représentant d'une compagnie de chemin de fer, vienne me voir et me pose la question suivante: "Monsieur Calder, quelle quantité de marchandises expédiez-vous par année?" Je réponds, "une très grosse quantité." Puis il continue, "A combien s'établissent vos frais de transport en 1936, disons?" Je consulte mon comptable et je constate que mes expéditions par chemin de fer, bateau, camion, et de toute autre façon m'ont coûté \$150,000 en tout. M. Allen me dirait alors, "Nous pouvons transporter vos marchandises à un coût moins élevé. Actuellement un certain nombre de voituriers transportent vos marchandises, mais si vous nous confiez toutes vos expéditions nous vous accorderons un taux inférieur à celui que vous payez maintenant." Supposons que j'aie payé \$10 la tonne en 1936,—je ne sais si ce taux est le moins raisonnable, mais acceptons le pour les fins de la discussion. M. Allen me ferait alors la proposition suivante, "Nous transporterons vos marchandises à raison de \$8 la tonne l'an prochain." La proposition me semble excellente et j'accepte l'offre. Je passe donc un contrat avec le chemin de fer. Mais pas suite de ce contrat qui me favorise et semble favoriser la compagnie de chemin de fer, j'empêche tous les autres voituriers de participer au transport de mes marchandises, car tout passera par le chemin de fer. Je m'imaginai qu'en laissant la disposition relative aux "tarifs convenus" dans le bill, il y aurait de toutes les parties du Canada des centaines de demandes d'approbation de contrats comportant de tels "tarifs convenus". Pouvez-vous me dire, monsieur Allen, où je fais erreur?

M. ALLEN: D'abord la compagnie de chemin de fer ne vous offrirait pas de transporter vos marchandises à raison de \$8 la tonne je crois.

L'hon. M. CALDER: Je ne vous ai donné ces chiffres que pour les fins de la discussion. Si j'avais payé \$10 antérieurement est-ce qu'un chemin de fer consentirait à transporter mes marchandises à raison de \$8?

M. ALLEN: Je ne le crois pas.

L'hon. M. CALDER: Supposons que par le passé la plus grande partie de mes marchandises ait été transportée par camion et par bateau.

M. ALLEN: La question se résume à ceci: quelle est la valeur de votre trafic pour le chemin de fer? Dans son propre intérêt il devra nécessairement tenir compte de ce que lui rapportera ce trafic. Lorsqu'il aura déterminé ce qu'il peut vous offrir il faudra d'abord soumettre cette proposition à l'approbation de la Commission des transports et cette dernière décidera si le chemin de fer n'aurait pas dû essayer de recouvrer ce trafic au moyen de tarifs spéciaux.

L'hon. M. CALDER: La Commission devra étudier cette question?

M. ALLEN: Le bill spécifie la chose, je crois; du moins c'est ce que je comprends. En second lieu elle devra considérer ce que ce trafic rapportera au chemin de fer en recettes nettes.

L'hon. M. HOWE: Il ne faut pas oublier, sénateur Calder, que les camionneurs et les compagnies de navigation peuvent conclure des contrats de toutes sortes avec les expéditeurs, et cependant il n'existe pas beaucoup de contrats comme ceux auxquels vous faites allusion. Je suppose que la grande facilité avec laquelle on peut passer de tels contrats constitue en quelque sorte un obstacle à ces contrats.

L'hon. M. CALDER: C'est probablement pour cette raison qu'un nombre si restreint a été conclu en vertu de la loi anglaise.

L'hon. M. HOWE: Un tel contrat ne peut être passé que lorsqu'il ne comporte pas d'injustice. Si un voiturier, un chemin de fer, passe un contrat avec vous qui est injuste à l'égard d'un concurrent, le contrat ne peut pas être approuvé.

L'hon. M. CALDER: Tous les contrats comportant des "tarifs convenus" doivent être soumis à la Commission?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. CALDER: La Commission doit considérer si le tarif est équitable au point de vue du chemin de fer. Quel autre aspect doit-elle également étudier?

L'hon. H. HOWE: Elle doit se rendre compte s'il est juste pour tous.

L'hon. M. CALDER: Et l'on rendrait ces contrats publics?

M. ALLEN: Oui.

L'hon. M. CALDER: Les concurrents pourraient faire entendre leurs protestations?

M. ALLEN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'un chemin de fer pourrait passer un contrat comportant le paiement d'une somme globale sans savoir exactement quel serait le taux?

M. ALLEN: Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit à M. Mason qu'il aurait l'occasion de lire un télégramme qu'il a reçu.

M. G. W. MASON, K.C.: Monsieur le Président, la seule raison qui m'incite à donner lecture de ce télégramme maintenant c'est que je désire rendre justice à M. Allen; il a déclaré que les tarifs des camions n'étaient pas effectivement mis en vigueur au Nouveau-Brunswick. J'ai télégraphié à l'assistant procureur général de cette province, et voici la réponse que j'ai reçue:—

Au sujet du télégramme je dirai qu'il y a 4965 camions dans la province dont 3841 ont été pesés l'an dernier par un fonctionnaire particulier.

Ceci ne répond aucunement à mon télégramme, et je sais trop ce que ça veut dire. Voici la partie intéressante:—

Les tarifs des camions sont effectivement mis en vigueur au Nouveau-Brunswick.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres personnes qui désirent se faire entendre?

L'hon. M. HOWE: Je crois que nous avons assez bien examiné la question mise à l'étude aujourd'hui. Au sujet des droits de port on a prétendu que les demandes devraient être entendues automatiquement, c'est-à-dire que tout usager d'un aménagement de l'Etat devrait être autorisé d'en appeler directement à la Commission des transports quant à la revision des tarifs, et que la décision de la Commission devrait être finale et obligatoire.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il des ports?

L'hon. M. HOWE: Oui. C'est la fin, le but que nous devrions atteindre en définitive, et j'espère que nous y parviendrons d'ici deux ans. Toutefois je vous rappellerai qu'au mois d'octobre dernier on a confié la tarification au Gouverneur en conseil, à la recommandation du Conseil des ports. Le désordre régnait dans ce domaine. Nous avons sept ports dans différentes parties du pays, et les tarifs en vigueur à ces différents endroits avaient été établis par les commissions locales. Nous espérons y mettre de l'ordre sous peu afin de pouvoir faire face aux critiques. Je vous dis bien franchement que le Conseil des ports pourrait difficilement répondre à une critique des tarifs de Vancouver si on les comparait à ceux de Halifax. Lorsque la situation est telle qu'on ne peut justifier les tarifs en existence, il est important, je crois, que cette question soit soumise à la Commission par le ministre afin de faire tenir une enquête et d'obtenir l'avis de la Commission. Il faudrait laisser le temps de rétablir un peu d'ordre dans le domaine des tarifs avant de rendre automatique toute soumission à la Commission des transports. Nous n'avons simplement pas eu le temps de rajuster ces tarifs de manière à les rendre invulnérables aux attaques basées sur les tarifs des autres ports. Je vous donne ces explications afin de justifier la rédaction du paragraphe relatif aux droits de port.

L'hon. M. GRIESBACH: De quel paragraphe s'agit-il?

L'hon. M. HOWE: Toute la partie V. J'ai pris connaissance de certains commentaires à ce sujet dans les rapports du comité.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu les explications du ministre relativement au renvoi en dernier lieu de ces différends à la Commission des transports; mais en attendant, on les soumettra, si nécessaire, au Gouverneur en conseil.

L'hon. M. HOWE: Si c'est le désir du ministre il peut soumettre la question à la Commission des transports, et c'est ce qu'il fera dans bien des cas.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Allen, puis-je vous poser une autre question? Il y a une disposition qui n'autorise à comparaître que les voituriers de la même classe.

M. ALLEN: C'est vrai, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Vous croyez que les objections soulevées à ce sujet ne sont pas réellement sérieuses. Voulez-vous nous dire pourquoi vous soutenez cette opinion? Je n'ai pas très bien saisi les observations que vous avez faites à ce sujet.

M. ALLEN: Si vous permettiez à tous les voituriers de comparaître pour s'opposer à la demande, tous les camionneurs intéressés à la moindre partie du trafic embrassé par un tarif convenu pourraient se présenter en personne, et la Commission serait débordée par le nombre de causes à entendre. De plus, les personnes qui s'opposent à ces tarifs sont censées être en état de donner le service en question. Il se peut que les frais d'exploitation de voituriers d'une classe différente ne soient pas les mêmes? Comprenez-vous ce que je veux dire?

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. ALLEN: Un camion peut prendre une petite partie du trafic à un tarif convenu.

L'hon. M. GRIESBACH: Les requérants doivent être de la même classe.

M. ALLEN: Oui, parce que les conditions économiques sont les mêmes.

L'hon. M. CALDER: Prenons le cas suivant. Disons que le Pacifique-Canadien s'entende avec la Ogilvie Milling Company pour établir un tarif quelconque. Le National-Canadien peut s'opposer à ce tarif, mais vous n'accordez pas ce droit à un service de transport aérien ou à un camionneur. Voilà ce que j'entends.

M. ALLEN: C'est bien cela.

L'hon. M. CALDER: Ou à la compagnie de navigation?

M. ALLEN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, ceci termine les témoignages. Je ne crois pas que nous puissions pousser bien loin l'étude du bill en détail ce soir, car le ministre a déclaré qu'il avait l'intention de proposer plusieurs amendements. Je suppose qu'ils ne sont pas prêts en ce moment.

L'hon. M. HOWE: Non, je ne les ai pas.

Le PRÉSIDENT: La chose me semble raisonnable. Ajournerons-nous jusqu'à mardi matin, à onze heures?

Des hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, le ministère des Transports sera représenté ici et prêt à nous donner d'autres explications lorsque nous étudierons le bill article par article. Le ministre s'efforcera de préparer les amendements projetés afin que nous puissions poser des questions à leur sujet.

Le GREFFIER DU COMITÉ: Les communications suivantes ont été reçues:

BURCHER, SMITH, PARKER & FOGO

AVOCATS, AVOUÉS, ETC.

HALIFAX, Nouvelle-Ecosse,

2 mars 1937.

M. W. F. O. O'CONNOR, K.C.,
Secrétaire-légiste,
Le Sénat, Ottawa, Canada.

CHER M. O'CONNOR.—J'ai reçu le fascicule n° 7 des délibérations du Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, qui renferme le mémoire du Dr Skelton sur les traités concernant la navigation avec les pays étrangers.

J'ai également lu les observations que vous avez faites lors de la séance du comité du 25 février. Vous avez alors exposé de nouveau très correctement l'opinion impromptue que j'avais donnée à la demande du comité au sujet du statut des vieux traités en vertu de la Loi de la marine marchande au Canada, 1934.

Le statut légal est très clair, je crois.

Aux termes de l'article 736 de la loi impériale de la marine marchande, 1894, qui était la loi en vigueur au Canada jusqu'au moment de l'adoption du Statut de Westminster en 1931, il est stipulé que:

736. La Législature d'une possession britannique peut, par une loi ou une ordonnance quelconque, régler le service de cabotage de cette possession britannique, en se conformant dans tous les cas aux conditions suivantes:

(c) lorsque par un traité conclu avant l'adoption de la loi dite "Merchant Shipping (Colonial) Act, 1869" (c'est-à-dire, avant le treizième jour de mai 1869), Sa Majesté a convenu d'accorder aux navires d'un Etat étranger des droits ou privilèges concernant le cabotage de cette possession britannique, ces navires conserveront lesdits droits et privilèges pour la période que Sa Majesté leur a déjà accordée ou pourra leur accorder à l'avenir, nonobstant toute disposition contraire de la loi ou de l'ordonnance.

En vertu de l'article 5 du Statut de Westminster de 1931, il a été établi que cet article

devra être interprété comme si la mention de la Législature d'une possession britannique ne s'appliquait pas au Parlement d'un Dominion.

Après l'adoption du Statut de Westminster de 1931, le Canada est devenu complètement maître de son commerce de cabotage.

Quant aux traités conclus avant 1869, je crois que la situation peut fort bien s'expliquer de la manière suivante:

1. Avant l'adoption du Statut de Westminster, le Canada ne pouvait pas abroger un traité conclu antérieurement à 1869, qui accordait des droits et privilèges aux navires d'un pays étranger relativement à son cabotage. Le Canada était tenu de reconnaître ces traités en vertu des dispositions de l'article 736 de la Loi impériale de la marine marchande, de 1894 aussi longtemps que Sa Majesté en Angleterre conviendrait, ou pourrait après l'année 1894, convenir de les maintenir en vigueur.

2. Lors de l'adoption du Statut de Westminster en 1931, le Canada a acquis pour la première fois le droit absolu d'abroger ces traités.

La loi de la marine marchande au Canada, 1934, ne renferme aucune disposition maintenant les droits acquis par des navires étrangers en vertu d'un traité conclu par Sa Majesté, dont il est question à l'article 736 de la Loi impériale de la marine marchande.

Le Comité m'avait prié d'exprimer mon opinion sur ces anciens traités et de dire s'ils seraient encore en vigueur au cas où de tels traités existeraient. J'ai déclaré que s'il en existait ils avaient été implicitement abrogés par la loi de la marine marchande au Canada, 1934, parce que les droits acquis par des navires étrangers n'ont pas été maintenus dans la loi. Le cabotage a été réservé exclusivement aux navires britanniques en vertu de la loi.

Je constate que dans son mémoire le Dr Skelton est de mon avis en ce qu'une loi incompatible avec les termes d'un traité prévaudrait devant les tribunaux, mais il ajoute avec raison que "l'adoption d'une telle loi serait considérée par l'autre partie contractante comme une violation en soi d'un engagement international résultant du traité."

Tout doute qui semblait exister dans l'esprit de certains membres du comité devrait complètement disparaître à la suite de la déclaration du Dr Skelton à l'effet "qu'aucun pays étranger ne pouvait en vertu d'un traité prendre part au cabotage au Canada."

Dans la dernière partie de son mémoire, le Dr Skelton fait allusion à la convention signée par la Grande-Bretagne et la Suède en 1826 et renouvelée subséquentement en 1911 et en 1913 entre la Grande-Bretagne et la Suède et la Grande-Bretagne et la Norvège. D'après le mémoire du Dr Skelton, je comprends que cette convention ne conférait à la Suède ou à la Norvège "aucun droit ou privilège concernant le cabotage" au Canada, au sens des termes employés dans l'article 736 de la loi de 1894.

On peut donc conclure que lors de l'adoption de la loi de la marine marchande au Canada, 1934, aucun traité semblable à ceux dont il est question dans l'article 736 de la Loi impériale de la marine marchande n'était en vigueur, à savoir un

traité conclu avant le 13e jour de mai 1869 en vertu dequel Sa Majesté conférait à des navires de pays étrangers des droits ou privilèges concernant le cabotage au Canada.

Cette déclaration du Dr Skelton doit en conséquence faire la lumière sur la question et calmer les inquiétudes que les membres du comité pouvaient avoir à ce sujet.

La loi canadienne de 1894 n'a violé aucune obligation découlant d'un traité parce qu'il n'en existait aucun au sujet du cabotage.

Bien à vous,

C. J. BURCHELL.

GENERAL AIRWAYS LIMITED

Président: A. ROY BROWN

406, Edifice de la Banque de Hamilton,

67, rue Yonge,

TORONTO, ONTARIO,

2 mars 1937.

Le très hon. GEO. P. GRAHAM, C.P.,
Président,
Comité des chemins de fer, télégraphes et havres,
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—On a déclaré à votre comité que les règlements de 1920 concernant la navigation aérienne et les amendements subséquents sont bien adaptés au contrôle des transports aériens, et on a ajouté qu'il y aurait lieu de faire observer les règlements existants. Puis-je profiter de l'occasion, monsieur, pour faire remarquer au comité que les règlements concernant l'aviation dont il a été question ne sont pas, à mon avis, appropriés à ces fins et que dans bien des cas ils sont impraticables et inapplicables.

Je n'encombrerai pas le compte rendu de vos délibérations en vous faisant une analyse détaillée de ces règlements, mais je me contenterai de vous citer quelques exemples afin d'expliquer mon point de vue.

Le n° 114 des règlements de 1920, partie 12, concernant l'aviation se lit ainsi qu'il suit:

“Aucun aéronef pour voyageurs ne transportera d'explosifs.”

Il est absolument nécessaire que les aéronefs pour voyageurs transportent des explosifs dans les services du Nord. Autrement, les mines mises en valeur au Canada au moyen de l'aviation seraient restées inexploitées. De plus, les aéronefs en usage dans le Nord doivent, pour se conformer aux règlements du ministère, transporter un fusil, une carabine, ou un revolver, et cinquante rondes de munitions, de sorte que dans ce cas le ministère oblige les exploitants et les pilotes à violer les règlements de l'aviation.

Je ne vous citerai qu'un autre exemple entre plusieurs auxquels je pourrais avoir recours. Le n° 118 des règlements de 1920, partie 12, concernant l'aviation se lit ainsi qu'il suit:

“Le pilote de tout aéronef pour voyageurs ou pour marchandises, ou de tout aéronef commercial devra après chaque arrêt, avant le départ, inscrire le poids de la marchandise transportée dans le livre de bord de l'aéronef. Il sera tenu de voir à ce que la charge ne dépasse pas le poids spécifié dans le certificat d'inscription et à ce qu'elle soit bien assujettie.”

Un pilote peut difficilement, lorsqu'il arrête quelque part dans le Nord, loin de tout terrain d'atterrissage, inscrire le poids de la marchandise transportée dans le livre de bord avant le départ, après chaque arrêt. Il peut se faire qu'il n'y ait pas une balance dans un rayon de cent milles ou plus, de sorte qu'il doit le faire au meilleur de son jugement ou hasarder un chiffre quelconque. De plus, s'il amérite sur un lac à un moment où l'eau est agitée, le pilote ne pourra pas faire d'inscription dans son livre de bord avant le départ.

De nouveau je propose, monsieur, que le transport par aéronef soit régi par une nouvelle loi, distincte de celle qui a trait aux autres modes de transport. Je partage tout à fait l'avis du Gouvernement en ce qui a trait à une surveillance étroite du transport aérien, mais si vous voulez la rendre efficace et satisfaisante, il me semble que ces règlements ne devraient s'appliquer qu'au transport par voie d'air et être rédigés d'une façon pratique.

Bien à vous,

A. ROY BROWN.

Mémoire de la Chambre de Commerce du District de Montréal sur le Bill "B"

1er mars 1937.

Au très hon. GEORGE P. GRAHAM, président,
Comité des chemins de fer, télégraphes et havres,
Le Sénat, Ottawa.

et

à l'hon. C. D. HOWE, C.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

MESSIEURS,—“La Chambre de Commerce du District de Montréal” a pris connaissance d'un projet de loi présenté au Parlement sous le titre de Bill “B” visant à établir une Commission des transports au Canada, et lui conférant une autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, qui constituerait en quelque sorte une augmentation des pouvoirs de la Commission des chemins de fer de manière à comprendre la réglementation et le contrôle des services de transport ferroviaire maritime, routier et aérien.

(a) En ce qui a trait au principe du bill, “La Chambre de Commerce du District de Montréal” est d'avis qu'il est bon et tout à fait à l'avantage du Canada d'organiser une Commission centrale,—semblable à la Commission des chemins de fer ou en ayant le prestige,—dont les fonctions consisteraient:

1. A réglementer et à coordonner tous les services de transport.
2. A uniformiser à un degré raisonnable les conditions dans lesquelles les services de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien sont fournis au Canada, en tenant bien compte tout naturellement de leur sphère relative d'activités;
3. A éliminer les coutumes injustes et non économiques qui sont nécessairement contraires à l'intérêt public;
4. A promouvoir la coopération lorsqu'elle est avantageuse tant pour le public que pour les compagnies elles-mêmes.

(b) En ce qui a trait au transport maritime, “La Chambre de Commerce du District de Montréal” approuve la clause du bill, en général, mais elle aimerait que l'on insère une disposition ou des dispositions dans ledit

bill de nature à protéger les intérêts canadiens contre une concurrence injuste de la part d'étrangers. La meilleure manière d'atteindre ce but consisterait à établir un contrôle semblable ou correspondant à celui qui a été établi aux Etats-Unis, de sorte que la Commission exercerait ses fonctions à peu près de la même manière et dans des conditions similaires, et viserait le même but.

- (c) En ce qui a trait au transport routier, "La Chambre de Commerce du District de Montréal" est d'avis qu'il serait fort à désirer qu'un bill soit adopté en vue de créer une Commission de régie qui réglerait efficacement le transport routier.

Les articles de ce bill pourraient être rédigés de manière à s'assurer de la collaboration de toutes les provinces, à éviter toute confusion dans l'attribution des pouvoirs et toute friction.

Cette mesure pourrait sauvegarder raisonnablement les pouvoirs des provinces, tout en conférant à une commission centrale l'autorité nécessaire pour résoudre les problèmes urgents et graves de cette industrie et pour la réglementer dans l'intérêt du public.

Au sujet de l'article 16. Nous croyons qu'il est de nature à assurer une raisonnable et prompt coordination de la part de toutes les provinces, et rien ne devrait empêcher l'adoption de cet article à notre avis.

Cependant, il nous semble que la question des permis devrait être réglée de manière à incommoder le public le moins possible. Il serait fort à désirer que l'on s'entende pour n'émettre qu'un seul permis, qui satisferait en même temps les exigences de la province et du Fédéral, et la répartition des revenus serait chose assez facile en somme.

La question de la charge permise sur les différentes routes pourrait fort bien être laissée à la discrétion des provinces.

(d) *Transport aérien*

C'est une industrie qui n'en est qu'à ses débuts. De l'avis de "La Chambre de Commerce de District de Montréal" elle devrait être soumise à une commission fédérale sans tarder. Les inconvénients ne devraient pas être importants.

(e) *Tarif*

"La Chambre de Commerce du District de Montréal" est d'avis que dans l'intérêt public il est fort à désirer que les tarifs de ces divers modes de transport soient plus uniformes. On ne saurait en arriver là sans conférer des pouvoirs de réglementation à une autorité centrale, et ainsi il y a lieu d'adopter une mesure de ce genre sans tarder.

(f) *En général*

Même s'il existe des difficultés d'ordre constitutionnel qui peuvent nécessiter une étude plus approfondie et certaines négociations entre les autorités fédérales et provinciales, "La Chambre de Commerce du District de Montréal" est d'avis que cette mesure législative devrait s'appliquer à tous les cas où les services s'étendent au delà des limites d'une province. Cela suffirait probablement pour commencer, et à tout événement, ce régime assurerait une coordination convenable de tous les services dans l'intérêt général. En second lieu, elle forcerait toutes les parties intéressées à s'entendre promptement.

- (g) Nous attirons l'attention sur certaines remarques faites par le ministre lorsqu'il a présenté ladite mesure, et nous ajouterons que nous en avons tenu compte dans la préparation de notre mémoire.

1. Le but de ce projet de loi n'est pas d'établir des règlements à l'avantage d'une industrie particulière;

2. L'on ne se propose pas de modifier les règlements existants qui s'appliquent aux chemins de fer, mais comme ces derniers ne sont plus le facteur dominant dans le domaine des transports, et que par ailleurs l'industrie du camionnage se développe de plus en plus, il est à désirer qu'une réglementation correspondante soit établie pour cette industrie qui fait une concurrence directe aux chemins de fer et à la navigation;

3. Le Congrès des Etats-Unis étudie présentement une mesure tout à fait identique à celle-ci, quant à la réglementation des navires sur les lacs et des caboteurs, qui relèveront de l'Interstate Commerce Commission;

4. On n'a pas l'intention d'appliquer cette mesure au cabotage le long des deux côtes, à moins qu'une partie considérable des intéressés ne le demande;

5. Le Gouvernement ne cherche pas à faire augmenter les taux de transport par eau;

6. Au sujet des grandes routes, la réglementation du trafic entre Etats aux Etats-Unis a eu des effets bienfaisants, tant pour l'industrie que pour ses clients en leur donnant satisfaction;

7. Le bill est en quelque sorte une invitation aux provinces de confier le contrôle du trafic sur les grande routes provinciales à une Commission centrale.

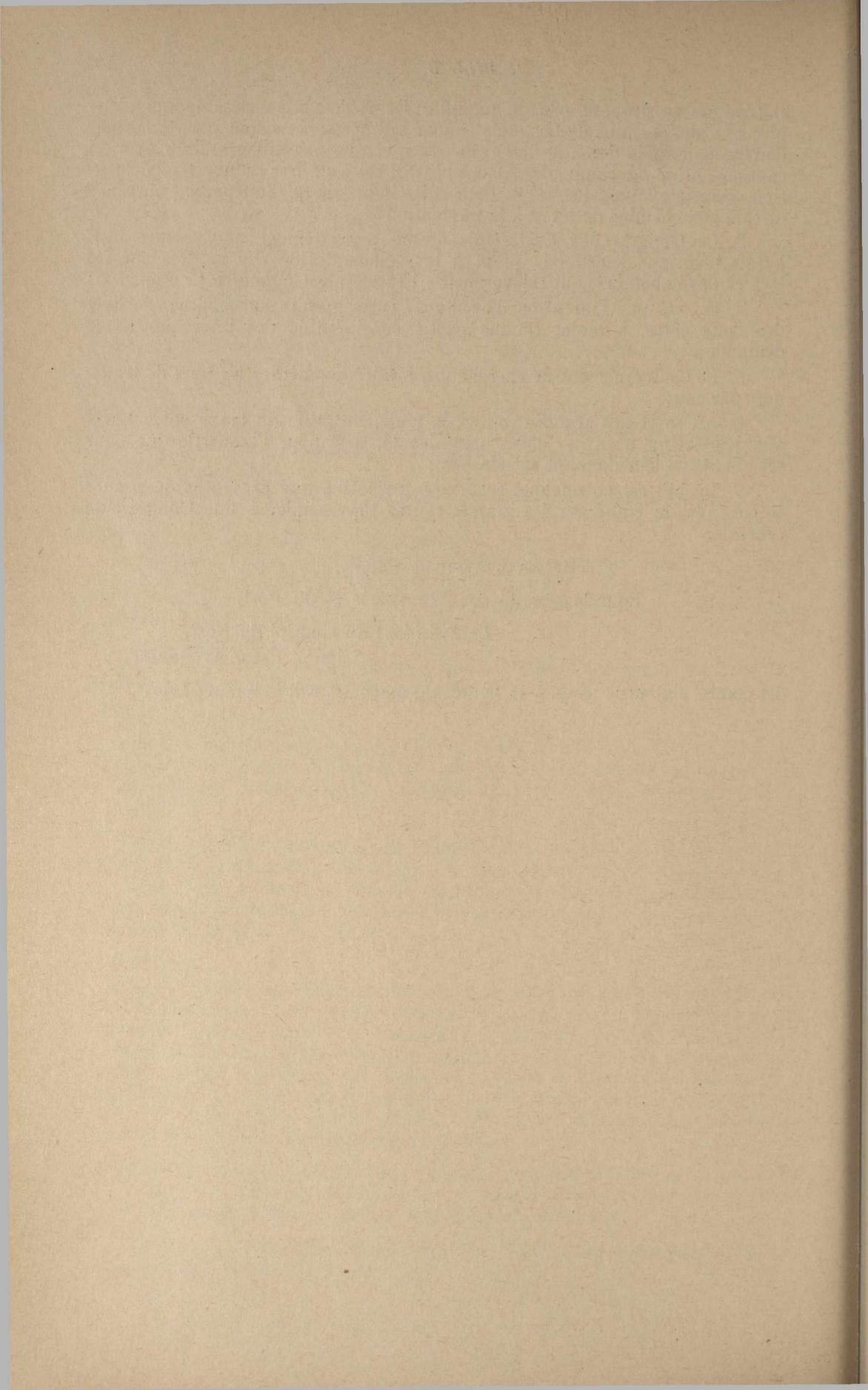
Respectueusement soumis,

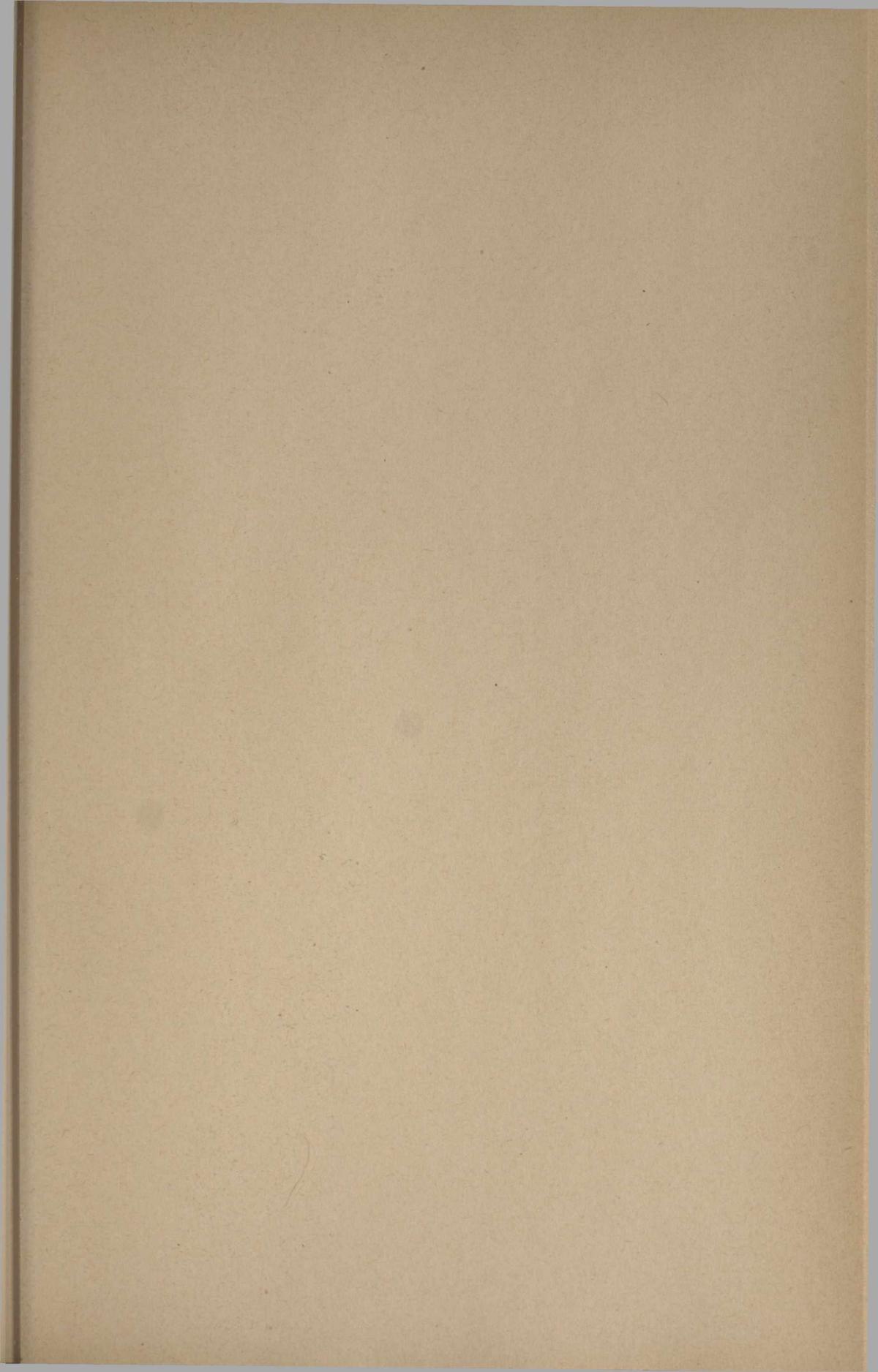
Pour le Comité des Transports et du Port,

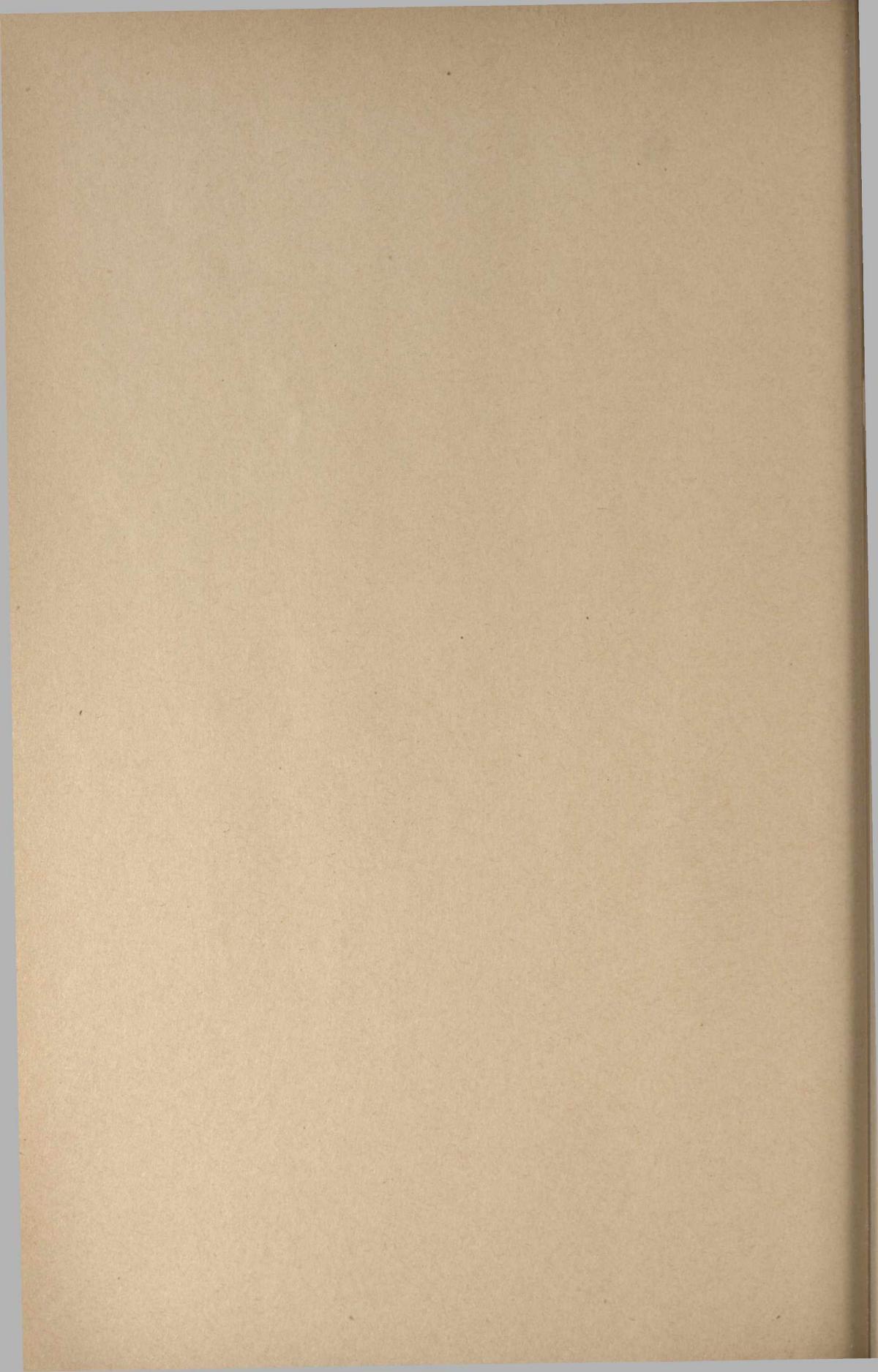
Le Président du Comité du Port,

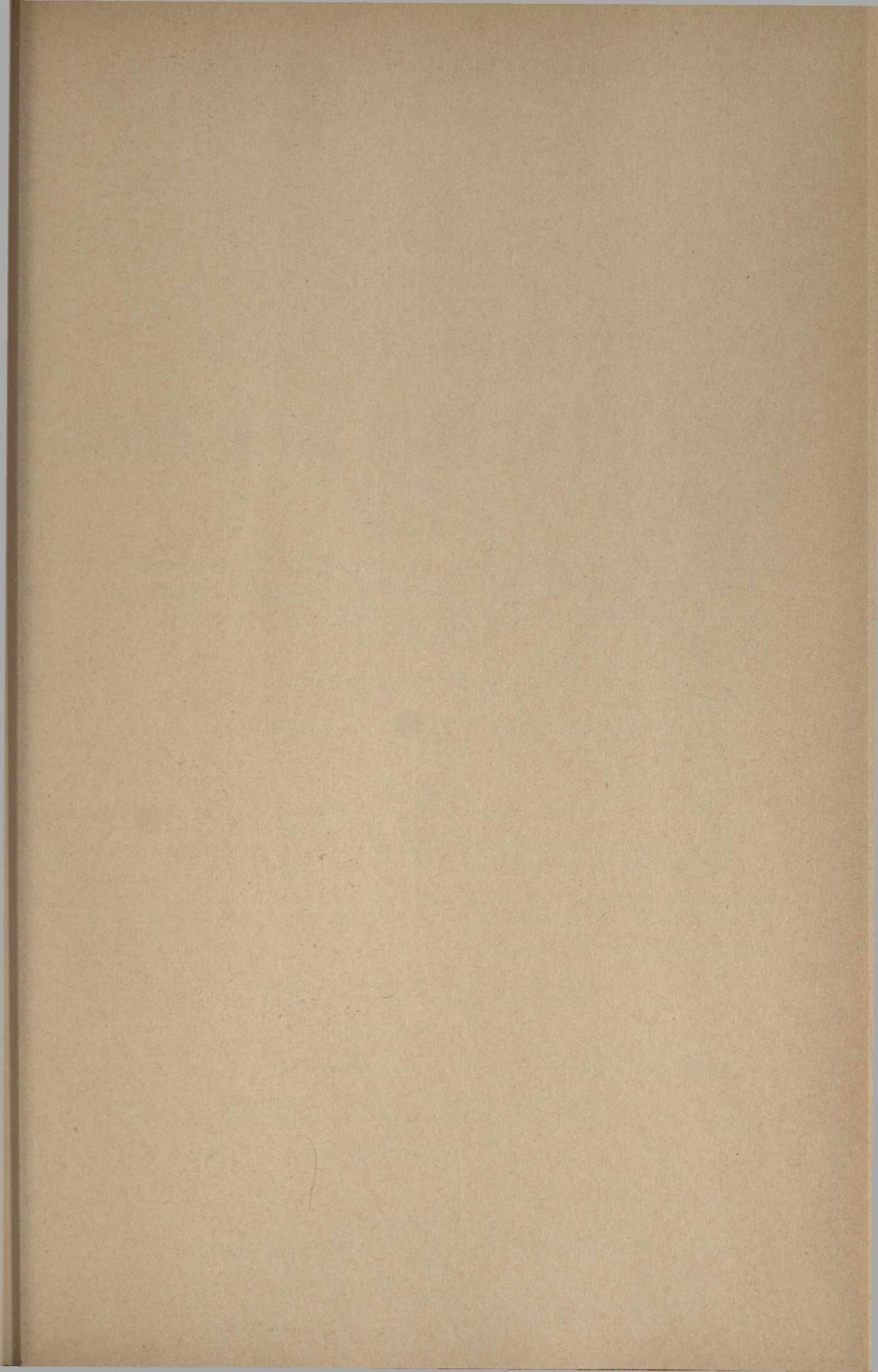
(signé) PAUL A. BÉIQUE,

Le comité s'ajourne jusqu'à 11 heures du matin, mardi le 9 mars 1937.











SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES ET HAVRES

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

FASCICULE N° 9

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS:

- L'honorable C. D. Howe, C.P., M.P., ministre des Transports.
M. F. P. Varcoe, conseil, ministère de la Justice.
M. W. E. Campbell, chef du service du trafic, Commission des chemins de fer.
M. S. R. Brown, directeur, division du trafic, Association des manufacturiers canadiens.
M. E. P. Flintoft, c.r., représentant de l'Association des chemins de fer du Canada.
M. G. W. Mason, c.r., représentant les provinces d'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan.
Le capitaine W. Ogilvie, Liverpool, N.-E., représentant la Maritime Navigation Company.
M. J. K. Smith, représentant le Board of Trade de Montréal.
M. J. P. Doherty, représentant la Lake Freight Association.

COMMUNICATIONS:

- Lettre de M. James Mayor, président de la Canadian Industrial Traffic League.
Lettre de M. D. S. Ormond, représentant Wings Limited et la United Air Services Limited.
Télégramme du vice-président, Board of Trade de Saint-Jean.
Télégramme de la Commission des transports, Board of Trade des Provinces maritimes.
Télégramme de M. H. R. Silver, Halifax, N.-E.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très hon. GEO. P. GRAHAM, C.P., *président*

Les honorables sénateurs:

Arthurs
Ballantyne
Barnard
Beaubien
Black
Bourque
Buchanan
Calder
Casgrain
Copp
Dandurand
Dennis
Farris
Gillis
Gordon
Graham
Green
Griesbach
Haig
Hardy
Harmer
Jones
Lacasse
Laird
L'Espérance

Logan
MacArthur
Marcotte
McDonald (*Shédiac*)
McGuire
McLennan
McRae
Meighen
Michener
Molly
Moraud
Murdock
O'Connor
Parent
Pope
Rainville
Raymond
Robinson
Sharpe
Spence
Sutherland
Tobin
Turgeon
Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SENAT,

MARDI 9 mars 1937.

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill B intitulé "Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", s'est réuni ce jourd'hui à 11 heures du matin.

Le très hon. George P. Graham préside.

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous avons levé la séance la semaine dernière nous avons fini d'entendre les témoignages. Nous avons alors décidé de commencer aujourd'hui à examiner le projet de loi article par article. Le ministre a dit que son ministère présenterait des amendements. Ces amendements, qu'ils soient proposés par le ministère ou par qui que ce soit, pourront être étudiés au fur et à mesure que nous procéderons.

Sur l'article 2 (définitions):

Les alinéas (*m*), (*a*) et (*d*) sont adoptés.

Sur l'alinéa (*e*) (courtiers):

L'hon. M. DANDURAND: M. Varcoe a un projet d'amendement.

Le PRÉSIDENT: La modification consiste à biffer le mot "permissionnaire" dans la première et la deuxième lignes pour le remplacer par le mot "voiturier".

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous nous expliquer, monsieur Varcoe, la raison qui motive cet amendement?

M. VARCOE: On désire étendre la portée de la clause d'exemption, c'est-à-dire l'expression "autre qu'un permissionnaire ou l'employé de bonne foi d'un permissionnaire" de manière à l'appliquer aussi aux chemins de fer. Le mot "permissionnaire" a trait seulement aux voituriers qui ont obtenu un permis en vertu de la présente loi et ne s'applique pas aux chemins de fer. On désire étendre l'application de cette disposition aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Voici quel serait le texte de l'alinéa (*e*) une fois modifié:

(*e*) "courtier" signifie toute personne autre qu'un voiturier ou l'employé de bonne foi d'un voiturier qui, à titre de mandant ou de mandataire, etc.

L'amendement est adopté et l'alinéa, ainsi modifié, est adopté.

Les alinéas (*w*), (*l*) et (*f*) sont adoptés.

Sur l'alinéa (*k*) (route):

L'hon. M. HAIG: Il y a une définition de l'expression "route fédérale" et une aussi de "route".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: L'expression "route fédérale" est toujours employée avec restriction.

L'alinéa (*k*) est adopté.

Sur l'alinéa (*c*) (commerce interprovincial ou étranger):

Le PRÉSIDENT: On propose de modifier cet article par la radiation du mot "ou" dans la vingt-quatrième ligne et son remplacement par le mot "et", de manière à ce que le texte devienne: "lorsque les points d'origine et de destination se trouvent dans différentes provinces", etc.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: L'emploi du mot "ou" est une erreur commise dans la première rédaction.

L'hon. M. BLACK: Cette définition s'applique encore à un grand nombre de modes de transport qui, à ce que je comprends, seront plus tard exclus des dispositions de ce bill.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui, par d'autres exemptions. Ces définitions n'ont en elles-mêmes aucune force à moins d'être dans la suite appliquées à un mot quelconque dans les dispositions opérantes de la loi.

L'amendement est adopté et l'alinéa, ainsi modifié, est adopté.

Les alinéas (j) et (g) sont adoptés.

Sur l'alinéa (t) (véhicule automobile):

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais demander au leader du gouvernement s'il trouve, dans les témoignages entendus devant le Comité, une justification de l'application de cette définition au transport des voyageurs. Je lui signalerai le fait que dans toute la preuve qui nous a été exposée y compris les observations faites par le ministre, il n'y a rien qui pourrait être interprété, encore moins constituer un argument, en faveur de l'application de cette mesure au transport par autobus d'une province à l'autre. Le ministre s'est borné à parler du transport par camions, ce qui offre peu d'importance. Mais pourquoi appliquer cela au transport par autobus?

L'hon. M. DANDURAND: Au cours des observations qui nous ont été faites j'ai été profondément frappé par le fait que le trafic par autobus se fait d'une province à l'autre et offre des tarifs pour voyageurs moins élevés que ceux des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Rien n'a été dit dans ce sens.

L'hon. M. DANDURAND: Oh, oui. Je ne sais pas si vous étiez ici alors, mais nous l'avons entendu de la bouche du représentant de Montréal d'une puissante compagnie d'autobus. On lui a posé la question: "Transportez-vous des voyageurs de Montréal à Ottawa à un prix moins élevé que celui des chemins de fer?" Il a hésité un moment puis a répondu: "On peut dire qu'en moyenne, le tarif est le même." Nous n'avons pas caché notre surprise. Il a ensuite complété sa réponse en parlant des prix des excursions de fin de semaine des chemins de fer. "Leurs prix sont encore moins élevés que les nôtres." Puis il a ajouté ce qui est un indice: "Ces tarifs d'excursions deviennent trop nombreux." Les taux de transport des voyageurs par autobus sont naturellement bien moins élevés que ceux des chemins de fer, parce que ce mode de transport n'est pas aussi commode ni aussi plaisant, particulièrement quand il s'agit d'un long voyage. Nous savons tous que les chemins de fer ne font aucun bénéfice sur le trafic des voyageurs; seul le transport des marchandises leur rapporte quelque profit. Ce n'est qu'en ayant recours à des tarifs d'excursions attrayants qu'ils peuvent réussir à atteindre un certain rendement de leur service de transport des voyageurs. L'honorable ministre n'est pas ici pour nous dire si ce trafic doit être laissé de côté, mais vous avez là un exposé de toute la situation pour ce qui est des chemins de fer et du transport par autobus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais vous faire observer que c'est prendre une très grande responsabilité que de vouloir réglementer les tarifs du service par autobus dans le but de permettre aux chemins de fer d'exiger des prix plus élevés pour le transport des voyageurs.

L'hon. M. DANDURAND: Le ministre dit ordinairement à ce sujet qu'il cherchait à stabiliser les taux, non à fixer un tarif minimum.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que c'est une très belle phrase, mais quel pourrait être le but de tout cela si ce n'est d'obtenir un prix plus élevé? Autre-

ment, nous ne gagnons rien. Je ne m'oppose pas au principe général, mais je n'ai pas cru que l'on avait établi la nécessité de faire entrer là-dedans ce trafic par autobus.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne sais pas si le trafic par autobus a été réglementé aux Etats-Unis, mais je connais des personnes qui voyagent chaque jour de Montréal à New-York par autobus, qui endurent tous les ennuis qu'offre le trajet de nuit et aussi le fait d'arrêter tous les cent milles pour prendre un repas ou pour donner un peu d'exercice à leurs membres ankylosés. De New-York on peut voyager en autobus jusqu'en Floride. Ce mode de transport est achalandé tout simplement parce que les taux sont peu élevés. Les compagnies d'autobus peuvent même se faire la concurrence entre elles. Il me semble que si nous voulons établir de la collaboration dans le système de transport, nous devons adopter ce règlement. On dit, sans doute: "Il aura pour résultat de faire augmenter les prix." Si l'augmentation des taux doit rapporter un certain revenu à des services que nous avons établis au prix de centaines de millions de dollars, tout en permettant aux employés des compagnies d'autobus de toucher un salaire raisonnable, il n'est que juste il me semble que cette proposition soit adoptée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre des Transports ne se rend pas compte, je crois, de l'importance de la responsabilité qu'il assume; mais j'espère que le leader du gouvernement au Sénat s'en rend compte, lui. De toute façon, il le constatera dans un an ou deux.

L'hon. M. DANDURAND: C'est possible.

L'hon. M. BLACK: Le Gouvernement sait-il ce que représentera l'application de cette loi sous forme de nouveaux déboursés pour l'augmentation du nombre des employés et le reste?

L'hon. M. DANDURAND: C'est là un point technique, et je demanderais à la Commission des chemins de fer de nous exprimer son opinion à ce sujet.

M. CAMPBELL: Je ne crois pas pouvoir, monsieur, exprimer une opinion avant que la loi soit appliquée. Il faudrait, je n'en doute pas, un bien plus grand nombre d'employés pour le service des permis et aussi pour d'autres questions qui devront être étudiées avant d'accorder les permis. Ajoutons qu'un grand nombre de tarifs seront déposés, ce qui représentera encore beaucoup de travail, mais cela n'exigera pas, à mon avis, un personnel bien plus considérable. Ce qui coûtera le plus cher, ce sera le service des permis et de surveillance.

L'hon. M. PARENT: Ces employés n'ont pas besoin d'être des hommes d'une compétence extraordinaire; des commis peuvent faire ce travail.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux tout simplement exprimer la conviction, pour qu'on la consigne dans le compte rendu, que le principal mérite du bill repose dans le fait qu'il ne sera jamais effectivement appliqué.

L'hon. M. HORNER: Comment pourriez-vous surveiller les compagnies d'autobus qui transportent des voyageurs à quelques centaines de pieds de la frontière d'une province? Ces voyageurs pourraient alors traverser la frontière à pied et continuer ensuite leur voyage dans un autre autobus. Ce mode de transport échapperait complètement à l'application des dispositions de ce bill.

L'hon. M. PARENT: Cela se passe entre Etats, aux Etats-Unis aussi.

L'hon. M. DANDURAND: C'est là une question de réglementation que le ministère devra tâcher de résoudre.

Le PRÉSIDENT: Les tarifs sont la cause de difficultés de ce genre pour les chemins de fer aussi.

L'alinéa (s) est adopté.

Sur l'alinéa (t) (véhicule commercial privé):

Le PRÉSIDENT: On propose de modifier cet alinéa par la radiation des mots "au transport de" dans la quarante-quatrième ligne et leur remplacement par les mots "à transporter".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Le but de cet amendement est de faire disparaître de la définition l'effet technique que peut avoir le mot "transport" auquel on donne un sens spécial un peu plus loin.

L'amendement est adopté et l'alinéa, ainsi modifié, est adopté.

L'alinéa (v) (véhicule commercial public) est adopté.

Sur l'alinéa (h) (navire en général):

L'hon. M. ARTHURS: Je m'oppose très énergiquement à cet alinéa. Je ne fais que répéter ce que l'on dit partout quand j'affirme qu'il est ridicule de définir un navire en disant que c'est toute espèce de bâtiments non mus par des rames et de faire relever ce navire de l'autorité d'un corps administratif de la ville d'Ottawa. Cet alinéa devrait être modifié de manière à n'appliquer cette définition qu'à la classe de navires qui relèvent actuellement du ministère de la Marine, au point de vue de l'inspection et ainsi de suite.

L'hon. M. DANDURAND: Il ne s'agit que d'une définition.

L'hon. M. ARTHURS: C'est justement la définition qui me déplaît. Si le texte n'en est pas modifié, le Gouvernement peut réglementer un canot qui traverse une rivière.

M. McDONNELL (président du bureau d'inspection des navires, ministère de la Marine et des pêcheries): C'est la même définition que celle que l'on trouve dans la loi de la Marine marchande au Canada.

L'hon. M. ARTHURS: Cela ne la rend pas meilleure d'un iota.

M. McDONNELL: Le fait est, en tout cas, qu'il ne s'agit pas de réglementer le navire lui-même, mais les marchandises qu'il transporte.

L'hon. M. ARTHURS: C'est absolument le même chose. Nous avons en Ontario, à différents endroits situés sur la frontière de la province, des milliers de petites embarcations à moteur exploitées par le propriétaire même pour transporter des voyageurs de l'autre côté du lac ou de la rivière. D'après ce projet de loi, le propriétaire de ces embarcations pourrait être soumis à la réglementation du ministère d'Ottawa. C'est absurde.

L'hon. M. BLACK: Je crois que la question est tirée au clair un peu plus loin, dans le bill même.

Le PRÉSIDENT: Je vais marquer cet alinéa, colonel Arthurs, afin que nous y pensions quand la question se présentera de nouveau. Cet alinéa et les autres qui nous occupent dans le moment ne sont que des définitions.

L'alinéa (h) est réservé.

Sur l'alinéa (i) (navire) Partie V:

L'hon. M. BLACK: Je crois que cette définition est un peu trop détaillée.

M. VARCOE: Elle vient de la loi sur le Conseil des ports nationaux à laquelle la Partie V fait allusion.

L'alinéa (i) est adopté.

Sur l'alinéa (n) (taxe):

L'hon. M. BLACK: Le bill ne peut-il être appliqué que dans le sens de cette définition des taxes dans les havres?

M. VARCOE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Très bien.

L'alinéa (n) est adopté.

Les alinéas (b), (o), (p) et (s) sont adoptés.

Sur l'alinéa (q) (transport par chemin de fer):

Le PRÉSIDENT: Nous avons un amendement. Il s'agit de remplacer les mots "chemin de fer" dans la trente et unième ligne par le mot "compagnie".

L'amendement est adopté.

L'alinéa (q), ainsi modifié, est adopté.

L'alinéa (r) est adopté.

Sur le paragraphe (2) (la présente loi doit se lire simultanément avec S.R., 1927, c. 170.):

Le très hon. M. MEIGHEN: Que signifie ce texte?

Le PRÉSIDENT: Ma foi, je l'ignore.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais entendre l'expression d'une opinion philosophique sur la signification de ce paragraphe.

Le PRÉSIDENT: Je ne sache pas que nous puissions l'obtenir.

M. VARCOE: La première partie de ce paragraphes est claire, du moins je le crois. Cela veut dire qu'à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, les expressions contenues dans la présente loi auront le même sens que dans la loi des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la partie qui suit.

M. VARCOE: Je continue la citation:

...et la présente loi devra se lire et s'interpréter comme ne faisant qu'une avec ladite loi, mais ces expressions auront pleine valeur et plein effet nonobstant tout ce qui est contenu dans ladite loi.

Cela signifie que pour des fins constructives ces lois doivent être tenues pour une législation en pareille matière. Cette loi adopte, vous vous le rappelez, par les Parties II, III et IV, les dispositions de la loi des chemins de fer, en faisant les changements qui s'imposent, pour les fins du règlement établi en vertu de cette loi. On a donc jugé nécessaire que cette loi se lise et soit interprétée comme ne faisant qu'une avec ladite loi. La loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers contient un article de ce genre adoptant les dispositions de la loi de faillite. Cette disposition a donné lieu à assez longue discussion au Conseil privé, il n'y a pas bien longtemps, et ce dernier a approuvé la loi, du moins dans une certaine mesure, par suite de cette disposition. Cela établissait clairement qu'à leur avis...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agissait de faillite. De la même manière ils diraient, au cas ou en douterait pour ce qui est de la présente loi, qu'il s'agit de la législation relative aux chemins de fer. Mais je ne comprends pas très bien ce que peut signifier le fait de dire que la présente loi doit être lue comme ne formant qu'une avec ladite loi.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: L'expression est assez commune.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela veut tout simplement dire que l'on abuse plus souvent de ma crédulité.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il n'y a pas de mystère là dedans. A mon avis en voici la signification: vous devez interpréter ce paragraphe comme s'il donnait de loi à une disposition quelconque de la loi des chemins de fer conforme au texte de la présente loi.

L'hon. M. DANDURAND: Et non modifiée ou amendée par la présente loi.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Puis il ajoute que nonobstant cela, s'il y a une différence entre les dispositions de la présente loi et celles de la loi des chemins de fer, on doit s'en tenir à celles de la présente loi et laisser de côté celles de la loi des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois bien que c'est ce que l'on peut faire de mieux. Je ne comprends pas encore très bien quel en sera l'effet.

Le paragraphe (2) est adopté.

Sur l'alinéa (w) que l'on étudie de nouveau:

Le CONSEILLER JURIDIQUE: M. Flintoft croit qu'il peut y avoir conflit entre les dispositions de l'alinéa (q) et celles de l'alinéa (w).

M. FLINTOFT: Je suis d'avis que l'alinéa (w) indique le mot "voiturier" devrait s'appliquer à tout chemin de fer ou compagnie de messageries qui relève de l'autorité de la loi des chemins de fer. Je propose que l'on enlève les mots "de chemin de fer ou de messageries" parce qu'il existe des compagnies de wagons d'ortoirs aussi bien que des compagnies de chemins de fer ou de messageries. Vous l'avez fait pour l'alinéa (q) et je propose que l'on en fasse autant pour l'alinéa (w).

M. VARCOE: Très bien.

L'alinéa (w), ainsi modifié, est adopté.

L'article 2, ainsi modifié, est adopté.

La partie I est adoptée.

Sur la Partie II, article 4, (application de la loi des chemins de fer, S.R., 1927, c. 170):

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez la substance de toute la loi résumée dans un seul paragraphe.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose que cet article soit adopté.

L'hon. M. BLACK: A quel article s'applique le projet d'amendement concernant la navigation?

L'hon. M. HAIG: Cette disposition signifie-t-elle que les céréales qui viennent de l'Ouest canadien devront payer un droit pour la navigation sur les lacs?

M. VARCOE: Je réponds à votre question en disant que si la loi s'applique aux Grands lacs les voituriers devront déposer leurs tarifs à la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Le sénateur Black a laissé entendre que l'on proposerait un amendement au sujet de la navigation de cabotage sur les côtes orientale et occidentale pour que cette disposition ne s'applique pas à ce genre de navigation. Existe-t-il une raison nous empêchant d'exempter de l'application de cette disposition la navigation sur les Grands lacs?

L'hon. M. DANDURAND: Tout nous porte à ne pas l'exempter. Ce chapitre a été rédigé précisément dans le but de stabiliser les taux sur les Grands lacs et jusqu'à Montréal.

L'hon. M. HORNER: J'avais des doutes à ce sujet et je craignais que le but ne fut uniquement de hausser les taux.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai dit "stabiliser".

Le PRÉSIDENT: L'article 4 est-il adopté?

L'hon. M. HAIG: Non, pas encore. Dans certaines régions du Canada on a l'impression que ce bill ne sera avantageux que pour la navigation sur les lacs. Le leader du gouvernement vient de l'affirmer et je suis de son avis. On devrait radier cette disposition. Je suis en faveur de réglementer le transport. La réglementation du trafic par autobus est bien dans l'ordre parce que les autobus font directement concurrence aux chemins de fer. Mais il n'en est pas ainsi des navires, et cette loi ne peut être avantageuse que pour un ou deux expéditeurs par voie des Grands lacs, et à nul autre.

Un hon. SÉNATEUR: Le transport des colis par petite vitesse.

L'hon. M. HAIG: En petite quantité, oui. Ceux qui, dans l'Ouest, s'occupent de la culture des céréales demandent que ce bill ne s'applique pas à leur denrée.

Il y a des années et des années que nous faisons du tapage dans l'Ouest au sujet de la protection du reste du Canada, et je demande que cette disposition concernant la navigation sur les lacs ne s'applique pas aux céréales.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai dit tout à l'heure que le ministre, M. Howe, viendra au comité. Il a expliqué plusieurs fois qu'il ne s'agissait pas de fixer les taux; que les parties intéressées fixent leurs tarifs. Mais le public demande la stabilisation des tarifs. Nous voulons mettre de l'ordre là où il n'y en a pas et je ne crois pas que mon honorable ami (l'hon. M. Haig) persiste à se faire le défenseur du désordre pour la seule raison qu'il pourra en retirer un sou.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, voici la situation. Tous les exportateurs de l'Ouest s'opposent à la réglementation des taux sur les lacs.

L'hon. M. DANDURAND: Et sur les chemins de fer aussi.

L'hon. M. HAIG: Cette question ne m'inquiète pas.

L'hon. M. DANDURAND: Ils sont pourtant réglementés.

L'hon. M. HAIG: Nous nous rendons tous compte de l'importance des difficultés que doivent surmonter les chemins de fer. Je ne saurais en trouver de meilleur exemple qu'en rappelant le fait que certains messieurs de Prince-Albert se rendirent à Winnipeg pour demander à M. Coleman de maintenir en service le train pour les voyageurs. Or M. Coleman leur demanda de quelle manière ils s'étaient rendus à Winnipeg et ils répondirent qu'ils avaient fait le voyage en automobile.

L'Ouest canadien expédie beaucoup de céréales. Vous dépensez des millions de dollars pour les expédier par voie de Churchill, mais la plus forte partie de ces céréales passent par les lacs. On dit que notre récolte ne sera peut-être pas bien considérable. S'il en est ainsi, que Dieu protège le Canada! Vous ne devriez pas, à mon avis, poser un acte quelconque de nature à imposer un autre tarif à l'ouest du Canada. Ce bill n'a aucun sens s'il ne signifie pas qu'un tarif sera imposé. Or, tous les cultivateurs du Manitoba et de la Saskatchewan,—l'Alberta expédie une partie de son grain par voie de Vancouver,—s'opposent à toute mesure qui imposerait un nouveau tarif à leurs produits. C'est là une nouvelle tentative de nuire au transport de notre blé.

L'hon. M. HORNER: Si ce bill doit nuire à l'application du principe de l'offre et de la demande au sujet du transport de notre blé, il devrait exister une loi pour empêcher l'application de la même loi pour ce qui est de la production. On ne peut pas obtenir la stabilisation en restreignant l'application de la loi au seul transport. Nous nous opposons énergiquement à toute stabilisation qui ne s'appliquerait qu'au transport et non à la production.

L'hon. M. HAIG: Je propose en amendement que le mot "grain" soit éliminé. Cela comprendra l'avoine, le blé, le lin,—toutes les céréales.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je me demande si je pourrais être de quelque utilité à l'honorable sénateur en lui disant que l'on proposera plus tard un amendement permettant d'exempter certaines denrées de l'application de la présente loi?

L'hon. M. HAIG: Mais je ne veux pas laisser cela à la discrétion des commissaires.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il serait peut-être plus convenable d'étudier cette question lorsque cet amendement sera proposé.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous réserver cet article jusqu'à l'arrivée du ministre?

Sur l'Article 5 (le ministre peut accorder des permis aux navires):

Le PRÉSIDENT: On propose en amendement au paragraphe (5) de remplacer le mot "ou", à la page 5, par le mot "et".

L'hon. M. COTÉ: Je ne suis pas membre de ce comité, de sorte que je ne puis pas proposer un amendement à cet article, mais j'ai bien l'intention de voter contre ce bill si l'on y maintient cet article ainsi rédigé. Je ne vois pas

la nécessité d'accorder des permis aux navires pour stabiliser les tarifs. Ce serait ouvrir la porte aux abus. Cet article donne lieu à une innovation, à une manière d'agir inconnue jusqu'ici au Canada. Le ministre ne pourra pas accorder un permis à moins qu'une personne quelconque ne décide que le service projeté est avantageux pour le public. Cela aurait pour résultat d'éliminer certains navires au bénéfice de certains autres. Il s'ensuivrait aussi qu'un nombre plus restreint de navires sillonneraient les Grands Lacs. Cette disposition n'est d'aucune manière nécessaire. Si l'on désire pouvoir appliquer plus facilement les règlements, il serait plus simple de dire que tous ceux qui désirent transporter des marchandises par navires sur les Grands Lacs devront se faire enregistrer. L'enregistrement deviendrait une question de forme; personne ne pourrait exploiter un service sans cet enregistrement, mais tout le monde pourrait avoir recours à ce moyen. Ce serait bien simple et cela ferait disparaître les objections que je viens d'indiquer et que je tiens pour suffisamment graves pour me porter à voter contre le bill si cet article y est maintenu dans sa forme actuelle.

L'hon. M. CALDER: Vous laisseriez les navires aller où il leur plairait, une fois enregistrés?

L'hon. M. COTÉ: Qui. Un navire pourrait voyager n'importe où sur les lacs à condition d'être enregistré. Cet enregistrement ne pourrait pas être refusé à un navire qui aurait subi avec succès l'inspection qu'on exige dans le moment, pour ce qui est de la sécurité. Personne ne devrait pouvoir refuser un permis. Sans doute, dès qu'un navire aura été enregistré il relèvera de l'application de la loi et devra ainsi s'en tenir aux droits établis par cette loi.

L'hon. M. DANDURAND: Si vous enlevez cette disposition relative aux permis vous éliminez du coup toute la réglementation de la navigation. Cet article a pour but, me dit-on, de restreindre le nombre de navires qui peuvent voyager d'un endroit à un autre, surtout lorsqu'il y en a plus qu'il en faut. Si on accorde les permis sans aucune surveillance, ce sera alors la continuation de la situation actuelle où la plupart des compagnies sont en faillite et se font les unes aux autres une concurrence acharnée.

L'hon. M. COTÉ: Il n'en reste pas moins qu'il n'est pas du tout nécessaire de restreindre le nombre des navires dans le but de fixer ou de stabiliser les tarifs. On nous a dit que le but primordial de cette loi était de stabiliser les taux et non de produire l'effet dont vient de parler le sénateur Dandurand.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez examiné cette question plus longuement que je l'ai fait moi-même, sénateur Coté, mais pourrait-on invoquer l'argument suivant: il est nécessaire de restreindre le nombre des navires qui font le trajet entre, disons Montréal et Fort-William, pour stabiliser les taux à un bas niveau, car ce n'est que lorsque ces navires transportent des cargaisons complètes qu'ils peuvent faire ce service à bon marché?

L'hon. M. COTÉ: Cela suppose l'approbation des taux par une commission. La Commission approuverait des taux qui seraient économiques, il n'y a pas de doute là-dessus. Quant à savoir s'il y aurait un trop grand nombre de navires en service, pour ce parcours, c'est là une question que les exploitants devraient décider eux-mêmes. Ce serait bien ici l'application du principe de la survivance du plus apte, tout comme dans une autre industrie. Je voudrais faire observer au sénateur Dandurand que nous n'accordons pas des permis aux trains en vertu de la loi des chemins de fer. Les tarifs sont fixés, mais les trains n'ont pas besoin de permis, à ce que je sache.

M. VARCOE: On pourrait jusqu'à un certain point répondre à l'objection du sénateur Coté par l'amendement que l'on a l'intention de proposer à une autre partie de ce bill, amendement qui protégerait toutes les personnes qui s'occupent actuellement de ce commerce. Je veux dire que cet amendement exigerait que la Commission accorde des permis chaque fois que le propriétaire du navire, au moment de la mise en vigueur de la loi, exploite réellement le service de navires.

L'hon. M. HAIG: Ne serait-il pas bon de nous dire maintenant ce que contient ce projet d'amendement?

M. VARCOE: On désire proposer cet amendement à l'article 29 du bill. Cet article se trouve dans la Partie VIII qui est une Partie générale s'appliquant à d'autres parties. L'article 29 dit que la Commission devra décider si le permis est nécessaire et répond à l'utilité du public. Ce projet d'amendement consiste à ajouter à l'article 29 un paragraphe 2 ainsi conçu:

(2) Si une preuve est présentée afin d'établir:

- (i) que, durant la période de douze mois précédant la mise en vigueur de la Partie applicable de la présente loi sur, dans ou à l'égard de la mer ou des eaux intérieures du Canada, ou du territoire du Canada, ou de la route que couvre la demande d'un permis, le requérant exerçait de bonne foi l'industrie du transport; et
- (ii) que le requérant, durant cette période, utilisait des navires, aéronefs ou véhicules automobiles, selon le cas (que le présent article mentionne ci-après comme "véhicules"), pour les objets d'une telle industrie; et
- (iii) l'étendue de l'usage de pareils véhicules, en comprenant leur capacité de transport, ainsi que l'étendue des services maintenus ou remplis au moyen de ces véhicules,

la Commission devra, si elle se satisfait d'une pareille preuve, l'accepter comme une preuve de la nécessité et du besoin du public dans la mesure où l'usager l'aura démontré, et délivrer son certificat en conséquence.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, le sénateur Coté a soulevé une question tout à fait nouvelle, du moins pour moi. Si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, il dit que les navires n'ont pas de permis, nulle part dans le monde; qu'après avoir été construit et lancé, un navire peut aller où il veut. Est-ce bien vrai? Veut-on mettre de l'avant un nouveau genre de législation au Canada, pour ce qui a trait à l'usage des navires?

L'hon. M. COTÉ: Exactement.

L'hon. M. CALDER: S'il en est ainsi, nous devrions probablement y aller avec un peu de modération. Supposons que je construisse un navire et que je veuille le mettre en service. Avant de pouvoir m'en servir je dois, en vertu de ce bill, demander un permis à la Commission des transports. Or, pour décider si j'ai le droit d'obtenir ce permis, la Commission doit se demander si je rendrai service au public en mettant mon navire en service sur la route où j'ai l'intention de m'en servir. Le sénateur Coté dit que si le navire était enregistré, il devrait avoir le droit de faire du service partout où je jugerais bon de l'envoyer. Il soutient donc que le permis devrait être accordé sans condition. Je suis d'avis que la question est de la plus haute importance. On devrait nous fournir le temps d'étudier l'effet que pourrait avoir cet article. Je ne partage pas entièrement l'opinion de mon ami de Winnipeg au sujet de la nécessité de stabiliser les tarifs. Nous devons tous supposer, à mon avis, que cette loi sera appliquée avec justice et bon sens. Il peut être convaincu que s'il n'en est pas ainsi il y aura un commencement de révolution dans l'ouest du Canada. Que Dieu protège le gouvernement qui ne verra pas à ce que cette loi soit convenablement appliquée!

Un hon. SÉNATEUR: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai aucun doute à ce sujet.

Puis-je demander à M. Howe si dans d'autres pays du monde les navires doivent obtenir des permis de la manière dont il est question dans le bill?

L'hon. M. HOWE: Dans tous les pays du monde les navires obtiennent des permis pour certains services. Nous accordons dans le moment des permis aux navires qui veulent faire le service dans nos eaux intérieures. Nous en accordons d'autres pour permettre aux navires de sillonner nos eaux de moindre importance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais simplement au point de vue de la capacité et de la sûreté du navire. Cela n'a rien à voir à la réglementation du trafic.

L'hon. M. HOWE: J'ai ici un bill qui a été présenté au Sénat des Etats-Unis et qui contient les mêmes dispositions que celui-ci au sujet des permis à accorder pour des fins déterminées et établissant si le service est nécessaire et utile. Il existe une loi de ce genre en Australie. Cet article ne renferme absolument rien de nouveau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Congrès n'a pas encore adopté ce bill et il ne le fait jamais.

L'hon. M. HOWE: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais la loi d'Australie est en vigueur.

L'hon. M. HOWE: Oui. A ce que je vois, ce projet de loi ne renferme rien qui doive nous effrayer. Nous voulons laisser de côté une classe de navires dont tout le monde dit, je crois, qu'ils ne devraient pas être question ici. Je parle des vieux navires des Etats-Unis. Ils ne sont plus en état de répondre là-bas aux exigences pour ce qui est de la sécurité. On les envoie ici et on les met en service pour faire concurrence à des navires construits en Angleterre et en état de prendre la mer à tous les points de vue. C'est une concurrence bien dangereuse et elle diminue la valeur de nos navires. Tant que ces vieux navires résisteront, ils transporteront autant de grain que les nôtres qui sont bien construits.

L'hon. M. ARTHURS: Ne pourrait-on pas leur appliquer la loi concernant l'inspection des navires?

L'hon. M. HOWE: Cela comporterait la revision complète de la loi concernant l'inspection des navires et la situation de notre marine marchande ne nous permet pas d'entreprendre un travail de ce genre. De fait, ce serait du coup mettre hors de service une partie considérable de notre flotte. Les propriétaires ne sont pas en état de faire cette dépense.

L'hon. M. COTÉ: Ce point est prévu par le paragraphe 6 de l'article 5 où il est dit qu'aucun permis ne doit être accordé, et ainsi de suite.

L'hon. M. HOWE: Oui, mais tout cela fait partie du système de permis.

L'hon. M. COTÉ: Vous n'étiez pas ici, je crois, lorsque j'ai soulevé cette question. Je voulais faire disparaître le certificat d'utilité pour le public, mais, d'autre part, je voudrais proposer un autre mode de réglementation, l'enregistrement de tous les navires qui désirent transporter du fret sur les Grands Lacs. Cet enregistrement ne pourrait être refusé à moins que le navire n'ait satisfait toutes les exigences du ministère de la Marine. Ce navire serait alors en état de faire le service sur les Grands Lacs tout en restant astreint à l'article 4, pour ce qui est de la réglementation des taux. Si ce navire ne se conforme pas aux règlements édictés en vertu de l'article 4, son enregistrement pourra être annulé.

L'hon. M. HOWE: Je ne vois pas de grave objection à cette proposition. Le certificat de nécessité et d'utilité pour le public serait utile dans le cas où un navire voudrait établir un service parallèle à un service existant déjà. Nous avons une ligne de navires qui transporte des voyageurs de Port-McNicoll à Port-Arthur. Si on inaugurerait un autre service pour faire concurrence au premier, on pourrait fort bien examiner la question de la nécessité et de l'utilité pour le public. Je crois cependant que grâce à cette loi nous établissons peut-être un article qui permettra à tous les navires du Canada d'obtenir un certificat. Si un individu nolisait un navire pour le service général, il n'y aurait pas de doute, je crois, sur la nécessité et l'utilité. Je serais prêt à restreindre la portée de cet article de manière que nous ne puissions refuser le permis à un navire faisant ce service.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vous donnerai un exemple frappant, monsieur Howe, en disant qu'il est fort regrettable que l'on n'ait pas exigé un certificat de nécessité et d'utilité avant la construction des navires du National-Canadien destinés à faire face à la concurrence des autres navires entre Vancouver et Seattle.

L'hon. M. HOWE: Probablement.

L'hon. M. CALDER: Connaissant cette loi, on serait porté à hésiter avant d'entreprendre la construction d'un nouveau bateau. Il s'agit, disons, de mettre un navire en service entre Québec et Montréal. Le navire est construit et alors quelqu'un doit décider s'il est nécessaire et utile pour le public d'accorder un permis à ce navire pour ce service.

L'hon. M. HOWE: Ne croyez-vous pas que le moment d'obtenir le certificat de nécessité et d'utilité, c'est avant de construire le navire?

L'hon. M. CALDER: Peut-on le faire?

L'hon. M. HOWE: Certainement.

L'hon. M. CALDER: Dans ce cas, il n'a rien à craindre.

Sur l'article 4 (application de la loi des chemins de fer):

Le PRÉSIDENT: Nous allons revenir à l'article 4 qui se trouve à la page 4. On dit que cette mesure a pour but de faire hausser les taux de transport des céréales.

L'hon. M. HOWE: Vous constaterez, dans les paroles mêmes des membres de la Commission des chemins de fer, je crois, qu'il n'y a absolument rien dans la loi des chemins de fer qui soit de nature à faire hausser les taux. Un voiturier dépose son tarif. Ce tarif ne peut être modifié que lorsqu'il y a des objections. Vous désirez déposer, disons, un taux de 1 cent le boisseau pour le transport du grain de Port-Arthur à Montréal; ce taux sera en vigueur à moins que quelqu'un ne s'y oppose. Je ne vois rien dans ce projet de loi qui soit de nature à faire hausser les taux.

L'hon. M. HAIG: Vous opposeriez-vous à ce que le grain soit exempté de l'application de cet article? S'il est exact, comme vous le dites, que ce bill ne modifiera en rien les taux, on pourrait fort bien en exempter le grain, c'est-à-dire l'orge, l'avoine, le lin, etc.

L'hon. M. HOWE: Vous pourriez tout aussi bien dire que cela ne modifiera en rien les taux de quoi que ce soit et tout mettre de côté. Si les Etats-Unis obligent leurs navires à déposer les tarifs pour le transport entre les ports américains, allez-vous permettre à ces navires américains, qui ne sont pas satisfaits des taux chez eux, de venir dans nos eaux et de nous nuire tant qu'ils le pourront pendant un mois ou deux de l'automne?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les Etats-Unis contrôleront-ils réellement la concurrence avec nous par voie du canal Erié, lequel relève entièrement de l'autorité de l'Etat de New-York?

L'hon. M. HOWE: La concurrence sur le canal Erié, à mon sens, a toujours été exagérée. On y a établi un taux aussi peu élevé que un cent le boisseau, mais je crois que la quantité totale des marchandises qu'on y a transportées n'a jamais dépassé 3,000,000 de boisseaux. Vous pourriez dire que nos navires devaient faire face à cette concurrence de un cent le boisseau entre Buffalo et New-York pour expédier notre grain à Montréal. Or, ce taux a été établi parce que tous les navires doivent prendre une cargaison pour le retour et ils consentent à accepter le blé au taux régulier. Un des exportateurs qui a expédié son blé à New-York m'a dit qu'une fois rendu là-bas, il a été incapable de le vendre. Le rôle que peut jouer le canal Erié au point de vue concurrence a été considérablement exagéré dans la situation actuelle.

L'hon. M. GILLIS: Pouvez-vous contrôler les taux de transport des céréales?

L'hon. M. HOWE: Si ce projet de loi est adopté les navires devront déposer leurs tarifs pour les céréales. Ils peuvent faire une réduction dans l'espace de trois jours. C'est le seul règlement concernant les taux pour les céréales. Les propriétaires de navire les contrôlent eux-mêmes, à ce que je comprends.

L'hon. M. HORNER: On a établi devant le comité qu'il est impossible de se conformer au délai de trois jours pour le dépôt des taux.

L'hon. M. HOWE: On a dit ici qu'il est nécessaire d'établir deux taux pour la même céréale sur le même navire. Qui en bénéficie? Le cultivateur retire-t-il un avantage quelconque du plus bas taux sur les derniers 100,000 boisseaux? C'est tout simplement une manière, de la part de certains commerçants, d'obtenir quelque chose pour rien. Cela n'a rien à voir au cultivateur.

L'hon. M. HAIG: Le commerce des céréales est suivi de si près qu'il est impossible d'avoir recours à de tels abus. On tient compte de tout cela dans l'ensemble.

L'hon. M. HOWE: Je travaille en collaboration avec les commerçants depuis vingt-cinq ans, de sorte que je connais quelque peu le problème. Je suis d'avis que rien dans ce projet de loi ne fera hausser les frais de transport des céréales de la tête des lacs à Montréal.

L'hon. M. HAIG: Dans ce cas, si les propriétaires de navires n'en retirent rien, pourquoi ne pas permettre que le grain soit une denrée exemptée de l'application de la loi?

L'hon. M. HOWE: Parce que si vous exemptez le grain, je ne vois pas pourquoi vous n'exempteriez pas aussi une autre denrée quelconque, le charbon par exemple.

L'hon. M. HAIG: Vous devriez exempter le grain, je crois, parce que c'est la principale des denrées.

L'hon. M. GRIESBACH: J'ai quelque difficulté à mettre d'accord l'observation que vous venez de faire en disant que les taux ne seront pas augmentés avec celle que vous avez faite l'autre jour en affirmant que la navigation sur les lacs était en faillite. Comment pouvez-vous la sortir de sa faillite sans hausser les taux?

L'hon. M. HOWE: Je ne cherche pas à la sortir entièrement de sa faillite. J'ai voulu obtenir le même avis public de l'établissement des taux sur les lacs que celui que nous avons pour les chemins de fer. Nous n'avons pas sorti les chemins de fer de leur situation de faillite en réglementant les tarifs. Je ne m'attends pas à obtenir ce résultat dans le cas des navires.

L'hon. M. GRIESBACH: Mais si le bill atteint l'objet qu'il vise, il devra faire sortir ces navires de la faillite où ils se trouvent.

L'hon. M. HOWE: Pas du tout.

L'hon. M. GRIESBACH: C'est un des arguments qui ont été invoqués en faveur de la stabilisation des tarifs.

L'hon. M. HOWE: Les compagnies de navires sont en faillite, mais nous n'avons pas dit que ce projet de loi devait les tirer de cette impasse. Nous avons dit que nous voulions les protéger contre la concurrence injuste. Nous voulons les sortir de ce malaise et de ce désordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si elles restent dans cet état de faillite ne restent-elles pas aussi dans le désordre? Quelle différence y a-t-il entre la faillite et le désordre?

L'hon. M. HOWE: Les tarifs de transport par navires peuvent bien être désordonnés, mais ils ne le seront pas autant quand ce bill sera mis en vigueur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis comprendre le bien-fondé de votre argument. A mon point de vue, le désordre qui existe c'est bien la faillite. C'est la seule cause du malaise, en tout cas. Si vous ne faites pas sortir de la faillite les compagnies de navigation, comment allez-vous les tirer de l'impasse où elles se trouvent?

L'hon. M. HOWE: Voici toute la question: on ne pourra pas réduire le taux une journée et le rétablir le lendemain. L'établissement des tarifs sera fondé sur une plus grande stabilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: On répond aussi à cela par un argument, mais vous en venez sans doute à la conclusion que vous allez améliorer la situation dans laquelle se trouvent les voituriers.

L'hon. M. HOWE: Il est évident que ce n'est pas leur avis.

L'hon. M. HAIG: Ne pourrait-on pas, partout dans l'article 5, remplacer le mot "ministre" par les mots "Commission des transports"?

L'hon. M. HOWE: Mais oui. Si nous voulons conserver le texte actuel, c'est que le ministre accorde les certificats concernant la sécurité, et nous avons cru qu'il était préférable de ne faire accorder les permis que par une seule autorité et non par deux.

L'hon. M. HAIG: Mais il y a une grande différence entre faire accorder les permis par le ministre et les faire accorder par la Commission.

L'hon. M. HOWE: Vous pourriez obliger le ministre à obtenir l'autorisation de la Commission.

L'hon. M. HAIG: Voici le texte:

Le Ministre ne pourra délivrer de permis avant de s'être au préalable assuré, au moyen d'un certificat délivré par la Commission...

et ainsi de suite. Il peut bien ne pas être satisfait du certificat.

L'hon. M. HOWE: Vous pourriez l'obliger à accepter la décision de la Commission, mais il me semble que ce serait une erreur que de confier à deux autorités le soin d'accorder les permis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait mon objection.

Le PRÉSIDENT: Préparez-vous un amendement dans ce sens?

Le très hon. M. MEIGHEN: On pourrait en rédiger un.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, qu'allons-nous décider au sujet du paragraphe (4)?

L'hon. M. HORNER: Il y a à peine un moment le ministre a fait allusion à la variation qui se produit de jour en jour dans les taux sur les lacs. Les navires transportent une denrée pour laquelle le taux de transport varie, au point de vue du producteur, de 5 cents en une journée, de 10 cents dans deux jours, et même de 5 cents dans une heure. Le prix n'est aucunement stabilisé, mais on cherche à stabiliser les taux de transport sur les lacs.

L'hon. M. HOWE: Croyez-vous qu'il y ait une bien grande relation entre les deux?

L'hon. M. HORNER: Certainement. Si vous vous occupiez exclusivement de la production du grain, vous le croiriez aussi.

L'hon. M. HOWE: Il s'agit bien ici de la cause et de l'effet. Je ne crois pas que, parce qu'un commerçant réussit à obtenir une réduction d'un quart de un cent sur les taux, le prix du blé va être modifié dans le pays. Je ne crois pas que la fluctuation des taux de transport influe considérablement sur le prix du grain dans notre pays.

L'hon. M. GILLIS: Cela modifie d'un demi-cent les frais du producteur.

L'hon. M. HOWE: Le producteur n'expédie pas son grain par voie des lacs.

L'hon. M. GILLIS: C'est le produit du producteur qui est expédié.

L'hon. M. HOWE: Mais il ne le sait pas.

L'hon. M. HORNER: Je crains fort qu'il n'en sache rien cette année. Mais cette année les producteurs ont bien l'intention de s'organiser et de s'occuper eux-mêmes de l'expédition. Dans ce cas, ils auraient à en souffrir.

L'hon. M. CALDER: Avons-nous terminé l'examen du paragraphe 4?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous réservons le paragraphe 4.

L'hon. M. CALDER: Au sujet du paragraphe 5 vous dites que les navires dont je veux parler pourraient obtenir un permis avant d'être construits. Je ne vois pas cela dans le paragraphe 5. Voici le texte:

Le Ministre pourra accorder à des navires des permis de transporter des passagers et des marchandises.

Je suppose que cela signifie des navires déjà construits et non à être construits dans la suite. On pourrait facilement dire que le Ministre pourra accorder des permis à des navires déjà construits, en voie de construction ou sur le point d'être construits.

L'hon. M. HOWE: Ce serait très bien.

L'hon. M. CALDER: Ce serait, je crois, une sage disposition.

M. VARCOE: Ce dont le propriétaire a besoin avant de construire son navire c'est du certificat de nécessité et d'utilité pour le public. Il ne s'agit pas du permis. Ce sont deux choses différentes, le certificat d'utilité pour le public et le permis accordé par le ministre. Il est question du premier dans le paragraphe 5 et nous avons cru que nous avons établi que ce certificat pouvait être obtenu avant que le navire soit construit ou acheté.

L'hon. M. CALDER: Rien n'établit cela.

M. VARCOE: Il est dit que le service projeté répondra aux exigences.

L'hon. M. CALDER: Cela n'est pas très clair.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais, sénateur, quand, désirant construire un navire, un homme s'adresse à la Commission et obtient un certificat de nécessité et d'utilité pour le public, il a tout ce qu'il lui faut. De fait, il sait bien que si son navire est construit d'après les règlements du ministère de la Marine il obtiendra sûrement son permis. D'après l'amendement proposé par M. Howe, le permis sera invariablement accordé à la suite du certificat d'utilité pour le public, de sorte que tout ce dont le constructeur a besoin c'est du certificat de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Oui, mais je dis que la question n'est pas clairement établie dans le texte du bill. Voici ce qu'on y lit:

Le Ministre ne pourra délivrer de permis...

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela sera modifié.

L'hon. M. CALDER: Je continue ma citation:

Le Ministre ne pourra délivrer de permis avant de s'être au préalable assuré, au moyen d'un certificat délivré par la Commission, que le service projeté est ou sera nécessaire à la commodité et aux besoins présents et futurs du public.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a un amendement disant qu'après la réception du certificat le permis doit être accordé.

L'hon. M. CALDER: Oui. Mais si je désire construire un navire et, consultant cette disposition je constate qu'avant d'entreprendre la construction de ce navire je dois, à n'en pas douter, m'adresser tout d'abord à la Commission des chemins de fer et faire décider si oui ou non ce navire est nécessaire pour ce service. Cet article n'est pas bien clair. Il est vrai qu'on y trouve exactement ce que vous dites, mais il serait plus simple, il me semble, de dire dans le texte même qu'avant de construire un navire le constructeur doit demander un certificat de nécessité et d'utilité pour le public.

L'hon. M. HOWE: Il me semble que la disposition comporte cela, et c'est ce qui se fait dans tout le pays. Celui qui désire entreprendre un service doit obtenir un certificat de nécessité et d'utilité pour le public.

L'hon. M. CALDER: C'est ce qui se fait maintenant?

L'hon. M. HOWE: Je le crois, oui, partout où existe le règlement concernant la nécessité et l'utilité. Quoi qu'il en soit, nous allons examiner la question et voir s'il ne serait pas possible de rendre le texte plus clair.

L'hon. M. GRIESBACH: Il s'agit d'un principe nouveau.

L'hon. M. HOWE: Au Canada, oui. Le certificat de nécessité pour le public existe aux Etats-Unis aujourd'hui au sujet des aéronefs et des camions, et il en est aussi question dans quelques unes des lois provinciales concernant les camions.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Si c'est le seul amendement, on pourrait le faire tout de suite.

M. VARCOE: La disposition, ainsi modifiée, sera ainsi conçue:

Le ministre devra délivrer un permis dès que la Commission aura délivré un certificat attestant que le service projeté est et sera nécessaire pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Cela exprime-t-il ce que l'on avait en vue?

L'hon. M. HOWE: Je crois que le mot "futurs" serait suffisant, sénateur.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas bien saisi.

M. VARCOE: Voici le texte modifié:

Le Ministre devra délivrer un permis dès que la Commission aura délivré un certificat attestant que le service projeté est et sera nécessaire pour la commodité et les besoins présents et futurs du publics.

J'appelle votre attention sur le mot "projeté". Il s'agit d'un service futur.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je crois que le texte serait plus clair si on ajoutait les mots "relativement à un navire en voie de construction ou sur le point d'être construit."

Le PRÉSIDENT: Il faudrait rédiger de nouveau cet article.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Si on s'entendait sur le principe maintenant, la rédaction du texte serait une affaire assez simple. Autrement, la discussion recommencera plus tard.

L'hon. M. DANDURAND: Quel serait le texte?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: M. Varcoe peut nous le lire dans une couple de minutes.

M. VARCOE: Paragraphe 5:

Le Ministre devra délivrer un permis dès que la Commission aura délivré, relativement à un navire en voie de construction ou sur le point d'être construit, un certificat attestant que le service projeté est et sera nécessaire pour la commodité et les besoins du public.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très bien.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Le paragraphe 5 sera éliminé et remplacé par ce texte.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le paragraphe 5, ainsi modifié, est adopté.

Sur le paragraphe 6 de l'article 5 (permis interdit):

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Dans la vingt-sixième ligne de la page 5, insérez le mot "dorénavant" avant le mot "importé."

L'hon. M. DANDURAND: "Il ne pourra être délivré de permis dans le cas d'un navire..."

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: "dorénavant importé". Et éliminez la réserve.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Maintenant qu'on a enlevé les dispositions relatives au cabotage la réserve devient inopérante.

Le PRÉSIDENT: L'article est maintenant ainsi conçu:

Il ne pourra être délivré de permis dans la cas d'un navire dorénavant importé au Canada et construit plus de dix ans avant cette importation.

L'hon. M. HARDY: Monsieur le président quel est l'objet de ce paragraphe? Je puis fort bien comprendre que des navires construits depuis bien plus de dix ans soient importés au Canada et soient encore plus utiles que d'autres navires moins vieux, de moins de quatre ans, que nous avons sur les lacs aujourd'hui. Je suppose que la plupart des navires d'une grandeur moyenne sont importés des Etats-Unis. Il se peut qu'un navire destiné au trafic lourd soit bien plus en état de prendre la mer dix ans après sa construction que certains navires tout neufs que nous avons sur les lacs. Ainsi, les bateaux passeurs qui font le service sur la rivière Hudson où le trafic est énorme. Ces navires sont construits pour résister à un lourd service et ils sont certainement en meilleur état dix ou vingt ans après leur construction qu'un grand nombre des expédients qui font le service de bateaux passeurs dans nos eaux intérieures. On n'a qu'à se rendre sur les bords du Saint-Laurent pour voir des débris de bateaux encore en usage. Je suppose qu'on pourrait en voir de semblables sur les bords de la rivière Sainte-Marie. Un grand nombre de ces navires ne devraient jamais obtenir de permis pour un service quelconque de transport de voyageurs. Je crois que ce paragraphe est trop restrictif.

L'hon. M. HOWE: Je puis dire, monsieur le président, que ce paragraphe a pour but de faire cesser les abus devenus tout particulièrement criants depuis quelques années. On a importé des Etats-Unis au Canada des navires dont la construction remontait à plus de quarante ans, je crois, et on les a mis en service. Des navires qui ont perdu leur certificat ou sont sur le point de le perdre aux Etats-Unis sont importés ici et mis en service en vertu de nos règlements moins sévères. Nous voyons des navires atroces sur les lacs. Je m'intéresse surtout à la sauvegarde de la vie des équipages qui travaillent sur ces navires quand je fais cet appel au sujet de ce paragraphe. D'une manière générale, la durée effective d'un navire est de dix ans. Quoi qu'il en soit, si vous désirez mettre quinze ans à la place de dix ans dans ce paragraphe, ce serait faire un compromis. Cela ne s'applique pas aux navires anglais, naturellement; ils peuvent être importés ici en tout temps d'après les dispositions de nos traités.

L'hon. M. COPP: Je pensais justement à ce que vient de dire le Sénateur Hardy au sujet de cette question. Supposons que je me rende aux Etats-Unis pour y acheter un navire. Je pourrais fort bien en trouver un déjà vieux de onze années en meilleur état qu'un autre construit depuis neuf ans. Cette disposition, à mon avis, devrait être un peu moins arbitraire.

L'hon. M. HARDY: Nous n'aurions aucune objection à ce paragraphe si on y donnait au ministre le pouvoir de décider si tel ou tel navire qu'on désire importé est acceptable.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que cela soit avantageux. A mon avis, cette règle devrait s'appliquer automatiquement. Les navires qui sont encore utiles aux Etats-Unis ne sont pas importés dans notre pays; nous obtenons ceux qui ont perdu ou sont sur le point de perdre leurs certificats.

L'hon. M. BARNARD: Quelle comparaison établir entre les exigences des Etats-Unis et celles du Canada?

L'hon. M. HOWE: Les règlements américains sont plus rigoureux. Ils ne sont peut-être pas aussi exigeants, mais ils sont plus sévères. Ainsi, un navire américain dont la chaudière a une pression de 200 livres, nous ne lui accorderons peut-

être ici qu'une pression de 140 livres et nous l'admettrons. Je crois comprendre, cependant, qu'il y a moins de latitude aux Etats-Unis. Si la chaudière ne peut résister à une pression de 200 livres, le navire sera mis hors d'usage.

L'hon. M. HARDY: Je propose que le mot "dix" dans ce paragraphe soit remplacé par le mot "quinze". Je comprends les difficultés dont vient de parler le ministre.

L'hon. M. BLACK: Cet amendement est-il bien opportun? Devrions-nous rendre encore plus facile l'importation de navires américains qui ne répondent pas à nos exigences? On ferait bien mieux de construire les navires au Canada ou dans les chantiers maritimes anglais. Je crois que la limite de dix ans, indiquée dans ce paragraphe, est bien suffisante.

L'hon. M. CALDER: Si j'ai bien compris, monsieur Howe, vous êtes d'avis qu'il est préférable de laisser dix ans?

L'hon. M. HOWE: C'est ce que je crois, bien que la limite de quinze ans soit peut-être de nature à mettre fin aux abus auxquels nous pensons.

L'hon. M. CALDER: Pensez-vous qu'il serait bon de laisser cela à la discrétion de quelqu'un?

L'hon. M. HOWE: Non. Je préfère en faire une règle absolue.

L'amendement de M. Hardy, mis aux voix, n'est pas adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-il entendu que la dernière partie de ce paragraphe, c'est-à-dire la réserve, doit être éliminée?

L'hon. M. PARENT: Monsieur le président, nous avons discuté l'emploi des mots "ou" et "et". Il me semble que le mot "et", dans la deuxième ligne de la première partie de l'article 5 devrait être remplacé par le mot "ou", et on devrait ensuite insérer les mots "ou les deux".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je crois qu'il serait préférable de remplacer le mot "et" par les mots "et/ou".

L'hon. M. CALDER: Je comprends que les tribunaux ne savent pas ce que signifie l'expression "et/ou".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il est bien temps qu'ils l'apprennent. On la trouve dans tous les connaissements anglais, elle est en usage dans le monde entier depuis certainement une centaine d'années.

L'hon. M. PARENT: Je suis satisfait de cela. Je propose que l'article soit modifié de manière à être ainsi conçu:

Le Ministre pourra accorder à des navires des permis de transporter des passagers et/ou des marchandises, etc.

L'amendement est adopté.

L'hon. M. COTÉ: Quel est maintenant le texte du paragraphe 5 de l'article 5, une fois modifié?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Voici:

Le Ministre devra délivrer un permis dès que la Commission aura délivré, relativement à un navire construit, ou sur le point d'être construit, un certificat attestant que le service projeté est et sera nécessaire pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

L'hon. M. COTÉ: Puis, d'après le paragraphe 1 le ministre peut délivrer un permis sans certificat. Le sens de tout l'article a été torturé par la modification du paragraphe 5.

L'hon. M. HOWE: Le paragraphe 5 exige du ministre qu'il délivre le permis dont il est question dans le paragraphe 1, n'est-ce pas?

L'hon. M. COTÉ: Oui. Je ne trouve pas à redire au paragraphe 5. Voici ce que je pense: le paragraphe 1 dit que le ministre pourra accorder à des navires

des permis de transporter et il n'est pas question de certificat de commodité. Dans le paragraphe 5 il y a l'obligation d'accorder le permis dès que le certificat de commodité a été délivré par la Commission. Mais le paragraphe 1 ne défend pas au Ministre de délivrer le permis même quand le certificat n'a pas été obtenu.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Vous pourriez surmonter cette difficulté en insérant dans le paragraphe 1, après le mot "pourra", les mots "subordonnément aux dispositions du présent article", de sorte que la première partie de l'article sera ainsi conçue:

Le ministre pourra, subordonnément aux dispositions du présent article, accorder à des navires des permis, etc.

Le PRÉSIDENT: Le texte de l'article 5, ainsi modifié, sera maintenant:

Le Ministre pourra, subordonnément aux dispositions du présent article, accorder à des navires des permis de transporter des passagers et/ou des marchandises d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada.

L'hon. M. FARRIS: Je suis d'avis que le ministère devrait rédiger de nouveau cet article. Si nous continuons à adopter des amendements de cette manière nous finirons par avoir des difficultés.

L'hon. M. DANDURAND: Le ministre connaît les désirs des membres du comité et il verra à ce que les amendements soient faits de manière à combler ces désirs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis satisfait dès maintenant.

L'hon. M. BARNARD: Avant de laisser pour de bon l'article 5 je voudrais que l'on étudie encore un peu le paragraphe 6. Je crois comprendre, dans les paroles de M. Howe, qu'il pense surtout à l'importation des navires des Etats-Unis qui font le service sur les Grands Lacs. Il me semble que c'est une affaire assez grave que de défendre d'importer des navires océaniques anglais construits depuis plus de dix ans.

L'hon. M. HOWE: Cette disposition ne s'applique pas aux navires anglais. En vertu des clauses des traités, nous ne pourrions pas l'appliquer.

L'hon. M. HAIG: J'aimerais connaître l'opinion du représentant du ministère de la Justice.

M. VARCOE: Le ministre des Transports veut dire, je crois, qu'un navire anglais a le droit de faire le service de cabotage sans se conformer à l'exigence de devenir un navire canadien, c'est-à-dire, sans être importé au Canada.

L'hon. M. BARNARD: Supposons que le navire soit acheté par une compagnie canadienne?

M. VARCOE: Si le navire doit être importé au Canada, cette disposition s'applique naturellement.

L'hon. M. BARNARD: Je ne crois pas. Il est ridicule, à mon avis, de dire que les navires océaniques construits en Angleterre ne peuvent durer que dix années.

L'hon. M. HOWE: Ils peuvent, tout en étant enregistrés en Angleterre, venir faire du cabotage sur nos côtes tant qu'ils le veulent.

L'hon. M. BARNARD: Ils ne restent pas nécessairement inscrits dans les registres britanniques?

L'hon. M. HOWE: Je crois que les inscriptions britanniques leur donnent les mêmes avantages que les inscriptions canadiennes.

L'hon. M. BARNARD: J'en doute fort.

M. McDONNELL: Je suis de l'avis de M. Varcoe si le navire est importé. Mais il n'est pas de vaisseau d'inscription canadienne. Un vaisseau inscrit en aucun endroit de l'Empire britannique est britannique.

L'hon. M. GRIESBACH: Mais il peut avoir été inscrit au Canada.

M. McDONNELL: Je ne crois pas que cela existe, monsieur.

L'hon. M. GRIESBACH: Il faut montrer où le navire a été inscrit.

M. McDONNELL: C'est une manière imprécise de s'exprimer. Il faut dire qu'un navire britannique possédé ou inscrit au Canada reste un navire britannique.

L'hon. M. BLACK: On peut acheter un navire britannique et l'exploiter au Canada exactement comme s'il avait été construit en ce pays.

L'hon. M. CALDER: Quelque ancien soit-il?

L'hon. M. BLACK: Quand même il aurait cent ans. On n'a nullement besoin de changer son inscription. Le ministre est-il tenu de délivrer un permis pour ce navire?

L'hon. M. BLACK: Absolument comme s'il avait été construit au Canada.

L'hon. M. BARNARD: Et si le vaisseau a plus de dix ans

L'hon. M. BLACK: S'il a subi l'épreuve maritime le ministre doit lui délivrer un permis.

L'hon. M. BARNARD: J'aimerais que le ministère de la Justice confirme cela.

M. VARCOE: Le sénateur Black a eu raison de dire que le navire peut faire du cabotage sans avoir été importé au Canada.

L'hon. M. GRIESBACH: Mais dès qu'il est inscrit au Canada il se trouve importé.

M. VARCOE: C'est possible.

L'hon. M. GRIESBACH: C'est là où je veux en venir.

M. VARCOE: J'ignore ce qui détermine l'importation; je crois que c'est l'inscription.

L'hon. M. HAIG: Est-ce qu'un navire de Liverpool, construit depuis vingt ans, peut être exploité de Vancouver à Victoria?

L'hon. M. CASGRAIN: La date de la construction n'a rien à voir à cela.

M. VARCOE: La réponse est dans l'affirmative.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le sénateur Barnard n'en a pas moins raison. On peut importer un navire au Canada, en le rendant de possession canadienne. C'est un vaisseau importé, et l'article 6 s'y applique.

L'hon. M. HOWE: La moitié des navires que nous avons sur les Lacs viennent d'Angleterre. Il n'y a pas de changement; ils n'entrent pas au pays en passant par la douane.

Le très hon. M. MEIGHEN: Fort bien. Cet article, je le crains, ira plus loin que vous le croyez. Il devrait être conçu de façon à s'appliquer à une autre importation que d'un pays britannique.

L'hon. M. ROBINSON: Je pense que si, après le mot "navire" nous ajoutons les mots "non d'inscription britannique", la difficulté serait réglée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez raison.

(L'amendement est adopté.)

Le paragraphe 6, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 2, paragraphe (h) (navire en général). (Examiné de nouveau).

L'hon. M. MORAUD: J'aimerais que le paragraphe (h) de l'article 2 soit modifié pour exempter les petits navires.

L'hon. M. HOWE: Je propose d'exclure tous les vaisseaux de moins de 150 tonnes. C'est ce que nous appelons un navire au ministère.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (h), ainsi modifié, sera ainsi conçu:

"Navire" comprend tout vaisseau de plus de 150 tonnes brutes.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Cette explication ne vous suscitera-t-elle pas des difficultés? Le paragraphe (h) est la définition de la loi de la marine marchande.

L'hon. M. CASGRAIN: Vous devriez définir le tonnage. Il y en a cinq différents.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons la définition exacte après que la division des lois l'aura étudiée.

(Le comité s'ajourne jusqu'à ce que le Sénat lève sa séance cet après-midi.)

SÉANCE DU SOIR

Le comité reprend sa séance à cinq heures et demie de l'après-midi, sous la présidence du très honorable George P. Graham.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant discuter l'article 6 du bill.

Sur l'article 6, paragraphe 1 (transport interdit).

L'hon. M. MURDOCK: Cet article interdira-t-il le transport de passagers sur un navire de moins de 150 tonnes?

L'hon. M. BLACK: La définition d'un navire est un vaisseau de 150 tonnes brutes.

L'hon. M. GRIESBACH: La loi ne s'applique pas aux navires de moins de 150 tonnes.

L'hon. M. MURDOCK: Cet article dit que les passagers ne seront pas transportés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est nullement un navire en vertu de ce bill. (L'article 6, paragraphe 1, est adopté.)

Sur le paragraphe 2 (amendes, en cas d'infraction).

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel sera l'effet de cette disposition, monsieur O'Connor? L'amendement peut-être moindre, n'est-ce pas?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: "Passible de" signifie que l'amende est laissée à votre discrétion. J'ai remarqué dans une disposition précédente que l'amende était de \$1,000 et de pas moins de \$100. Je n'aime pas l'expression "d'au moins". Elle entrave l'autorité judiciaire. En vertu des mots "passible de" l'amende peut être de n'importe quel montant à partir d'un cent.

M. VARCOE: C'est une amende maxima, et non minima.

L'hon. M. ROBINSON: Selon que l'une ou l'autre amende est la plus élevée.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Supposons deux passagers; le maximum serait de \$400. S'il y avait trois passagers, le maximum serait de \$500, et non de \$600.

M. VARCOE: Non, non. C'est selon que l'une ou l'autre amende est la plus élevée.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il n'y a que deux passagers, le maximum est de \$500.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: J'ai voulu l'inverse. Dans le cas de deux, le maximum pourrait être de \$500 ou de \$400, et dans celui de trois, de \$600.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire simplement qu'on ne soit pas obligé d'imposer le maximum. Vous n'employez pas les mots "n'excédant pas".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Avec le mot "passible" on verra à cela.

L'hon. M. McRAE: En supposant que les passagers soient au nombre de quarante...

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Ce serait quarante fois \$200.

L'hon. M. HAIG: C'est le minimum?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Non. Ce pourrait être \$40, parce qu'on n'est passible que de cette amende.

L'hon. M. CALDER: S'il n'y a qu'un passager, quelle est l'amende?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Elle pourrait être de \$500, ou \$200, ou \$400. Très souvent, il y a plus d'une amende. Il nous faut un article comprenant tous les cas. Cet article-ci s'applique à une amende de \$100, ou \$200, ou \$1,000.

L'hon. M. CALDER: Supposons que le navire transporte vingt passagers. J'imagine que si vous fixez un maximum de \$2,000 et un minimum de \$500...

L'hon. M. BLACK: Le minimum n'est que d'un dollar.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: C'est une amende par passager. Vous pourriez adopter une amende par navire et déterminer une somme précise.

L'hon. M. CALDER: Pourquoi ne pas faire connaître la situation exacte?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: C'est une limite maxima. On peut suggérer que ce serait \$40 pour quarante passagers.

L'hon. M. HAIG: Je ne vois là aucune amende minima.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il n'y a pas d'amende minima mais maxima.

L'hon. M. MCGUIRE: C'est sujet à discrétion.

L'hon. M. MORAUD: Ce n'est pas mentionné.

L'hon. H. COTÉ: L'amende peut-elle être moins de 50 cents la tonne?

L'hon. M. HAIG: Si j'étais magistrat, je me verrais tenu d'imposer une amende d'au moins \$500.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: On pourrait réduire l'amende de 50 cents la tonne en vertu du même principe.

L'hon. M. HAIG: L'article ne dit pas cela mais: "cinquante cents par tonne de jauge enregistrée du navire, ou de cinq cents dollars, selon que l'une ou l'autre amende est la plus élevée".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Les 50 cents par tonne pourraient être réduits. Si le tonnage était de 50,000, vous voyez qu'il y aurait une grande facilité de réduction.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ne pas employer les mots "ne devant pas excéder"?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que M. Haig a raison. Bien que nous puissions donner l'effet légal convenable au mot "passible", le magistrat peut se croire obligé d'imposer une amende de ce montant.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: C'est prévu dans le Code criminel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne se sert-on pas des mots "n'excédant pas"?

M. VARCOE: J'expliquerai qu'il y a dans le Code criminel une disposition s'appliquant à une poursuite en vertu d'un article comme celui-ci, et elle laisse le juge libre, lorsqu'il y a un montant fixé par la loi, d'imposer une moindre sanction.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne s'appliquerait pas ici.

M. VARCOE: Les poursuites ici seraient basées sur des déclarations sommaires de culpabilité.

L'hon. M. MORAUD: Quelle est l'objection aux mots "n'excédant pas"?

M. VARCOE: Il n'y en a aucune.

L'hon. M. MORAUD: Alors pourquoi ne pas les employer?

M. VARCOE: C'est le texte de la Loi de la marine marchande.

L'hon. M. HAIG: Je propose que nous ajoutions les mots "n'excédant pas" après le mot "amende" aux lignes 43 et 46.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Si vous dites "pas plus de" ce sera parfait.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez rédiger la disposition de la manière qui vous semble le plus convenable.

(L'amendement proposé est adopté.)

Sur le paragraphe 3 (rétention des navires).

L'hon. M. COTÉ: C'est une disposition des plus dangereuse. Je n'aurais jamais songé à l'inclure dans la loi de la marine marchande concernant la navigation intérieure à moins d'infraction contre la sécurité. Je comprends le nécessité d'arrêter un navire parce qu'il n'est pas en état de prendre la mer, mais vous autorisez ici le percepteur à retenir ce navire pour la raison qu'il croit personnellement qu'il y a eu infraction. L'infraction peut être que le propriétaire du navire a demandé 5 cents de moins pour une tonne de fret, et la rétention du navire durant plusieurs jours me semble des plus anormale.

M. VARCOE: On a proposé un amendement qui permettra au propriétaire du navire de fournir une garantie et d'obtenir une libération immédiate.

L'hon. M. COTÉ: Je l'espère.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

L'hon. M. COTÉ: A condition qu'un amendement soit présenté.

M. VARCOE: Il le sera dans une autre partie du bill.

L'hon. M. CALDER: Il vaut mieux réserver cette disposition jusqu'à ce que nous connaissions l'amendement.

M. VARCOE: L'amendement sera inséré dans la partie générale du bill, comme étant l'article 33, et s'appliquera aux parties II, III et IV—transport par eau, par air et par route. L'amendement proposé ainsi conçu:

33. Tous biens saisis ou retenus en vertu des dispositions de cette loi seront relâchés ou remis à personne qui a droit à leur possession après qu'une garantie aura été donnée pour le paiement de toute amende dûment imposée ou la valeur des biens saisis en vertu des dispositions de cette loi.

(2) Chaque garantie sera pour l'usage de Sa Majesté et aura la forme que le ministre décidera.

Le PRÉSIDENT: Est-ce satisfaisant?

L'hon. M. CALDER: Je voudrais savoir quelle sera la procédure si un navire est retenu. Faudra-t-il s'entendre avec Ottawa sur les conditions et le montant de la garantie? Il ne faut pas oublier que ce fonctionnaire des Douanes retient le navire en soupçonnant qu'il y a eu infraction. Qui fixera le montant de la garantie? Combien de temps cela prendra-t-il?

L'hon. M. DANDURAND: N'est-ce pas général?

L'hon. M. CALDER: La difficulté est qu'un fonctionnaire des Douanes saisit le navire parce qu'il croit qu'une infraction a été commise. Mais il n'y a pas eu de déclaration de culpabilité.

L'hon. M. BLACK: N'est-ce pas la même situation que maintenant? Un fonctionnaire des Douanes retient un navire parce qu'il croit que c'est nécessaire.

L'hon. M. GRIESBACH: C'est le cas d'un navire allant à l'étranger. Mais ce paragraphe concerne les navires de nos Lacs.

L'hon. M. CALDER: J'imagine que si un douanier commet deux fois une erreur à cet égard il sera destitué.

L'hon. M. COTÉ: Je ne vois pas l'utilité de ce paragraphe pour l'application de la loi. Les navires sont exploités au Canada. On ne peut les cacher; ils peuvent être saisis si les propriétaires sont déclarés coupables de quelque infraction.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions peut-être adopter ce paragraphe et voir l'effet de son application.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que si le paragraphe 4 est adopté le paragraphe 3 sera inutile.

Le PRÉSIDENT: Qu'en dites-vous, monsieur Varcoe?

M. VARCOE: Je dirai que cette disposition est extraite de la partie correspondante de la marine marchande du Canada, que c'est la partie concernant le cabotage.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une question plus considérable et plus simple. Il s'agit de détails et de tarifs, et accorder à un fonctionnaire des douanes le pouvoir de causer des torts presque infinis à cause d'un simple soupçon est chose assez sévère. Quelle est l'utilité de ce paragraphe puisque le paragraphe prévoit que si un permissionnaire est déclaré coupable d'une infraction son permis peut être annulé ou suspendu?

M. VARCOE: Selon moi, ce serait suffisant si on se limitait à l'infraction provenant d'une exploitation sans permis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait très bien.

L'hon. M. HOWE: Oui, je pense que ce serait parfait.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le paragraphe 3 ne s'applique qu'à une exploitation sans permis. Est-ce adopté?

(L'amendement proposé est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Un amendement sera préparé en ce sens.

(Le paragraphe 4 est adopté.)

Sur l'article 7 (tarif juste ou équitable).

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela veut-il dire que la Commission ne peut tenir compte que de ce qui est spécifié ici?

L'hon. M. HOWE: Non, je ne dirai pas cela. Je crois que cette disposition prévient la Commission de tenir compte de ces facteurs en même temps que de tous les autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cependant, monsieur O'Connor, sera-ce l'effet de cet article?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je le crois. Mais je proposerais d'insérer les mots "entre autres choses" après le mot "compte".

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: Cet amendement est-il adopté?

(L'amendement est adopté, et l'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 8 (date de l'entrée en vigueur de la présente Partie).

Les paragraphes (1), (2) et (3) sont adoptés.

Sur le paragraphe (4) (abrogation des art. 3, 4 et 5 des S.R., 1927, c. 208).

Le PRÉSIDENT: Il est proposé en amendement que les derniers mots de ce paragraphe soient remplacés par les suivants: "seront, durant le temps et en aucun endroit que la présente Partie sera en vigueur, abrogés".

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est beaucoup mieux. J'aimerais savoir maintenant quels sont ces articles.

L'hon. M. HOWE: Ils autorisent la Commission des grains à fixer les tarifs maximum pour le transport des grains.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est l'ancienne loi de 1923?

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle pourrait fort bien être abrogée.

L'hon. M. HOWE: Nous ne pouvons avoir deux juridictions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou peut-être pouvons-nous attendre un peu et révoquer cette loi lorsque nous abrogerons la mesure législative résultant de ce bill.

(L'amendement est adopté, et le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Il est proposé d'ajouter un nouveau paragraphe, qui serait le paragraphe (5), et est ainsi conçu:

Les dispositions de cette Partie ne s'appliqueront pas aux navires transportant des marchandises ou des passagers entre des ports ou endroits de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard ou du golfe Saint-Laurent, à l'est de Pointe-aux-Pères, ou entre des ports ou endroits de la Colombie-Britannique, ou entre aucun des ports ou endroits ci-dessus et des ports et endroits à l'extérieur du Canada.

L'hon. M. CALDER: Et l'embouchure du fleuve Mackenzie?

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ce paragraphe ne s'appliquerait-il pas aux Grands Lacs? Pourquoi seules les Provinces maritimes et la Colombie-Britannique en profiteraient-elles?

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il en faveur de comprendre les Grands Lacs dans le nouveau paragraphe?

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

Le nouveau paragraphe est adopté.

L'article 8, ainsi modifié, est adopté.

A six heures le comité s'ajourne à huit heures du soir.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu la lettre suivante:

199 RIVER STREET,

TORONTO, le 6 mars 1937.

Honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,

Président du comité des chemins de fer au Sénat,

Edifice du parlement,

Ottawa, Ont.

HONORABLE MONSIEUR,—Au sujet du témoignage rendu par le soussigné au nom de la Canadian Industrial Traffic League, tel qu'il est contenu dans les pages 120 à 126 du fascicule n° 4 des séances du comité des chemins de fer, télégraphes et havres au Sénat, le soussigné désire amplifier ce qu'il a dit, surtout au sujet de la partie IV de la loi projetée, devant votre honorable comité.

S'il fut jamais une pernicieuse mesure législative ce sont bien les dispositions de cette partie du bill.

Si elles sont mises en vigueur, toutes les affaires du pays seront dans un désordre constant. Au lieu d'avoir confiance que les industries sont traitées avec équité, on ne cessera de nourrir des soupçons. Une industrie obtiendrait facilement des avantages dont ne jouiraient pas des concurrents, vu qu'elle serait mieux outillée pour acquérir ces faveurs.

Les compagnies de transport appuyées par d'immenses capitaux pourraient retenir les services des plus brillants avocats pour empêcher les maisons rivales d'obtenir les mêmes avantages, étant donné, comme vous le remarquerez, que les compagnies de transport qui ne sont pas de la même classe ne protestent pas devant les tribunaux contre ces transactions.

Sous le régime de nos règlements actuels, l'industrie possède les moyens de s'assurer s'il se fait rien d'injuste ou de nuisible, et de trouver les sources des diverses manœuvres, mais la loi projetée mettrait tout cela à l'abri, et l'on ne pourrait plus aucunement découvrir l'origine des tarifs qui pourraient être demandés.

Comme nous l'avons dit dans notre témoignage, les articles 328 et 329 de la loi actuelle des chemins de fer sont assez élastiques pour faire face à tous les besoins du Canada dans l'application de dispositions convenables de fret pour les exigences des expéditeurs canadiens. Il est donc inutile de rien y ajouter, et ce ne serait pas dans l'intérêt d'une équitable fixation de tarifs. Votre comité ne devrait pas y songer.

En dépit du témoignage rendu devant votre comité au nom des compagnies de chemin de fer, à l'effet que la mesure législative projetée est satisfaisante, nous sommes d'avis que c'est l'opinion des compagnies de chemin de fer, mais les expéditeurs pensent le contraire, comme nous l'avons déjà dit dans notre témoignage.

Les tarifs de transport de marchandises ne devraient pas être déterminés par une compagnie nationalisée qui juge de la mesure de contrôle des dépenses par la capacité du pays à payer. Si les chemins de fer sont en mauvaise posture aujourd'hui c'est qu'ils n'ont pu prévoir les effets de grande portée du camionnage.

Entraver ce dernier mode de transport au moyen de trop nombreux règlements ministériels est faire rétrograder le service des transports.

Nous devons viser au progrès des transports de toutes sortes, et les compagnies telles que celles du camionnage ne devraient pas être en butte à des lois mal conçues dont l'objet est de favoriser quelque autre compagnie de transport qui a manqué de prévoyance dans le passé.

Les maisons industrielles de la Grande-Bretagne reconnaissent leur inertie lorsque la loi que l'on veut faire adopter maintenant au Canada fut obtenue par les chemins de fer du Royaume-Uni, et elles cherchent aujourd'hui, au moyen de réunions des diverses chambres de commerce dans tout le pays, à soulever suffisamment l'opinion publique pour faire modifier le Rail and Road Traffic Act de 1933 pour faire annuler cette disposition.

Les articles 14 et 15 de la partie IV permettent de faire des règlements très sévères au grand désavantage du trafic sur les routes.

Vu que nous comprenons que l'industrie actuelle dépend de toutes sortes de transports, et le reste, dans la vente de ses produits, seuls des règlements raisonnables devraient être appliqués, et les dispositions à cet égard devraient se conformer à une réglementation jugées nécessaire par l'expérience pour l'exploitation convenable de l'industrie, mais, pour aucune raison, l'expression "commodité et besoins du public" ne devrait être interprétée de façon à entraver ou restreindre une forme de transport à l'avantage d'une autre.

Comme l'a dit le soussigné, nous avons foi en des règlements sages et modérés, mais ce bill, s'il est adopté, accorderait aux chemins de fer le pouvoir de ruiner tous leurs concurrents dans le domaine des transports, et l'expérience nous a appris qu'ils ne seraient pas lents à profiter de ce privilège pour atteindre ce but, dès que le rouage voulu aura été mis à leur disposition.

J'espère donc, au nom de la Canadian Industrial Traffic League, que vous examinerez soigneusement et sagement ces divers aspects de la question avant de vous prononcer.

Votre tout dévoué,

CANADIAN INDUSTRIAL TRAFFIC LEAGUE,

Le président,

JAMES MAYOR.

Le PRÉSIDENT: Supposons que nous examinions la partie III: Transport par air.

L'hon. M. HAIG: Auparavant, monsieur le président, j'aimerais que Churchill soit inclus dans les ports exemptés.

Sur l'article 8, paragraphe 5 (étudié de nouveau).

L'hon. M. HOWE: Vous désirez inclure la baie d'Hudson?

L'hon. M. HAIG: Oui.

Le PRÉSIDENT: La baie d'Hudson sera ajoutée à la liste des ports devant être exceptés. Le paragraphe 5 de l'article 8 sera ainsi conçu:

Les dispositions de cette partie ne s'appliqueront pas aux navires transportant des marchandises ou des passagers entre des ports ou endroits de la Nouvelle-Ecosse du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard, ou du golfe Saint-Laurent, à l'est de Pointe-aux-Pères, ou entre des ports ou endroits de la Colombie-Britannique, ou de la baie d'Hudson, ou entre aucun des ports ou endroits ci-dessus et des ports et endroits à l'extérieur du Canada.

L'amendement est adopté.

Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, la partie III: Transport par air.

Sur l'article 9 (application de la loi des chemins de fer).

M. VARCOE: On a proposé un amendement correspondant à celui de l'article de même nature de la partie II par l'insertion du mot "toute" avant le mot "personne" à la ligne 36.

L'amendement est adopté.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 10 (le ministre peut accorder un permis à des aéronefs).

M. VARCOE: Il y aura un amendement à l'article 10, correspondant à celui de l'article de même nature de la partie II; c'est-à-dire que les "mots" subordonnés aux dispositions du présent article soient insérés après le mot "ils" à la ligne 8. Aussi, à la ligne 23, le mot "et" est substitué au mot "ou".

Le très hon. M. MEIGHEN: Le paragraphe 5 de l'article 10 doit être changé également.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: A la ligne 23 le mot "ou" est remplacé par le mot "et".

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne concorde pas avec la disposition correspondante touchant les expéditions par eau, telle qu'elle a été modifiée. Vous n'obligez pas le ministre de délivrer un permis si le certificat de commodité du public est délivré par la Commission des chemins de fer. C'est le point qu'a soulevé le sénateur Coté.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je croyais qu'il y avait une direction générale pour l'adoption d'amendements de cette nature. Est-ce l'intention ou non?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je pensais. Naturellement, il appartient au comité de se prononcer.

L'hon. M. McRAE: Est-ce qu'aucun amendement s'applique au service aérien septentrional. La question de "commodité" est toujours présente, mais il n'est pas de même des "besoins". Il me semble que vous devriez vous montrer généreux...

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre dit que ce service ne sera pas inclus.

L'hon. M. HOWE: Cet amendement ne s'appliquera pas tant que les exploitants ne l'auront pas demandé eux-mêmes. S'ils sont satisfaits des conditions actuelles nous n'avons pas l'intention d'intervenir.

L'hon. M. McRAE: Je crains que les services rivaux ne soient pas nécessaires pour le développement de cette région septentrionale, et je n'aimerais pas que nos lois les limitent. Je ne veux pas d'obstacle au progrès du Nord.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ne pas rayer le mot "besoins"?

L'hon. M. McRAE: Ce n'est nullement nécessaire. C'est une commodité pour ceux qui travaillent à l'avancement de cette région.

Le PRÉSIDENT: C'est nécessaire au développement.

L'hon. M. McRAE: Tout dépend de ce que vous appelez nécessaire.

L'hon. M. ARTHURS: Je crois qu'un amendement devrait dire que cette loi ne s'appliquera pas du tout à la région septentrionale.

L'hon. M. CALDER: La difficulté est de la définir.

L'hon. M. ARTHURS: Vous pourriez la définir en disant loin de tout contact avec les chemins de fer.

L'hon. M. McRAE: On peut faire observer au ministre qu'un service est inutile, mais les règles ordinaires ne s'appliquent pas au Nord.

L'hon. M. DANDURAND: Sauf erreur, le ministre a déclaré qu'il ne se proposait pas de réglementer ce service.

L'hon. M. ARTHURS: Alors pourquoi le dire dans le bill?

L'hon. M. DANDURAND: Il viendra un temps peut-être où il faudra assujettir ce service à l'autorité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne sera pas avant plusieurs années, et alors la loi pourra être modifiée.

L'hon. M. HOWE: Je doute que ce soit dans de nombreuses années. On nous a déjà demandé d'appliquer la loi lorsqu'il y a deux ou trois services d'une station à une mine.

L'hon. M. McRAE: C'est un travail irrégulier. Je pense que les exploitants réglementeront leurs services aussi bien que possible, en conformité de la demande.

L'hon. M. GRIESBACH: Comment rédiger un article qui tranche la difficulté?

L'hon. M. HOWE: Nous pourrions exclure un certain territoire au nord de la ligne principale du Transcontinental.

L'hon. M. GORDON: Je ne crois pas que ce soit une solution. Entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien il y a certains services d'aviation auxquels on nuirait.

L'hon. M. HOWE: Ce serait une grave erreur, à mon sens, d'exclure ce territoire, parce qu'il sera réglementé quelque jour. Je puis dire définitivement que nous n'avons pas l'intention d'appliquer des règlements tant que les compagnies d'aviation et les territoires desservis n'en auront pas fait la demande, mais je crois que les compagnies minières trouveront peu économique de maintenir trois ou quatre services alors qu'un seul suffirait.

L'hon. M. McRAE: Nous accorderons des permis pour les routes dès que cette loi sera mise en vigueur. Les compagnies nous adresseront des demandes.

L'hon. M. HOWE: Nous n'accorderons pas le permis pour les routes à moins qu'elles ne soient interurbaines.

L'hon. M. McRAE: Mais quelque propriétaire d'aéroplane voudra peut-être se charger de l'entreprise. Que ce soit profitable ou non, tout aide au développement du pays.

L'hon. M. HOWE: Le but est de marcher de pair avec un nouveau service—un service interurbain—et nous croyons important qu'il n'y ait pas chevauchement de services. Cependant, cela ne s'applique pas à la région septentrionale. Elle pourrait être exclue, mais il vaut mieux la maintenir, je crois.

L'hon. M. McRAE: Ne pourrions-nous pas d'abord confiner la loi au service interurbain, en lui donnant ensuite plus d'élasticité?

L'hon. M. HOWE: Ce serait lui donner une plus grande portée. La question est entièrement entre les mains du comité mais je suis en faveur d'accorder maintenant le pouvoir de réglementer lorsque c'est nécessaire.

L'hon. M. CALDER: Ne pourrait-on mettre la mesure en vigueur par une proclamation?

L'hon. M. HOWE: Je crois que nous pourrions la désigner comme se rapportant au service interurbain. Ce serait la manière la plus simple, à mon sens.

L'hon. M. McRAE: D'accord.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que le rédacteur du bill devrait l'examiner de nouveau, parce que vous avez l'intention d'assujettir tous les aéronefs à des permis.

L'hon. M. HOWE: Oh! oui. De fait, nous avons bien plus d'autorité en vertu de la loi de l'aviation que nous n'en exerçons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et la limite du service interurbain ne s'appliquera qu'aux permis entre villes.

L'hon. M. DANDURAND: Je suis d'avis que nous fassions confiance au ministre durant les trois prochaines années.

L'hon. M. McRAE: Je n'aime pas que l'on nuise le moins au service du Nord.

L'hon. M. HOWE: Nous sommes en présence d'un sérieux problème, celui des surcharges. Il en est déjà résulté deux ou trois chutes lamentables. Nous avons suspendu des pilotes pour cette raison.

Le PRÉSIDENT: Limiterons-nous cette disposition au service interurbain, ou si nous laisserons au ministre, quel qu'il soit, le soin d'appliquer la loi?

L'hon. M. ARTHURS: Nous pourrions insérer le mot "interurbain" après le mot "lieux" à la dixième ligne.

Le PRÉSIDENT: Nous limiterons-nous au service interurbain ou si nous laisserons l'article tel qu'il est?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis bien prêt à l'accepter sous sa forme actuelle, mais il est bon, en principe, je crois, qu'une loi soit conçue de la manière dont elle doit être appliquée. Je me demande comment on pourra jamais appliquer cette mesure à des voyages irréguliers dans le Nord.

L'hon. M. HOWE: Plusieurs ne sont pas irréguliers. Il y a des avions qui suivent un itinéraire d'un certain endroit du chemin de fer à une certaine mine, et transportent du courrier, peut-être.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me semble que la loi ne peut s'appliquer qu'à un service régulier; alors elle serait d'une application avantageuse. Mais si le service est irrégulier, elle ne peut être mise en vigueur.

L'hon. M. HOWE: Non. Mais il y a, naturellement, un grand nombre de bonnes routes régulières vers le Nord. On transporte le courrier certains jours. Pouvons-nous appeler cela un service régulier ou non, je l'ignore.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'entends par route régulière celle sur laquelle le public peut compter. Je veux dire qu'il sait qu'un aéroplane se met en route à un certain moment d'un certain jour. Autrement, comment pouvez-vous dire que quelque autre propriétaire d'aéroplane ne transportera pas de passagers?

L'hon. M. HOWE: C'est impossible.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il y a une route du courrier, le service est régulier. Je comprends que vous puissiez dire que cette route sera fermée à Pierre, Jean, Jacques.

L'hon. M. HOWE: C'est ce qu'il faut faire. Il n'y a pas de règlements aujourd'hui même pour les routes du courrier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'étais ministre, j'appliquerais la loi aux services réguliers, quels qu'ils fussent. Ce ne serait que du sens commun.

L'hon. M. HOWE: C'est pour cela que je voudrais laisser la loi assez élastique pour l'appliquer selon que les circonstances l'exigent. Nous ne l'étendrions jamais indéfiniment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas rédiger la loi en ce sens que lorsque la Commission dira qu'un service est régulier il appartiendra au ministre d'accorder des permis à des avions pour ce service?

L'hon. M. HOWE: Ce serait parfait.

L'hon. M. FARRIS: "Service régulier" est-il défini?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Que l'interprétation en soit laissée à la Commission.

L'hon. M. FARRIS: Touchant une loi de cette nature, est-ce qu'une telle question ne pourrait être laissée à la discrétion du ministre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Un tribunal lisant la loi devrait être capable de dire quel en est l'objet, qui est de protéger des services réguliers. Nous ne pouvons aller plus loin. Le ministre devra user de discrétion, après cela.

Le PRÉSIDENT: Accepterons-nous le principe que cet article s'appliquera au trafic interurbain...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas en faveur de le limiter à cela, parce qu'il y a actuellement des services réguliers qui ne sont pas du tout interurbains.

L'hon. M. DANDURAND: Ce ne sera avant quelque temps que le mot "interurbain" s'appliquera à aucun endroit de l'extrême nord.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas terminé ce que j'allais dire. Le comité est-il prêt à proposer que cette disposition s'applique au trafic interurbain et aux lignes désignées par la Commission pour un trafic régulier?

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsqu'il y a des services réguliers ou qu'il devrait y en avoir, de l'avis de la Commission.

L'hon. M. HOWE: Je ne suis pas opposé à cela.

L'hon. M. McRAE: Les avions transportant du courrier ont un avantage signalé maintenant. Il est question de tarif et d'autres facteurs, et nous pourrions nous assurer qu'il n'y a pas de concurrence, que le seul service est celui des avions transportant du courrier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne devons pas oublier l'esprit général de la loi. Elle a pour but de régulariser et stabiliser le trafic lorsque le service est régulier ou quand il devrait l'être. Nous ne pouvons aller plus loin. Supposons qu'il y a un service bi-hebdomadaire de la poste aérienne et que le ministre pense que ce service devrait être plus fréquent, il pourrait délivrer des permis à un plus grand nombre d'avions.

L'hon. M. HOWE: En certaines régions aujourd'hui il y a deux services, un qui transporte le courrier, et l'autre qui ne le livre pas. Avec trois ou quatre services, le transport du courrier serait plus dispendieux.

L'hon. M. McRAE: N'oublions pas que les exploitants dans le Nord ont des dépenses énormes, et il ne faut pas les augmenter.

L'hon. M. CALDER: Les compagnies réalisent-elles des bénéfices?

L'hon. M. McRAE: Je l'ignore. Je ne suis pas particulièrement intéressé, pourvu que le service soit bon.

Le PRÉSIDENT: Modifions-nous le paragraphe 5 de l'article 10 afin qu'il s'applique non seulement au service interurbain mais au service régulier que la Commission dit être exploité maintenant ou devrait l'être?

L'hon. M. CALDER: Prenons deux endroits: A et B. Supposons qu'il y a un service bi-hebdomadaire du courrier et que deux autres compagnies au cours de leur exploitation traversent le même territoire une ou plusieurs fois par semaine. Cette disposition s'appliquerait-elle à tous ceux qui parcourent cette région?

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle mettrait sous l'autorité du ministre tous ceux qui suivent cette route. C'est ce qu'il veut, et, étant donné la nature du bill, je serais prêt à lui accorder ce pouvoir.

L'hon. M. McRAE: Nous devrions nous limiter au service interurbain pour le moment. Je n'hésite pas à dire que si ce paragraphe est mis en vigueur, on se plaindra ici, trente jours plus tard, de concurrence injuste. Il n'y a pas de service régulier aujourd'hui.

L'hon. M. HOWE: Il y a ceci à considérer: ces compagnies ont construit des postes de radio-télégraphe pour la protection de leurs services. Est-il juste de permettre à qui que ce soit de rivaliser avec elles?

L'hon. M. McRAE: D'autres ne pourraient pas se servir de ce service de la radio. C'est tout à l'avantage des compagnies qui l'ont établi.

L'hon. M. HOWE: Cependant, une nouvelle compagnie peut intervenir et nuire à ceux qui ont institué le service de la radio.

L'hon. M. McRAE: Il est nécessaire, je crois, de donner beaucoup de marge au pays septentrional à l'heure actuelle.

L'hon. M. HOWE: Je suis d'avis que si nous en donnons trop nous ruinerons tous les exploitants.

Le PRÉSIDENT: L'amendement proposé au paragraphe 5 est-il satisfaisant?

L'hon. M. DANDURAND: M. O'Connor a-t-il à l'esprit ce qui est suggéré?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je crois le comprendre. Je pourrais soumettre un projet, et, si j'en reçois l'ordre, un autre assez concis, dont l'application, si c'est désirable, serait restreinte en ce qui concerne la région septentrionale.

L'hon. M. McRAE: Ce serait préférable.

Le PRÉSIDENT: Alors nous adoptons ce paragraphe, subordonné à la modification?

Sur l'article 11 (transport interdit).

L'hon. M. McRAE: Cet article peut susciter mille ennuis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a une autre disposition disant qu'il ne s'appliquera pas à certaines choses.

L'hon. M. FARRIS: L'article 12 comprend ce point.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 2 de l'article 12 est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil pourra, par règlement, exempter des aéronefs ou une catégorie d'aéronefs de l'application de la présente Partie.

L'hon. M. McRAE: Cela aide.

Sur le paragraphe (2) de l'article 11 (amende et confiscation, en cas d'infraction).

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, je ne m'explique pas pourquoi des aéronefs seraient exposés à être saisis alors que les navires sur les Lacs ne le sont pas. Je trouve cette disposition relative à la confiscation trop sévère.

L'hon. M. GRIESBACH: Je crois que lorsque les représentants de l'aviation étaient ici ils ont fait observer qu'une infraction pouvait être commise par un pilote à l'emploi d'une compagnie exploitant plusieurs aéroplanes. Ils ont prétendu que la compagnie ne devait pas être punie pour la faute d'un pilote désobéissant à ses instructions.

L'hon. M. McRAE: Je pense que la disposition relative à la confiscation est trop rigoureuse, monsieur le président.

L'hon. M. HOWE: Oui, je crois que c'est inutile. Nous pourrions l'éliminer. Nous pourrions rayer les mots "et tout aéronef qui aura servi à transporter des marchandises ou des voyageurs contrairement aux dispositions de la présente Partie sera passible de la contravention prévue ci-dessous".

Le PRÉSIDENT: Acceptez-vous de rayer la disposition relative à la confiscation?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Sur le paragraphe 3 (rétention des aéronefs).

L'hon. M. HOWE: Je crois que ce paragraphe pourrait être biffé également.

Le PRÉSIDENT: Est-ce adopté?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le paragraphe 4 de l'article 11 (suspension ou révocation du permis) est adopté.

L'article 12 (date de l'entrée en vigueur de la présente Partie) est adopté.

PARTIE IV

TRANSPORT PAR ROUTE

Sur l'article 13 (application de la Loi des chemins de fer).

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suppose qu'à la ligne 21 nous devrions insérer le mot "toute" entre le mot "ou" et "personne".

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. HOWE: Je crois que nous pourrions rayer dans la dernière ligne les mots "et d'au moins cent dollars".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il devrait en être de même dans tout le bill.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'article est modifié.

Le PRÉSIDENT: Cet amendement sera fait dans tout le bill où se trouvent ces mots.

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur le paragraphe 1 de l'article 14 (Le Ministre peut accorder des permis pour véhicules commerciaux).

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre croit-il important d'inclure le trafic des voyageurs?

Le très hon. M. HOWE: Il s'agit de savoir si les autobus seront compris ou non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas entendu d'autres observations en faveur des autobus que celles du sénateur Dandurand, qui a dit, ce matin, que le transport des voyageurs est plus économique par autobus que par chemins de fer et que, par conséquent, les autobus doivent être assujettis à une juridiction. Comment y parvenir, je l'ignore.

L'hon. M. DANDURAND: On semble penser unanimement que le transport par autobus dans une certaine région pourrait être permis sans contrôle ni règlements, même si le tarif est moins élevé que celui des chemins de fer. Je crois que tous les tarifs des autobus sont moindres que ceux des chemins de fer. Mais après un service sur de longues distances d'une province à l'autre il me semble que les tarifs des autobus devraient être connus.

Le très hon. M. MEIGHEN: La plus grande partie du trafic des voyageurs par autobus est dans les limites même de la province. C'est sous la juridiction des provinces. Nous disons: "Dans le commerce interprovincial—entre les provinces—nous allons le contrôler afin que nous puissions réglementer ces tarifs avec plus de justice pour les chemins de fer". On établira alors un système en vertu duquel il y aura une échelle de tarifs entre Montréal et Toronto, mais une situation bien différente entre, disons, Toronto et Windsor, ou Toronto et Cornwall. On n'obtient aucun résultat de cette façon. En ce qui concerne toutes les dispositions du bill relatives au transport par route, je pense que tout le domaine que l'on peut embrasser avec cette réglementation est si insignifiant en regard du trafic dans les limites de la province que les complications seront bien pires qu'en l'absence de tout règlement.

L'hon. M. BLACK: Le même argument s'applique au trafic des marchandises.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais pas dans une grande mesure. On ne peut empiéter que sur une fraction du trafic, et même elle sera contestée, car l'avocat des provinces a clairement dit: "Nous nions votre droit même là". Mais supposons que nous réussissions à établir notre droit constitutionnel à cet égard, nombreuses seront les complications, et le bien que nous pourrions faire ne comptera guère.

L'hon. M. FARRIS: Quelle est la solution?

Le très hon. M. MEIGHEN: Laissons-là de côté. Le transport par eau est en grande partie de nature interprovinciale, mais le trafic par route sera dans une proportion de 95 p. 100 environ contrôlé par les provinces. Le ministre, je le sais, espère que les provinces confieront à notre Commission l'application de la loi. Il est encore jeune, mais l'attitude des provinces, que nous avons observée, me porte à croire qu'il sera un vieillard avant que cela se fasse. Les provinces luttent pour chaque pouce de territoire dans toutes les questions de juridiction.

L'hon. M. MURDOCK: Un représentant de la Toronto City Bus Lines, qui a rendu témoignage ici, il y a quelques jours, a dit que cette compagnie avait un service régulier jusqu'à Niagara-Falls, N.-Y., et Buffalo en traversant le pont de la Paix.

L'hon. M. HOWE: Oui, il y a des voyages de Montréal à New-York et entre d'autres endroits internationaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, et il y en a d'autres. Les provinces disent: "Vous êtes sous notre autorité jusqu'à la frontière vu que vos biens et votre exploitation ne sont reliés par aucun lien physique comme dans le cas des chemins de fer. Nous vous contrôlons jusqu'à la frontière." Elles vont lutter à ce sujet. A quoi bon susciter des procès.

L'hon. M. MURDOCK: Il est question d'un tarif d'entier parcours pour le service international.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les provinces disent: "Il est sous notre juridiction jusqu'à la frontière, et il relève ensuite de l'autorité de l'Etat de New-York."

L'hon. M. CALDER: Les observations du sénateur Meighen ont été clairement exposées dans les témoignages. On a démontré que les pertes totales des chemins de fer, provenant d'une réduction de recettes dans les services de voyageurs et de marchandises exploités par les compagnies de transport par route se sont chiffrées à quelque 38 millions de dollars. Je crois que la proportion du trafic interprovincial a été à peu près nulle, pas plus de 1 ou 2 p. 100. Je conviens parfaitement avec le sénateur Meighen que le montant compris dans le contrôle des camions voyageant d'une province à l'autre est très faible, et je doute qu'il nous justifie d'exercer notre contrôle à cet égard.

L'hon. M. BLACK: N'est-il pas vrai qu'il n'y aurait aucune juridiction si les provinces ne convenaient pas d'intervenir.

L'hon. M. CALDER: Oui.

L'hon. M. BLACK: En ce cas-là, pourquoi ne pas laisser l'article tel qu'il est, en donnant aux autorités fédérales le droit de négocier avec les provinces, ou *vice versa*.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce droit est très évident maintenant.

L'hon. M. BLACK: Mais nous n'avons pas le rouage nécessaire.

L'hon. M. DONNELLY: Pourquoi provoquer des procès avec les provinces en essayant de légiférer sur des questions qui relèvent absolument de leur autorité, à leurs yeux. Elles ont envoyé leurs représentants ici pour s'opposer à cette partie du bill. Si nous voulons atteindre quelque résultat en ce sens, je crois que le ministre devrait s'entendre avec les provinces sur quelque plan défini.

L'hon. M. FARRIS: Monsieur le président, n'est-il pas vrai qu'il faut quelque juridiction fédérale? Si le ministre veut ouvrir la voie en coopération avec les provinces, pourquoi ne recevrait-il pas ses pouvoirs tout d'abord, afin qu'il puisse dire aux provinces ensuite: "Obtenons des droits communs".

Le très hon. M. MEIGHEN: Elles nient que nous en ayons aucun.

L'hon. M. FARRIS: Elles ne peuvent avec succès nous les contester.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'ignore.

L'hon. M. HOWE: Si nous possédons des droits, qu'est-ce que cela a à faire avec les provinces?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous défions simplement les provinces touchant une certaine mesure de juridiction si peu importante que, si nous établissons notre droit, nous n'aboutirons à rien.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai été porté depuis le début à partager l'opinion du sénateur Black, savoir que la Commission soit autorisée à contrôler le trafic interprovincial et international par route afin de permettre aux autorités du Dominion de conférer avec les provinces. Le rôle que peut jouer le Dominion n'est pas important, mais nous en jouons un tout de même, et le ministre a dit, je crois, qu'il ne se propose pas d'appliquer cette loi avant de s'être complètement entendu avec les provinces.

Je suppose que je me fais l'écho de vos vûes.

L'hon. M. HOWE: Oui, c'est exact.

L'hon. M. GRIESBACH: Avez-vous aucune statistique sur le nombre de voyageurs transportés par autobus au Canada et dans les provinces?

L'hon. M. HOWE: Je n'en ai pas sous la main. J'oserai dire que le Bureau de la statistique est renseigné à cet égard.

Le très hon. M. MEIGHEN: On me dit que le pourcentage du trafic interprovincial ou international est de 1.02.

L'hon. M. HOWE: Oui. Cependant, les grosses compagnies de transport sont interprovinciales.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sont peut-être de grosses compagnies, mais leurs affaires ne sont que dans une proportion de 1.02.

L'hon. M. GRIESBACH: Je crois que le fait que plusieurs parmi elles ont peint sur les côtés de leurs voitures "Montréal-Californie" vous a induit en erreur. La plupart des gens ne voyagent que sur de courtes distances.

L'hon. M. HOWE: Et, naturellement, il y a un autre facteur; je veux dire le conducteur de voitures privées annonçant qu'il se rend en Californie et a quatre voyageurs. Ce n'est pas un élément considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai simplement voulu exprimer mon opinion pour plus tard.

L'hon. M. DANDURAND: Je comprends qu'il serait déraisonnable de prendre une compagnie exploitant son service d'une grande ville telle que Montréal ou Toronto et transportant ses voyageurs jusqu'à la frontière, puis traversant à Buffalo, disons, ou Détroit, et de la traiter comme si elle relevait de l'autorité fédérale uniquement parce qu'elle franchit un pont.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors que peut-être les trois quarts du trafic sont purement locaux.

L'hon. M. DANDURAND: Je comprends parfaitement que le ministre dise que tant que nous ne nous serons pas entendus avec les provinces cette partie du bill doit être réservée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que ce sont certains avocats qui bénéficieront le plus de la situation.

L'hon. M. CALDER: Il serait convenu qu'en vertu de l'article 12 cette partie ne sera pas mise en vigueur avant d'avoir été proclamée par le Gouverneur en conseil, et cette proclamation ne sera pas publiée avant une entente avec les provinces.

L'hon. M. HOWE: Cela s'applique généralement ici. C'est l'article 17.

L'hon. M. CALDER: Oui. C'est-à-dire que c'est votre intention actuelle de ne pas mettre cette disposition en vigueur avant que l'on se soit entendu avec les provinces.

L'hon. M. ROBINSON: Il y a, de plus, l'article 18.

L'hon. M. CALDER: Je crois que nous pouvons le laisser facilement intact.

L'hon. M. HOWE: Je pense qu'un modèle devrait exister à cet égard. Cela se passe ainsi aux Etats-Unis. Les Américains ont une loi de transports, et elle semble être appliquée avec succès. La demande peut être adressée ici. Je ne crois pas que nous soyons obligés d'adopter une nouvelle loi chaque fois qu'il y a un changement de conditions. Cette loi a pour objet de réglementer les transports en ce qui concerne notre juridiction.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'insiste pas. J'ai exprimé mon opinion.

Le PRÉSIDENT: Il y a un amendement à l'article 14, paragraphe 1. Voyons ce qu'il est.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: A la page 8, ligne 28, après le mot "transporter" insérer les mots "ou porter selon le cas".

L'hon. M. HAIG: Je désire poser une question au sujet de certaines déclarations du ministre que nous n'avons pu entendre. Le ministre a-t-il dit qu'il ne mettra pas en vigueur les articles 13, 14, 15, 16 et 17 avant d'avoir complété l'article 18? Est-ce bien ce qu'il a dit?

L'hon. M. HOWE: Non, pas nécessairement. J'ai déclaré que nous n'essaierions pas d'appliquer ces dispositions au trafic interprovincial avant entente avec les provinces intéressées.

L'hon. M. HAIG: C'est compris, puis—18.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. C'est différent.

L'hon. M. HAIG: Telle est la convention avec les provinces.

L'hon. M. HOWE: Si elles nous demandent une réglementation, nous le ferons. Elles peuvent nous demander des règlements.

L'hon. M. HAIG: Je ne crois pas que vous ayez répondu à ma question. Supposons que la province d'Ontario dise: "Non, nous ne vous permettrons pas d'intervenir aucunement dans notre trafic interprovincial—et elles diront cela et elles l'ont dit; M. McQuesten l'a déclaré énergiquement—avez-vous l'intention, jusqu'à ce qu'il y ait une entente avec l'Ontario, de mettre en vigueur le reste de la partie relative à la route.

L'hon. M. HOWE: Il y a deux parties distinctes. D'abord, il y a l'article 18. Nous ne pouvons faire cela à moins que la province ne nous y invite. En ce qui concerne le trafic interprovincial, il est fort possible que la province nous suggère une réglementation à cet égard.

L'hon. M. HAIG: Mais supposons que cette demande ne soit pas faite vous n'appliquerez pas cette partie?

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. CALDER: Que dites-vous du trafic international?

L'hon. M. HOWE: Voilà encore une autre question.

L'hon. M. CALDER: J'incline à penser que vous le réglementeriez avant d'avoir obtenu l'accord des provinces.

L'hon. M. McRAE: On suggère qu'un chargement d'autobus à la frontière internationale éliminerait toute juridiction.

L'hon. M. HAIG: Quand je veux me rendre à Regina, qu'est-ce qui peut m'empêcher de descendre à Whitewood, de traverser la frontière à pied pour monter dans un autre autobus qui me transportera à Regina?

L'hon. M. MURDOCK: Voyez l'interprétation, à l'alinéa (c):

“Commerce interprovincial ou étranger” signifie le transport de marchandises ou de voyageurs entre un endroit d'une province et un endroit d'une autre province, ou entre un lieu du Canada et un lieu hors du Canada, et comprend tout transport de marchandises, entièrement dans les limites d'une province et faisant partie d'un entier mouvement de marchandises, qu'elles figurent ou non sur une lettre de voiture, avec un autre voiturier lorsque les points d'origine ou de destination se trouvent dans différentes provinces ou au Canada et dans un pays étranger.

L'hon. M. ARTHURS: C'est l'article le plus dangereux du bill. Si un envoi est fait de Buffalo, le transport sera naturellement effectué sur Toronto par une route régulière. De là, une autre compagnie s'en chargera jusqu'à North Bay et cette dernière devra être munie d'un permis, sous peine d'amende, pour le transport de toute marchandise venant d'une autre province ou d'un autre pays. Dans ces cas-là, chacune des compagnies de transport intéressées, y en eût-il une douzaine, doivent avoir un permis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même pour le trafic international, vous vous engagez dans de redoutables complications.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi ne surgissent-elles pas aux Etats-Unis?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'imagine que leur méthode est différente.

L'hon. M. HOWE: Tout envoi faisant partie d'un entier mouvement de marchandises qui traversent une frontière d'Etat ou du pays et qui figurent sur une lettre de voiture est soumis au règlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si quelqu'un expédie des marchandises à New-York, par eau jusqu'à Buffalo et de là par camion jusqu'à New-York, parcours qui se trouve entièrement dans l'Etat de New-York, comme ces marchandises viennent du Canada, l'envoi est-il soumis au contrôle du gouvernement américain?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Si la lettre de voiture mentionne un entier parcours. Du moins, c'est la loi de nos voisins. La nôtre est incertaine sur ce point.

Le très hon. M. MEIGHEN: A-t-elle été définie aux Etats-Unis?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui. Ce sont là des cas d'“entier mouvement” comme ils les appellent.

L'hon. M. GRIESBACH: Cela est tout compris dans la lettre de voiture pour un entier mouvement, tout comme lorsqu'il s'agit d'un billet de voyageur pour un entier parcours.

Le PRÉSIDENT: Comment allez-vous disposer de l'amendement apporté au paragraphe 1 de l'article 14?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Insérez les mots “ou de porter, selon le cas” après le mot “transporter” à la 29ième ligne de la page 8.

L'amendement est adopté.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 14 sont adoptés.

Sur le paragraphe 4 (indication des routes et des services):

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je regrette de faire entendre pour la première fois une note discordante, mais il est de mon devoir d'informer le comité que certaines parties de l'article 14 et presque tout l'article 15, vu qu'ils s'écartent des questions de commerce sur lesquelles le Dominion doit établir sa juridiction; portent sur le contrôle des personnes et des choses physiques dans les limites

de la province et outrepassent par conséquent les pouvoirs du Dominion. Toutefois, à mon avis, il est possible de garder l'essentiel de l'article, en éliminant ce qui a trait aux routes, véhicules et personnes transportant des marchandises.

Le PRÉSIDENT: Ce doit être le commerce?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui, si l'on veut qu'elle tombe sous notre juridiction. Ainsi, les dispositions du paragraphe 6 semblent nettement outrepasser nos pouvoirs. Si j'ai raison, cela entraînera la radiation de l'article 15 qui se rapporte presque exclusivement à l'application des dispositions de l'article 14. Mais, je le répète, nous pouvons atteindre le but visé en rédigeant à nouveau les dispositions de l'article 14 et en biffant celles de l'article 15 de manière à traiter uniquement de l'industrie et du commerce. A mon sens, le transport en fait partie. Quand vous commencez à vous mêler des personnes et choses physiques d'une province indépendamment du trafic même, je crois que vous outre-passez vos pouvoirs.

L'hon. M. HOWE: Ne pourrions-nous pas réserver ce paragraphe jusqu'à plus ample étude? Je crois que cette suggestion est très au point.

Le PRÉSIDENT: M. O'Connor est prié de rédiger à nouveau ces dispositions. (Les articles 14 et 15 sont réservés).

Sur l'article 16 (transport interdit):

L'hon. M. BLACK: Ne s'agit-il pas d'un cas identique?

Le PRÉSIDENT: Allons-nous le réserver pour plus ample étude?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'article 16 est réservé.

Sur l'article 17 (Date de l'entrée en vigueur de la présente Partie):

M. G. W. MASON, C.R.: Monsieur le président, l'honorable ministre, dans ses remarques préliminaires au comité, remarques que vous trouverez à la page 5 des délibérations, a parlé d'une question que j'aimerais relever. Il y revient à la page 245 en ces termes:

Nous n'attachons pas grande importance à ce point, je le répète, et nous ne le décréterons certainement pas sans l'assentiment des provinces intéressées. Il nous serait impossible de créer l'organisme voulu pour son application, mais quand vous créez un organisme, je ne crois pas que vous puissiez vous dispenser d'inclure une disposition...

Puis le très hon. M. Meighen suggéra d'inclure cette disposition.

L'hon. M. LAIRD: Qui représentez-vous, monsieur Mason?

M. MASON: Les provinces de Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan.

Quoique l'on puisse dire de l'alinéa (c) de l'article 2, qui définit le commerce interprovincial ou étranger, aucun argument constitutionnel peut nous justifier d'inclure les mots mentionnés tout à l'heure par le sénateur Murdock. Il y a une vaste différence entre la constitution fédérale des Etats-Unis qui régit les fonctions de la Commission du commerce entre Etats et notre propre constitution. Cela est fort bien établi dans l'*American Commonwealth*, de Bryce.

L'hon. M. FARRIS: Avez-vous tenu compte de l'amendement apporté par la substitution de "ou" à "et"? Ceci a une portée capitale sur le point que vous voulez faire ressortir.

M. MASON: Je n'y ai guère prêté attention bien que j'en aie pris note.

L'hon. M. LAIRD: Je crois que nous saisissons la différence entre la constitution américaine et la nôtre.

M. MASON: J'ai préparé un amendement qui peut être propre à nous tirer de l'embarras immédiat qui retomberait autrement sur 170,000 ou 180,000 chauffeurs de camions. Je suggère une disposition prescrivant qu'aucun article de cette Loi se rapportant au transport par route n'entrera en vigueur avant une

certain date qui devra être fixée par une proclamation du gouverneur en conseil publiée dans la *Gazette du Canada*. Cet amendement, monsieur le président, aura pour effet de permettre au ministre d'engager des pourparlers avec les provinces; le ministre, comme il l'a dit lui-même, ne donnera aucune suite à la Loi, tant que les provinces n'auront pas consenti à trouver un terrain d'entente. Mon souci en cela est d'éliminer toute nécessité de contestation judiciaire.

L'hon. M. HOWE: Où aimeriez-vous faire insérer cet amendement?

M. MASON: Je crois qu'il aurait sa place à la fin du bill parce qu'il viserait également certains articles de la Partie VIII. Inséré tout à la fin du bill, il en embrasserait tous les aspects applicables. Je relis l'amendement que je propose:

Aucune Partie de cette Loi se rapportant au transport par route ne sera mise en vigueur avant la date fixée par une proclamation du gouverneur en conseil publiée dans la *Gazette du Canada*.

L'hon. M. HOWE: Je ne m'y oppose pas, mais il me semble que c'est là une répétition de l'article 17.

M. MASON: Non, monsieur.

L'hon. M. HOWE: Ne pourrions-nous pas réserver cette question jusqu'à ce que les conseillers juridiques aient eu le loisir de l'étudier? Il y aura peut-être lieu de biffer l'article 17?

M. MASON: Je veux bien que cet article soit réservé pour étude, bien que je ne crois pas qu'il concerne en rien l'article XVII.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il est possible que nous ayons à faire une nouvelle rédaction de l'article 17.

M. MASON: Mon amendement se rapporte à tout le bill, alors que l'article 17 se rapporte exclusivement à la Partie IV.

Le PRÉSIDENT: Cet amendement est réservé pour être étudié par les conseillers juridiques. Et l'article 17 est réservé.

Sur l'article 18 (La commission peut agir comme mandataire d'une province):

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très bien. Toutefois, la Commission ne devrait pas engager un personnel immédiatement.

L'article est adopté.

PARTIE V

DROITS DE PORT

Sur l'article 19 (Pouvoir de faire enquête sur droits de port—alinéa a):

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais que le leader du Gouvernement ou le ministre nous dise comment on pourra mettre cet article d'accord avec la loi sur le Conseil des ports nationaux adoptée à la dernière session.

L'hon. M. HOWE: Il est d'accord en ceci qu'il vise uniquement à guider le ministre dans la fixation des tarifs. Il n'a, dans le texte actuel, qu'un caractère consultatif.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre continuera à fixer les tarifs.

L'hon. M. HOWE: Oui. Nous croyons qu'il devrait exister un tribunal auquel renvoyer ces cas-là si nous le désirions.

L'hon. M. GRIESBACH: Cette Commission devra-t-elle instituer des enquêtes et recueillir des témoignages?

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le ministre n'a pas le moindre compte à tenir du rapport de la Commission.

L'hon. M. HOWE: Il est vrai, mais il serait difficile de n'en faire aucun cas s'il comportait une application pratique.

L'hon. M. BLACK: Cela se produirait seulement dans les cas où les différents ports contesteraient certains droits fixés par le ministre.

L'hon. M. HOWE: Il peut le renvoyer à la Commission pour l'audience.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: D'après la méthode suivie jusqu'ici, devons-nous insérer les mots "entre autres choses" après le mot "compte" à la ligne 33? La ligne se lira alors: "tenir compte entre autres choses"...

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'amendement est adopté.

M. VARCOE: Il y a, en plus, un amendement peu important dans la première partie de l'article 19. L'on propose d'insérer après le mot "s'enquérir", à la ligne 29, les mots "et lui faire un rapport écrit à la fin de l'enquête". L'article se lira donc:

Lorsqu'elle en sera requise par le Ministre, la Commission devra s'enquérir, et lui faire un rapport écrit à la fin de l'enquête, relativement aux droits établis dans un port...

et ainsi de suite.

L'amendement est adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le Président, au sujet de cet article, la Shipping Federation of Canada demande que la Commission fasse cette enquête et ce rapport, non seulement quand elle en est requise par le ministre, mais encore par tout organisme représentatif de commerçants ou de voituriers; cela permettrait à d'autres que le ministre d'en appeler à la Commission, siégeant en qualité de tribunal d'appel et jouissant de la seule attribution de donner un avis, s'ils croyaient que les droits imposés et perçus dans le moment n'étaient pas justes.

L'hon. M. HOWE: J'ose dire que c'est là notre objectif ultime mais que nous n'avons eu que quatre ou cinq mois pour établir les droits. Nous sommes d'avis que l'on devrait nous accorder un plus long délai pour les équilibrer d'un bout à l'autre du Canada avant de permettre d'interjeter appel. Une autre difficulté surgit du fait que les rouages de la Commission des chemins de fer ne sont pas, dans le moment, adoptés à ce genre d'enquête.

Le très hon. M. MEIGHEN: On vient de me signaler que l'objection soulevée contre la question d'étendre maintenant la portée de l'article est prévue dans l'article 21 qui prescrit que cette Partie ne sera pas mise en vigueur avant une proclamation.

L'hon. M. HOWE: Mais nous préférerions nous en prévaloir immédiatement. Nous aimerions mieux que les audiences soient laissées à la Commission plutôt qu'à nous.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est également ce que désire la Shipping Federation.

L'hon. M. HOWE: Nous voulons cela pour nous tirer d'embarras.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit de rejeter la responsabilité sur d'autres.

L'hon. M. HOWE: Oui, en un sens.

Les alinéas (b), (c), (d) et (e) sont adoptés.

Le paragraphe 2 est adopté.

L'article 19 ainsi modifié est adopté.

Sur l'article 20 (Recommandation au ministre):

L'hon. M. COTÉ: Ce témoignage sera-t-il accessible aux intéressés, ou la recommandation restera-t-elle secrète?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les membres de la Shipping Federation veulent que ces témoignages soient soumis au Gouverneur en conseil. Ils semblent croire qu'ils sont trop à la merci du ministre.

L'hon. M. HOWE: Comme la Loi de la marine marchande prescrit que le ministre fixera les droits, le Gouverneur en conseil, je suppose, s'en référera au ministre.

L'hon. M. COTÉ: La Commission des chemins de fer est, en réalité, d'après ses statuts, une cour d'archives. Elle est priée d'enquêter et de faire une recommandation. Il semble étrange qu'on exige d'une cour d'archives de faire une enquête à huis clos.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas, sénateur, que ce soit là l'idée. Les audiences de la Commission sont publiques et nous n'y changeons rien.

L'hon. M. COTÉ: Son verdict doit être communiqué à une seule personne; l'empêche-t-on de le communiquer à d'autres?

L'hon. M. HOWE: Je l'ignore. J'ai l'impression que les témoignages sont toujours donnés publiquement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vu les termes de l'article 15, toute cette Partie se réduit à fort peu de chose. D'une manière ou d'une autre, le ministre et la Commission des havres décident tout.

L'hon. M. HOWE: Actuellement, c'est le ministre qui décide. Y a-t-il des inconvénients à ce que les causes soient entendues par cet organisme?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il forme tampon entre le ministre et le mécontentement des usagers des ports. Peu importe si cet article est adopté, la décision du ministre fait loi.

Le PRÉSIDENT: Après tout, la différence est-elle si grande entre le Gouverneur en conseil et un ministre qui sait parler énergiquement au cabinet?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas beaucoup. Il est inutile de rien changer.

L'hon. M. CALDER: Je suppose que la question se résume à ceci: Vous vous occupez de tous les droits à travers le Canada et de notables divergences d'opinion surgissent entre votre ministère et les commerçants quant aux droits qu'il faut payer.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. CALDER: Je me rends tout à fait compte que les plaintes vous arrivent en grand nombre et qu'il vous faut les analyser et recueillir des témoignages à leur sujet. Vous cherchez une méthode pour vous soulager de ce fardeau?

L'hon. M. HOWE: Oui. Nous nous en rapportons à une partie désintéressée devant laquelle n'importe qui pourra, comme nous, plaider sa cause. Je crois que, neuf fois sur dix, nous accepterons l'opinion de ce tiers.

L'hon. M. CALDER: Nous devrions lui donner de l'aide.

Le très hon. M. MEIGHEN: A mon sens, la Commission devrait établir les droits.

L'hon. M. CALDER: C'est une autre question.

L'article est adopté.

Sur l'article 21 (Date de l'entrée en vigueur de la présente Partie):

L'hon. M. CALDER: Quel inconvénient y a-t-il, monsieur Howe, à ce que l'on donne une suite immédiate aux conclusions de la Commission après enquête?

L'hon. M. HOWE: C'est à nous qu'incombe la responsabilité de protéger l'échelle des droits de port et les revenus qui en dérivent. Quand la Commission aura élaboré une méthode permanente de juger ces causes, nous les lui confierons mais, dans le moment, cela nous forcerait à modifier la Loi de la marine marchande, mise en vigueur depuis cinq mois seulement. Je crois que nous devrions avoir tout le temps voulu pour en arriver là et permettre à la Commission de créer le rouage requis.

L'hon. M. CALDER: Donc, quand vous en aurez jeté les fondations, votre but ultime est de transférer à la Commission la fixation des droits de port.

L'hon. M. HOWE: C'est cela.

L'hon. M. CALDER: D'après vous, combien de temps vous faudra-t-il pour en arriver là?

L'hon. M. HOWE: Peut-être un an ou deux. Comme je l'ai dit au début, après une année ou deux d'expérience, nous rédigerons une Loi des transports pour remplacer la présente Loi des chemins de fer. Je veux dire qu'au lieu d'appliquer à ce bill les termes d'une autre loi nous devrons adopter un bill complet par lui-même. Nous comptons, dans le délai susmentionné, acquérir assez d'expérience pour nous acquitter de cette tâche. C'est alors qu'il faudra donner d'une manière définitive, le pouvoir de fixer les tarifs.

(L'article 21 est adopté.)

PARTIE VI

TARIFS CONVENUS

Sur l'article 22 (Approbation, par la Commission, des tarifs convenus):

L'hon. M. HAIG: Qu'est-ce que cela signifie?

Le PRÉSIDENT: Nous avons un amendement qui en élucidera le sens. Insérez après le mot "spécial" les mots "ou concurrent". C'est ainsi que la Loi des chemins de fer désigne certains tarifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'ai bien compris les observations faites au comité, l'article entier est en désaccord avec la Loi des chemins de fer et avec toute la méthode de contrôle. En permettant aux chemins de fer d'établir certains prix de faveur qui lui vaudront toutes les affaires d'une certaine clientèle, il favorise les gros commerçants. C'est du moins une conséquence possible. Sinon, je ne vois pas quel autre effet il peut avoir. On nous a signalé le fait que les tarifs convenus sont en vigueur en Angleterre depuis assez longtemps. Mais ce pays est différent du nôtre. On nous dit, et certaines publications anglaises corroborent ce renseignement, que cette méthode, toute avantageuse qu'elle est pour les chemins de fer, est loin d'être acceptable aux commerçants, même là-bas. Nous devons étudier soigneusement cet article relatif aux tarifs convenus avant de l'adopter. Vous verrez qu'il suscitera beaucoup de dissensions.

L'hon. M. BLACK: Si j'en saisis bien la portée, monsieur le président, son application peut être fort préjudiciable aux petits négociants et très avantageux aux grands fabricants et aux grands commerçants.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'Association des manufacturiers canadiens s'oppose très énergiquement à cet article. Leur opposition est telle qu'ils ont demandé à se faire entendre de nouveau aujourd'hui.

L'hon. M. HOWE: D'où vient leur objection?

Le très hon. M. MEIGHEN: Leur représentant est ici.

M. BROWN (de l'Association des Manufacturiers canadiens): Si vous voulez bien m'entendre, je puis vous lire un court mémoire que j'ai préparé.

Le PRÉSIDENT: Fort bien, lisez-le.

M. BROWN: Nous avons écouté les observations du ministre et celles des représentants des chemins de fer touchant l'article relatif aux tarifs convenus. Nous nous y sommes opposés dans un premier mémoire et nous attitude reste la même.

Nous demeurons fermement convaincus que ce serait rétrograder que d'inclure cette partie dans le bill. . .

L'hon. M. LAIRD: Qui représentez-vous?

M. BROWN: L'Association des manufacturiers canadiens.

Nous demeurons fermement convaincus que ce serait rétrograder que d'inclure cette Partie dans le bill; elle donnerait lieu à des accords qui mettraient entre les mains des grandes compagnies de transport et des gros commerçants une arme contre le reste des voituriers et des expéditeurs. Nous reconnaissons pleinement la valeur des dispositions du bill exigeant que les tarifs convenus soient approuvés et reconnaissant aux commerçants le droit de porter plainte, bien que ce droit soit refusé aux catégories de transporteurs autres que ceux qui passent un contrat; néanmoins, cette Partie aurait assurément pour effet de priver les usagers de certaines conditions de la Loi des chemins de fer concernant la publication, l'affichage, et le reste, de même que les prescriptions de l'article 314—article relatif aux injustices—; cet article exige en effet que tous les droits, dans des circonstances et conditions analogues, seront toujours équitablement et uniformément perçus de tous, soit d'après le poids, le parcours ou toute autre mesure. Les négociations de ces tarifs convenus présenteraient des difficultés et mettraient les affaires en désarroi tant que les causes seraient pendantes. Personne ne saurait à quoi s'en tenir car de nouveaux contrats qui ne manqueraient pas d'être conclus de temps à autre forceraient immédiatement ceux qui en seraient exclus à prendre des mesures, soit pour en conclure de semblables, soit pour faire annuler les autres. Les renseignements consignés au procès-verbal par M. Flintoft relativement à l'application de la présente Loi des chemins de fer et l'élasticité de ses dispositions démontrent clairement, à mon sens, la nécessité de maintenir la réglementation sous l'autorité de la Loi des chemins de fer telle qu'elle s'applique actuellement. Les efforts que l'on a faits jusqu'ici pour assurer la publicité des tarifs ont porté sur une méthode de publicité complète telle qu'elle est prescrite par la présente loi des chemins de fer; par conséquent, s'il est possible d'atteindre ce but, plusieurs des accords soit-disant secrets qui causent actuellement de graves perturbations devront concorder avec les exigences de la publicité et être exempts de toute injustice. Remarquons de plus que, sous l'empire de la présente loi des chemins de fer, lorsqu'une accusation d'injustice est portée, c'est au voiturier qu'il incombe de se disculper. La Partie du bill relative aux tarifs convenus ne prescrit rien de tel.

Bien que les renseignements donnés au comité aux pages 282 à 285 au sujet de la Partie du bill qui a trait aux tarifs convenus tentent de démontrer qu'une disposition analogue du Road and Rail Traffic Act, adopté en Grande-Bretagne en 1935, est appliquée d'une manière satisfaisante, je dois faire observer qu'à la lumière des renseignements fournis au comité, à la page 123, des organismes commerciaux tels que la Chambre de Commerce de Liverpool cherchent à apporter des modifications à cette Loi; de plus, on cite, à la page 194, un câblogramme de l'Industrial Transport Association of London, association composée des directeurs de trafic des expéditeurs, qui porte spécifiquement sur les tarifs convenus et qui révèle qu'ils ne sont pas généralement acceptés, apparemment parce qu'ils confèrent un monopole aux chemins de fer. Cela montre que les commerçants de Grande-Bretagne prennent des mesures pour obtenir au moins certaines modifications de cette partie de la Loi anglaise relative aux tarifs convenus. Qu'ils veuillent, ou non, supprimer cette disposition, les intéressés demandent de l'exclure des règlements dans notre pays.

Le PRÉSIDENT: Alors, qu'y a-t-il à répondre à cela?

L'hon. M. PARENT: Toute la question se pose de nouveau.

L'hon. M. HOWE: M. Flintoft a déjà présenté son cas. Peut-être aimerait-il dire quelques mots de réplique.

M. FLINTOFT: A notre point de vue, mon ami M. Brown est injuste en cela qu'il ne suggère rien pour empêcher les autres intérêts d'employer leurs méthodes actuelles.

M. BROWN: Je le ferais sans doute si la chose était possible; nous ne les approuvons pas.

M. FLINTOFT: Le meilleur moyen consiste à donner aux chemins de fer les mêmes droits qu'aux autres compagnies. Nous sommes d'avis qu'il serait tout à fait injuste de laisser les chemins de fer dans le pétrin en permettant les pratiques d'aujourd'hui et, ce qui est l'un des pires maux de la situation présente, en laissant les compagnies de transport par route et par eau conclure des conventions secrètes sans qu'aucune mesure en assure la publicité. Ce bill contient un article prescrivant la publicité, Les contrats doivent être approuvés par la Commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre nous a assuré à mainte reprise, et avec raison d'après ce que je puis voir, que tout serait publié. Dans ce cas, pourquoi voulez-vous un droit spécial?

M. FLINTOFT: Nous ne le voulons pas. Nous sommes prêts à accepter la disposition prescrivant une publicité appropriée de ces contrats. Il n'entrent pas en vigueur tant qu'ils n'ont pas reçu l'approbation de la Commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous avez parlé de contrats secrets passés par vos concurrents.

M. FLINTOFT: Je dis qu'ils peuvent en passer aujourd'hui et il n'y a rien dans la loi, sinon cette disposition, qui les en empêche. Désormais, ils devront publier leurs tarifs. Si on doit leur permettre de continuer indéfiniment cette pratique, nous aimerions avoir le même privilège.

Le très hon. M. MEIGHEN: Leurs tarifs sont régis par la Commission des chemins de fer, tout comme les vôtres. Alors, pourquoi demandez-vous un supplément de pouvoir?

M. FLINTOFT: Il y a une partie de l'industrie qui échappe à la loi, c'est celle du trafic local qui se fait par camions dans les limites d'une province; le bill n'y touche pas, bien qu'elle puisse conclure tous les contrats imaginables. Notre thèse vise à mettre tous les transporteurs sur le même pied et nous devrions avoir la chance d'établir des tarifs convenus, si nous le jugeons nécessaire, pour concurrencer cette partie du trafic qui n'est pas prévue par la loi.

L'hon. M. HAIG: Si ce bill est adopté, pourriez-vous convenir avec la maison T. Eaton que le transport de marchandises qui leur reviendrait normalement à \$200,000 sera effectué pour \$150,000 seulement?

M. FLINTOFT: J'ignore si nous nous y prendrions de cette façon, mais nous pouvons passer un contrat spécial.

L'hon. M. HAIG: Puis vous appliqueriez le tarif normal au petit commerçant.

M. FLINTOFT: Je ne dirais pas cela. Si ce dernier voulait passer le même contrat et nous confier le transport de toutes ses marchandises, il en aurait le privilège.

L'hon. M. HAIG: Vous pourriez lui demander davantage sous l'empire du tarif normal et la maison T. Eaton aurait l'avantage.

M. FLINTOFT: J'imagine que vous accorderiez à la Commission une latitude raisonnable.

L'hon. M. HAIG: La Commission n'a rien à y voir.

M. FLINTOFT: Elle doit l'approuver et quiconque se croit lésé peut demander le même traitement.

L'hon. M. GRIESBACH: Le volume d'affaires n'influe-t-il pas sur le tarif spécial?

M. FLINTOFT: Cela est possible dans notre cas.

L'hon. M. GRIESBACH: Vous vous guideriez d'après le volume d'affaires?

M. FLINTOFT: Indubitablement.

L'hon. M. GRIESBACH: Mais le petit commerçant qui vous donne \$1,000 d'affaires ne peut formuler aucune proposition?

M. FLINTOFT: Il lui est loisible de signaler l'injustice à la Commission.

L'hon. M. GRIESBACH: La Commission vous forcera alors de lui consentir le même tarif?

M. FLINTOFT: Oui, en vertu du paragraphe 5. Je crois que les rouages prévus protègent le faible et personne, il me semble, ne soutiendra qu'il faut s'en servir comme d'une arme.

L'hon. M. GRIESBACH: On nous a donné comme exemple la maison Woolworth en Angleterre qui fait transporter toutes ses marchandises à 4 p. 100.

M FLINTOFT: Je vous dirai que notre Commission, en traitant cette question, ne perdra pas de vue des situations de ce genre. Il me semble que vous aller créer de toute façon un tribunal semi-judiciaire qui tiendra compte de tous ces facteurs.

Le PRÉSIDENT: Ne sommes-nous pas plusieurs à favoriser les coalitions? On nous dit qu'elles abaissent le prix des marchandises. Ce n'est pas toujours ce qui arrive.

L'hon. M. LAIRD: C'est une question de fabrication intensive.

L'hon. M. CALDER: J'ai déjà soulevé une ou deux objections quand nous avons étudié cette question et l'on m'a renvoyé au paragraphe 11 de cet article, à la page 13, qui prescrit:

En étudiant une demande présentée sous l'autorité du présent article, la Commission devra prendre en considération toutes les circonstances qui lui paraîtront s'y rapporter et, en particulier, l'effet que l'établissement du tarif convenu ou que la fixation d'un taux produira probablement, ou aura déjà produit, sur:

(a) Le revenu net du voiturier; et...

Voici à mon sens le passage important.

(b) Les opérations de tout commerçant...

gros ou petit,

...par qui ou dans l'intérêt de qui une objection est faite à l'approbation d'un tarif convenu.

En d'autres termes, si une compagnie de chemin de fer présente une demande d'approbation d'un de ses tarifs convenus, je crois comprendre qu'un avis préalable doit en être donné. Une fois remplie cette formalité, n'importe quel commerçant, grand ou petit, que son volume d'expédition s'élève à \$150,000 ou à \$1,000, a le droit de se présenter devant la Commission pour s'opposer à la mise en vigueur du contrat, à moins que, toutes choses étant égales d'ailleurs, on lui accorde le même traitement. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Quand la question me fut exposée, je n'y trouvais pas d'objection.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'inconvénient que présente cette théorie dans la pratique, c'est que les petits commerçants ne peuvent pas se permettre d'engager un avocat pour surveiller les contrats soumis à la Commission.

M. FLINTOFT: Ils n'ont pas nécessairement besoin d'avocats. Le nombre des causes présentées à la Commission par des avocats est relativement restreint. Personne d'entre vous ne l'ignore, la Commission des chemins de fer est aujourd'hui une sorte de tribunal populaire. N'importe qui peut y plaider sa propre cause ou simplement en faire l'exposé dans une lettre, comme plusieurs le font. Les avocats y viennent rarement sauf lorsqu'il s'agit de causes importantes. La Commission juge des milliers de causes sans qu'il y ait d'autres avocats que ceux des infortunés chemins de fer. Dans la plupart des cas, les plaignants se présentent en personne et ils sont l'objet d'autant de considération que s'ils avaient un avocat; de fait, je crois qu'ils sont souvent mieux traités.

Le PRÉSIDENT: Je puis corroborer, par suite de ma propre expérience, la déclaration de M. Flintoft. Je sais que bien des gens exposent leurs griefs par lettre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est vrai, je le sais. Mais le petit commerçant, disons de Winnipeg, devra surveiller ses concurrents pour se tenir au courant de leurs contrats avec les chemins de fer.

M. FLINTOFT: Ce serait une excellente idée car il protégerait ses intérêts et contribuerait à établir la jurisprudence en cette matière; il en résulterait une compréhension nette du principe que l'on ne peut passer des contrats préjudiciables à ses concurrents. Je crois que cela n'offre pas de difficulté.

L'hon. M. HAIG: Monsieur Flintoft, pourquoi n'y aurait-il pas un tarif uniforme applicable et aux grands et petits commerçants?

M. FLINTOFT: Je crois que mon ami M. Brown peut vous répondre mieux que moi. Ce n'est pas la faute des chemins de fer. Ces derniers, je crois, seraient enchantés, si la chose était praticable, d'avoir un tarif uniforme pour tout le Canada; mais l'expérience démontre que cela est impraticable.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi, alors, ne pas publier les tarifs spéciaux et ne pas les appliquer à tous les commerçants d'une même catégorie.

M. FLINTOFT: Même quand ce bill sera adopté, ce que je souhaite, il y a un vaste champ d'activité qui échappera à son application, domaine que nous n'avons aucun moyen de soumettre à notre réglementation parce que nous n'avons pas accès aux tarifs qui y sont en vigueur, bien que ceux qui se livrent à ce commerce puissent facilement se renseigner sur les nôtres.

L'hon. M. COPP: Vous opposeriez-vous à un amendement qui prescrirait que tout tarif convenu approuvé par la Commission devra être accordé, dans les mêmes circonstances, à tout commerçant de la même catégorie?

M. FLINTOFT: Cette proposition n'est-elle pas déjà contenue dans l'article 5 du bill?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne faut pas perdre de vue que le trafic dans les limites de la province qu'il vous faut concurrencer n'échappe pas à toute réglementation. Je crois qu'il est réglementé dans quatre provinces.

M. FLINTOFT: Même dans ces quatre provinces, monsieur, la réglementation n'est pas efficace. Mon ami, M. Mason, a produit une dépêche du sous-procureur général du Nouveau-Brunswick déclarant que cette province réglementait efficacement les tarifs. Sauf respect, nous avons constaté—pour être tenus suffisamment au courant de ce problème au cours de ces dernières années—que la réglementation n'y est pas efficace, pas plus, d'ailleurs, que dans les autres provinces. Je crois que c'est le Manitoba qui fait l'effort le plus sérieux dans ce sens.

L'hon. M. GRIESBACH: Vous estimez insuffisante toute réglementation qui ne tient pas compte du problème particulier des chemins de fer.

M. FLINTOFT: Oui.

L'hon. M. GRIESBACH: C'est ce qui vous tracasse?

M. FLINTOFT: Assurément. Nous croyons avoir le même droit à un traitement équitable que tout autre mode de transport, mais nous ne demandons pas de faveur.

L'hon. M. DANDURAND: Nous ne devons pas perdre de vue que les chemins de fer posent un problème national. M. Flintoft parle au nom du Pacifique-Canadien et il me semble que nous devrions entendre M. Fraser exposer le point de vue du National-Canadien. Nous avons beaucoup en jeu dans ce réseau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que le Dominion tout entier a également beaucoup en jeu dans le Pacifique.

M. FLINTOFT: Quand j'ai donné mon témoignage, je parlais autant pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien.

M. G. W. Mason, C.R.: Monsieur le président, comme suite à la déclaration de M. Flintoft touchant les tarifs des camions dans les provinces, me permettra-t-on de donner lecture de deux télégrammes que j'ai reçus? Le premier, venant du Manitoba, est ainsi conçu:

Les tarifs de camions au Manitoba sont mis en vigueur conformément aux tarifs uniformes publiés; lettres de voiture inspectées par personnel de six fonctionnaires et exploitants sont suspendus sur plainte. Le Manitoba maintient les tarifs de camions très efficacement. Le Procureur général, W. J. Major.

L'autre télégramme vient de la Saskatchewan et se lit:

Faisant suite à votre dépêche du 4 mars à T. C. Davis, enquêtons sur toute plainte de tarifs au rabais. Quand nous obtenons la preuve, le propriétaire du camion reçoit des remontrances ou voit son permis suspendu. Avons en permanence deux fonctionnaires surveillant les routes. Le ministre de la Voirie, C. M. Dunn.

J'aimerais consigner ces deux dépêches aux archives du comité.

L'hon. M. GRIESBACH: Cela ne répond pas à l'argument de M. Flintoft.

M. MASON: M. Flintoft a soulevé la question de l'efficacité du contrôle des provinces. Le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Saskatchewan affirment qu'ils exercent un contrôle efficace. J'ai déjà fait voir ce que les provinces accomplissent. L'Ontario n'a pas encore établi de règlements bien qu'elle ait, en 1936, adopté une loi déclaratoire à cette fin.

Le paragraphe 1 est adopté.

Les paragraphes 2 et 3 sont adoptés.

Sur l'article 4 (Intervention des commerçants):

Le très hon. M. MEIGHEN: L'alinéa (i) n'est pas conçu en termes appropriés.

M. VARCOE: Il y a un amendement consistant à biffer le mot "dont" à la ligne 3 et à y substituer "qui considère que ses", et à biffer le mot "dont" à la ligne 6 pour y substituer "que ses", de sorte que l'alinéa se lise:

(i) tout commerçant qui considère que ses opérations seraient exposées à un traitement injuste si le tarif convenu était approuvé et s'il était établi par le voiturier, ou que ses opérations ont été injustement traitées en conséquence de l'établissement d'un tarif qui aurait été précédemment approuvé.

Il y a aussi un amendement visant à ajouter le mot "et" à l'alinéa (ii), ligne 14.

Le PRÉSIDENT: On m'a aussi communiqué un amendement tendant à biffer les mots "de la même classe" à l'alinéa (iii). L'adopterons-nous?

Quelques honorables SÉNATEURS: Non.

L'hon. M. HOWE: Je trouve la rédaction complète telle qu'elle est.

Le PRÉSIDENT: Apporterons-nous les autres modifications?

Adopté.

(Les paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 22 sont adoptés.)

Sur le paragraphe 8 de l'article 22 (Retrait de l'approbation par la Commission):

Les alinéas (i) et (ii) sont adoptés.

Sur l'alinéa (iii) du paragraphe 8 de l'article 22:

Le très hon. M. MEIGHEN: Le paragraphe 4 de cet article prescrit qu'après l'approbation d'un prix n'importe laquelle des trois catégories peut s'adresser à la Commission. Or, le paragraphe 8 prescrit qu'elles ne peuvent le faire avant un an après l'approbation d'un tarif convenu.

M. VARCOE: Sur une demande d'approbation.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'un dit que si l'un des trois se plaint que ses opérations ont été injustement traitées en conséquence de l'établissement du tarif convenu qui a été l'objet d'une approbation antérieure.

M. VARCOE: Il sera injustement traité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non pas, il l'a été par suite d'une approbation antérieure.

M. FLINTOFT: Je vous ferai remarquer, monsieur, qu'en vertu du paragraphe 5, il peut se présenter n'importe quand après l'établissement du tarif convenu et demander le même traitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: A mon sens, il faudrait, aussi bien en vertu du paragraphe 8 que du paragraphe 5, lui donner le droit de se présenter n'importe quand.

L'hon. M. ROBINSON: Il en a le droit avant que le tarif soit approuvé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais s'il n'en entend jamais parler et qu'aucune limite n'est fixée, il lui faut attendre une année.

M. FLINTOFT: Après un an il peut demander le retrait du tarif. Il peut, en vertu du paragraphe 5, quand il s'agit d'une approbation donnée pour une période déterminée, il peut revendiquer le même traitement; mais, sous l'empire du paragraphe 8, lorsque le tarif a été approuvé sans restriction de temps, il peut en demander le retrait après un an.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il peut, sur sa demande, formuler sa plainte en ces termes: "Vous avez déjà approuvé ce tarif et il m'a été préjudiciable." Mais comment pourra-t-il faire cette déclaration sur une demande initial? L'approbation n'a pas été donnée.

L'hon. M. ROBINSON: Il a le même droit, dans les deux cas, d'adresser une demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais on lui permet seulement de protester sur sa demande. A quoi sert donc la demande si elle a déjà été approuvée?

M. FLINTOFT: Elle peut avoir été approuvée pour un an.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et avoir expiré.

M. FLINTOFT: Oui.

L'hon. M. COTÉ: Etes-vous bien certain, monsieur Flintoft, que le paragraphe 8 signifie que l'approbation expire après un an?

M. FLINTOFT: Elle n'expire pas. Quand une approbation a été donnée pour une période indéfinie, l'article prescrit que le plaignant peut en demander le retrait après un an.

L'hon. M. COTÉ: Alors on considère de nouveau le cas après un an.

M. FLINTOFT: Oui.

L'hon. M. COTÉ: Et tout finit là. Pourquoi ne se présenterait-il pas après une autre année?

M. FLINTOFT: Le paragraphe 8 prescrit que la Commission pourra retirer ou refuser de retirer son approbation, ou elle pourra maintenir son approbation subordonnée à telles modifications qu'elle pourra juger à propos d'apporter dans le tarif et que seront disposés à agréer le voiturier et le commerçant aux marchandises duquel le tarif est applicable. Si je comprends bien, cela veut simplement dire que là où un tarif a été approuvé pour une période indéfinie, il y a lieu de le considérer de nouveau après un an.

L'hon. M. COTÉ: Par conséquent, si l'approbation n'a pas été retirée après une autre année, le cas pourra être examiné de nouveau si demande en est faite?

M. FLINTOFT: S'il y a une nouvelle approbation pour une période indéfinie.

L'hon. M. COTÉ: Non, ce n'est pas une approbation. C'est un refus de retirer une approbation. Le paragraphe 8 dit que la Commission a approuvé un tarif convenu pour une période indéfinie. Il ne dit pas: quand elle a refusé de retirer son approbation.

L'hon. M. ROBINSON: Il a déjà eu deux occasions.

L'hon. M. COTÉ: Mais il s'agit d'une approbation sans limitation de temps. Cela continue indéfiniment. J'aimerais modifier le paragraphe 8 dans les termes suivants: lorsque la Commission a approuvé un tarif convenu sans limitation de temps ou refusé de retirer son approbation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici l'objection fondamentale; si la Commission approuve un tarif, disons pour une période de cinq ans, personne n'a le droit de se présenter devant elle avant l'expiration de cette période. Nos concitoyens n'accepteront jamais une telle mesure. Si leur cause est bonne, ils doivent avoir le droit de s'adresser à la Commission.

M. FLINTOFT: Je crois que nous pouvons nous en remettre à la Commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Si la demande n'est pas sérieuse, la Commission ne l'entendra pas. Sous l'autorité du paragraphe 5, le commerçant peut, en aucun temps, demander d'être traité comme son concurrent.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: A la ligne 2 de la page 13, après le mot "commerçants", il faut insérer le mot "et".

M. VARCOE: A la ligne 48 de la page 12, les mots "dont les opérations" sont biffés et les mots "qui considère que ses opérations" leur sont substitués.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: A la ligne 18 de la page 13, biffez les mots "pour lui demander de retirer son approbation du tarif convenu" et substituez "pour lui faire retirer son approbation du tarif convenu".

L'amendement proposé est adopté.

M. VARCOE: Il y a une rectification à effectuer au paragraphe de la réserve de cet article. Il faut biffer les mots "sous l'autorité du paragraphe précédent", ligne 14.

L'amendement proposé est adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8, ainsi modifié, est-il adopté?

L'hon. M. CALDER: Quel inconvénient y a-t-il à ce que nous prescrivions, en haut de la page 13, qu'il peut s'adresser à la Commission n'importe quand? Le cas est-il ici le même que lorsque d'autres demandes sont présentées à la Commission?

M. FLINTOFT: Oui. Il s'agit simplement, il me semble, d'accorder un peu de temps au commerçant qui a justifié sa demande devant la Commission et qui a fait approuver son tarif une fois par cet organisme.

L'hon. M. CALDER: Vous serait-il possible d'insérer quelques mots qui donneraient à la Commission le droit de décider s'il peut se présenter en tout temps? Que la Commission se prononce sur le bien-fondé de la demande et accorde une audience en conséquence:

L'hon. M. BLACK: De toute façon, une année doit s'écouler.

L'hon. M. CALDER: Je suggère qu'il devrait avoir le droit en tout temps. Le contrat est passé pour une période de quinze ans. Nous ignorons les changements susceptibles de survenir.

M. FLINTOFT: Dans ce cas particulier, le contrat n'est pas de quinze ans; il est passé sans limitation de temps.

L'hon. M. CALDER: Il peut être en vigueur durant plus de quinze ans.

M. FLINTOFT: Mais il peut n'importe quand après un an en demander le retrait. En outre, il a également le droit à n'importe quel moment de demander le même traitement.

L'hon. M. ROBINSON: Il faut quelque temps pour éprouver le règlement.

L'hon. M. COTÉ: Votre argument est que vous voulez un an après que la décision a été prise.

M. FLINTOFT: Un an est à peu près la période la plus courte que l'on puisse adopter pour se rendre compte si le tarif est satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: Mais cela ne l'empêche pas de demander le même traitement.

M. FLINTOFT: Oh! non.

Le paragraphe 8 est adopté.

Sur le paragraphe 9 (Cessation d'application des tarifs):

M. FLINTOFT: Ce paragraphe devrait s'identifier avec la réserve.

Le PRÉSIDENT: Les mots "sous l'autorité du paragraphe précédent" sont biffés et remplacés par "sous l'autorité du présent article".

Le paragraphe 9, ainsi modifié, est adopté.

Les paragraphes 10 et 11 sont adoptés.

Sur l'article 23 (Groupe représentatif de commerçants):

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Il y a une modification apportée à la fin de l'article 23. Il devient un nouvel article 24 et se lit:

Rien en la présente Partie ne doit affecter un droit ou une obligation, accordé ou imposé, aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien, très bien!

L'amendement proposé est adopté.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Et un autre amendement:

25. La présente Partie ne sera pas mise en vigueur avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet.

L'amendement proposé est adopté.

Sur l'article 4 (Application de la Loi des chemins de fer—étudié de nouveau):

Le PRÉSIDENT: Biffez "et d'au moins cent dollars". Il a été décidé que ces mots seraient biffés partout où ils se trouvent.

L'amendement est-il adopté?

L'amendement proposé est adopté et l'article 4, ainsi modifié, est adopté.

Le Comité s'ajourne à demain, à onze heures du matin.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

MERCREDI 10 mars 1937.

Le Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le Bill B, Loi établissant une commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, se réunit ce jourd'hui, à 11 heures du matin.

Le très hon. George P. Graham préside.

PARTIE VII

COURTIERS

Sur l'article 24 (Courtage de transport):

L'hon. M. McRAE: Les compagnies de camionneurs, faisant du camionnage, agaçant du transport et expédiant par wagnonnées à des destinations communes sont-elles régies par cet article?

L'hon. M. HOWE: Franchement, j'ai suggéré à mon collègue, le sénateur Dandurand, que le mieux est de supprimer cet article. Il est difficile de déterminer qui est courtier ou non. Cet article diffère quelque peu du reste de la loi, qui réglemente les machines; ici, nous traitons des gens.

L'hon. M. DANDURAND: Etes-vous du même avis?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'allais demander si le ministre était disposé à pousser sa recommandation.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose que nous supprimions la Partie VII.

La motion est adoptée et la Partie VII est retirée.

PARTIE VIII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

L'article 28 est adopté.

Sur l'article 29 (Devoirs de la Commission quant aux permis):

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Les mots "entre autres choses" seront insérés après le mot "considération".

L'amendement est adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est contre cet article que M. Mason, parlant au nom de trois provinces, s'est élevé le plus énergiquement. Je sais que ses objections sont à peu près les mêmes et je propose que nous l'entendions de nouveau avant d'adopter l'article.

Le PRÉSIDENT: Entendrons-nous M. Mason au nom des provinces?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

M. G. W. MASON: Monsieur le président, l'objection soulevée contre cet article est...

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce contre l'article entier ou contre certaines parties?

M. MASON: Contre l'alinéa (a), puis aussi contre l'alinéa (b).

L'article 29 prescrit, non pas que la Commission pourra, mais qu'"il incombe à la Commission" de considérer...

(a) Toute objection à une demande qui peut être présentée par une personne ou des personnes qui fournissent déjà des facilités de transport,

par chemin de fer, par eau, par air ou par route, sur les voies ou entre les endroits où le requérant se dispose à donner du service, pour le motif que les facilités convenables dépassent les besoins ou qu'elles dépasseraient les besoins si un permis était délivré.

Le seul long parcours qui tire à conséquence au Canada se trouve entre Ontario et Québec, et vice versa. Il y a de longs parcours en d'autres parties du Canada, mais ils sont négligeables.

Or, supposons qu'un requérant se présente devant la Commission, cette dernière a le devoir de se renseigner pour savoir s'il existe déjà des facilités convenables. Il y en a sans doute, puisque vous avez déjà deux lignes de chemin de fer qui relient un point à l'autre; par conséquent, le refus de la demande s'imposerait presque immédiatement à la Commission.

Puis, à l'alinéa suivant:

(b) Si la délivrance de ce permis favorisait un service plus complet, plutôt que la concurrence entre les différents modes de transport.

Sûrement, ceci n'assurerait pas un service plus complet. S'il s'agissait d'un entier parcours, il serait exposé à la concurrence et la Commission pourrait s'appuyer sur l'alinéa (b) pour déclarer: "Nous ne pouvons pas accorder de permis dans ce cas". Je soutiens donc que ces deux alinéas, et même l'alinéa (c) auront absolument pour effet d'informer la Commission qu'elle ne peut pas accorder de permis à des camions. En d'autres termes, il existe une facilité antérieure, par chemin de fer ou par eau, et si un nouveau mode de transport tente de s'introduire, les premiers peuvent se prévaloir du droit de premier occupant. Cet article ne réglemente pas, mais prohibe.

L'hon. M. BLACK: N'a-t-il pas été dit déjà qu'on a aucunement l'intention de porter atteinte aux services existants, même ceux des camions.

L'hon. M. HOWE: Nous avons l'intention de la présenter sous forme de disposition restrictive.

M. MASON: Ces permis ne sont valides que pour un an. Que résultera-t-il s'ils ne sont pas renouvelés à la fin de l'année ou quand le moment sera venu de présenter une nouvelle demande? Cela aura simplement pour effet d'empêcher que la Commission considère la demande d'un nouveau requérant.

L'hon. M. DANDURAND: Il se peut qu'une nouvelle demande ne soit pas nécessaire.

M. MASON: Le nouveau requérant n'en aura pas l'avantage. Il devrait au moins avoir le privilège de faire considérer sa demande sans restriction. Mais aujourd'hui, vous dites à la Commission: "Vous ne pouvez considérer cette demande s'il existe un service antérieur".

L'hon. M. DANDURAND: Oh! non.

Un hon. SÉNATEUR: Que faites-vous des mots "entre autres choses"?

M. MASON: Ils corrigent jusqu'à un certain point l'effet de l'article, mais si la Commission s'en tient strictement au sens de l'article, elle dira: "Notre juridiction est restreinte de telle façon qu'il nous faut accorder la préférence à votre devancier."

L'hon. M. DANDURAND: Comme vous savez, on ne cesse de répéter que nous avons trop de chemins de fer parallèles.

M. MASON: Naturellement, si le ministère a pour politique de ne pas permettre de transport par camion entre Montréal et Toronto, l'article atteint le but visé; or, je signale quel en sera l'effet pratique.

L'hon. M. DANDURAND: Et votre argument n'embrasse que le cas de Montréal et Toronto.

M. MASON: Oh! non. Mais c'est le seul transport sur de longs parcours qui en vaille la peine. Il y en a aussi dans les Provinces maritimes et dans les provinces de l'Ouest.

L'hon. M. CALDER: Le même raisonnement s'applique dans le cas des autobus qui font le service par tout le Continent et jusqu'aux Etats-Unis.

M. MASON: Je n'ai pas consacré d'attention à l'examen du cas des autobus vu que ces compagnies étaient représentées ici par un avocat.

L'hon. M. CALDER: Mais le même raisonnement s'appliquerait dans leur cas.

M. MASON: Oh! incontestablement.

L'hon. M. CALDER: Prenons les compagnies qui font le service entre Vancouver et divers endroits des Etats-Unis. Les chemins de fer existent déjà. Il faudrait que ces compagnies puissent se procurer des permis. Or, les chemins de fer diraient: "Nous avons toutes les facilités nécessaires".

M. MASON: D'accord. Ce raisonnement aurait comme conséquence la prohibition des autobus aussi bien que des modes de transport des marchandises.

L'hon. M. BALLANTYNE: Votre raisonnement se résume à ceci: Si une compagnie possédait un fort capital et se procuraient les camions les plus modernes, de fait bien supérieurs à ceux qu'elle exploite déjà: si elle demandait des permis, on lui répondrait: "Etant donné les services plus anciens, nous refusons de vous accorder des permis". Est-ce là votre raisonnement?

M. MASON: Parfaitement: Si je faisais partie de la commission, je m'estimerais obligé d'interpréter la disposition de cette manière là.

Le PRÉSIDENT: En réalité, n'est-ce pas là l'attitude que vous adoptez dans la province d'Ontario en accordant des permis sur certaines routes—la raison de convenance et de nécessité?

M. MASON: Dans l'Ontario, nous délivrons des permis en concurrence avec les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: J'ai posé la question à savoir si dans l'Ontario, vous ne délivrez pas les permis en invoquant la raison de nécessité ou de convenance?

L'hon. M. CALDER: C'est-à-dire aux autobus et aux camions.

Le PRÉSIDENT: Sous le régime de la loi de la province d'Ontario, c'est pratiquement la même chose, je crois.

L'hon. M. HOWE: C'est exactement la même chose.

M. MASON: Le requérant aurait à se présenter devant la commission municipale et faire sa demande en invoquant la raison de nécessité et de convenance au point de vue du public.

L'hon. M. BEAUBIEN: Dois-je comprendre que vous dites que la Commission ne pourrait tenir compte d'exigences supplémentaires?

M. MASON: La Commission devrait être libre d'examiner toutes les circonstances que l'on fait valoir. Or, on ne devrait pas soumettre à la Commission certaines raisons lorsqu'on déclare pour ainsi dire: "Vous devez examiner ces choses".

L'hon. M. BEAUBIEN: S'il y a grande abondance de moyens de transport, ne croyez-vous pas que serait là l'une des premières choses dont il faudrait tenir compte?

M. MASON: Le texte du bill ne parle pas seulement d'une abondance de moyens de transport, mais de facilités convenables. Cette disposition a pour effet de faire continuer l'exploitation du service plus ancien à l'exclusion des véhicules à moteur.

L'hon. M. CALDER: Vous avez une loi semblable dans la province d'Ontario.

M. MASON: Oui.

L'hon. M. CALDER: Les autorités municipales de la province sont obligées de tenir compte de la nécessité d'un service avant de délivrer un nouveau permis?

M. MASON: Oui.

L'hon. M. CALDER: Mais cela ne veut pas dire qu'elles n'ont pas le droit de l'accorder, n'est-ce pas? Le fait que d'autres autobus desservent un certain territoire ne crée pas une situation qui force la Commission municipale à refuser un permis.

M. MASON: La disposition n'est pas du tout la même. Elle porte que vous devez vous présenter devant la Commission municipale de l'Ontario et obtenir un certificat, mais elle n'empêche pas la Commission ni ne la force à s'occuper d'une demande à l'exclusion de l'autre. Elle est absolument libre.

L'hon. M. CALDER: Cette disposition exige tout simplement que la Commission prenne compte de ces choses. Elle ne dit pas qu'elle ne devra pas délivrer un permis.

M. MASON: L'article porte qu'il sera du devoir de la Commission d'examiner ces circonstances entr'autres choses et il soumet ces conditions particulières à la Commission et tout naturellement, cette dernière répondrait: "Nous devrions regarder ces considérations comme primordiales".

L'hon. M. CALDER: Je crois que c'est là ce qu'on devrait faire dans l'Ontario.

Le PRÉSIDENT: L'enquête de la Commission municipale ne porte-t-elle pas sur la commodité et la nécessité?

M. MASON: Parfaitement; mais elle peut étudier toutes les circonstances.

Le PRÉSIDENT: Je le sais; mais il faut toujours en revenir à la question: La nouvelle ligne est-elle nécessaire?

L'hon. M. COPP: Serait-ce de nature à résoudre la difficulté si nous disions: "La Commission pourra"?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'allais suggérer la chose, mais M. Mason a raison de dire que la Commission estimerait que le Parlement a considéré que ces choses devraient être étudiées en premier lieu.

M. MASON: Vous avez déjà investi la Commission du pouvoir de la faire. J'estime que la façon la plus raisonnable de procéder, c'est de laisser la Commission étudier les circonstances sans lui lier les mains.

L'hon. M. MCGUIRE: Avez-vous un amendement à proposer?

M. MASON: L'article n'est pas du tout nécessaire vu que la Commission est déjà revêtue de ce pouvoir. Cependant, l'article dit qu'elle devra tenir compte de ces circonstances et il n'y a aucune nécessité de le faire.

L'hon. M. BEAUBIEN: Ne croyez-vous pas qu'il serait du devoir de la Commission de prendre en considération, par exemple, le fait que les facilités de transport dépassent les besoins?

M. MASON: Si je faisais partie de la Commission, je tiendrais compte de cette circonstance.

L'hon. M. BEAUBIEN: N'estimez-vous pas qu'il est du devoir de la Commission de prendre cela en considération?

M. MASON: Ce serait peut-être très bien de prendre ces choses en considération, mais le Parlement ne devrait pas obliger la Commission à le faire.

L'hon. M. BEAUBIEN: L'article porte tout simplement qu'il sera du devoir de la Commission de prendre ces circonstances en considération, entre'autres choses.

M. MASON: Je veux que l'on me comprenne bien. Je ne suis pas du tout prêt à dire que la considération de ces circonstances serait d'une importance primordiale. Il faudra tenir compte de beaucoup d'autres. Je m'en tiens au point que le Parlement donne pour ainsi dire une direction que la Commission serait obligée de suivre; de cette façon la Commission aurait donc les mains passablement liées.

L'hon. M. HOWE: Il s'agit uniquement d'une définition de la commodité et de la nécessité au point de vue du public.

M. MASON: L'article porte que en décidant la question de savoir si oui ou non le permis est nécessaire et répond à la commodité du public, la Commission doit tenir compte de ces circonstances. La décision de la Commission sera influencée par ces choses.

L'hon. M. HOWE: Ne faites-vous pas la même chose sous le régime de la loi provinciale?

M. MASON: Non, monsieur. Je suis sûr qu'elle ne renferme rien de tel.

L'hon. M. CALDER: L'article 14 a trait de la délivrance des permis aux véhicules automobiles. Cette disposition ne suffit-elle pas à prévoir la situation?

L'hon. M. ROBINSON: Le texte de tout cet article devra être révisé.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, étant donné que les contribuables du Canada se trouvent en face de la nécessité de trouver 40 ou 50 millions de dollars du fait de la situation ferroviaire, pour quelle raison le Parlement n'appuierait-il pas sur les points particuliers qui sont énumérés dans l'article 29 relativement au transport interprovincial et international? Pourquoi le Parlement ne prendrait-il pas des mesures dans le but de diminuer ou d'alléger le fardeau qui pèse sur les épaules des contribuables Canadiens?

L'hon. M. CALDER: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en dire plus que le texte du paragraphe 5 de l'article 14.

Le Ministre ne pourra délivrer de permis, dans le cas d'un véhicule commercial public, avant de s'être au préalable assuré, au moyen d'un certificat délivré par la Commission, que le service projeté est et sera nécessaire pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Le tout est laissé à la discrétion de la Commission et il n'est pas du tout nécessaire suivant moi d'insérer l'article 29 dans le bill.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, nous avons au Manitoba une Commission des services publics, laquelle, n'est assujettie à aucune restriction quant aux choses dont elle doit tenir compte. Permettez-moi de citer un exemple afin de faire voir de quelle manière le système fonctionne. Le petit village de Winnipeg est situé à quarante-cinq milles au nord de la ville du même nom et le Pacifique-Canadien a un embranchement qui se rend jusqu'à cet endroit. Si vous désirez expédier du bagage là-bas, vous pouvez appeler par téléphone un camionneur de Winnipeg qui viendra prendre vos bagages et les transporter à la gare du Pacifique-Canadien. Si vous avez un billet vous n'aviez rien à payer pour vos bagages, si non, vous devez acquitter le prix du transport. Du moment que le bagage est rendu là-bas, un charretier de l'endroit le transporte chez vous. Lorsque survint l'ère des camions, on inaugura un service sous le régime duquel les camionneurs se rendent à votre maison de Winnipeg, prennent votre bagage et le délivrent à votre maison, au village de Winnipeg; or, ils n'exigent pour tout cela qu'un tarif de 75c. Avec l'ancien système, vous étiez obligé de déboursier 50c. pour le transport de votre bagage de votre maison de Winnipeg à la gare et encore 50c. pour le faire transporter de la gare du village à votre maison de campagne, sur la plage. Au début, sept ou huit camionneurs entreprirent de faire ce service, mais la Commission, après que la loi lui eut conféré le pouvoir de régler la question, décida qu'un ou deux camions suffiraient à la tâche. On a tenu compte de la nécessité du service qui répond à l'utilité du public et l'on a assigné une route régulière à ces camions. Cependant, si nous avions eu une loi renfermant des dispositions de la nature de celles que l'on relève dans l'article 29, les camionneurs n'auraient pu obtenir de permis. La Commission aurait été obligée de décider que le chemin de fer était en mesure de fournir le service nécessaire.

L'hon. M. HOWE: Que dites-vous de la commodité au point de vue du public?

L'hon. M. HAIG: Ainsi que le soutient le sénateur Calder, nous n'avons pas besoin d'autre chose que de l'article 14. Le système en vigueur au Manitoba fonctionne bien et la loi ne renferme pas de disposition de la nature de l'article 29. Il arrive très rarement que des différends surgissent entre camionneurs. Par exemple, les autobus font le service entre Winnipeg et Bromdon, entre Winnipeg et Emerson, entre Winnipeg et Carmen et ainsi de suite. La Commission provinciale tient compte de tous les aspects de la situation. Cependant, la loi ne renferme aucune disposition de la nature de l'article 29.

L'hon. M. CALDER: Pour moi, l'alinéa (b) de l'article 29 est même plus dangereux que l'alinéa (a). Sous le régime de l'alinéa (b), la Commission pourra prendre en considération entre autres choses:

Si la délivrance de ce permis favorisait un service plus complet, plutôt que la concurrence entre les différents modes de transport, s'il en est, que couvrent les objections.

Si la Commission doit prendre en considération toutes ces choses, où aboutira-t-elle? Dès qu'une demande concernerait un territoire déjà desservi par une compagnie de chemin de fer, la Commission suivant moi serait obligée de refuser un permis à tout autre mode de transport. D'autre part, honorables sénateurs, m'est avis qu'il ne faut pas oublier que le camionnage est une chose qui durera. Il fournit un service d'une grande commodité pour le public. Le sénateur Haig vient de citer un exemple de la manière dont les camions servent les besoins du public là-bas, au Manitoba. Il est important à mon avis de laisser quelque latitude à la Commission pour ce qui est de la délivrance des permis.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que vous proposez?

L'hon. M. CALDER: Je bifferais l'article 29.

L'hon. M. DANDURAND: L'article 29 se borne à montrer le chemin à suivre. Les considérations qu'il énumère sont très sages, semble-t-il. Nous sommes tous au fait de la situation qui existe au Canada, à l'heure actuelle. Les facilités de transport, qui existent actuellement, devront être maintenues. Aucune entreprise de camionnage suivant une route parallèle à une voie ferrée n'aura à souffrir des effets de cet article. Cependant, étant donné les lourdes obligations qui pèsent sur les épaules des contribuables, on devrait laisser à la Commission la latitude d'examiner la question de savoir si oui ou non la délivrance d'un permis tendrait à favoriser un service plus complet plutôt que la concurrence entre les différents modes de transport. Envisageant la question avec largeur de vue, nous ne devrions pas hésiter, il me semble, à appeler l'attention de la Commission sur ces choses.

L'hon. M. BARNARD: Et quel serait la conséquence si la Commission tirait la conclusion que cela favoriserait un service plus complet plutôt que la concurrence entre les divers modes de transport?

L'hon. M. CALDER: Nous ne devons pas perdre de vue le fait, monsieur le président, que quand bien même le transport par camion du trafic interprovincial serait supprimé, le bénéfice qu'en retireraient les chemins de fer serait pour ainsi dire négligeable. Nous avons entendu des témoignages à cet effet.

L'hon. M. BALLANTYNE: Sir Edward Beatty a déclaré ces jours derniers que la concurrence du transport par route fait perdre 38 millions de dollars aux chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Cependant, l'on a constaté que la majeure partie de cette perte provient purement et simplement du trafic provincial que nous ne tentons nullement de contrôler. Les bénéfices que retireraient les chemins de fer si l'on abolissait le transport interprovincial des marchandises par camions ne s'élèverait peut-être pas à plus d'un million de dollars. Il faut se rappeler que, pour chaque camion circulant entre Toronto et Montréal, il y en a un millier qui font le service entièrement dans les limites de la province d'Ontario.

L'hon. M. DANDURAND: Cependant, sénateur, j'appelle votre attention sur le fait que cet article couvre le transport par air et par eau aussi bien que le transport par route.

L'hon. M. CALDER: Je ne vois pas comment il pourra s'appliquer au transport par air. Le fait qu'un chemin de fer relie Montréal à Toronto et qu'il transporte des voyageurs ne saurait certes empêcher la délivrance d'un permis pour établir un service aérien. Les services fournis par ces deux modes de transport sont absolument différents. Et les mêmes considérations s'appliquent jusqu'ici à un certain point au transport par eau.

L'hon. M. DANDURAND: Le ministre est d'avis que l'article devrait être maintenu.

L'hon. M. HAIG: Un article de cette nature met pour ainsi dire certains d'entre nous dans l'impossibilité d'appuyer le présent bill. Il constitue un défi direct à l'adresse de quelques-uns d'entre nous.

L'hon. M. ROBINSON: Ce paragraphe ne constitue-t-il pas une protection raisonnable?

L'hon. M. HOWE: Vous obligez le ministre à délivrer des permis du moment qu'ils sont approuvés par la Commission. Je crois que nous avons le droit de donner certaines directives à cet organisme.

L'hon. M. DANDURAND: C'est extraordinaire que l'on soulève des objections contre l'adoption de ces dispositions couvrant des questions qui sont du ressort de la Commission, tout le monde l'admet.

L'hon. M. HARDY: Afin de rendre le sens de l'article plus clair, pourquoi n'y ajouterions-nous pas une disposition ainsi conçue:

Nonobstant toute disposition de cet article, la Commission ne sera pas forcée soit d'accorder soit de refuser un permis.

Voilà qui couvrirait, je crois, l'objection soulevée par M. Mason.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou encore, sénateur Hardy, vous pourriez dire: La Commission pourra.

L'hon. M. HARDY: Mais l'objet du bill en général, je crois, c'est de dire que la Commission devra prendre en considération.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose que l'on remplace le mot "devra" par le mot "pourra". Il faudra aussi biffer les mots "elle devra". Voilà qui nécessitera la suppression du mot "to" dans la 39^e ligne du texte anglais.

Le PRÉSIDENT: L'article 29 sera ainsi conçu:—Lorsqu'elle sera appelée à décider, sur une demande de permis, si ce permis est nécessaire et répond à l'utilité du public, la Commission pourra prendre en considération, entre autres choses...

Ces amendements sont-ils adoptés?

L'article 29, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 29, paragraphe 2:

Le PRÉSIDENT: Il y a un nouveau paragraphe à l'article 29: "Si une preuve est présentée afin d'établir

- (i) que, durant le période de douze mois précédant la mise en vigueur de la partie applicable de la présente loi sur, dans ou à l'égard de la mer ou des eaux intérieures du Canada, ou du territoire du Canada, ou de la route que couvre la demande d'un permis, le requérant exerçait de bonne foi l'industrie du transport, et
- (ii) que le requérant, durant cette période, utilisait des navires, aéronefs ou véhicules automobiles, selon le cas (que le présent article mentionne ci-après comme "véhicules", pour les objets d'une telle industrie; et

(iii) l'étendue de l'usage de pareils véhicules, en comprenant leur capacité de transport, ainsi que l'étendue des services maintenus ou remplis au moyen de ces véhicules,

la Commission devra, si elle se satisfait d'une pareille preuve, l'accepter comme une preuve de la nécessité et du besoin du public dans la mesure où l'usager l'aura démontré, et délivrer son certificat en conséquence. Toutefois, un navire qui aura été temporairement hors de service durant la période susdite de douze mois, sera néanmoins considéré comme ayant servi pendant cette période.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Voilà qui couvre le cas en tant qu'il s'agit de tous les exploitants actuels.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de la disposition dite "grand father clause".

L'hon. M. CALDER: Si nous avons été renseignés touchant cette clause restrictive, voilà qui aurait peut-être épargné beaucoup de discussions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Du tout; car, à la fin de l'année, il peut se faire que vous n'obteniez pas le permis de nouveau. Cela sera censé être nécessaire pour la délivrance d'un permis.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le texte est bien clair à cette heure.

L'hon. M. ARTHURS: Je crois que les permis sont plutôt accordés aux personnes qu'aux routes.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Sous le régime de la loi, tous les permis sont accordés aux personnes.

L'amendement est adopté.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, le capitaine Ogilvie, président de la Maritime Navigation Company, est ici. Il a un engagement à midi et il désirerait faire quelques observations si vous avez l'obligeance de lui en fournir l'occasion. Hier, nous avons modifié l'article 8 du bill et supprimé le cabotage jusqu'à la Pointe-au-Père. M. Ogilvie est d'avis que sa compagnie et toutes les autres qui exploitent la même industrie devraient obtenir une prorogation de délai.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. W. W. OGILVIE (président de la Maritime Navigation Company, de Liverpool, N.-E.): Nous estimons que les navires et les cargaisons provenant d'endroits dans les Provinces maritimes, ne devraient pas être obligés d'obtenir un permis ni être assujettis aux tarifs en vigueur à l'ouest de la Pointe-au-Père. Nous avons subi beaucoup d'ennuis et déboursé de fortes sommes pour développer ce service.

L'hon. M. DANDURAND: Quel est le service auquel vous vous intéressez et entre quels endroits est-il fait?

M. OGILVIE: Des ports de Saint-Jean, d'Halifax et de Charlottetown; je ne suis pas en cause; je ne trouve pas à redire.

L'hon. M. DANDURAND: Ce n'est pas là ce que je vous demande. Je veux savoir quel service vous faites.

L'hon. M. ROBINSON: Vous allez à l'ouest de la Pointe-au-Père?

M. OGILVIE: Certainement; nous allons jusqu'à la tête des Grands lacs.

L'hon. M. BLACK: Combien de navires avez-vous?

M. OGILVIE: Nous n'en avons pas en service. Je suis président de la *Navigation Company*; nous n'avons pas nous-mêmes de navires en service, mais nos amis de là-bas et même nos concurrents ont des navires employés au transport des marchandises. Ils estiment qu'on devrait les exempter de l'application de cette disposition, mais je prévois qu'il ne le seront pas. C'est absolument injuste que tout le travail que ces hommes ont accompli et tous les efforts qu'ils ont faits durant une période de cinq ans seraient mis de côté; de fait, voilà ce que cela signifie si l'on refuse de modifier le bill.

L'hon. M. HOWE: Quelle absurdité!

M. OGILVIE: Que voulez-vous dire?

L'hon. M. HOWE: De quelle façon le fait de soumettre des tarifs peut-il vous mettre dans l'obligation d'abandonner les affaires?

M. OGILVIE: Etes-vous si sûr que cela que nous obtiendrons un tarif favorable?

L'hon. M. HOWE: Personne ne vous imposera de tarifs.

M. OGILVIE: Mais, avons-nous la certitude que nous allons obtenir un permis?

L'hon. M. HOWE: Je l'ignore. Pour moi, voilà le témoignage le plus niais que nous ayons entendu depuis que le comité siège.

M. OGILVIE: Pas du tout. Pour le transport du sucre, nous avons un tarif de 22c. par cent livres en été et de 44c. par cent livres en hiver. Ces gens ont monté une excellente affaire dont les Provinces maritimes ont grandement bénéficié. Si cet article est adopté, il donnera lieu à une confusion et à une concurrence perpétuelles. Cela aura pour effet d'augmenter les tarifs de transport au détriment des consommateurs.

L'hon. M. MURDOCK: Sur quel parcours, ce tarif de 22c. par cent livres s'applique-t-il?

M. OGILVIE: D'Halifax aux Grands lacs. Nous exigeons 22c. par cent livres en été et 44c. en hiver.

L'hon. M. MURDOCK: Par rail?

M. OGILVIE: Oui. Pendant l'été, le tarif exigé pour le transport par eau est d'environ 18c.

L'hon. M. BALLANTYNE: De quelle manière le nouveau régime pourra-t-il vous causer du tort?

M. OGILVIE: Si nous sommes obligés de déposer notre tarif de 22c. par cent livres, aurons-nous la certitude que la compagnie nous fera transporter ses marchandises?

L'hon. M. DANDURAND: Quelle est la question que vous posez?

M. OGILVIE: Si nous sommes obligés de déposer un tarif de 22c. par cent livres et que le tarif pour le transport par rail soit le même, qui obtiendra ce trafic?

L'hon. M. BLACK: M. Ogilvie, vous avez le droit de déposer devant la commission un tarif de 18c.

M. OGILVIE: Mais il doit être approuvé par la Commission.

L'hon. M. BLACK: Je ne le crois pas.

M. OGILVIE: La loi le dit en toute lettre. Il faut que le tarif soit approuvé par la Commission. Le bill porte aussi que quiconque veut s'opposer à la mise en vigueur d'un tarif peut le faire mettre au rancart. Disons que les chemins de fer veulent s'opposer...

Le très hon. M. MEIGHEN: De ce chef ou de tout autre chef, quelle objection pouvez-vous soulever contre le présent bill quant à son effet sur vous, effet qui ne s'appliquerait pas également à quiconque tombe sous le coup de ses dispositions?

M. OGILVIE: Je ne comprends pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous dites: "Nous ne voulons pas que la mesure s'applique à nous." Pouvez-vous faire voir de quelle façon elle ferait l'affaire d'autres entreprises quand elle ne saurait faire la vôtre?

M. OGILVIE: La mesure joue au détriment du petit entrepreneur de transport. Elle détruit l'effort individuel. Vous ne vous rendez pas compte, messieurs, combien c'est difficile d'exploiter un navire, de lui procurer des cargaisons, de le

financer et de la maintenir en service. M. Howe a fait remarquer, hier soir, que le commerce côtier aux Etats-Unis est régi par des tarifs. C'est exact jusqu'à un certain point. Mais ce mode de transport est largement subventionné par l'Etat. Pour notre part, nous n'avons nullement l'aide de l'Etat pour maintenir ce service. De fait, nous subissons toutes la concurrence possible, tous les ennuis et tout ce qui s'ensuit. Advenant le cas où le Gouvernement déciderait d'accorder des subventions à nos navires, le bill porte qu'un navire construit depuis plus de dix ans ne pourra être enregistré au Canada. Le Gouvernement a-t-il dit: "Nous vous aiderons à construire des navires qui répondront aux exigences de la loi?" Le Gouvernement n'a pris aucun engagement de cette nature.

L'hon. M. BLACK: La réglementation touchant l'âge d'un navire ne concerne nullement les vôtres puisqu'ils sont neufs.

M. OGILVIE: Alors que l'industrie du transport accuse une augmentation par tout le pays, faut-il que les navires des Provinces maritimes restent dans la stagnation? Si nous exploitons dix navires à cette heure la loi dit-elle que nous devons en rester là, quoiqu'il y ait du trafic pour cinquante navires?

L'hon. M. BLACK: Je vois d'un œil sympathique le désir que les navires des Provinces maritimes continuent à transporter le trafic qu'ils ont actuellement. Cependant, en ce moment, vous parlez des navires qui transportent les produits des Provinces maritimes jusqu'aux Grands lacs, en été, et retournent avec des cargaisons de grains, de farine et de provende.

M. OGILVIE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Jusqu'ici, je ne vois rien dans le bill qui soit de nature à influencer sur ce trafic?

M. OGILVIE: Pourquoi pas?

L'hon. M. BLACK: A moins que vous supposiez que la Commission des transports prendra des mesures pour que tout le transport se fasse par rail et qu'elle fixe en définitive des tarifs qui empêcheront les navires de transporter des marchandises. Cependant, je ne crois pas qu'un Gouvernement pourrait se permettre de faire cela en dépit de son désir de voir prospérer les chemins de fer.

M. OGILVIE.—Si nous prenons les divers articles du bill et les analysons, ne vise-t-il pas à atteindre ce but?

L'hon. M. BLACK: C'est au ministre qu'il nous appartient de répondre à cette question.

M. OGILVIE: Avons-nous demandé cette réglementation de l'industrie? Nous sommes bien prêts à assumer nos risques.

L'hon. M. HOWE: Soixante-quinze pour cent de vos concurrents l'ont demandé.

M. OGILVIE: Où?

L'hon. M. HOWE: A l'ouest de la Pointe-au-Père.

M. OGILVIE: Mais, 75 p. 100 de nos concurrents sont représentés par deux puissantes compagnies de navigation qui sont pratiquement en voie de réorganisation.

L'hon. M. HOWE: Oh! non.

M. OGILVIE: Ils n'ont rien à perdre et tout à gagner. C'est-à-dire que, quoiqu'il arrive, elles ne peuvent se trouver en plus mauvaise posture qu'actuellement, puisqu'elles sont en voie de réorganisation.

L'hon. M. ROBINSON: Le trafic est-il considérable à l'ouest de la Pointe-au-Père?

M. OGILVIE: Oui. Il y a actuellement quatorze navires qui transportent le fret. J'ai signalé à quelqu'un tout à l'heure un exemple; il s'agit d'un navire ayant fait le voyage de Cuba à Toronto, disons avec une cargaison de sucre. Il faut que le navire transporte une cargaison à l'aller et au retour. Dans notre cas, nous ne faisons pas acquitter par la population canadienne un déficit de 35

millions de dollars. Du moment que nous ne pouvons pas faire honneur à nos engagements on fait vendre notre actif pour acquitter nos dettes. Nous avons donc une cargaison de sucre à destination de Toronto. Nous espérons avoir une cargaison de Toronto à la tête des Grands lacs au retour. L'expéditeur dit: "Du moment que le navire quitte Cuba, vous savez si vous aurez le temps ou non de demander un permis." Cependant, dans nombre de cas, nous n'avons pas d'ordres quant au port de déchargement avant l'arrivée du navire dans le détroit de Canso ou à la Pointe-au-Père. De là, cela prend quatre à cinq jours au navire pour atteindre la tête des Grands lacs et deux ou trois jours pour décharger sa cargaison. Avons-nous le temps dans ce délai d'obtenir un permis, de soumettre nos tarifs et d'avoir une audience publique pour savoir si nos taux sont favorables ou non? Voilà qui crée une confusion interminable et n'apporte rien d'ordre pratique.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que vous chargez la situation et parlez comme si nous nous efforcions tous de mettre des entraves au commerce?

M. OGILVIE: Eh bien! on le dirait. Par exemple, prenons la situation actuelle. Dans l'Est du Canada, nous n'avons pas un seul navire des compagnies particulières qui fait le service durant toute l'année. Au point de vue du commerce, nous occupons le cinquième rang parmi les nations du monde, mais nous n'avons pas de navires. Est-ce que l'on n'a pas suscité des obstacles sur notre route?

Le PRÉSIDENT: Qui?

M. OGILVIE: Le public en général et le Gouvernement. L'Etat a déboursé 135 millions de dollars pour la construction de la C. G. M. M., et il nous a acculés à la faillite. Et maintenant, voilà qu'il désire faire adopter cette autre loi.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que la C. G. M. M.?

M. OGILVIE: La marine marchande du Gouvernement canadien ou la défunte marine marchande de l'Etat.

L'hon. M. BLACK: Vous n'avez qu'à soumettre vos tarifs à la Commission.

M. OGILVIE: D'accord, nous n'avons qu'à soumettre nos tarifs pourvu que nous ayons le temps de le faire. Cependant, lorsque l'exploitation d'un navire coûte de \$100 à \$200 par jour, combien cela prendra-t-il de temps pour que nous soyons en banqueroute?

L'hon. M. BLACK: Ce tarif reste en vigueur jusqu'au moment où quelqu'un le fait supprimer.

M. OGILVIE: Nos navires jaugent en moyenne 1,600 tonnes et ils ne sont pas munis d'appareils de sans fils. Comment voulez-vous que nous puissions soumettre nos tarifs?

L'hon. M. BLACK: Vous êtes l'agent du navire et, si vous ne savez pas où il est, vous ne pouvez le noliser.

M. OGILVIE: Nous savons où se trouve le navire, le port qu'il quitte et, d'habitude, le port où il doit se rendre; cependant, dans le cas d'un navire qui n'est pas muni d'un appareil de sans fils, nous ignorons à quelle date il atteindra le port.

L'hon. M. BLACK: Tout ce que vous avez à faire, c'est de soumettre vos tarifs.

M. OGILVIE: Dans ce cas, allons-nous marcher de l'avant et soumettre des tarifs sur toutes les marchandises que nos navires pourraient être susceptibles de transporter?

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que la Commission intervienne jamais relativement à ces tarifs. En dernier ressort, elle peut dire qu'un tarif est trop élevé; cependant, vous êtes en sécurité du moins en tant qu'il s'agit de cette cargaison particulière.

M. OGILVIE: Si vous n'obtenez pas votre permis, vous êtes passible de confiscation, d'une amende de \$1,000 et de bien d'autres sanctions.

L'hon. M. BLACK: Le permis n'est-il pas délivré à la compagnie?

M. OGILVIE: Je parle du cas d'un navire qui fait le transport dans les Provinces maritimes. Au retour, nous avons besoin d'une cargaison de farine pour nous aider à acquitter les frais.

L'hon. M. ROBINSON: Vos navires ne peuvent remonter jusqu'aux Grands lacs sans permis?

M. OGILVIE: Oui; ils pourraient le faire de Cuba; cependant des Grands lacs, ils ne pourraient retourner à la Nouvelle-Ecosse. Messieurs je ne crois pas que vous vous rendiez compte des ramifications de ce bill en ce qui regarde le transport par eau.

L'hon. M. BLACK: Votre compagnie nolise des navires qui font le transport pour votre compte.

M. OGILVIE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Cependant, la Compagnie est une entreprise qui fait des affaires dans les Provinces maritimes et ailleurs au pays ainsi qu'en dehors du Canada?

M. OGILVIE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Maintenant, vous obtenez un permis pour vos navires et non par pour un cargo en particulier.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. OGILVIE: En d'autres termes, nous pouvons demander en aucun temps un permis pour des navires hypothétiques que nous n'avons pas encore nolisés. Nous avons le droit de faire des affaires hypothétiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faut que vous ayez nolisé les navires, je le crois, avant d'obtenir un permis. Le permis déclare le nombre de navires et leurs noms de sorte que, en réalité, il équivaut à un permis distinct pour chaque navire.

L'hon. M. CALDER: Le navire doit être inspecté?

L'hon. M. BLACK: Ne permet-on pas à la Compagnie d'obtenir un permis général?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! non.

M. OGILVIE: Les citoyens ordinaires sont bien loin, j'en ai la certitude, de se rendre compte des difficultés que vous aurez à surmonter.

L'hon. M. HOWE: Quel est le nombre de voyages que vos navires ont fait jusqu'aux Grands lacs, cette année?

M. OGILVIE: Aucun de nos navires n'a fait ce service.

L'hon. M. HOWE: Vous parlez donc d'une situation qui n'a pas encore surgi.

M. OGILVIE: Nous ne pouvons jamais dire si nos navires n'auront pas à faire ce voyage.

Le PRÉSIDENT: Voilà la situation hypothétique.

M. OGILVIE: Somme toute, si vous devez m'assassiner demain, pourquoi ne m'y opposerai-je pas aujourd'hui?

L'hon. M. HOWE: Votre opposition est hypothétique.

M. OGILVIE: Non, pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le témoin ne parle pas seulement au nom de sa compagnie, mais aussi d'autres qui font affaire avec la sienne et qui expédient actuellement des marchandises sur les Grands lacs.

M. OGILVIE: Je parle au nom de la compagnie *Interprovincial Steamships* et d'autres.

L'hon. M. BLACK: Quelle est la compagnie qui, à l'heure actuelle, a trois navires régulièrement affectés à ce service?

M. OGILVIE: C'est la compagnie *Interprovincial Steamships*.

L'hon. M. BLACK: Elle a ses navires réguliers et elle peut obtenir un permis couvrant ces navires.

M. OGILVIE: Parfaitement. Mais, vous ne vous rendez pas compte qu'un grand nombre de cargaisons sont transportées à bord de navires nolisés pour une certaine période de temps; de fait, si vous vous bornez à faire transporter les cargaisons par vos propres navires, vous limitez passablement le trafic. Après tout, si vous voulez édifier un pays et asseoir le commerce sur une base solide, cela requiert tous les efforts possibles. Les autres pays abaissent les tarifs de transport et abolissent toutes les restrictions. Ici, au Canada, nous en imposons de nouvelles. Vous ne sauriez blâmer le transport par eau pour les difficultés qu'éprouvent les chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: L'objection du capitaine Ogilvie est la même que celle qui surgit du fait que nous tentons de réglementer le transport océanique et cabotier. Il s'agit d'une situation difficile.

M. OGILVIE: Et il est difficile de réglementer le transport par eau.

L'hon. M. BLACK: Le bill tient compte des navires qui sont nolisés en transit. Ce sont ordinairement des navires britanniques.

M. OGILVIE: Il le faut.

L'hon. M. BLACK: Mais ils sont en service aux Antilles, au large des côtes de l'Amérique du sud ou dans le canal. Les expéditeurs nolisent ces navires pour transporter du sucre ou du charbon dans les régions des Grands lacs et ils ont besoin de cargaisons pour le retour.

Le PRÉSIDENT: Nous nous opposons tous à la réglementation. Moi-même, je m'y oppose. Cependant, le vent souffle de ce côté là, à l'heure actuelle.

Maintenant, les navires de cette compagnie devraient-ils être exemptés de la réglementation lorsque ceux des autres compagnies seront assujettis à des règlements.

L'hon. M. BLACK: La seule manière de faire face à la situation, c'est d'assimiler ces navires aux navires britanniques qui naviguent dans les eaux canadiennes, remontent le Saint-Laurent et prennent des cargaisons sans avoir aucunement obtenu des permis. Je croyais que vous représentiez des lignes régulièrement établies.

M. OGILVIE: Non. Je représente le Dominion et la Nouvelle-Ecosse. Le ministre a fait observer que le transport par eau est réglementé en Angleterre. Mais il ne l'est pas en ce qui regarde les tarifs.

L'hon. M. HOWE: Que dites-vous des navires marchands d'aventure? Y en a-t-il un seul qui ne soit pas assujetti à des tarifs minima et maxima?

M. OGILVIE: Dans nombre de cas, il s'en trouve, oui.

L'hon. M. HOWE: J'aimerais à avoir une liste des navires qui ne font pas partie à l'accord concernant les navires marchands d'aventure.

M. OGILVIE: Je vais me la procurer pour vous. Les tarifs minima ont été fixés par les armateurs de navires irréguliers pour leur propre bénéfice tandis que ceux-ci seront fixés par l'Etat.

L'hon. M. HOWE: L'Etat ne fixe pas les tarifs. Ils le sont par les armateurs.

M. OGILVIE: Le tout sujet à l'approbation de la Commission.

L'hon. M. HOWE: Oh non.

M. OGILVIE: Oh oui. Il faut que vous soumettiez vos tarifs pour obtenir l'approbation de la Commission.

L'hon. M. HOWE: Non; pas du tout.

M. OGILVIE: Dans ce cas, sur quoi discutons-nous?

L'hon. M. HOWE: Il résultera de tout cela que les tarifs seront publiés.

M. OGILVIE: Vous pouvez alors faire adopter une loi portant qu'un tarif convenu devra être publié dans les journaux. Nous n'avons pas d'objection à cela.

L'hon. M. HOWE: Ce tarif sera soumis à la Commission des chemins de fer.

M. OGILVIE: Mais, pour quelle raison donne-t-on à la Commission le pouvoir de rejeter ce tarif?

L'hon. M. HOWE: Nous constatons qu'un navire publie le tarif, mais qu'il ne le suit pas.

M. OGILVIE: Vous avez entendu parler de rabais secrets.

L'hon. M. HOWE: Essayez cela une fois et vous perdrez peut-être votre permis.

M. OGILVIE: Nous pourrions peut-être le perdre tout aussi bien pour un délit qui ne serait pas aussi odieux que le fait de rebaisser les tarifs en secret.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sous le régime de l'article général, en l'espèce l'article 4, par lequel vous décrétez que les dispositions de la loi des chemins de fer s'appliqueront en ce qui regarde les tarifs, les taxes et le reste, vous faites intervenir la Commission jusqu'au point d'exiger son approbation.

L'hon. M. BLACK: Supposons qu'un navire irrégulier britannique fasse le voyage de Yokohama à Vancouver avec une cargaison et qu'il veuille se rendre à Victoria, une situation semblable surgit. Je ne crois pas que la loi renferme aucune disposition par laquelle la Commission des transports modifiera les tarifs. Il faut qu'il soient déposés, mais il ne s'agit pas d'un service régulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, mais en ce qui regarde les tarifs et les taxes, vous assujettissez tous les navires de cette catégorie aux dispositions de la loi des chemins de fer. La loi porte que les tarifs doivent être approuvés.

L'hon. M. HOWE: Pas du tout. Il faut tout simplement déposer les tarifs devant la Commission. N'importe quel chemin de fer peut déposer un tarif et transporter les marchandises. Plus tard, il peut se faire que quelqu'un soulève des objections, mais, dans l'intervalle, la compagnie peut transporter les marchandises.

M. OGILVIE: Mais il est possible, si nous n'avons pas de permis...

L'hon. M. CALDER: Puis-je poser une question? Si un navire britannique dont le propriétaire est domicilié en Angleterre s'en vient ici avec une cargaison, dont une partie est destinée à Fort-William, ce navire peut-il traverser les Grands Lacs sans tomber sous le coup de cette loi?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. CALDER: Un navire américain se trouve-t-il dans la même situation?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. CALDER: Dans ce cas, m'est avis que les navires qui font surtout le service sur le littoral de l'Atlantique devraient être placés dans la même catégorie. La majeure partie du trafic de cabotage qu'ils transportent constitue en réalité un trafic océanique.

L'hon. M. HOWE: Il existe une différence entre le transport direct d'une cargaison et le cabotage. Si vous permettez à un navire de remonter le fleuve et de faire le cabotage, il entre en concurrence avec une autre catégorie de transport que nous réglementons.

L'hon. M. CALDER: Cependant, il me semble que si vous laissez les navires britanniques américains ou tout autre cargo sillonnant les océans transporter des cargaisons jusqu'à Fort-William, je crois que les navires des Provinces maritimes devraient bénéficier du même privilège.

M. OGILVIE: Je crois que le ministre n'a pas une idée très nette de la situation. Il a signalé le fait que nos navires font le transport entre Fort-William et Port-Colborne. Dans ce cas-là, je dis qu'ils devraient être assujettis à la réglementation. Cependant, je maintiens que les navires qui transportent des cargaisons provenant des Provinces maritimes ou à destination de cette partie du pays devraient jouir des mêmes privilèges que l'on accorde à un navire étranger. Le ministre a déclaré que, dans le Royaume-Uni, le transport par eau est réglementé.

Or, il n'est pas réglementé par l'Etat mais par un syndicat de navires marchands d'aventure. L'Angleterre, le plus puissant pays maritime du monde entier, possédant le plus grand nombre de navires et les lois les plus efficaces, permet aux navires hollandais de faire le cabotage sur ses côtes.

L'hon. M. CALDER: Le comité en se venant à la conclusion, je crois, que le transport doit être réglementé sur les Grands lacs. Maintenant, s'il y a possibilité de modifier le bill de telle façon que les navires des Provinces maritimes aient le privilège de transporter une cargaison de sucre à Fort-William...

M. OGIIVIE: Je crois que les armateurs des Provinces maritimes seraient très satisfaits de cette concession.

L'hon. M. CALDER: Si un navire désire faire escale à tel ou tel endroit et ainsi de suite, il se trouve sur le même pied que ceux qui font le transport sur les Grands lacs.

M. OGIIVIE: Mais il ne devrait pas être assujéti à la réglementation, s'il se borne à prendre une cargaison à quelque point intermédiaire, c'est-à-dire un supplément de cargaison à destination des Provinces maritimes. Par exemple, un navire ne devrait pas tomber sous le coup des règlements, s'il arrête à Kingston et prend un supplément de cargaison, en revenant de Fort-William.

L'hon. M. CALDER: Nous avons tenté de rédiger le texte de dispositions propres à réglementer tout le trafic sur les Grands lacs. La nécessité s'impose de le faire.

M. OGIIVIE: Comprenez-moi bien, monsieur, je dis que l'on ne devrait pas assujéttir à la réglementation le navire qui s'arrête à un endroit pour prendre un supplément de cargaison à destination des Provinces maritimes. On devrait exempter tout le trafic qui vient des Provinces maritimes ou qui y est destiné. Le Gouvernement n'a jamais fourni d'assistance à cette industrie. Pour quelle raison aurait-il le droit de la réglementer? Nous ne réclamons pas à grands cris l'aide de l'Etat.

L'hon. M. DANDURAND: L'Etat ne subventionne pas les autres navires qui naviguent sur les Grands lacs et, cependant, ils seront assujéttis à la réglementation.

L'hon. M. HOWE: L'Etat vous aide en construisant les canaux, pour ne citer qu'un exemple.

M. OGIIVIE: Oui, mais le Gouvernement débourse les fonds publics et il débourse aussi l'argent des contribuables pour combler les déficits des chemins de fer.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous avez déclaré que vos navires n'ont pas fait le transport sur les Grands Lacs, cette année. N'est-il pas vrai que la saison n'est pas encore ouverte?

M. OGIIVIE: Pas du tout. Nous n'exploitons pas nous-mêmes cette industrie.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous ne parlez donc pas seulement pour vous-mêmes.

M. OGIIVIE: Je parle pour les Provinces maritimes.

L'hon. M. MACARTHUR: Vous n'avez rien fait de ce côté, cette année?

M. OGIIVIE: Pour la bonne raison que nous n'avons pas de navires affectés à ce service particulier. A tout événement, pour quelle raison laisserions-nous adopter une loi qui influera sur une industrie à laquelle nous nous intéresserons peut-être?

Un armateur ne transporte pas tous les jours une cargaison entre Halifax et Canso. Afin de survivre, il faut que l'industrie du transport par eau ait une certaine latitude et le présent bill ne lui en laissera aucune.

L'hon. M. MACARTHUR: A cette époque-ci, l'année dernière, aviez-vous des marchandises à transporter?

M. OGILVIE: Oui, mais pas pour les Grands Laacs.

L'hon. M. ROBINSON: La compagnie du témoin n'exploite pas cette industrie, mais nous savons que d'autres compagnies des Provinces maritimes le font.

M. OGILVIE: Cela ne veut pas dire que nous ne désirerons pas exploiter cette industrie à un moment donné.

L'hon. M. ROBINSON: Cette industrie se développe-t-elle?

M. OGILVIE: Certainement, On a acheté pour le service, l'année dernière, un navire, le *Maid of Sterling*.

L'hon. M. DANDURAND: Ce service se fait en concurrence avec les chemins de fer?

M. OGILVIE: Absolument. Qu'est-ce que cela fait à la chose? Le peuple comble les déficits. Pour quelle raison y contribuerions-nous de toutes façons?

L'hon. M. BLACK: Je suppose que nous pourrions examiner cette question plus tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suggère que les membres du comité lisent le texte de l'article 314 de la loi des chemins de fer et constatent s'ils peuvent se convaincre que le transport par eau peut-être réglementé sous le régime de cet article, ou encore que les observations de M. Ogilvie ne sont pas exactes. L'article 314 constitue une disposition des plus rigides que nous tentons d'appliquer au transport par eau au moyen de l'article 4 du présent bill.

L'hon. M. TANNER: Monsieur le président, j'ai quelques observations à faire au sujet de la question que le capitaine Ogilvie a discutée.

L'hon. M. DANDURAND: Nous reviendrons sur cette question plus tard.

L'hon. M. TANNER: Je ne fais pas partie du comité et il est fort possible que je ne sois pas ici plus tard. Je serai bref. Je ne connais pas le capitaine Ogilvie; je ne l'ai jamais rencontré avant aujourd'hui; cependant, ayant vécu toute ma vie au bord de l'océan, je suis quelque peu au fait du sujet qu'il a traité. Je connais certaines gens qui sont intéressés dans l'industrie du transport et je suis très au fait des difficultés que ces hommes ont dû surmonter pour lancer et développer l'entreprise du transport par eau. Je sais aussi l'excellent service qu'ils donnent aux Provinces maritimes en transportant là-bas la farine et la provende. L'un des plus chers désirs de la population agricole de la Nouvelle-Ecosse et je le présume, des autres provinces maritimes, c'est d'obtenir la provende à meilleur marché. Or, les armateurs rendent la chose possible, en transportant ces produits et en les déchargeant dans les divers ports des provinces du littoral.

Lorsque le capitaine Ogilvie a laissé entendre que la plupart des membres du comité ne sont pas parfaitement au fait des complications et des difficultés de l'industrie du transport par eau, il disait la vérité sans vouloir offenser qui que ce soit, il n'y a que les gens, qui vivent au milieu de ces armateurs ou qui exploitent cette industrie, pour bien se rendre compte combien il est difficile de mener à bonne fin une entreprise de cette nature. Je veux donc tout simplement appuyer les observations du capitaine Ogilvie et protester contre l'idée qu'une industrie de ce genre peut-être conduite par la paperasserie. On ne peut réussir de cette façon là. Si vous assujettissez cette industrie aux commissions et ainsi de suite, vous allez la ruiner.

Les articles 30 et 31 sont adoptés.

Sur l'article 32 (pouvoir de saisir et retenir.)

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Cet article traite uniquement de la confiscation. A mon avis, il devrait-être rayé et c'est ainsi l'avis de mon ami, monsieur Varcoe.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement; on peut supprimer totalement l'article.

Le PRÉSIDENT: Vous plaît-il de rayer totalement l'article 32?

L'article 32 est rayé.

Sur l'article 33 (responsabilité des fonctionnaires, administrateurs et serviteurs d'une corporation.)

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je demande que l'on examine le mot "serviteur", dans le texte de cet article. Il peut se faire qu'un serviteur agisse en vertu d'instructions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce mot devrait être biffé.

M. VARCOE: Il correspond à une disposition de la loi des chemins de fer.

M. FLINTOFT: Je ne crois pas qu'un employé de train ait jamais été condamné sous le régime d'une disposition semblable de la loi des chemins de fer.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: A l'origine, cette disposition fut peut-être insérée dans le texte de la loi des chemins de fer sans tenir compte de l'objection que je soulève, à savoir qu'un serviteur peut agir en vertu d'instructions.

M. FLINTOFT: Que dites-vous d'un capitaine ou de son second? Il peut arriver que ce soit eux qui commettent un délit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si ces officiers commettent un délit et que la compagnie soit obligé de payer une amende, il n'est guère probable qu'ils seront maintenus bien longtemps en fonction. Pour quelle raison irions-nous perpétuer l'absurdité de faire peser la responsabilité sur les épaules d'un serviteur.

Le PRÉSIDENT: Il y a un amendement. On propose d'insérer le mot "ou" après le mot "fonctionnaire", dans la 3e ligne et biffer les mots "ou serviteur", après le mot "administrateur".

L'amendement est adopté et l'article, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 34 (prescription des poursuites.)

L'hon. M. MORAUD: Pourquoi douze mois?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est pour imposer une limite.

L'article est adopté.

REPRISE DE L'EXAMEN DES ARTICLES RÉSERVÉS

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons réservé les articles 14, 15, 16 et 17 pour plus ample étude.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je désire expliquer que mon ami, M. Varcoe, et moi-même n'avons pas eu beaucoup de temps pour discuter ces modifications. Par conséquent, si, au point de vue du Gouvernement, il constate que quelque chose cloche dans la réduction du texte dont j'assume l'entière responsabilité, qu'il dise que je n'ai pas exprimé nos vues à nous deux.

Voici les modifications proposées:

Sur l'article 6, paragraphe 2: page 5, ligne 38, biffer le mot "de" et le remplacer par les mots "d'au plus".

Page 5, ligne 42, biffer le mot "de" et le remplacer par les mots "d'au plus".

Les amendements sont adoptés.

Page 5, ligne 7, biffer le mot "enregistrée" et le remplacer par le mot "brute".

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il s'agit d'une correction d'ordre technique. Il existe une différence entre les mots "tonne de jauge enregistrée" et "tonne de jauge brute", laquelle, peut-être très considérable pour ce qui est de certains navires. J'ignore si l'on avait l'intention d'insérer les mots "tonne de jauge enregistrée" ou "tonne de jauge brute". C'est à dessein que j'ai préparé cet amendement proposant de biffer le mot "enregistrée" pour le remplacer par le mot "brute" afin de voir ce qui en résultera. Qu'en pensez-vous, monsieur McDonnell?

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous expliquer la différence, monsieur McDonnell?

M. McDONNELL: Le mot "brute" signifie généralement la jauge nette du navire; cependant, la tonne de jauge enregistrée peut vouloir dire le tonnage qui est indiqué sur le registre du navire et il peut s'agir soit de la tonne de jauge enregistrée soit de la tonne de jauge brute. Le tonnage net ou la tonne de jauge brute varie très considérablement relativement aux dimensions du navire. Je propose, qu'au lieu de dire le "tonnage de registre" ou le "tonnage net", l'on insère les mots "tonnage brut".

L'hon. M. ROBINSON: Quel effet cet amendement a-t-il? Il augmente le chiffre de l'amende, n'est-ce pas?

M. McDONNELL: Ce n'est pas là le but visé. Le tonnage net ou le tonnage de registre sont les mêmes. Cependant, il y a toute une série de variations entre le tonnage net et le tonnage brut.

L'hon. M. ROBINSON: Mais l'amendement aura pour effet d'augmenter le chiffre de l'amende?

M. McDONNELL: Oui.

L'hon. M. CALDER: Les mots "tonnage brut" n'ont qu'un sens, n'est-ce pas?

M. McDONNELL: Oui. Le tonnage net ou le tonnage du registre signifient la même chose, mais le rapport entre le tonnage net et le tonnage brut varie très considérablement relativement à deux navires de mêmes dimensions.

L'amendement est adopté. Le paragraphe 2, ainsi modifié, est adopté.

Sur le paragraphe 3 de l'article 6.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: A la page 6, lignes 50 et 51, retrancher les mots "pourra, s'il croit que la présente Partie a été enfreinte" et les remplacer par les mots suivants: "s'il croit qu'un navire auquel s'applique la présente Partie, a transporté des passagers et / ou des marchandises sans un permis, en contravention de la présente Partie, pourra."

L'hon. M. BEAUBIEN: Lorsque vous dites "a transporté", est-ce que cela signifie à l'époque de l'entrée en vigueur de cette partie?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui. Les mots "a transporté" n'auront pas d'effet tant que cette loi n'aura pas été mise en vigueur.

L'amendement est adopté.

Le paragraphe 3, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 10, paragraphe 5:—

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il s'agit d'une modification à l'article 10, page 7, ligne 37:

Après le paragraphe 5, ajoutez les mots suivants qui constitueront le paragraphe 6.

(6) Les dispositions du paragraphe cinq s'appliqueront seulement:

- (a) Aux services aériens interurbains; et
- (b) Dans les cas où la Commission rapporte au Ministre, comme elle le pourra après s'être assurée des faits, que, dans, dans un territoire particulièrement désigné, ou entre les endroits ou lieux particulièrement désignés, un service aérien raisonnablement régulier a été établi et est maintenu, auquel service, de l'avis de la Commission, toutes les dispositions de la présente Partie pourront convenablement s'appliquer.

L'amendement est adopté.

Le paragraphe 5, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 14. (le ministre peut accorder des permis pour véhicules commerciaux).

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Voici les modifications à apporter à l'article 14, pages 8 et 9. Nous proposons d'insérer entre les mots "transporter" et "des marchandises", les mots "ou de porter, selon le cas".

Sur l'article 14, paragraphe 4:

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Messieurs, je vous ai dit hier que je croyais être en mesure de rédiger le texte de certains amendements de manière qu'ils sauvegardent tous les droits précieux que nous avons sans soulever d'imbroglie au point de vue constitutionnel. C'est ce que j'ai voulu faire au moyen des amendements que je vais maintenant présenter:

Page 8, lignes de 38 à 41:

Supprimer le paragraphe 4 et le remplacer par le suivant:

(4) Dans tout permis couvrant un véhicule commercial public, ou des véhicules commerciaux publics, le Ministre pourra prescrire:

- (a) Le tableau des services devant être maintenus sous l'autorité du permis; et
- (b) La voie ou les voies qui, subordonnément aux lois de la province intéressée, devront être suivies conformément au permis.

Cela confère à la province l'autorité sur la route elle-même, sur la façon dont devra s'y comporter le conducteur du véhicule, ce qui est, je le pense, l'une des attributions des gouvernements provinciaux.

Le PRÉSIDENT: Cet amendement remplacera le présent paragraphe 4 de l'article 14. Qu'en pensez-vous, messieurs?

L'amendement est adopté.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Page 9, lignes de 1 à 12. Supprimer le paragraphe 6. Substituer au paragraphe 6 un amendement ajoutant au paragraphe 5 les lignes suivantes:

... et le Ministre ne délivrera aucun permis couvrant un véhicule commercial public ou privé dont le service autorisé s'exerce, en tout ou en partie, sur quelque tronçon d'une route fédérale, à moins que la Commission n'ait certifié qu'un tel véhicule est conforme aux normes de construction et au rendement de service que la Commission considère comme nécessaires pour le véhicule circulant sur la route fédérale concernée; et tout pareil permis en dernier lieu mentionné devra porter la condition que le véhicule muni d'un permis sera maintenu en bon état de service; et la Commission pourra à tout moment suspendre ou révoquer un pareil permis si le permissionnaire manque ou néglige, sur réquisition, de démontrer à la Commission que le véhicule est ainsi maintenu en bon état.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose l'adoption de cet amendement.

L'amendement est adopté.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Puis il y a un amendement à proposer à l'article 15, page 9. Supprimer l'article 15 et le remplacer par le suivant:

La Commission pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, établir des règlements:

- (a) Pour réaliser les objets ou l'un des objets de l'article précédent; Cela accorde le pouvoir de surveiller le genre de véhicule.
- (b) Pour prescrire les formalités à suivre et les raisons pour lesquelles pourra être accordé un renouvellement de permis sous l'autorité de la présente Partie; et
- (c) Pour assurer, d'une façon générale, l'application régulière de la présente Partie.

La Commission ne pourra faire de règlements à moins qu'ils ne soient conformes à ce texte, et je ne vois pas qu'on puisse s'opposer à ce qu'elle ait le pouvoir de faire des règlements flexibles.

L'hon. M. CALDER: En d'autres termes, on n'accorde pas à la Commission le pouvoir de faire des règlements quant aux routes servant au transport inter-provincial ou international.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il est dangereux d'entrer dans le domaine des routes.

L'hon. M. CALDER: Ou des heures de travail.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose l'adoption de l'amendement.

M. FLINTOFT: Dois-je comprendre que M. O'Connor croit avoir fait ce qu'il faut pour permettre à la Commission de prescrire la forme des plaques de permis?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui, quand aux routes fédérales.

M. FLINTOFT: Pour tout véhicule autorisé en vertu de cette loi, il me semble que, pour rendre l'autorisation efficace, il faut placer la plaque du permis sur le véhicule, et il me semble que la Commission devrait prescrire la forme de cette plaque de permis.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je comprends. Je pense que la Commission aurait certainement le pouvoir de faire mettre une plaque de permis sur ce camion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais non pas de l'exempter de porter la plaque provinciale.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oh! non.

M. FLINTOFT: Plusieurs camions portent deux ou trois plaques.

L'amendement proposé est adopté.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Page 9, article 16. J'ai cru sage de ne pas modifier le texte de l'article 16, mais d'y faire une transposition afin de rendre plus claire l'intention du législateur. Supprimer le paragraphe 1 de l'article 16 et le remplacer par le suivant:

Il est interdit de transporter des marchandises ou des voyageurs au moyen d'un véhicule commercial public ou privé sur une route fédérale, ou dans le commerce interprovincial ou étranger, à moins que le véhicule ne soit muni d'un permis aux termes de la présente Partie.

L'hon. M. HOWE: C'est parfait.

L'amendement proposé est adopté.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Page 9, ligne 49 jusqu'à la ligne 3 de la page 10...

Le PRÉSIDENT: Paragraphe 2.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: J'en suis encore à l'article 16. Supprimer les mots "et d'au moins deux cents dollars; et tout véhicule automobile qui aura servi à transporter des marchandises ou des voyageurs contrairement aux dispositions de la présente Partie, sera passible de la confiscation prévue ci-dessous".

L'amendement proposé est adopté.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Je passe maintenant à l'article 17, page 9, lignes de 13 à 15. Supprimer le paragraphe 1 et le remplacer par le suivant:

La présente partie n'entrera pas en vigueur tant qu'elle n'aura pas été proclamée en vigueur par le Gouverneur en conseil, et ensuite elle ne sera pas en vigueur sur ou au sujet de toute route fédérale tant qu'elle n'aura pas été ainsi proclamée en vigueur sur ou au sujet de cette route.

La partie en question ne deviendra pas en vigueur tant que sa mise en vigueur n'aura pas été proclamée par le Gouverneur en conseil; puis, quand on voudra la mettre en vigueur au sujet de telle ou telle route, elle ne sera en vigueur qu'après avoir été proclamée au sujet de cette route.

Le très hon. M. MEIGHEN: La mise en vigueur d'une façon générale n'entraîne pas sa mise en vigueur quant au transport interprovincial et international.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui.

M. VARCOE: Je me permets de faire remarquer que l'effet serait différent de l'intention première. Il existe plusieurs routes provinciales auxquelles on n'avait pas, au début, l'intention de faire appliquer cette loi. D'après le texte premier de cet article, cette loi devait être appliquée route par route, pour ainsi dire. Si l'on adopte le texte proposé, elle sera en vigueur sur toutes les routes du Canada, sauf les routes appelées fédérales.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: J'ai trouvé dans le projet de loi une disposition qui ne se rapporte qu'à l'entrée en vigueur de la loi en ce qui concerne les routes. J'ai pensé que cela était inconstitutionnel quant aux routes provinciales, et c'est pourquoi je me suis borné aux routes fédérales.

Puis je crois qu'on m'a demandé hier de faire en sorte que la partie VI ne puisse s'appliquer nulle part tant qu'elle n'aura pas été proclamée par le Gouverneur en conseil.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit de savoir si le Gouvernement désire que la loi s'applique graduellement à chaque route ou bien qu'elle soit d'abord généralement applicable aux routes après proclamation, puis aux routes fédérales l'une après l'autre. Grâce à cet amendement, elle sera en vigueur généralement sur les routes auxquelles elle s'appliquera.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Oui. Il s'agit des routes fédérales. Oh! je vois. C'est le transport.

M. VARCOE: La seule application de la loi se rapporte aux conditions de transport sur certaines routes, d'après le présent article 17; cependant, si l'article 17, tel que M. O'Connor l'a rédigé, devient en vigueur, la loi s'appliquera à toutes les routes du Canada aussitôt après sa proclamation.

L'hon. M. DANDURAND: Je suggère que nous laissions cette question en suspens jusqu'à ce qu'on puisse concilier les deux points de vue.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Howe, si je comprends bien, cette loi ne sera pas applicable au transport sur certaines routes.

L'hon. M. HOWE: Au fur et à mesure qu'elle sera proclamée.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Si M. Varcoe a reçu des instructions quant à ce qu'on désire, je serai satisfait de son texte.

L'hon. M. HOWE: J'ai un amendement à suggérer.

M. MASON: Avant de laisser ce sujet, monsieur le président, puis-je demander au ministre s'il a examiné l'amendement suggéré hier? L'amendement que l'on propose maintenant ne va pas assez loin, car il ne touche que la partie concernant les routes.

L'hon. M. HOWE: Je pensais que vous aviez suggéré que la partie VI, relative au transport, routier ne vînt en vigueur qu'après proclamation du Gouverneur en conseil.

M. MASON: Je suis allé un peu plus loin que cela. Je suggérais d'ajouter tout à la fin de la loi une disposition disant:

Aucune disposition de cette loi se rapportant au transport routier ne deviendra en vigueur avant une date qui sera proclamée par le Gouverneur en conseil et publiée dans la *Gazette du Canada*.

Si l'on ajoutait cet article, cela n'empêcherait d'attaquer la constitutionnalité de la loi tant que vous ne l'auriez pas proclamée.

L'hon. M. DANDURAND: Les conseillers juridiques comprennent-ils l'amendement suggéré?

M. VARCOE: Oui, monsieur.

L'hon. M. HOWE: Au cas où je ne pourrais revenir ici, je me permets de suggérer un amendement à l'alinéa (i) de l'article 2, page 1. Après les mots "un lieu hors du Canada", à la ligne 20, je voudrais ajouter les mots suivants: "ou à travers le Canada entre des ports en dehors du Canada."

L'amendement est adopté.

L'hon. M. BLACK: Serait-il possible de rédiger un amendement qui ferait disparaître les objections soulevées par le capitaine Ogilvie, et qui exempterait les navires transportant des cargaisons à partir des ports des Provinces maritimes et des ports en dehors du Canada jusqu'aux Grands lacs, mais ne faisant pas le cabotage sur les Grands lacs ou le Saint-Laurent? Cela donnerait aux navires canadiens le même droit que possèdent les navires anglais. Ainsi que le capitaine Ogilvie l'a fait observer, il peut noliser un navire dans les Antilles, par exemple, et transporter une cargaison de sucre à Montréal; puis son navire peut aller à Fort-William pour charger une cargaison de farine et de provende qu'il transporterait dans les Provinces maritimes. L'amendement d'exemption demandé accorderait simplement aux navires canadiens les mêmes privilèges que possèdent tous les autres navires britanniques.

Le PRÉSIDENT: Il n'est peut-être pas bien raisonnable de demander à M. Howe d'exprimer une opinion au pied levé.

L'hon. M. HOWE: Je ne voudrais pas prendre une décision trop rapide. Je pense que nous devrions entendre les armateurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si M. Howe pouvait se rendre aux vues du capitaine Ogilvie et du sénateur Haig, j'en serais heureux.

M. SMITH (représentant du Board of Trade de Montréal): Monsieur le président, j'aimerais à faire une observation. La principale cargaison mentionnée par le capitaine Ogilvie et allant des ports des Provinces maritimes à Fort-William était une cargaison de sucre. Je m'opposerais certainement à voir exempter les navires transportant du sucre à partir de Saint-Jean et d'Halifax, lorsque les navires transportant des cargaisons analogues des deux raffineries de Montréal sont réglementés. Je pense que cela serait à tout à fait injuste.

L'hon. M. PARENT: Oui, cela serait injuste.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons pas régler cela maintenant; nous allons laisser la chose de côté pour quelque temps.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau après la séance de cet après-midi du Sénat.

Le Comité reprend son travail à 5 h. 15 m. de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Article 17. L'amendement proposé est le suivant: Supprimer le paragraphe 1 de l'article 17 et le remplacer par le suivant:

Les dispositions de la présente Partie, ainsi que toute autre disposition de la présente loi en tant que se rapportant au transport par route, n'entreront pas en vigueur, dans une province, avant que le Gouverneur en conseil en ait proclamé la mise en vigueur dans une telle province; et elles s'appliqueront alors en telle province seulement au transport des marchandises et voyageurs sur les routes fédérales et, dans le commerce interprovincial et étranger, sur d'autres routes auxquelles lesdites dispositions auront été rendues applicables par proclamation du Gouverneur en conseil.

L'amendement est adopté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

L'hon. M. DANDURAND: Je pense que c'est tout.

L'hon. M. HAIG: A-t-on l'intention de faire réimprimer le projet de loi avec ses amendements avant que nous en reprenions l'étude? Nous ne pouvons le comprendre tel qu'il se trouve actuellement.

L'hon. M. DANDURAND: Il sera envoyé au Sénat demain et l'examen en sera fixé à mardi prochain. On pourra réimprimer le bill d'ici à ce temps-là. Je propose que nous fassions rapport sur le bill.

L'hon. M. BLACK: Nous avons reçu aujourd'hui certaines communications qui se rattachent aux objections faites ce matin par le capitaine Ogilvie, et je pense qu'il convient de les faire connaître au comité.

Le PRÉSIDENT: La première communication est un télégramme de M. John E. Sayre, vice-président du Board of Trade de Saint-Jean.

SAINT-JEAN, N.-B., 10 mars 1937.

L'hon. G. P. GRAHAM,
Président, comité du Sénat,
Chemins de fer, télégraphes et havres.

Au sujet du télégramme d'aujourd'hui de la Commission des Transports du Maritime Board of Trade. Nous désirons appuyer entièrement le plaidoyer présenté contre la réglementation du transport des marchandises par eau entre les Provinces maritimes et le Canada central.

JOHN E. SAYRE,
Vice-président, Board of Trade de Saint-Jean.

L'autre télégramme est ainsi conçu:

SAINT-JEAN, N.-B., 10 mars 1937.

L'hon. G. P. GRAHAM,
président, comité du Sénat,
Chemins de fer, télégraphes et ports,
Ottawa.

La Commission des Transports du Maritime Board of Trade, qui représente les gouvernements des trois Provinces maritimes, désire protester vigoureusement contre le fait d'introduire dans le bill B la navigation entre les Provinces maritimes et les ports du Saint-Laurent et des Grands lacs. D'après ce qu'on rapporte des délibérations du comité du Sénat, presque toutes les compagnies faisant le transport des marchandises sur les Grands lacs sont devenues en faillite, et 75 p. 100 des propriétaires de ces navires demandent au Gouvernement de remédier à la situation en réglémentant les taux de fret. Nous n'avons pas d'objection à voir régler les taux de transport entre les ports des Grands lacs ou du Saint-Laurent si la chose est nécessaire pour remédier à l'état de choses survenu dans cette partie du pays. Cependant, nous ne voyons pas pourquoi les Provinces maritimes seraient atteintes de ce côté, étant donné que tous les expéditeurs et les propriétaires de navires des Provinces maritimes sont vivement opposés à cela. Ce serait nous replacer dans la situation dans laquelle nous nous trouvions avant que la commission Duncan présentât son rapport en 1926. Si le comité veut bien examiner le rapport Duncan, il constatera que l'une des raisons qui ont induit les Provinces maritimes à entrer dans la Confédération est qu'on nous donnerait accès aux marchés du centre du Canada au moyen d'une réduction de taux de transport de façon à compenser l'effet de notre éloignement de ces marchés. La loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes nous a énormément aidé de ce côté et elle a amélioré notre vie économique. Il est également important pour notre expansion économique de maintenir peu élevés les taux de transport par eau des marchandises. Les dispositions qu'on trouve dans le bill B au sujet du transport des marchandises entre les Provinces maritimes et les ports des Grands lacs et du Saint-Laurent

auraient nécessairement pour résultat de faire relever les taux du fret. De fait, l'objet du bill ne peut être autre. On n'a pas raison de dire, comme l'a fait le ministre des Transports devant le comité, qu'il est nécessaire de réglementer cette industrie parce que les industries analogues sur les Grands lacs seront elles-mêmes réglementées. C'est oublier ici toute l'histoire de la Confédération et le fait que nous sommes obligés de payer pour le transport des marchandises jusqu'à Montréal, distance de mille milles, en essayant de faire face à la concurrence des industries du Canada central. Tous ceux qui ont étudié le problème croient qu'en incluant dans le bill B les dispositions relatives à la réglementation du transport par eau entre les Provinces maritimes et celles du centre, on retardera considérablement l'expansion économique des Provinces maritimes dans la Confédération.

Le secrétaire,

F. MACLURE SCLANDERS,

Le gérant,

RAND H. MATHISON,

Commission des Transports du Maritime Board of Trade

L'hon. M. BLACK: J'ai aussi un télégramme d'Halifax que je désire verser au dossier. Le voici:

HALIFAX, N.-E., 10 mars 1937.

L'hon. F. B. BLACK,
Sénat,
Ottawa.

Projet ministériel de réglementer taux entre Provinces maritimes et ports des lacs nuirait beaucoup au trafic des ports Halifax et Saint-Jean, car volume considérable de marchandises arrivant ici de l'Est se rend par eau jusqu'aux ports des lacs. Réglementation des taux dirigera ce trafic vers Montréal et empêchera peut-être steamers de l'est de faire escale ici en allant à New-York. Industries des Provinces maritimes ont besoin de concurrence de navigation avec chemins de fer parce que les avantages dérivés de commission Duncan ont été grandement éliminés par les taux des chemins de fer pour denrées. Réglementation des taux par eau ne peuvent avoir pour but que de relever ces taux. Commission des chemins de fer a déclaré qu'on ne peut établir tarifs pour annuler situation géographique. Si cela est vrai, pourquoi annulerait-on par une loi situation géographique qui nous fournit naturellement route navigation soumise à concurrence vers intérieur du pays? Projet est condamnable et l'on devrait remettre bill à an prochain alors que les divers intéressés pourront être entendus.

H. R. SILVER.

L'hon. M. HOWE: Vous pensez peut-être que nous allons faire cesser toute navigation entre les Grands lacs et les Provinces maritimes. Le capitaine O'Gilvie dit que ses navires iraient à la ruine si nous décrétons des règlements et voici un Board of Trade important qui dit que les taux seront relevés. Ce sont là deux affirmations qui se contredisent. Qu'est-ce que les Provinces maritimes pensent que nous allons faire de ces taux?

L'hon. M. BLACK: Si la réglementation du transport des Grands lacs devient en vigueur, il pourrait fort bien en résulter la ruine de tous les navires voyageant entre les ports des Provinces maritimes et les Grands lacs, car les navires les plus importants seraient nécessairement maîtres de la situation.

L'hon. M. HOWE: Pour arriver à cette conclusion, il vous faut assumer que la Commission des Transports sera absolument injuste. Pourquoi se mêlerait-elle de modifier les tarifs qu'on lui soumet?

L'hon. M. BLACK: Les gens des Provinces maritimes comprennent bien, ainsi que cela ressort de ces télégrammes, que ce sont les taux peu élevés de transport par eau en été qui leur donnent accès aux marchés de Montréal et à l'ouest de Montréal.

L'hon. M. HOWE: D'après ce que je peux prévoir, ils seront aussi bas avec la réglementation que sans elle.

L'hon. M. BLACK: S'ils pouvaient en être sûrs, ils pousseraient un gros soupir de soulagement, mais on trouve dans le bill des dispositions qui pourraient bien empêcher cela.

L'hon. M. HOWE: Je ne puis voir aucun article qui aurait ce résultat.

L'hon. M. BLACK: La Commission a le droit de contrôler les taux. Il pourra arriver que quelqu'un, chemin de fer ou association quelconque, se présente pour dire que les taux sont bien trop bas.

L'hon. M. HOWE: La Commission des Transports ne réglera jamais un mode de transport au bénéfice d'un autre mode. Nous pourrons le décréter dans la loi, si vous le désirez.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il en est ainsi, il n'y aura aucune réglementation. Ce qui effraie ces gens, c'est la réglementation. Je veux bien vous croire quant à l'intention, mais il y a l'article 4 du bill par lequel l'article 314 de la loi des chemins de fer s'appliquera au transport des marchandises par eau. Si les navires soumettent un tarif qui n'est pas accepté, ils ne pourront plus exiger les taux de ce tarif et la Commission pourra leur indiquer les taux qu'ils devront exiger et le reste. Voilà pourquoi ils ont peur de la réglementation. Si vous ne désirez que la publicité provenant du dépôt des taux auprès de la Commission, pourquoi ne vous contentez-vous pas de le dire?

L'hon. M. HOWE: Comment allez-vous réglementer la chose sans une Commission?

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez la Commission; dites que les compagnies de navigation devront déposer auprès d'elle tous les taux qu'elles réclament. Ce n'est pas là de la réglementation. Ce n'est que de la publicité.

L'hon. M. HOWE: Je reconnais volontiers que le texte de ce projet de loi devrait être entièrement refait, mais je pense que nous nous exposerions à des difficultés si nous refaisions ce texte sans avoir obtenu une certaine expérience quant à tous les problèmes. Je désire que nous acquerions cette expérience.

L'hon. M. DANDURAND: Je suggère au comité de laisser cette loi en vigueur et de la laisser appliquer durant un an par la Commission. Nous serons tous ici en janvier prochain, je l'espère, et je pense que toutes les craintes exprimées ici auront disparu quand la loi aura été appliquée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que les craintes disparaîtront si nous n'appliquons pas cette loi.

L'hon. M. HOWE: Le Gouvernement actuel n'est pas animé de mauvaises intentions. Il ne veut pas ruiner le commerce d'expédition des Provinces maritimes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il entendrait des vociférations s'il le faisait.

L'hon. M. CALDER: M. Ogilvie nous a dit ce matin qu'on transporte du sucre d'Halifax à la tête des Grands lacs pour 22c. par 100 livres.

L'hon. M. HOWE: Pour 18c. Je pense qu'il a dit que les chemins de fer le transportent pour 22c. en été et 44c. en hiver.

L'hon. M. CALDER: Je présume que ce qui s'applique au sucre s'applique à tout le reste. Or si ces gens se trouvent réglementés par cette loi, telle qu'elle nous est maintenant proposée, vont-ils pouvoir continuer à transporter le sucre pour 18c. par 100 livres?

L'hon. M. HOWE: Certainement. Tout ce qu'ils auront à faire sera de déposer leur tarif de taux.

L'hon. M. CALDER: Et si les taux de transport à partir de Montréal jusqu'à la tête des lacs sont plus élevés ne faudra-t-il pas qu'ils se conforment à ces taux?

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. BLACK: S'il en est ainsi, pourquoi veut-on appliquer la partie de la loi des chemins de fer qui permettrait à la Commission de contrôler tous les taux?

L'hon. M. DANDURAND: C'est pour qu'il y ait uniformité entre la tête des lacs et Montréal.

L'hon. M. CALDER: Je pense qu'il n'y a qu'un argument à apporter contre cela et j'en ai déjà parlé; c'est que tous les navires britanniques autres que les navires canadiens peuvent remonter le Saint-Laurent, aller où ils veulent et faire payer les taux qu'ils veulent.

L'hon. M. HOWE: Ils ne peuvent faire ici le cabotage; ils ne peuvent que faire un voyage à l'intérieur de notre pays.

L'hon. M. CALDER: Je présume que c'est ce que font les navires des Provinces maritimes. Les navires américains peuvent faire la même chose.

L'hon. M. HOWE: Les navires des Provinces maritimes veulent avoir le privilège du cabotage.

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

L'hon. M. CALDER: Non. J'ai compris qu'ils veulent le privilège de recueillir des cargaisons pour les Provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Doherty désire dire quelques mots.

M. JOHN P. DOHERTY, gérant de la Lake Freight Association, Montréal: Monsieur le président, il est possible qu'une certaine confusion ait été créée ce matin par la généralité et la portée des observations faites par le capitaine Ogilvie, vu qu'il vous a signalé des cargaisons venant de ports étrangers aux lacs; et il a également fait allusion au trafic entre les Provinces maritimes et les lacs. Il vous a dit aussi que ce trafic intérieur est étranger à son commerce. En d'autres termes, il ne possède pas ni n'exploite de navires pour ce genre d'affaires, mais il est d'avis que d'autres qui exploitent des navires dans ce domaine sont plus ou moins avec lui dans l'opposition à ce projet de loi. Mais je voudrais distinguer entre sa cargaison de sucre venant de Cuba, par exemple, et du sucre allant d'Halifax à Montréal ou à la tête des lacs. Or un navire britannique ou étranger—scandinave, si l'on veut—peut prendre une cargaison de sucre à Cuba, probablement du sucre brut, et la transporter dans un port quelconque des Grands lacs ou à Montréal, disons.

L'hon. M. CALDER: Pourrait-il prendre une cargaison de sucre raffiné?

M. DOHERTY: Non, monsieur. Un tel steamer pourrait transporter ce sucre dans un port du Saint-Laurent ou des Grands Lacs. Rien ne l'empêcherait de prendre une cargaison canadienne sur les lacs ou une cargaison dans un port des Etats-Unis sur les Grands lacs pour la transporter dans un port étranger. Rien dans ce bill ne saurait empêcher la chose. L'objet de ce bill se rapporte à notre transport intérieur, ce qui est bien différent.

Le capitaine Ogilvie vous a dit ce matin qu'un steamer peut arriver à Montréal avec une cargaison, puis solliciter du fret pour le voyage de retour, et qu'il peut se rendre aux Grands lacs pour prendre une cargaison de farine, disons. Or, il n'y a pas d'objection à cela. Mais il ne peut se rendre à la tête des lacs pour

aller chercher une cargaison de farine qu'il transporterait dans un port de l'est du Canada. Les steamers dont le capitaine Ogilvie veut parler font un service régulier en été à partir de Saint-Jean et d'Halifax jusqu'aux Grands lacs et retour. D'après ce bill, les steamers faisant ce service seraient contrôlés exactement de la même façon que les steamers naviguant dans le fleuve Saint-Laurent et sur les Grands lacs, c'est-à-dire ceux pour lesquels je parle. Il est difficile de concevoir qu'un exploitant soit traité autrement qu'un autre qui navigue dans le même territoire. Les navires que je représente transportent aussi du sucre entre Montréal et des ports des Grands lacs; il transportent aussi de la farine entre la tête des lacs et Montréal. Ce sont là les mêmes denrées que celles transportées par cette compagnie des Provinces maritimes aux Grands lacs et vice versa. Je ne vois pas pourquoi notre entreprise serait réglementée quand cette compagnie ne l'est pas.

L'hon. M. CALDER: Ce que le capitaine Ogilvie veut dire, d'après moi, c'est qu'il serait profitable pour lui de ramener une cargaison à un taux inférieur à celui réclamé par les navires que vous représentez. Et il craint de perdre ce privilège. Bien qu'il ne l'ait pas dit, je présume qu'il est courtier ou qu'il nolisé des navires. Il ne s'intéresse pas aux services réguliers et il nous a dit qu'il n'a fait aucune exploitation l'an dernier.

L'hon. M. ROBINSON: Il craint que cette loi ne ruine son entreprise. Qu'en pensez-vous?

M. DOHERTY: Je ne puis concevoir que ce bill, tel qu'il est maintenant rédigé, ruine personne. Si nous en avons la moindre idée, il est probable que nous protesterions vigoureusement. Nous prévoyons un avantage découlant de la stabilité que cela va apporter à une industrie qui a été très instable depuis plusieurs années.

L'hon. M. CALDER: Qu'entendez-vous par stabilité?

M. DOHERTY: J'entends un tarif qui sera connu et qui sera maintenu en force durant une période donnée.

L'hon. M. CALDER: Cela revient à dire que les navires auxquels le capitaine Ogilvie s'intéresse ne pourraient faire payer un taux inférieur, comme la chose peut se faire aujourd'hui, d'après ce que m'a dit le ministre.

M. DOHERTY: Nous comptons naturellement que la Commission établira une certaine relation entre les taux. Cette relation est nécessaire si nous voulons avoir la stabilité. Par exemple, monsieur le président, la raffinerie de sucre d'Halifax est certainement en concurrence dans la partie supérieure du Canada avec les raffineurs de Montréal. Or, il faut qu'il y ait une certaine relation si nous voulons la stabilité. Si je comprends bien, la Commission devra voir à ce que ces relations et ces stabilisations existent.

L'hon. M. ROBINSON: Si ce bill exemptait ces gens, cela toucherait-il l'exploitation des autres compagnies de navires?

M. DOHERTY: Oui, nécessairement.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur Doherty, si un courtier des Provinces maritimes avait des taux plus bas que les vôtres, quelle serait l'attitude de la Commission des Transports, d'après vous?

M. DOHERTY: Je ne saurais prévoir quelle serait l'attitude de la Commission des Transports, monsieur.

L'hon. M. BALLANTYNE: Vous dites qu'il doit y avoir stabilisation.

M. DOHERTY: Pour que cette loi ait du succès, — et je suis sûr que la Commission l'appliquerait avec succès — il faudra qu'il y ait une relation entre les taux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si la Commission venait à croire que le tarif de l'exploitant des Provinces maritimes est trop bas, ne lui enjoindrait-elle pas de le relever?

M. DOHERTY: Je ne saurais le dire, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Voilà toute la question, monsieur le président, et nous devons savoir parfaitement ce qui en est avant de nous prononcer. On m'a dit deux ou trois fois que, dans un cas comme celui-ci, où les navires des Provinces maritimes auraient un tarif de 18c. par 100 livres, ce tarif resterait en vigueur bien qu'il fût plus bas que celui des autres navires se livrant au même trafic. Je suis porté à croire que nous travaillons à assurer la stabilisation, et qu'il est non seulement possible mais probable que ce tarif ne serait pas maintenu.

Ces deux propositions ne vont pas ensemble. Nous devrions savoir parfaitement à quoi nous en tenir sur ce qui se produirait dans un cas comme celui-là. Supposons maintenant que nous placions ces navires sous le régime de cette loi, et qu'ils décident qu'ils ne peuvent maintenir ce service à moins d'obtenir de cargaison à destination de l'est jusqu'à Fort-William à un certain taux, disons 18c. Ce taux, on le voit, est plus bas que celui exigé à partir de Montréal sous le régime de la stabilisation des taux. En d'autres termes, à moins qu'ils ne puissent obtenir une cargaison à ce taux, ils se trouveraient dans une impasse. Quelle est la situation?

L'hon. M. HOWE: Je regrette que M. Campbell, de la Commission des chemins de fer, ne soit pas présent. D'après les explications qu'il a données l'autre jour, tout navire peut réduire ses taux en donnant un avis de trois jours, mais il ne peut les relever sans donner un avis préalable d'un mois.

L'hon. M. CALDER: J'ai demandé au début de notre discussion si, après le dépôt d'un tarif, ce dernier était ainsi fixé à moins que d'autres personnes ne s'y opposent.

L'hon. M. HOWE: C'est cela.

L'hon. M. CALDER: Puis j'ai posé cette autre question: Si quelqu'un s'y oppose, et que la Commission, après avoir rejeté ce tarif, en fixe un autre plus élevé, c'est ce dernier tarif qui devient en force. Telle est la réponse que j'ai obtenue.

L'hon. M. HOWE: J'imagine que la Commission possède ce pouvoir. Mais, avant de changer le tarif, il faut que la Commission acquerre la certitude qu'il présente des distinctions injustes. Je crois que telle est l'explication donnée par M. Campbell.

L'hon. M. HAIG: Prenons le cas suivant. Un navire prend à Halifax une cargaison de sucre destinée à Fort-William où il va la décharger. Il ne se présente pas immédiatement de cargaison pour le retour. Les propriétaires offrent un taux pour une cargaison. Disons qu'il consent ensuite à transporter à Halifax, dans son voyage de retour, de la provende pour volailles à un sou par boisseau. Votre taux régulier ou stabilisé a été fixé à 6c. Le navire en question peut se permettre d'accepter le taux d'un sou parce qu'il a transporté à l'aller la cargaison de sucre, et il obtient ce qu'il peut pour le voyage de retour. Qu'arrive-t-il alors?

M. DOHERTY: La meilleure réponse que je puisse faire à cela, monsieur, c'est que dans la pratique une telle situation ne se présente pas.

L'hon. M. HAIG: Cela s'est présenté depuis six ou sept ans.

M. DOHERTY: Pas à ce point.

L'hon. M. BLACK: C'est peut-être exagéré.

L'hon. M. HAIG: J'expose le cas tel qu'il m'a été signalé.

M. DOHERTY: On peut bien nous exposer des cas hypothétiques et présenter un tableau très sombre d'un côté ou très brillant de l'autre, selon le point de vue, mais dans la pratique cela ne se présente pas. Ces navires dont nous avons parlé voyagent entre Halifax et la tête des lacs. Ils ont toujours quelque chose à transporter parce qu'ils fournissent un service dans leur exploitation et qu'ils ont une cargaison retenue d'avance pour transporter vers l'est et une autre pour transporter vers l'ouest. Ils ne s'occupent guère du transport du grain en vrac; ils transportent des marchandises en colis de temps à autre, mais ce sont de simples transporteurs de fret.

L'hon. M. BALLANTINE: Mais vous et le ministre ne vous entendez pas.

M. DOHERTY: Je le regretterais s'il en était ainsi. Je ne désire pas être en désaccord avec le ministre.

L'hon. M. BALLANTINE: Le ministre a affirmé au comité qu'il désire simplement le dépôt des tarifs et qu'il n'a pas l'intention de relever les taux. Voici maintenant que vous dites que vous visez à la stabilisation des taux, et qu'un exploitant dont les taux seraient trop bas sera exposé à ce que la Commission des Transports l'avertisse que ses taux sont trop bas et qu'il fera mieux de les relever.

M. DOHERTY: Je n'ai pas dit que telle est l'intention formulée dans le projet de loi. Je puis cependant vous dire franchement mon opinion personnelle; c'est que la chose pourrait profiter aux entreprises de transport.

L'hon. M. HOWE: Nous avons ici des hommes appartenant aux chemins de fer, lesquels sont sous le régime de cette loi. Je désire leur demander si la Commission des chemins de fer leur a jamais demandé de relever leurs taux.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas ce qui arrive, d'après ce qu'a dit M. Campbell? Supposons qu'un navire des Provinces maritimes prenne une cargaison à un certain taux. Il ne peut ensuite relever ce taux avant d'attendre un mois.

L'hon. M. HOWE: C'est exact.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a pu demander un taux très bas à cause des exigences des circonstances. Mais ces exigences ne durent pas plus d'un jour. La semaine suivante, il peut obtenir un taux plus élevé. Il ne pourra le faire si ce projet de loi devient en vigueur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne peut pas modifier son tarif selon les exigences du moment. Le projet de loi vise donc à bien d'autres choses que le simple dépôt du tarif des taux.

L'hon. M. McRAE: D'après les remarques de M. Doherty, je crois comprendre qu'il désire un taux minimum stable.

M. DOHERTY: Les choses pourraient se passer ainsi, mais non pas nécessairement.

L'hon. M. McRAE: Revenons à la question de la cargaison de sucre. Il me semble que le navire venant d'Halifax ou de Saint-Jean qui chercherait à se procurer à Fort-William une cargaison pour le voyage de retour ne pourrait trouver bien facilement à lutter contre les compagnies bien organisées des lacs dont vous avez parlé, à moins qu'il ne fasse quelque concession. Autrement dit, vous contrôleriez naturellement l'industrie avec le service régulier qu'il y a là-bas.

M. DOHERTY: Les gens des lacs ont un service très régulier et bien établi entre leur région et les Provinces maritimes. C'est là leur entreprise qu'ils exploitent sans concurrence, je le crois, depuis le début. C'est une industrie qui leur appartient et je ne crois pas que personne veuille leur faire la lutte.

L'hon. M. CALDER: Ne serait-il pas à cause des conditions dans lesquelles se fait leur exploitation?

M. DOHERTY: Leur exploitation est soumise à plusieurs conditions, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Pour les fins de la discussion, disons que le navire ordinaire ne naviguant que sur les lacs et ne se rendant pas jusqu'à Halifax a un taux de 3c. par boisseau pour le blé. Les propriétaires disent: "Il nous faut une cargaison pour le voyage de retour. Nous allons réduire le taux à deux sous et demi par boisseau." C'est ainsi qu'ils doivent faire. Par conséquent, ils peuvent toujours obtenir des cargaisons de grain, de farine ou d'autres denrées à un taux plus bas que celui réclamé par les autres. Vous leur enlevez ce privilège et il y a lieu de prévoir que cela va les ruiner.

L'hon. M. HAIG: Voilà toute la question.

L'hon. M. CALDER: Vous dites, monsieur Doherty, que vous espérez voir la stabilisation des taux. Supposons que je transporte du charbon et que j'établisse un taux de 75c. par tonne. Je ne puis qu'imaginer ces chiffres. Mon taux pour le transport du charbon entre Buffalo et Fort-William est de 75c. par tonne. Supposons que, vous aussi, vous transportiez du charbon et que vous dites: "Ce taux est trop élevé. Je vais transporter du charbon pour 60c. par tonne." Un autre voiturier arrive et dit: "Ce taux est trop bas. Il devrait être de 80c. par tonne." Toute cette affaire doit aller devant la Commission qui décide quel est le taux juste et raisonnable qu'il faut stabiliser pour le transport du charbon. Après cette stabilisation, tous les voituriers devront transporter le charbon à ce taux.

M. DOHERTY: Cela me semblerait très raisonnable.

L'hon. M. CALDER: L'argument de M. Ogilvie me semble donc parfaitement juste; c'est-à-dire qu'avec votre procédé de stabilisation vous allez lui enlever—je ne dis pas que cela ne devrait pas se faire—l'occasion d'obtenir sa cargaison pour le voyage de retour en faisant payer un taux un peu plus bas que le taux stabilisé.

M. DOHERTY: Si vous considérez la chose à ce point de vue, monsieur, vous créez une situation très nuisible à votre industrie du transport. Je crois qu'il a été démontré au comité qu'il est grandement nécessaire d'avoir de bonnes organisations de navires dans nos eaux intérieures. Or si un courtier comme M. Ogilvie peut trouver quelque part un navire libre sur lequel il peut faire transporter sur les Grands lacs des marchandises à un taux plus bas que le taux régulier, détruisant ainsi le tarif de tous les autres navires, cela semble-t-il juste ou raisonnable? Voulons-nous permettre à nos flottes des Grands lacs de continuer leur exploitation? Et pourront-elles le faire si, parmi ces navires, ainsi que l'a dit le sénateur Calder, il s'en trouve qui font payer aujourd'hui 60c. et demain 50c., et si un navire peut abaisser son tarif de 60 à 40c. pour obtenir des cargaisons, et cela indéfiniment jusqu'à ce que l'on constate que le coût de l'exploitation dépasse les revenus? Je crois que ce sont là les problèmes qu'il faut envisager. Ce n'est pas à tel ou tel navire ou à telle ou telle flotte en particulier qu'il faut songer.

L'hon. M. BLACK: Nous ne songeons aucunement aux individus.

M. DOHERTY: Nous parlons du capitaine Ogilvie. Il a parlé d'un navire.

L'hon. M. BLACK: Seulement en partie.

L'hon. M. MURDOCK: Parlant d'une cargaison de sucre transportée d'Halifax à Fort-William, M. Ogilvie a dit qu'il craint qu'avec cette loi ce navire ne puisse prendre une partie de cargaison de farine à Fort-William ni compléter sa cargaison à Port-Colborne ou à Kingston.

M. DOHERTY: S'il s'agit d'un navire canadien ou britannique, il sera certainement capable de le faire, pourvu qu'il se conforme aux dispositions de la loi projetée.

Le PRÉSIDENT: Pour le cabotage?

M. DOHERTY: Exactement.

L'hon. M. MURDOCK: M. Ogilvie a dit, si je l'ai bien compris, qu'il n'a jamais chargé de marchandises de cette façon à deux ou trois endroits, Fort-William, Port-Colborne, Kingston, mais que cette loi l'empêcherait de le faire si l'occasion s'en présentait.

M. DOHERTY: Je puis vous dire que les navires exploités régulièrement par les lignes interprovinciales de navigation prennent des chargements à quatre ou cinq ports des Grands lacs à destination des Provinces maritimes.

L'hon. M. MURDOCK: Les navires venant d'Halifax pourront-ils faire cela après l'adoption de ce projet de loi?

M. DOHERTY: Absolument. Les lignes interprovinciales de navigation continueront leur exploitation comme ils l'ont fait jusqu'ici.

L'hon. M. BEAUBIEN: Elles tombent sous le régime de la loi.

M. DOHERTY: Oui, pas autre chose.

L'hon. M. ROBINSON: Vous prenez pour acquis que la situation des Provinces maritimes est la même que celle des ports des lacs. Cependant les Provinces maritimes se trouvent dans une situation grandement inférieure à cause de la distance qui les sépare des provinces centrales. C'est à cause de ce désavantage qu'on a établi un taux spécial de transport pour les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: C'est la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. ROBINSON: Oui. C'est pour donner quelque chose aux Provinces maritimes en compensation de la longue distance qui les sépare des provinces centrales. Or les navires de Saint-Jean et d'Halifax, qui veulent faire concurrence à ceux de Montréal pour le sucre sont obligés de se rendre jusqu'à Montréal avant de se trouver sur un pied d'égalité avec ces derniers. Ils ont des arrangements spéciaux et ils ont établi un commerce spécial, et les gens des Provinces maritimes craignent fort que ce bill—qui semble être à l'avantage des expéditeurs des lacs—les empêche de transporter dans les Provinces maritimes le peu de marchandises qu'ils peuvent trouver sur les lacs. Ces navires ne réclament aucun privilège pour le transport des marchandises d'un port des lacs à un autre port des lacs, ils ne veulent que pouvoir prendre des cargaisons pour transport direct. N'y a-t-il pas moyen d'arriver à cela?

Le PRÉSIDENT: Ils prennent des cargaisons pour le voyage de retour.

L'hon. M. ROBINSON: Ils veulent aussi pouvoir distribuer ces marchandises en arrivant dans les Provinces maritimes. Ces cargaisons sont destinées à Halifax, Windsor, Digby, Moncton et Saint-Jean. C'est une industrie spéciale qui nécessite des navires spéciaux. Je ne sais pas comment vous allez faire l'affaire des Provinces maritimes si vous les placez dans une situation désavantageuse en les obligeant à payer les taux exigés sur les lacs et à payer ensuite pour la distance supplémentaire.

M. DOHERTY: Les lignes exploitant des navires à partir des Provinces maritimes font affaires depuis trois, quatre ou cinq ans, et nos navires des lacs ont été en concurrence avec eux; et les navires des Provinces maritimes semblent s'être bien tirés d'affaires, peut-être mieux que nous. Leur port d'attache est dans les Provinces maritimes et le nôtre est à Montréal. Je ne vois pas que nos situations respectives puissent être modifiées par cette loi proposée.

L'hon. M. ROBINSON: Cela est peut être vrai pour les navires, mais que dites-vous des expéditeurs, des marchands et des cultivateurs des Provinces maritimes?

L'hon. M. HOWE: Nous avons ici M. Fraser, un citoyen des Provinces maritimes qui a travaillé durant plusieurs années avec la Commission des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il était autrefois des Provinces maritimes. Il s'est amélioré.

L'hon. M. CALDER: Le sénateur Robinson vient de citer un exemple. Un navire quitte les Provinces maritimes avec une cargaison complète de sucre et se rend à la tête des lacs où il prend ensuite une cargaison complète de provende. A son retour, il distribue ces marchandises dans certains centres. Cela entraîne simplement un relèvement des prix de la provende.

M. DOHERTY: S'il survient un relèvement énorme des taux de transport des marchandises, la réponse est affirmative; si les choses continuent comme par le passé, la réponse doit être négative.

L'hon. M. CALDER: Les navires ne pourront pas continuer à agir comme dans le passé si l'on stabilise les taux à un certain niveau. Ils perdront ce privilège.

M. DOHERTY: Rien ne nous laisse prévoir que les taux seront stabilisés à un niveau plus élevé.

L'hon. M. ROBINSON: Il pourrait être à l'avantage des Provinces maritimes de ruiner tout à fait l'industrie du transport des marchandises par eau. Je ne dis pas que tel sera le résultat de la loi, mais elle mettra les Provinces maritimes dans une situation désavantageuse. Elles s'intéressent néanmoins plus aux chemins de fer qu'au transport par eau, et il est peut-être préférable de faire cesser le transport par eau et de laisser les chemins de fer transporter les marchandises.

L'hon. M. BLACK: Ainsi que l'a dit le sénateur Robertson, je pense que la véritable objection que les Provinces maritimes ont contre ce projet de loi provient de la crainte, laquelle est basée sur ce qui est arrivé dans le passé. Lors de l'établissement de la Confédération, on a promis aux Provinces l'accès aux Canada Central.

Le PRÉSIDENT: Au moyen de l'Intercolonial.

L'hon. M. BLACK: Plus que cela. Lisez le compte rendu de la réunion de Charlottetown et vous verrez la preuve de ce que j'avance. Or qu'est-il arrivé? On a relevé les taux de transport des marchandises. Les taux bas sur l'Intercolonial ont été relevés au point de faire disparaître tout avantage. Puis nous avons eu la commission Duncan qui a jugé que les Provinces maritimes subissaient une injustice dans le transport des marchandises des Provinces du Centre et de l'Ouest et qu'elles n'étaient pas traitées conformément à la garantie prévue dans le pacte de la Confédération. Le rapport Duncan a été mis en vigueur, mais en partie seulement, non pas dans sa totalité. Cependant, dès qu'il fut mis en vigueur, les chemins de fer, au moyen de subventions et d'arrangements secrets, ont recommencé à violer l'entente et des arrangements du genre de celui concernant les pommes de terre, pour ne mentionner que celui-là, nous empêchent de bénéficier du rapport Duncan. Je pourrais en mentionner d'autres.

Qu'arrive-t-il maintenant? Nous ne voyons ici qu'une nouvelle attaque contre les avantages que nous étions censés obtenir quand nous sommes entrés dans la Confédération. Et pourquoi devons-nous obtenir ces avantages? A cause des désavantages que nous causait notre situation géographique. Nous avons aujourd'hui des navires qui transportent du sucre d'Halifax et de Saint-Jean pour 18c. en été et le taux des chemins de fer est de 20c.

L'hon. M. BALLANTYNE: 22c.

L'hon. M. BLACK: Les représentants des chemins de fer pourront me reprendre si je me trompe. Je dirai 20c. jusqu'à ce qu'on me dise que je fais erreur.

Le PRÉSIDENT: M. Ogilvie a dit que c'est 22c. en été et 44c. en hiver.

L'hon. M. BLACK: Or, dès qu'une situation se présentera qui mettra fin à ce taux de 22c., qui va empêcher les chemins de fer de porter leur taux à 44c. en été comme en hiver et de fermer ainsi aux Provinces maritimes les marchés du centre et de l'ouest du Canada? Si cette loi doit avoir quelque effet, ce ne sera pas seulement la stabilisation des taux, mais aussi, je pense, le relèvement des taux, et je suis opposé à tout relèvement de taux au détriment des Provinces maritimes. Cette loi donnerait à la Commission le pouvoir de nous enlever nos taux bas. Le bas niveau des taux de transport par eau en été est un moyen que nous avons d'empêcher les chemins de fer de faire fi du rapport Duncan en manipulant les taux. Nous ne voulons pas d'une loi qui permettrait de faire cela. Je ne crois pas que l'intention du ministre soit de susciter cet état de choses, mais on veut mettre entre les mains de la Commission le pouvoir de faire précisément cela.

Tout le monde s'accorde à dire que les chemins de fer ont besoin d'aide. C'est vrai. Mais qui paie les déficits des chemins de fer? Ce sont tous les contribuables du pays. Cela ne nous justifie cependant pas de placer un nouveau fardeau sur les épaules des contribuables des Provinces maritimes.

Je le répète, l'attitude de la population entière des Provinces maritimes se trouve exprimée dans les télégrammes qu'on a lus ici et par les remarques faites ici par M. Burchell. Elle craint de voir mettre entre les mains de la Commission le pouvoir de faire disparaître les avantages qui nous sont garantis par la Confédération et par la Commission Duncan.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, il passe six heures. Je suggère que nous remettions cette question à demain. Nous reviendrons siéger demain à onze heures et trente de l'avant-midi. Nous espérons pouvoir terminer l'examen de ce projet de loi avant une heure demain après-midi et en faire alors rapport à la Chambre.

Le GREFFIER DU COMITÉ: Le comité a reçu une copie d'une lettre adressée à l'honorable ministre des Transports. En voici le texte:

OTTAWA, CANADA, 24 février 1937.

L'honorable C. D. HOWE,
Ministre des Transports,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Pour faire suite aux observations déjà faites devant le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports au sujet du bill B, loi établissant une Commission des Transports au Canada, je me permets de vous exposer les vues de la compagnie Wings Limited et de la compagnie United Air Services Limited.

Partie 3, article 9

D'après cet article, les dispositions de la loi des chemins de fer se rapportant aux taxes, aux tarifs, aux tarifs communs et autres choses devront s'appliquer au transport par air. Il a été amplement prouvé devant le comité que l'application de ces dispositions à l'exploitation des moyens de transport par air est impraticable, bien qu'on ait inséré dans le bill les mots "*mutatis mutandis*". On ne peut manquer de conclure que l'application des dispositions de la loi des chemins de fer à l'aviation commerciale aurait pour résultat de forcer cette dernière à se soumettre à ces dispositions, lesquelles sont si nombreuses qu'on essaierait évidemment de les mettre en vigueur, même si elles sont inapplicables, étant donné surtout que la Commission, telle qu'elle est présentement constituée, ne possède pas les connaissances pratiques qu'il faut en fait d'aviation. Il s'ensuivrait que l'application de ces dispositions n'aboutirait qu'à des méprises et à la confusion. Nous croyons aussi que les exigences de la loi des chemins de fer quant au dépôt des rapports et des statistiques seraient extrêmement onéreuses et ne serviraient qu'à augmenter la somme déjà considérable de questions de détail dont les exploitants doivent s'occuper.

On doit aussi remarquer qu'il y a certains modes d'exploitation que, d'après ce qui s'est dit devant le comité, l'on n'a pas présentement l'intention de soumettre à l'application de la loi proposée. Bien que nous pensions qu'il est opportun de contrôler ou de réglementer les taux, même dans les régions du nord, nous croyons qu'il faudra résoudre un grand nombre de problèmes avant de pouvoir trouver un mode satisfaisant de réglementation. Nous suggérons donc qu'au lieu de soumettre l'aviation à l'application des dispositions de la loi des chemins de fer, on décrète la réglementation par décret du Conseil, car une telle réglementation ne peut être formulée et mise en vigueur qu'après un examen complet des conditions que l'on entend contrôler.

Article 10

Le premier paragraphe de cet article établit que le ministre peut accorder des permis à des aéronefs pour des fins commerciales. Il convient de faire observer ici qu'en vertu des lois de l'aéronautique et des règlements concernant le service aérien établis sous le régime de ces lois, le ministre des Transports accorde maintenant des permis aux aéronefs, tant pour des fins privées que pour des fins commerciales. Ce permis n'est en somme que la reconnaissance par le ministre du fait que l'aéronef répond aux exigences du point de vue mécanique, peut entreprendre des envolées et est bien un véhicule propre au service privé ou commercial. Or, les dispositions de ce projet de loi autorisent le ministre à accorder le permis à un aéronef commercial. Le premier permis, ou certificat, accordé en conformité des dispositions de la loi de l'aéronautique est d'une nature plutôt technique ou mécanique, tandis que le permis dont il est question dans l'article 10 de ce bill sera un permis accordé à un voiturier lui donnant le droit d'exploiter son service sur certaines routes et sous le régime de certains règlements et de certaines restrictions au sujet des droits et des tarifs.

Nous sommes donc d'avis que c'est le voiturier, et non l'aéronef, comme l'indique le bill, qui devrait obtenir le permis de faire ce commerce en qualité d'exploitant d'un aéronef commercial. Ce permis sera en quelque sorte un permis "de commerce" et autorisera le voiturier à faire ce commerce sur une route déterminée, si le service doit être régulier, ou dans une zone ou région délimitée conformément aux conditions qui pourront être convenablement appliquées à ce service. Ajoutons que, pour autant que le contrôle du voiturier exigé par la loi relève de la Commission, il serait raisonnable que la Commission elle-même ait la haute main sur la délivrance des permis au lieu du ministre. De fait, lorsque la demande sera faite, le ministre aura déjà accordé un permis à l'aéronef en vertu de la loi de l'aéronautique. Nous sommes d'avis que cela n'exigera pas deux personnels, ni ne fera double emploi de certaines opérations de détail, puisque les pouvoirs du ministère des Transports sous le régime de la loi de l'aéronautique et des règlements de l'air et ceux de la Commission des Transports que l'on veut établir seront bien différents et bien distincts. Dans la région du Nord, ou même pour les services déterminés et réguliers entre des villes, il semble qu'il ne serait pas du tout avantageux d'accorder un permis à l'aéronef aux termes du paragraphe 4 de l'article 10, par suite de la nature même des opérations et de la variation des diverses machines utilisées. Pas n'est besoin d'autres observations sur ce point à la suite des témoignages entendus au Comité.

Nous croyons qu'à mesure que cette industrie se développera, et même aujourd'hui dans le Nord où dans bien des cas on s'en tient à un service régulier, il sera nécessaire d'accorder des permis pour la mise en service des aéronefs dans un but commercial sous l'autorité du gouvernement fédéral, tout comme le font les provinces qui contrôlent les services d'autobus et de camions.

Il est bon de faire observer ici qu'il faudrait ajouter dans la Partie III une clause dite "grandfather's clause" ou une clause restrictive autorisant ceux qui font aujourd'hui ce genre d'affaires à obtenir un permis de ce chef. Si l'on tient compte des fortes sommes placées dans cette entreprise et aussi du service fourni à des régions qui dépendent en grande partie aujourd'hui des moyens de transport par air, même là où il y a concurrence, il ne serait pas juste envers ces exploitants qui, pour la plupart, ont organisé de puissantes entreprises sans l'aide directe ou indirecte de l'Etat, de leur refuser le droit de continuer leurs opérations en leur accordant un permis. Nous croyons que sans restreindre la concurrence et sans donner un avantage injuste à ceux qui font actuellement ce service, il est nécessaire d'avoir recours à un mode de permis et de surveillance des taux dans le but d'assurer au voiturier un rendement suffisant sur sa mise de fonds afin qu'il soit en état de maintenir ses appareils au niveau exigé, tout en retirant un profit raisonnable. Ajoutons que de nos jours une bonne part des capitaux placés dans cette entreprise sont des fonds publics.

Article 11

Tenant compte de la proposition faite au sujet de la délivrance du permis, la première partie de cet article devrait être modifiée afin que le texte devienne des marchandises ou des voyageurs, etc., au moyen d'un aéronef autre qu'un aéronef exploité par un "voiturier muni d'un permis."

Paragraphe 2

On a dit au comité que les mots "autre personne mettant en service l'aéronef" dans la huitième ligne, pouvaient bien s'appliquer au pilote, mais nous les interprétons comme faisant allusion au locataire ou à celui qui entreprend le service. Si tel n'est pas le cas, il faudrait une disposition indiquant que seule la personne pilotant l'aéronef sous contrat, et non le propriétaire, sera tenu responsable d'une violation.

Nous sommes également d'avis que les exigences, sous peine de révocation, sont trop onéreuses pour l'exploitant. Car, le fait d'avoir à payer une forte amende et à perdre son permis, ce qui constitue l'unique moyen de retirer quelque revenu de son aéronef, devrait être tenu pour une peine suffisante. On peut faire observer qu'aucune disposition ne parle de la révocation pour ce qui est des navires dans la partie du Bill qui a trait à ce sujet.

Paragraphe 3

L'objet de cette disposition n'est pas bien clair, à moins qu'on n'ait l'intention de ne l'appliquer qu'aux aéronefs faisant un service international. En tout cas, nous sommes d'avis que le fonctionnaire dont il est question ici ne devrait pas avoir le droit de retenir l'aéronef qu'il croit impliqué dans une infraction contre la présente Partie de la loi, car il pourrait bien entraver ainsi indéfiniment les opérations du voiturier. Si, de plus, le voiturier n'était pas coupable d'une infraction à la présente loi, il n'aurait aucun recours.

Partie 6 Article 22.

L'effet de cet article dépend dans une large mesure de l'application que le Gouvernement désire faire de ce bill, dans sa forme actuelle, au sujet des opérations dans le Nord. Ce genre de service entrerait, pour la plus grande partie, dans une classe de travail connue par les exploitants du Nord sous le nom de service en louage ou contrat spécial, alors qu'il faut transporter un chargement complet ou un poids considérable. La nature des opérations des aéronefs, la variété des modèles de machines et l'élément temps, ce qui dans bien des cas est d'une grande importance dans le transport aérien, tout cela crée des difficultés concernant l'établissement d'un tarif spécial et nous fait douter considérablement de l'effet pratique de cette disposition.

Article 29

L'aspect légal de l'effet de l'article 29 a été discuté à fond au Comité par les représentants du trafic automobile. Or, étant donné que les objections sont les mêmes pour l'article que pour le pilote de l'aéronef, il n'est pas nécessaire de les répéter ici. On peut dire, en somme, que l'article est obligatoire et limite l'autorité de la Commission qui, croit-on, devrait être libre, sous le régime de toute disposition statutaire, surtout lorsqu'il s'agit de l'exploitation d'un aéronef dont la nature n'est pas connue de la Commission.

Article 30

Comme nous l'avons dit précédemment, cet article décrète que les conditions dans lesquelles le permis sera accordé releveront de l'autorité de la Commission, nonobstant le fait que le permis est délivré par le ministre. Si la délivrance de ce permis doit relever de l'autorité de la Commission, ce permis devrait être délivré par la Commission et non par le ministre comme le veut l'article 10.

Article 32

Pour faire suite aux observations faites au sujet de l'article 11, nous sommes d'avis que ces dispositions devraient être éliminées complètement, pour autant qu'elles s'appliquent aux aéronefs.

Bien que cette suggestion soit faite au sujet du bill dans sa forme actuelle, il est entendu que si, de ce fait nous acceptons le principe du bill concernant le transport aérien et établissant que c'est un service désirable, il ne faut pas interpréter cette attitude comme étant l'approbation ou l'acceptation du projet de loi dans sa forme actuelle.

Le Canada fait actuellement partie du groupe des pays qui ont signé la Convention internationale de l'aéronautique et qui comprend la plupart des puissantes nations du monde. Celles-ci ont toutes, tout à tour, tenu compte des stipulations de cette Convention pour définir le statut des voituriers et établir les règlements qui les régissent. Ainsi, en Angleterre, où la législation a suivi le progrès, on a maintenu une réglementation et un contrôle des plus modernes et aujourd'hui les plus importantes lois à ce sujet sont les lois dites Carriage by Air Act, de 1932, et Air Navigation Act de 1936. Cette dernière renferme des dispositions portant sur un contrôle et une réglementation du genre de ceux que l'on propose dans ce projet de loi, bill B. On constatera toutefois, pour peu qu'on s'y reporte, que, même dans ce pays où les règlements ont suivi le progrès pour s'adapter aux nouvelles conditions, on ne cherche pas à exercer ce contrôle en ayant recours à une législation précise, mais plutôt en établissant des règlements par décrets du Conseil.

Dans le plus récent ouvrage anglais commentant la législation sur l'aviation civile, N. H. Moller a écrit les lignes suivantes au sujet de la modernisation de l'administration en Angleterre :

Nous aurions eu à faire face à une situation précaire dans nos affaires nationales si, au point de vue de l'aviation, la marche dans la voie du progrès ou les découvertes dans le domaine de l'expérimentation avaient été entravées par des mesures législatives qui, dépendant d'une procédure parlementaire inconmode, n'aurait pu répondre aux exigences quotidiennes dans le domaine national et international de l'aviation civile. Ce domaine prend un essor de plus en plus rapide et considérable."

Au Canada, où le progrès dans ce domaine offre une double perspective, ces paroles s'appliquent avec plus d'exactitude encore.

Depuis l'année 1922, notre loi de l'aéronautique, celle qui prévaut dans ce domaine, n'a été que bien peu modifiée. On peut dire de même que les règlements établis sous le régime de cette loi étaient bel et bien démodés, en dépit du fait qu'on y a de temps en temps apporté un amendement quand le besoin en était si urgent qu'il était impossible de retarder davantage. Aujourd'hui ces règlements ne répondent d'aucune manière aux exigences des conditions qui varient sans cesse et, dans une large mesure ne peuvent plus être appliqués aux opérations aériennes au Canada. Par suite, de cet état de choses, l'exploitant se trouve à certains moments forcé en quelque sorte de violer la loi, évidemment loin d'être raisonnable, mais en se rendant coupable de cette infraction il risque d'annuler la protection de l'assurance et il s'expose à devenir passible d'une peine. Il y a des années que les exploitants des services commerciaux demandent avec instance la révision de ces règlements démodés. Or, maintenant que le ministère des Transports (se rendant enfin compte de la situation du voiturier, nous l'espérons) désire étendre l'application des règlements, nous sommes d'avis qu'au lieu de nous donner une demi-législation du genre de celle que nous promet ce bill et qui ne sera qu'un expédient destiné à relever tant bien que mal l'autorité administrative au lieu d'être une loi de portée générale, comme ce devrait être le but visé, on devrait laisser de côté toutes les dispositions qui ont trait au transport aérien dans le bill B que discute dans le moment le comité du Sénat.

Il est temps que dans notre pays on détermine le statut du voiturier, qu'on en vienne à l'uniformisation des billets de voyageurs, des formules de connaissance, etc., dans le but de fixer et de limiter la responsabilité du voiturier. Il en est de même de bien d'autres questions qui ont été définies et arrêtées dans les lois et les règlements de presque tous les pays du monde. Ainsi donc, par suite de l'état arriéré où se trouve notre législation administrative au Canada; par suite aussi du fait que le Gouvernement se trouve maintenant en mesure d'édicter une loi concernant le transport par air, pris dans l'ensemble,—sans tenir compte de l'objet de la présente loi,—sans annuler les dispositions des lois ou des règlements existants, nous faisons respectueusement observer que les dispositions du bill B qui ont trait à ce transport aérien devraient être éliminées. Nous prions ensuite le Gouvernement d'entreprendre une enquête, ou de nommer une commission qui examinera minutieusement les besoins de l'aviation au Canada ou même encore de convoquer une conférence de tous les exploitants de services commerciaux pour y discuter les besoins de cette industrie et connaître les opinions et les propositions des exploitants eux-mêmes. Nous demandons ensuite au Gouvernement, après avoir étudié à fond tous les problèmes d'ordre pratique que pose l'exploitation de ce service et qui, les témoignages entendus l'établissent clairement, ne peuvent pas être résolus par le projet de loi en discussion, de reviser et modifier la loi de l'aéronautique et les règlements concernant les services de l'air, ou de rédiger une nouvelle loi pouvant s'appliquer à toutes les phases du transport par air.

On pourrait faire de nombreuses propositions au sujet des dispositions d'une loi de ce genre, mais cela se résumerait à des observations de détail qui ne pourraient guère être acceptées dans le moment.

En un mot, les soussignés sont d'avis que vouloir faire passer le transport par air sous l'autorité de la loi des chemins de fer, comme tend à le faire ce projet de loi, n'est d'aucune manière pratique et n'offre aucun moyen d'établir une politique progressive et constructive. Ils croient, en outre, que le Gouvernement devrait immédiatement rédiger une loi portant sur toutes les phases du transport aérien comme on l'entend au Canada. Ce serait là établir une base solide sur laquelle fonder les règlements et les moyens de contrôle pour l'avenir, au lieu de chercher à réglementer une industrie au moyen d'une loi édictée pour répondre aux exigences d'un mode de transport tout à fait différent.

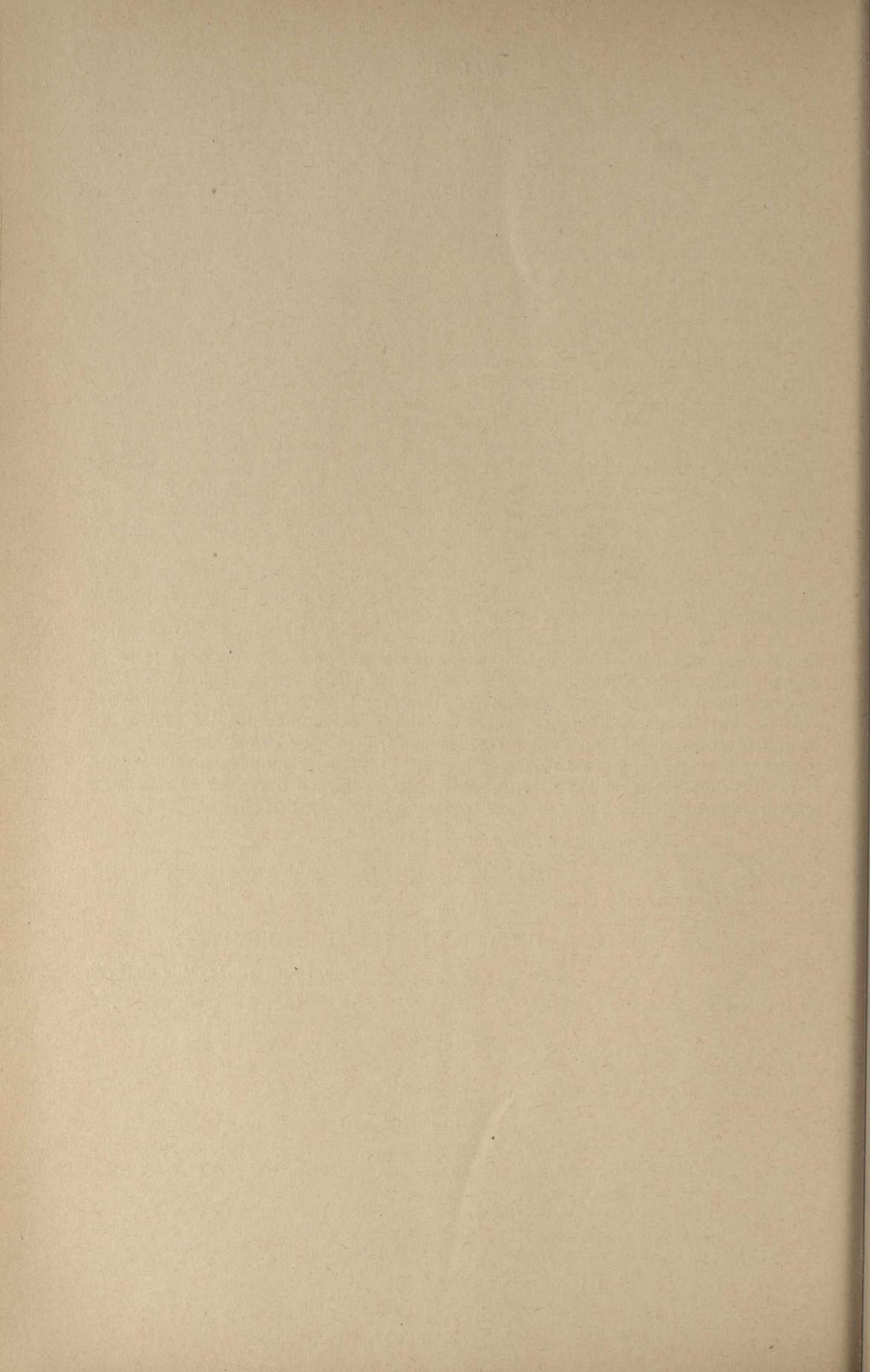
Respectueusement soumis,

WINGS LIMITED

et

UNITED AIR SERVICES LIMITED,

par (Signé) D. S. ORMOND.



SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT

DES

Chemins de Fer, Télégraphes et Havres

SUR LE

BILL B

Loi établissant une Commission des transports au Canada et
conférant autorité relativement au transport par chemins
de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles

FASCICULE N° 10

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS

L'hon. HUGH GUTHRIE, C.P., commissaire en chef, Commission des Chemins
de fer.

COMMUNICATIONS:

Télégramme du président du Board of Trade de Charlottetown.
Télégramme du président des Associated Boards of Trade du Cap-Breton.

MOTION

Par l'hon. Sénateur Black concernant l'exemption de certaines formes de
navigation maritime.

RAPPORT

Du comité avec les amendements apportés au bill.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très honorable GEO. P. GRAHAM, *président*

Les honorables sénateurs:

Arthurs
Ballantyne
Barnard
Beaubien
Black
Bourque
Buchanan
Calder
Casgrain
Copp
Dandurand
Dennis
Farris
Gillis
Gordon
Graham
Green
Griesbach
Haig
Hardy
Harmer
Horner
Jones
Lacasse
Laird

L'Espérance
Logan
MacArthur
Marcotte
McDonald (*Shédiac*)
McGuire
McLennan
McRae
Meighen
Michener
Molloy
Moraud
Murdock
O'Connor
Parent
Pope
Rainville
Raymond
Robinson
Sharpe
Spense
Sutherland
Tobin
Turgeon
Webster—50.

(Quorum 9)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

JEUDI 11 mars 1937.

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill "B", Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, s'est réuni ce jourd'hui, à 11 heures 30 du matin.

Le très hon. GEO. P. GRAHAM préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si je me rappelle bien les faits, nous avons entendu certaines objections au sujet de l'application de cette mesure à certains agents de transport faisant le service dans les Provinces maritimes et de cet endroit en remontant le Saint-Laurent. Nous avons terminé cette discussion, n'est-ce pas?

L'hon. M. DANDURAND: A cette phase de l'étude du bill j'aimerais entendre l'honorable M. Guthrie sur l'application de cette mesure, si elle est adoptée dans sa forme actuelle, et quant aux règlements qui seront mis en vigueur. J'ajouterai que le ministre ne sera pas présent, mais qu'il insiste pour que le bill soit maintenu tel qu'il est, du moins en ce qui concerne le point soulevé par nos amis des Provinces maritimes.

Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez, monsieur Guthrie?

L'hon. M. GUTHRIE: Je ne sais exactement sur quel point porte la divergence d'opinions.

Le PRÉSIDENT: Plusieurs personnes se sont prononcées catégoriquement sur cette question.

L'hon. M. ROBINSON: Ce télégramme vous fera connaître la situation.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais en donner lecture. Ce télégramme couvre le point qui a été très bien exposé par le sénateur Black. Il est rédigé dans les termes suivants:—

La commission des transports du Board of Trade des Provinces Maritimes, représentant les gouvernements de ces trois provinces, désire protester très énergiquement contre l'inclusion dans le bill du transport par eau entre les Provinces maritimes et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs. D'après le compte rendu des délibérations du comité du Sénat il appert que presque toutes les compagnies de navigation sur les Grands Lacs sont en faillite et que 75 p. 100 des propriétaires de navires demandent au Gouvernement de leur venir en aide en réglementant les taux de transport. Nous ne nous opposons pas à la réglementation des taux de transport entre les ports des Grands Lacs ou du Saint-Laurent si la chose est nécessaire pour remédier à la situation qui a surgi dans cette région. Cependant, nous ne voyons pas pour quelle raison on y comprendrait les Provinces maritimes vu que tous les expéditeurs et tous les propriétaires de navires dans ces provinces y sont opposés.

Ils ne s'opposent pas à la réglementation, pourvu que ces règlements ne s'appliquent pas à eux.

C'est en quelque sorte revenir à la situation dans laquelle nous nous trouvions lorsque le Commission Duncan présenta son rapport en 1926.

Si le comité veut bien étudier le rapport Duncan, il constatera que les Provinces maritimes ont consenti à faire partie de la Confédération, entre autres raisons, parce qu'on leur donnait accès au marché du Canada central en leur accordant des taux réduits de transports qui leur permettraient d'atteindre ces marchés. La loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes a été un appoint considérable sous ce rapport et a occasionné un regain de vie dans le domaine économique. Si on comprend le commerce entre les Provinces maritimes et les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent dans le bill "B", il en résultera inévitablement une augmentation des taux de transport.

C'est la crainte qu'ils expriment.

En effet c'est le seul but que peut viser ce bill. Il n'est pas juste de prétendre, comme l'a fait le ministre des Transports, en présence du comité, qu'il est nécessaire de réglementer ce commerce parce que les taux d'industries similaires sur les Grands Lacs le seront. Cet argument ne tient aucunement compte de l'histoire de la Confédération et du fait que nous devons acquitter des taux pour le transport des marchandises à mille milles de distance si nous voulons faire concurrence aux industries du centre du Canada sur le marché de Montréal. Tous ceux qui ont étudié cette question sont d'avis qu'en réglementant, au moyen de ce bill, le transport par eau entre les Maritimes et les provinces du centre on retardera considérablement le développement de la vie économique des Provinces maritimes au sein de la Confédération.

Le secrétaire honoraire,
F. MACLURE SCLANDERS.

Le directeur,
RAND H. MATHISON,

Commission des Transports du Board of Trade des Provinces Maritimes.

L'hon. M. GUTHRIE: La loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes a sans doute aidé considérablement ces provinces. Cette loi ne s'applique qu'aux taux de transport par chemins de fer et non aux taux par eau. Cette loi fut adoptée à la suite du rapport Duncan, dont il a été question. Je faisais partie de la Chambre des communes lorsque la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes fut adoptée, et je croyais alors que cette mesure réglait de façon satisfaisante les difficultés qui prévalaient dans ces provinces au sujet des transports.

Le présent projet de loi, auquel on s'oppose dans ce télégramme, comporte l'application de taux réglementés à tout le Canada. Je ne vois pas comment vous pouvez exclure une partie du Canada de cette réglementation des taux, si vous l'appliquez à d'autres parties du pays. Autrement ce sera une cause d'injustice.

Les explications du ministre démontrent très clairement, il me semble, que le but de ce projet n'est pas de favoriser un mode de transport en particulier, soit par chemin de fer ou par eau, mais d'établir l'équilibre entre eux relativement aux transports à destination de l'intérieur du Canada. Pour ce qui est des taux réglementés il s'agit en définitive de conférer le pouvoir à la Commission d'empêcher l'établissement de taux déraisonnables ou injustes. A mon avis vous ne pouvez pas procéder par sections dans cette affaire et n'appliquer cette réglementation des taux qu'à une partie du Canada. Le télégramme ne dit pas qu'il devrait y avoir traitement de faveur pour les expéditions par eau comme on l'a fait pour le transport par chemins de fer, mais les auteurs de cette dépêche y ont peut-être songé, vu que les diminutions de tarifs ferroviaires dans ces provinces embrassent un territoire déterminé. On n'a pas prétendu qu'on devrait diminuer les taux du

transport par eau, mais ce serait la seule manière de surmonter le désavantage que constitue la situation géographique de ces provinces, au dire de ces gens. Si vous décidez de réglementer les taux il faudrait, à mon avis, appliquer ce contrôle à tout le pays; autrement il ne sera que régional et il pourra en résulter des injustices.

L'hon. M. HARDY: Lorsque ces taux seront établis, ils seront dans une certaine mesure sujets à la discrétion de la Commission, n'est-ce pas?

L'hon. M. GUTHRIE: Quant à leur équité.

L'hon. M. HARDY: On laisse toujours une certaine mesure de discrétion à la Commission.

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

L'hon. M. HARDY: Elle peut voir ce qui est équitable à ce sujet, et aussi quant aux arrêts pour le chargement ou le déchargement. Les permis accordés peuvent comprendre ces détails si vous le désirez.

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que les pouvoirs de la Commission seront assez étendus pour le lui permettre.

L'hon. M. CASGRAIN: Ne serait-il pas possible, monsieur Guthrie, d'établir une distinction entre la navigation maritime et la navigation intérieure, car elles diffèrent entièrement. Les compagnies qui font le service sur les Grands lacs sont désavantagées considérablement parce que des navires, même de la Suède, viennent y prendre des cargaisons à des taux très bas, et, comme quelqu'un l'a dit, presque toutes les compagnies sont en banqueroute. Serait-il possible,—je vous le demande à titre d'avocat,—d'inclure une disposition dans la loi qui ne s'appliquerait qu'à la navigation intérieure?

L'hon. M. DANDURAND: Avec tous les égards que je dois à mon honorable ami, j'aimerais que les représentants des Provinces maritimes fassent part de leurs craintes à l'honorable M. Guthrie en lui posant des questions.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne sais trop si nous l'avons fait à dessein, mais le bill comporte déjà un traitement de faveur dans une certaine mesure. Si je me rappelle bien les faits on a apporté un amendement au bill qui élimine tout le transport à l'est de la Pointe-au-Père.

L'hon. M. BLACK: C'est exact.

L'hon. M. ROBINSON: Y compris les Provinces maritimes, soit le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard.

L'hon. M. BLACK: Et la côte du Pacifique.

L'hon. M. HAIG: Et Churchill.

L'hon. M. ROBINSON: Le cabotage dans cette partie du Canada est exempté, et il y avait tout lieu d'agir ainsi, je crois.

Je ne sais trop comment nous pourrions surmonter la difficulté qui a trait aux Provinces maritimes, mais on pourrait peut-être modifier le bill de manière à ce que cette disposition ne s'applique pas au transport d'entier parcours,—je ne parle pas des voyageurs,—à destination ou en provenance des Provinces maritimes et des lacs ou de toute partie du Canada. Il n'est pas question d'accorder le privilège à ces bateaux de faire le service entre les Grands Lacs ou le Saint-Laurent et un autre endroit.

Le PRÉSIDENT: Ils ne désirent pas les privilèges de cabotage.

L'hon. M. ROBINSON: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Oh, oui, ils désirent pouvoir s'arrêter et prendre des cargaisons.

L'hon. M. ROBINSON: Ils ne désirent pas faire le cabotage sur les lacs, mais ils aimeraient pouvoir prendre des cargaisons, des marchandises destinées directement aux Provinces maritimes ou en provenant. Il me semble qu'en insérant un amendement qui autoriserait cela on ne modifierait pas beaucoup

le bill, et je suis certain qu'on satisfèrait ainsi nos gens. Ils y attachent plus d'importance que le comité le pense, et si nous ne réglons pas cette question au comité du Sénat il y aura une grosse discussion à la Chambre des communes à ce sujet. J'aimerais que nous réglions la chose. Il me semble qu'un amendement de cette nature n'aurait pas un effet bien considérable sur l'application de cette mesure qui, nous devons tous l'admettre, constitue un excellent effort en vue de réglementer la navigation. Nous n'avons pas l'intention de porter le coup de mort à ce bill, mais nous désirons protéger les intérêts des Provinces maritimes si nous le pouvons, c'est tout.

L'hon. M. MACARTHUR: L'Île du Prince-Edouard n'est pas concernée autant que la Nouvelle-Ecosse, mais elle l'est dans une certaine mesure. J'aimerais que M. Guthrie nous dise quels seront les effets de l'adoption de cette partie du bill sur les Provinces maritimes. Le capitaine Ogilvie nous a laissé entendre hier qu'il avait de fortes craintes à ce sujet; il a semblé croire que cette mesure comportait des désavantages sérieux pour ces provinces. Le ministre, M. Howe, nous a dit qu'il n'en serait pas nécessairement ainsi. Nous savons que le besoin de cette réglementation se fait sentir plus vivement sur les Grands Lacs que dans les Provinces maritimes, et ces dernières veulent conserver le statu quo. A votre avis, monsieur Guthrie, les compagnies de navigation des Provinces maritimes auront-elles à souffrir de l'adoption de cette partie du bill sans modification?

L'hon. M. GUTHRIE: Mon opinion sur le transport par eau n'a pas une grande valeur, je crois. Je serais porté à accepter l'opinion de M. Howe à ce sujet; il est bien versé dans les questions de navigation. Les intérêts maritimes de ces provinces n'auraient pas à souffrir de l'adoption de cette mesure, à mon avis.

L'hon. M. MACARTHUR: Ces gens ont peut-être des craintes excessives?

L'hon. M. GUTHRIE: Je crois que les habitants des Provinces maritimes ont des craintes excessives à ce sujet.

L'hon. M. BEAUBIEN: Je ne sais pas dans quelle mesure cette Commission pourra appliquer cette réglementation. On a exprimé différentes opinions à ce sujet, mais personne ne pourrait mieux nous renseigner sur cette question que M. Guthrie. Est-ce que le seul résultat de ce bill sera de rendre l'inscription des droits obligatoires, ou est-ce qu'il conférera à la Commission l'autorité nécessaire en vue de l'application de ces droits ou taux? Le ministre a été très clair et très précis; il a déclaré qu'il s'agissait simplement de l'inscription des tarifs.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne comprends pas très bien ce que veut dire mon honorable ami. Qu'entend-il par inscription?

L'hon. M. BEAUBIEN: L'inscription des tarifs.

L'hon. M. DANDURAND: Les tarifs seront déposés.

L'hon. M. BEAUBIEN: Je me servirai de l'expression "déposé", si c'est mieux. Cependant, j'ai compris que du dépôt de ces tarifs il résulterait une réglementation quelconque, parce que ces agences de transport ne peuvent augmenter leurs taux avant trente jours après les avoir réduits, mais une diminution de taux peut être faite trois jours plus tard. Ces agences y songeraient sérieusement avant d'effectuer une réduction de taux, car elles sauraient que ces taux réduits devraient rester en vigueur au moins trente jours. Cette disposition pourrait contribuer à maintenir les taux à un niveau raisonnablement élevé. Cependant j'ai pris la parole surtout dans le but de poser une question à M. Guthrie, afin de savoir bien clairement à quoi m'en tenir au sujet de ce bill. Pourriez-vous me dire, monsieur Guthrie, après avoir étudié ce bill s'il donne le pouvoir à la Commission des transports de mettre ces tarifs en vigueur?

L'hon. M. BALLANTYNE: Avant d'entendre la réponse de M. Guthrie, exposons la situation bien franchement. Si le bill est adopté, la Commission des

Transports entrera en fonctions et des tarifs seront déposés. Comme M. Doherty nous le faisait remarquer hier, si une compagnie de navigation établissait un taux inférieur à ceux des autres compagnies, la Commission des transports considérerait que ce tarif est injuste et donnerait instruction à la compagnie de le relever. La Commission des transports ne verra pas simplement à ce que les taux soient déposés; ses pouvoirs ne se limiteront pas à cette seule chose. Si la Commission apprend que des taux irréguliers ou injustes existent, elle sera tenue,—et c'est la fin que vise ce bill,—de stabiliser les taux. Dans bien des cas, cette stabilisation comportera un relèvement des tarifs.

L'hon. M. CALDER: Puis-je répéter à l'intention de M. Guthrie une illustration que j'ai donnée hier? Supposons que je possède un navire affecté au transport de la houille, et je dépose un tarif de 60 cents. Le propriétaire d'un autre bateau dépose un tarif de 70 cents, et un autre, de 50 cents. J'ai soutenu, et on m'a approuvé, qu'en cas d'appel à la Commission à ce sujet, cette dernière serait obligée d'étudier la question et en définitive de fixer le tarif.

L'hon. M. BALLANTYNE: Très bien, très bien.

L'hon. M. CALDER: La Commission aurait le pouvoir d'intervenir dans le cas de tarifs déposés, si une situation semblable surgissait.

L'hon. M. GUTHRIE: Les tarifs déposés constituent les tarifs maximums. La loi des chemins de fer existe depuis trente-trois ans et jusqu'à présent il n'y a pas eu de difficulté au sujet des taux. Les compagnies de chemin de fer se sont fortement opposées à l'adoption de cette loi, mais actuellement les plaintes sont si peu nombreuses que ça ne vaut guère la peine d'en parler. Je ne vois pas quelles difficultés pourraient surgir au sujet des tarifs dans le cas de la navigation, parce que les principes qui gouvernent les tarifs des chemins de fer valent également pour les compagnies de navigation.

L'hon. M. BEAUBIEN: Monsieur le président, bien que mon honorable ami le sénateur Ballantyne ait exposé son opinion au point de vue de l'homme d'affaires, ce qui est beaucoup préférable à l'opinion d'un simple avocat, je désirerais que l'on réponde à la question que j'ai posée à M. Guthrie. Ce dernier a le bill en main et j'aimerais qu'il me dise si cette mesure confère le pouvoir à la Commission de fixer les taux. C'est une question bien claire.

L'hon. M. CASGRAIN: Il est évident qu'elle lui donne ce pouvoir.

L'hon. M. BEAUBIEN: Un instant, ce n'est pas vous que j'interroge.

L'hon. M. GUTHRIE: Vous me demandez si la Commission aura le pouvoir de réglementer les taux.

L'hon. M. GORDON: Si la Commission fixerait les taux.

L'hon. M. GUTHRIE: Non. Les compagnies établissent les taux et les déposent. Les taux qu'elles établissent constituent un maximum, et elles peuvent en établir de moins élevés sous forme de tarifs spéciaux ou de concurrence. Si les taux maximums ne sont pas déraisonnables, la Commission n'aura pas à s'en occuper. Mais s'ils sont injustes de quelque façon à l'égard d'un expéditeur ou d'une partie quelconque du pays, alors la Commission pourrait intervenir et rajuster ou fixer ces taux.

Le PRÉSIDENT: Après une audience.

L'hon. M. GUTHRIE: Dans le cas cité par le sénateur Calder, où il y avait des taux de 50, 60 et 70 cents, si on portait plainte à la Commission et si cette dernière constatait qu'il y avait traitement injuste, elle pourrait annuler immédiatement ces tarifs et fixer le taux.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, je crois que M. Guthrie fait erreur en déclarant que toutes les compagnies de navigation seront réglementées de la même manière si ce bill est mis en vigueur. Il se peut qu'il ne soit pas au courant de tous les faits. Examinons un peu la carte. Prenez le cas d'un navire anglais qui nous arriverait avec une cargaison. Il remonte le Saint-Laurent, pénètre

sur les Grands Lacs et décharge sa cargaison où bon lui semble. Il peut faire escale à Port-Colborne, disons, et prendre une partie de son chargement, se rendre à un autre port en territoire canadien et ajouter une autre partie à sa cargaison, et en dernier lieu la compléter à Montréal. De ce dernier endroit il se dirige vers l'Atlantique et sa destination, quelle qu'elle soit. Cette mesure ne s'appliquerait aucunement à un navire de ce genre. Tout navire des Provinces maritimes doit prendre la haute mer avant de se rendre dans le Saint-Laurent ou les Grands Lacs. Il doit naviguer l'Atlantique, tout aussi bien qu'un navire d'une autre partie de l'Empire, de l'Australie ou d'ailleurs, avant de remonter le Saint-Laurent. Les navires des Provinces maritimes sont des navires de haute mer, ils font le même commerce et arborent le même drapeau que les navires qui viennent de Liverpool ou de toute autre partie de l'Empire. Toutefois, aux termes de ce bill, nos navires ne pourraient pas faire ce que font ceux des autres parties de l'Empire avant d'avoir en premier lieu obtenu un permis, et, en second lieu, avoir observé les règlements établis. Je ne veux pas m'étendre davantage sur ce point; il est bien clair, je crois, que ce bill établit une distinction entre les navires canadiens et les autres navires d'inscription britannique qui ne sont pas possédés au Canada. En d'autres termes le bill traite injustement les navires des Provinces maritimes.

L'hon. M. GUTHRIE: N'est-ce pas simplement dans le cas du commerce d'importation et d'exportation?

L'hon. M. BLACK: J'ai proposé un amendement hier. Vous avez dit qu'il ne pouvait pas y avoir de distinction injuste en vertu du bill, mais j'ai indiqué hier qu'il pouvait en exister de très grandes. Vous nous avez démontré bien clairement que la Commission aurait le dernier mot à dire dans la fixation des taux. Je ne suis pas un expéditeur, mais si j'en étais un je ne pourrais pas fixer les taux. Je pourrais en proposer, mais c'est la Commission, dotée de pouvoirs plus grands, qui déciderait en dernier ressort. Si je faisais partie d'une société de navigation, les taux que j'établirais pourraient sembler trop bas à la Commission dans un cas donné.

J'ai parlé des taux sur le sucre hier, et il me semble qu'ils illustrent très bien la situation. Nos navires transportent le sucre à destination des Grands lacs ou de Montréal à raison de 18 cents, et on me dit que les chemins de fer exigent 22 cents. Mais dès que la navigation cesse, les taux des chemins de fer montent à 44 cents.

L'hon. M. DANDURAND: Au cours de l'hiver.

L'hon. M. BLACK: Oui. Nous ne pouvons pas remonter le Saint-Laurent alors; le fleuve est gelé. Pourquoi les taux de chemins de fer montent-ils? Simplement parce qu'il n'y a plus de concurrence. On se trompe en pensant que la Commission, si ce bill est adopté, ne se prononcera pas sur les plaintes portées par les chemins de fer à l'effet qu'une certaine classe de voituriers transportent le sucre par eau à un tarif trop bas. Le taux du transport par eau sera porté au niveau du taux de transport par chemin de fer, et le taux du chemin de fer montera. Je vous donne une illustration concrète de ce qui arrive dans ces cas, comme vous le savez tous. Peu m'importe ce que les représentants des chemins de fer peuvent prétendre. Ils nous diront peut-être que la chose n'arrivera pas. Nous savons qu'il en a été ainsi et que la chose se répétera.

L'hon. M. GUTHRIE: Mais le taux du transport par eau n'est jamais porté à un niveau aussi élevé que celui du taux de transport par chemin de fer.

L'hon. M. BLACK: Pas du tout; mais le taux de chemin de fer baisse à 22 cents en été. Les chemins de fer se présenteront à cette Commission et ils diront qu'aux termes de la loi on leur fait une concurrence injuste.

L'hon. M. SINCLAIR: Pas aux termes de la loi.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous permettre à M. Guthrie de répondre à la question?

L'hon. M. GUTHRIE: Si les chemins de fer obtenaient l'autorisation de porter plainte au sujet des taux peu élevés sur le sucre, la Commission pourrait se prononcer sur cette question. Mais il reste à savoir si une autre compagnie de transport pourrait porter un appel de ce genre. Je vous ferai remarquer que les taux de transport par eau sont toujours inférieurs aux taux des chemins de fer, parce qu'il est reconnu que le transport par eau coûte moins cher que les expéditions par chemin de fer, et tant qu'il y a concurrence en été les chemins de fer baissent leurs taux non pas au niveau des taux de transport par eau mais à un point qui les assure d'obtenir une partie du trafic. Lorsque la concurrence cesse le taux équitable ordinaire prévaut. Il ne s'agit pas d'un nouveau principe. Cette pratique existe au pays depuis au delà de trente cinq ans et...

Le PRÉSIDENT: Il y a plus longtemps que cela.

L'hon. M. GUTHRIE: ...et depuis encore plus longtemps aux Etats-Unis, de même qu'en Europe.

Le PRÉSIDENT: Nous avons toujours eu un tarif d'hiver sur les chemins de fer depuis que j'ai l'âge de connaissance.

L'hon. M. BLACK: J'indique tout simplement quelques-uns des nombreux dangers qui pourraient menacer la navigation dans les Provinces maritimes. Laissez-moi développer mon point davantage. Nous soutenons que nos navires devraient jouir de mêmes privilèges que ceux qu'on accorde aux navires venant d'Angleterre ou d'Australie qui remontent le Saint-Laurent et les Grands lacs avec une cargaison.

Le capitaine Ogilvie nous a donné une bonne description hier de ces dangers. Il a demandé qu'on permette à ces navires de faire du cabotage également. On devrait leur accorder ce privilège, je crois.

Une voix: Non.

L'hon. M. BLACK: Nous ne le demandons aucunement.

Le PRÉSIDENT: J'ai compris, monsieur le sénateur, que sa demande n'a pas trait à du véritable cabotage. Il demande le privilège de faire escale aux ports des Grands lacs au voyage de retour, non pas de faire le service entre ces ports, mais d'y prendre une cargaison à destination des Provinces maritimes.

L'hon. M. BLACK: Les plus gros vaisseaux,—ceux de la Canada Steamship,—font le service des lacs. Cette compagnie n'a jamais eu l'intention, je crois, de donner un service transatlantique, et elle est en quelque sorte maîtresse dans son domaine. Un navire des Provinces maritimes doit parcourir plusieurs milliers de milles avant d'atteindre cette région. Il fait donc partie d'une classe tout à fait différente, et ne devrait pas être considéré sur le même pied que les navires qui se font concurrence sur les Grands lacs. Vous essayez d'établir une comparaison entre des choses qui ne sont pas comparable, monsieur le président, je crois. Ils diffèrent tellement qu'on ne devrait pas les comparer les uns aux autres. Je suis porté à croire que le ministre, qui n'est pas un armateur, particulièrement un armateur de haute mer, ne s'est pas rendu compte des très grandes différences qu'il y a entre ces deux classes.

Je désire faire la proposition suivante:

Que ce bill soit modifié ainsi qu'il suit: Que les navires transportant des cargaisons en provenance d'endroits dans les Provinces maritimes au Canada et de l'extérieur à destination du Saint-Laurent et des Grands lacs, mais ne faisant pas le cabotage sur les Grands lacs et le Saint-Laurent, soient exemptés des dispositions de la présente loi.

Je fais cette proposition, monsieur le président.

L'hon. M. BEAUBIEN: Votre amendement portera sur quel article?

L'hon. M. BLACK: Je demanderai au secrétaire légiste de l'insérer au bon endroit.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai consulté le ministre au sujet d'un amendement de ce genre. Il est d'avis qu'il ne peut pas y avoir de distinction dans la zone où les navires sont sujets à une réglementation, et que lorsque des navires venant d'une partie du Canada désignée sous le nom de Provinces maritimes entrent dans la zone sujette à une réglementation, ils devraient relever de la même loi et de la même autorité, c'est-à-dire de la Commission des transports. Comme on l'a déclaré cette semaine et la semaine dernière, les chemins de fer et les usagers des chemins de fer ont exprimé des craintes semblables lorsqu'on a établi la Commission des chemins de fer. Je propose que le bill conserve sa forme actuelle et que cet amendement soit rejeté. Si le bill est adopté comme nous le désirons les navires en question relèveront de la Commission, et nous verrons alors quels seront les effets de cette réglementation. Je suis convaincu qu'elle fonctionnera harmonieusement et, au nom du ministre et du Gouvernement je ne peux pas accepter cet amendement.

Des hon. SÉNATEURS: Aux voix.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition est-elle appuyée?

L'hon. M. McARTHUR: J'appuie l'amendement, monsieur le président. Je partage l'avis du sénateur Black. Il serait préférable, je crois, de modifier le bill de manière à faire disparaître toutes les craintes. Il est évident, comme l'a dit M. Guthrie, que les taux de transport par eau seront toujours quelque peu moins élevés, soit d'environ 20 p. 100, que les taux des chemins de fer pendant la saison de navigation. Que le bill soit modifié ou adopté dans sa forme présente, peu importe; les bateaux obtiendront le trafic d'été et les chemins de fer, le trafic d'hiver. Il y aura toutes sortes de rabais accordés en secret. Cet amendement ferait disparaître toute occasion d'accorder ces rabais secrets, et, même si on en accordait et si on en avait connaissance, le ministère ne demanderait pas à ce que les sanctions prévues soient imposées, je crois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si je comprends bien le but de cet amendement, il vise à soustraire entièrement le trafic entre les ports des Provinces maritimes et les Grands lacs de l'application de ce bill.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Le texte suivant atteindrait le but visé, je crois:

Les navires transportant des cargaisons des ports des Provinces maritimes au Canada et de l'extérieur à destination du Saint-Laurent et des Grands lacs, et ne chargeant dans les ports des Grands lacs ou du Saint-Laurent que des cargaisons de retour à destination des ports des Provinces maritimes, ne tomberont pas sous le coup des dispositions de la présente loi.

L'hon. M. BLACK: Des ports des Provinces maritimes ou de l'extérieur.

L'hon. M. ROBINSON: Comme le mot "maritime" a un sens particulier pour nous, je demanderais au secrétaire légiste de voir à ce que sa rédaction exprime bien ce que désire le sénateur Black.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: J'énonçais tout simplement le principe; la rédaction suivra.

L'hon. M. SINCLAIR: Monsieur le président, la motion semble porter sur la question des intérêts des Provinces maritimes. Je ne fais pas partie du comité, toutefois je suis un peu au courant de la situation dans les Provinces maritimes. Si cette exemption est accordée, quelle sera la situation de la Canada Steamship sur les Grands lacs par opposition à la Interprovincial Steamship Company dont il a été question hier? Toutes les deux font un commerce semblable; l'une d'un port des lacs et l'autre d'un port des Provinces maritimes, et est-ce qu'une sera réglementée tandis que l'autre ne le sera pas?

Le PRÉSIDENT: Telle sera la situation de l'avis de M. Doherty.

L'hon. M. SINCLAIR: J'ai écouté la discussion, et on n'a pas donné de raison valable à l'appui de cet amendement. J'ai reçu un télégramme du Board of Trade

de Charlottetown, mais il ne renferme aucun argument sérieux. Il est basé sur la crainte, découlant du manque de connaissances au sujet du bill et des effets de son application. J'aimerais qu'un avocat réponde à la question que j'ai posée relativement à l'application des taux.

Le PRÉSIDENT: Il me semblait admis, sénateur, que le trafic serait réglementé dans le cas d'une compagnie et qu'il ne le serait pas dans l'autre cas.

L'hon. M. SINCLAIR: Ce ne serait pas juste, je crois.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce que pense le ministre.

Des honorables SÉNATEURS: Aux voix.

L'honorable M. BLACK: Le ministre aimerait-il mieux exempter toutes les compagnies de navigation des effets de ce bill.

L'hon. M. DANDURAND: Oui! Et certains de mes amis de l'Ouest ont demandé de faire une exception pour le blé.

Des hon. SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Je proposerais l'établissement d'une commission des pêcheries à l'intention des Provinces maritimes, afin d'y réglementer le poisson, le Gouvernement achèterait le poisson et porterait toutes les pertes, et remettrait les profits aux pêcheurs des Provinces maritimes.

L'hon. M. BLACK: Très bien, très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Nous habiterons un beau pays si le principe du régionalisme doit prévaloir et si le Gouvernement doit porter tout le fardeau seul.

L'hon. M. BEAUBIEN: Monsieur le président, je suis d'avis que la réglementation est une mauvaise chose et qu'on ne devrait y avoir recours qu'en cas d'absolue nécessité. On a démontré qu'il y avait lieu d'établir une réglementation dans le territoire visé par ce bill à cause du désordre qui y prévaut. Est-il vrai que cette situation n'existe que dans la région des Grands Lacs? Si les conditions ne sont pas les mêmes ailleurs, pourquoi appliquer ce remède au reste du pays qui se porte bien? Si ce désordre ne règne que sur les Grands Lacs, je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à la restriction des effets de ce bill. Si l'injustice et le désordre ne prévalent que sur les Grands Lacs, je crois que mes honorables amis des Provinces maritimes ont établi le bien-fondé de leur cause.

L'hon. M. DANDURAND: Mais ils pénètrent sur les Grands Lacs.

L'hon. M. BEAUBIEN: Mais ils ne participent pas au trafic qui est en cause dans cette affaire. Il y a plusieurs experts ici qui pourraient nous expliquer la situation en deux mots. Si la réglementation n'est pas absolument nécessaire pourquoi établir ce système? Par ailleurs, si la réglementation est nécessaire, pourquoi ne pas la restreindre strictement à cette partie du pays où la chose s'impose?

L'hon. M. CALDER: Si on laisse le bill dans sa forme actuelle est-ce qu'on ne demandera pas de rajuster les taux de transport par eau?

Des hon. SÉNATEURS: Aux voix.

L'hon. M. HAIG: Aux voix.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à voter.

L'hon. M. RAINVILLE: Je voudrais que M. Black me dise si un bateau des Provinces maritimes qui irait prendre ou livrer une cargaison à un port des lacs de l'Ontario serait autorisé à rapporter une cargaison dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. BLACK: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'interprète bien le sens de l'amendement, il s'appliquerait tout autant à la Canada Steamships qu'aux navires des Provinces maritimes. Le trafic entre les Grands Lacs et les ports des Provinces maritimes ne tombe pas sous le coup de ce bill, n'est-ce pas?

L'hon. M. BLACK: Je le crois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors il n'y a pas de traitement injuste entre les bateaux. Il ne nous reste qu'à déterminer, comme l'a demandé hier le sénateur Robinson, si le résultat ne sera pas en dernier ressort d'augmenter le coût du transport pour les gens des Provinces maritimes.

L'hon. M. BLACK: Je ne vois pas comment il pourrait en être ainsi parce que la plus grande partie de ce commerce consiste dans le transport de cargaisons mixtes ou de cargaisons complètes d'une même denrée en provenance et à destination des Provinces maritimes. Tant qu'on ne réglemeta pas ce trafic et qu'on n'obligera pas ces compagnies à augmenter leurs taux, les produits alimentaires parviendront aux cultivateurs aux taux actuels.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, il y a une partie de la côte du Pacifique qui tomberait sous le coup de cet amendement, je crois. Nous expédions des cargaisons complètes de bois de construction de la côte du Pacifique aux ports des Grands Lacs.

L'hon. M. CASGRAIN: Dans les mêmes bateaux?

L'hon. M. McRAE: On peut le faire. Nous pourrions expédier ce bois jusqu'à Toronto ou même plus loin, et je veux être bien certain que ce trafic sera compris dans cet amendement. S'il en est ainsi, j'approuverai l'amendement.

L'hon. M. BLACK: L'amendement s'appliquera à ce cas.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Fraser peut-il répondre à cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'amendement de M. Black s'applique-t-il dans ce cas?

M. FRASER: D'après sa rédaction il est limité aux ports des Provinces maritimes, je crois.

L'hon. M. BLACK: Et de l'extérieur.

L'hon. M. BEAUBIEN: Qu'entendez-vous par "de l'extérieur"?

L'hon. M. BLACK: La Grande-Bretagne. Je veux que ma motion comprenne les ports maritimes, et "les ports maritimes du Canada" comprennent les ports de la côte du Pacifique aussi bien que les autres.

M. FRASER: Vous vous rappellerez que le secrétaire légiste a modifié la définition des ports maritimes de manière à ce qu'elle signifie les ports de l'Est, sur l'Atlantique.

L'hon. M. CASGRAIN: Il n'y a que douze pieds d'eau dans les canaux, et les navires océaniques dont le tirant d'eau peut s'accommoder de cette profondeur sont très peu nombreux.

L'hon. M. BLACK: Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je demanderai au secrétaire légiste de préparer une rédaction qui comprendra tout ce que je désire. Comme je le disais hier, "les ports maritimes" devront comprendre les ports sur la côte du Pacifique. Je veux qu'il soit bien compris que l'amendement embrasse les ports de la côte du Pacifique et de l'Atlantique.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Nous le redigerons ainsi.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Robinson a prétendu que le mot "maritime" avait acquis un sens particulier.

L'hon. M. ROBINSON: Le secrétaire légiste peut résoudre la difficulté, je crois. Je ne prends pas la défense des propriétaires de navires des Grands Lacs, des Provinces maritimes, de Grande-Bretagne, ou de tout autre endroit; je ne défends que les commerçants, les cultivateurs et les expéditeurs des Provinces maritimes.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Si je comprends bien, vous voulez parler de cargaisons expédiées directement d'un endroit au Canada à une autre partie du Canada. La rédaction suivante suffira, je crois: des cargaisons, en provenance de tout port maritime, expédiées directement à tout port des Grands Lacs ou du

Saint-Laurent; et ceci s'applique aussi bien à la côte du Pacifique qu'à la côte de l'Atlantique. Il s'agit de "ports maritimes" et non seulement de "ports des Provinces maritimes".

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il confusion ou omission de quelque chose?

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Non pas du principe.

L'hon. M. DANDURAND: A la demande de nos amis des provinces Maritimes nous avons exclu de l'application de ce bill le cabotage maritime jusqu'à la Pointe-au-Père. En agissant de la sorte nous pensions avoir donné satisfaction à nos amis des Maritimes sur ce point, mais du moment que ces bateaux s'avançaient plus loin dans le Saint-Laurent et se rendaient de la Pointe-au-Père jusqu'aux Grands Lacs nous étions d'avis qu'ils devraient être sur le même pied que les autres compagnies de navigation. Je crois encore que nous devrions régler ou contrôler de quelque façon le trafic de la Pointe-au-Père jusqu'aux Grands Lacs, et je compte que les règlements appliqués et les décisions rendues par la Commission des transports suffiront à aplanir les difficultés. Pour cette raison je propose que l'amendement ne soit pas accepté.

Des hon. SÉNATEUR: Aux voix.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais trop en quoi consiste l'amendement préparé par M. O'Connor. Un amendement de cet importance devrait être bien rédigé, afin que la discussion puisse porter sur ce qu'il renferme exactement.

Dans l'esprit de plusieurs d'entre nous il y a deux Saint-Laurent; certains parlent du Saint-Laurent qui s'étend de l'océan à Montréal, et d'autres, du Saint-Laurent entre Montréal et les Grands Lacs.

L'hon. M. BLACK: Il n'y a qu'un fleuve Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, mais si votre bateau des Provinces maritimes jouit de certains privilèges il peut faire le service jusqu'à Montréal et jamais ne se rendre à l'ouest de ce dernier endroit.

L'hon. M. ROBINSON: Je me demande si cet amendement est assez clair pour empêcher ces bateaux de faire le service sur les lacs. Ils ne désirent pas obtenir ce privilège.

Le CONSEILLER JURIDIQUE: Il est question "de prendre une cargaison seulement".

Des hon. SÉNATEURS: Aux voix.

L'hon. M. BLACK: Le secrétaire légiste sait ce que nous désirons. Voulez-vous lui permettre de rédiger le texte par écrit?

Le PRÉSIDENT: Nous lui demanderons d'en donner lecture afin de voir si c'est bien ce que vous désirez.

Le GREFFIER DU COMITÉ (Lisant):

Que les navires transportant des cargaisons de ports maritimes au Canada et de l'extérieur à destination du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et ne chargeant dans les ports des Grands Lacs ou du Saint-Laurent que des cargaisons de retour à destination de ports maritimes, ne tombent pas sous le coup des dispositions de la présente loi.

Un hon. SÉNATEUR: ou "de l'extérieur."

Le très hon. M. MEIGHEN: Si le mot "de l'extérieur" est inséré dans la première partie, il devrait l'être également dans la deuxième. Si l'amendement signifie que le trafic non seulement en provenance des ports maritimes mais aussi de points à l'extérieur du Canada doit être inclus, est-ce que le trafic venant de ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent et destiné à des ports maritimes et aussi de l'extérieur ne devraient pas l'être également?

L'hon. M. BLACK: Le bill y pourvoit.

Des hon. SÉNATEURS: Aux voix.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'aimerais pas que l'on prenne le vote sur cet amendement tel qu'il est rédigé. Le ministre ferait probablement très bien de l'accepter pour des raisons d'ordre national. Si je croyais que cet amendement était de nature à détruire le principe de ce bill, je ne l'appuierais pas; et de plus si je pensais qu'il comportait une distinction injuste entre les vaisseaux des Provinces maritimes et les vaisseaux des Grands Lacs je le rejetterais. On supprime cette dernière difficulté, et je n'y vois aucune injustice pour les propriétaires de navires. Cet amendement vise à établir une distinction entre certaines classes de trafic, et les propriétaires de bateaux qui font le service entre les lacs et les ports maritimes ne tomberont pas sous le coup de ce bill. Il s'agit donc de déterminer si on peut adopter cet amendement sans nuire au but visé par l'ensemble de cette mesure. Si l'amendement est accepté, on exemptera de l'application du bill le trafic qui unit en quelque sorte les parties centrales du pays aux parties situées sur les confins. Il n'y a pas le moindre doute que cette mesure aura pour effet de stabiliser la situation, si on peut se servir de cette expression; mais en règle générale, lorsque le désordre prévaut dans les conditions économiques, on est toujours porté à augmenter les taux afin que ceux qui vivent de ce commerce puissent jouir de conditions de vie plus raisonnables. Mais il n'y a pas de désordre chez ceux que nous voulons aider dans ce cas.

L'hon. M. DANDURAND: Etes-vous bien certain qu'il n'y en a pas? Cet amendement s'applique à tous les navires qui feront du transport des Grands Lacs aux Provinces maritimes aller et retour.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est vrai. Il y a des compagnies qui effectuent ce service dans le cours ordinaire de leurs opérations et, si l'effet de la réglementation est de baisser la moyenne des taux, elles en souffriront dans cette mesure. Mais la chose n'est pas grave. Le problème à résoudre a trait au service sur les Grands Lacs, et j'imagine qu'on pourrait améliorer la situation du sabotage à cet endroit au moyen d'une réglementation.

Est-ce que par ailleurs cet amendement ne cimentera pas davantage la solidarité nationale, en ce sens qu'il facilitera les relations commerciales entre les confins et le centre du Canada? Il exempte ce trafic de certains règlements qui seront appliqués dans d'autres cas, et vu l'absence de désordre économique dans ce domaine ne vaudrait-il pas mieux maintenir le statu quo? Il est conforme au dernier principe inséré dans la loi des chemins de fer par l'adoption de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes. C'est un autre gouvernement qui l'a adopté, mais je puis me glorifier, je crois, d'avoir lancé l'idée. Si c'est tout ce que l'amendement doit accomplir, il fait une exception qui n'a pas une grande importance, et est-ce que le gouvernement ne serait pas bien avisé de l'accepter? La mise en vigueur de cette mesure sera une tâche assez onéreuse, même si on y insère cette disposition. Je n'aimerais pas à être le ministre responsable de son application. L'Ouest semble y voir la possibilité d'un relèvement des taux sur les lacs. Je ne discuterai pas ce point en ce moment. Il se peut qu'on ne puisse pas remédier à la situation par d'autres moyens; qu'il faille en venir là; mais même s'il en est ainsi est-ce que ça ne vaudrait pas la peine d'accomplir cette tâche sans soulever davantage les craintes et les animosités des régions situées aux confins du pays?

L'hon. M. DANDURAND: Si nous acceptons la suggestion du sénateur Meighen on établira une distinction entre les navires réglementés et ceux qui ne le seront pas. Je conçois que nos amis des Provinces maritimes appréhendent l'application de cette mesure. Cependant, je suis d'avis que toute notre navigation devrait relever des mêmes lois, qu'un seul principe devrait s'appliquer à tous nos navires, et que nous devrions conférer le pouvoir à la Commission de fixer les taux de manière à maintenir les avantages dont les Provinces maritimes jouissent par rapport au trafic par chemin de fer. Comme M. Guthrie nous le disait, les taux de transport par eau seront toujours moins élevés que les taux de transport par chemin de fer. Je n'aime pas que l'on fasse une différence entre la navigation

en général et la navigation qui fait le service entre une région déterminée du Canada et une autre région. Les navires des Provinces maritimes se rendront toujours sur les Grands Lacs pour y faire la concurrence aux autres. On ne pourra remédier au désordre qui y règne si on établit la distinction proposée. Le ministre n'est pas ici, mais il est au courant des opinions dans les Provinces maritimes et il est opposé quand même à cette distinction.

Des hon. SÉNATEURS: Aux voix.

L'hon. M. DANDURAND: On jugera de la valeur de cette mesure par ses effets. Si nous adoptons ce bill dans sa forme actuelle, la Commission devra justifier ses actions, et d'ici un an ou deux nous pourrions juger de ses effets sur la navigation.

Le PRÉSIDENT: J'invite le Comité à se prononcer sur l'amendement proposé par le sénateur Black, appuyé par le sénateur MacArthur, qui est ainsi conçu:

Que les navires transportant des cargaisons de ports maritimes au Canada et de l'extérieur à destination du Saint-Laurent et des Grands lacs, et ne chargeant dans les ports des Grands lacs ou du Saint-Laurent que des cargaisons de retour à destination de ports maritimes, ne tombent pas sous le coup des dispositions de la présente loi.

L'hon. M. CASGRAIN: Adopté.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le comité qui décidera.

L'hon. M. CASGRAIN: J'ai le droit de voter.

L'hon. M. DANDURAND: Le comité votera en temps opportun.

L'amendement mis aux voix, est rejeté: Ont voté pour, 13; ont voté contre, 14.

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié tous les amendements qui ont été proposés. Le titre du bill est-il adopté?

Le titre est adopté.

C'est la coutume, en ce qui a trait à des bills étudiés de cette manière, de demander au secrétaire légiste d'examiner le bill attentivement et de voir à ce que les amendements soient en ordre et insérés aux bons endroits. Si le secrétaire légiste juge qu'il y a lieu de faire quelques petits rajustements, je convoquerai peut-être le comité de nouveau.

Les communications suivantes ont été reçues:

SYDNEY, N.-E.,

Le 11 mars 1937.

Les Boards of Trade du Cap-Breton désirent de nouveau exprimer leurs craintes au sujet de l'application du bill "B" aux navires faisant le service de cette région au Saint-Laurent. Notre existence économique dépend de la liberté d'accès aux ports du Saint-Laurent et de taux peu élevés. Demandons instamment que ces navires soient exemptés. Approuvons cordialement les représentations de la Commission des transports des Boards of Trade des Provinces maritimes.

ALEX. C. ROSS,

Président.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E.,

Le 11 mars 1937.

Notre Chambre de commerce vous prie de renvoyer le bill "B" à une autre année ou de ne pas l'appliquer au transport par eau entre les Provinces maritimes et les autres ports du Dominion. Toute autre attitude serait considérée comme une violation directe des termes de la Confédération et bouleverserait gravement notre régime économique.

R. R. BELL,

Président du Board of Trade de Charlottetown.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 11 mars 1937.

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres auquel a été renvoyé le bill "B", Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorités relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", en conformité des termes de l'ordre de renvoi du 3 février 1937, a étudié ledit bill et fait rapport dudit projet de loi ainsi que des amendements suivants:

Page 1, ligne 20. Après le mot "Canada", insérer "ou, à travers le Canada, entre des endroits hors du Canada"

Page 1, ligne 24. Au mot "ou", substituer "et"

Page 2, lignes 3 à 9 inclusivement. Disjoindre la définition (e).

Page 2, lignes 23 et 24. Aux mots "non mus par des rames" substituer "de plus de cinquante tonnes de jauge brute"

Page 3, lignes 31 et 32. Aux mots "un chemin de fer auquel" substituer "une compagnie à laquelle"

Page 3, ligne 48. Aux mots "au transport de" substituer "à transporter des"

Page 4, lignes 9 et 10. Retrancher les mots "de chemin de fer ou de messageries"

Page 5, ligne 3. L'amendement ne concerne que la version française.

Page 5, lignes 7 et 8. Retrancher les mots "et d'au moins cent dollars"

Page 5, ligne 9. Après le mot "pourra" insérer "subordonnement aux dispositions du présent article."

Page 5, ligne 10. Au mot "et" substituer "et/ou"

Page 5, lignes 20 et 24 inclusivement. A la sous-clause (5) substituer la suivante:

"(5) Le Ministre devra délivrer un permis dès que la Commission aura délivré, relativement à un navire construit, en voie de construction ou sur le point d'être construit, un certificat attestant que le service projeté est et sera nécessaire à la commodité et aux besoins présents et futurs du public; en l'absence d'un tel certificat, aucun permis ne sera délivré."

Page 5, ligne 26. Après le mot "navire" insérer "autre qu'un navire britannique, dorénavant"

Page 5, ligne 27. Retrancher tous les mots qui suivent "importation" jusqu'à la fin de l'alinéa.

Page 5, ligne 43. Après "amende", au mot "de" substituer "d'au plus"

Page 5, lignes 43 et 44. Au mot "enregistrée" substituer "brute"

Page 5, ligne 46. Au mot "de" substituer "d'au plus"

Page 6, lignes 2 et 3. Aux mots "s'il croit que la présente Partie a été enfreinte" substituer "s'il croit qu'un navire auquel s'applique la présente Partie transporte ou, après la mise en vigueur de la présente Partie, a transporté des passagers et/ou des marchandises sans un permis, en contravention de la présente Partie, pourra"

Page 6, ligne 15. Après le mot "compte" insérer "entre autres choses,"

Page 6, ligne 35. Aux mots "seront abrogés" substituer "seront durant telle période pendant laquelle, et dans tout lieu où, la présente Partie serait en vigueur, censés être abrogés."

Page 6, ligne 35. Insérer ce qui suit comme sous-clause (5):

"(5) Les dispositions de la présente Partie ne s'appliqueront pas dans le cas de navires exerçant le transport de marchandises ou de passagers entre des

ports ou lieux de la Colombie-Britannique, de la Baie-d'Hudson, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et du golfe ou fleuve Saint-Laurent à l'est de la Pointe-au-Père, non plus qu'entre l'un quelconque de ces ports ou lieux et des ports ou lieux hors du Canada."

Page 7, ligne 2. L'amendement ne concerne que la version anglaise.

Page 7, lignes 6 et 7. Retrancher les mots "et d'au moins cent dollars"

Page 7, ligne 8. Après le mot "pourra" insérer "subordonnément aux dispositions du présent article,"

Page 7, ligne 9. Au mot "et" substituer "et/ou"

Page 7, ligne 23. Au mot "ou" substituer "et"

Page 7, ligne 25. Insérer ce qui suit comme sous-clause (6):

"(6) Les dispositions du paragraphe cinq s'appliqueront seulement:

(a) Aux services aériens interurbains; et

(b) Dans les cas où la Commission rapporte au Ministre, comme elle le pourra après s'être assurée des faits, que, dans un territoire particulièrement désigné, ou entre des endroits ou lieux particulièrement désignés, un service aérien raisonnablement régulier a été établi et est maintenu, auquel service, de l'avis et la Commission, toutes les dispositions de la présente Partie pourront convenablement s'appliquer."

Page 7, lignes 36 à 39 inclusivement. Après "dollars" retrancher tous les mots jusqu'à la fin de la sous-clause.

Page 7, lignes 40 à 44 inclusivement. Retrancher la sous-clause (3).

Page 8, ligne 21. L'amendement ne concerne que la version anglaise.

Page 8, lignes 25 et 26. Après le mot "dollars" retrancher "et d'au moins cent dollars"

Page 8, ligne 27. Après le mot "pourra" insérer "subordonnément aux dispositions du présent article"

Page 8, ligne 29. Après le mot "transporter" insérer "ou de porter, selon le cas,"

Page 8, ligne 29. Au mot "ou" substituer "et/ou"

Page 8, ligne 38 à 41 inclusivement. A la sous-clause (4) substituer ce qui suit:

"(4) Dans tout permis couvrant un véhicule commercial public, ou des véhicules commerciaux publics, le Ministre pourra prescrire:

(a) L'horaire des services devant être maintenus sous l'autorité du permis; et

(b) La route ou les routes qui, subordonnément aux lois de la province intéressée, devront être suivies conformément au permis."

Page 8, ligne 45. Au mot "ou" substituer "et"

Page 8, ligne 46. A la suite du mot "public" ajouter; "et le Ministre ne délivrera aucun permis couvrant un véhicule commercial public ou privé dont le service autorisé s'exerce, en tout ou en partie, sur quelque tronçon d'une grande route fédérale, à moins que la Commission n'ait certifié qu'un tel véhicule est conforme aux normes de construction et au rendement de service que la Commission considère comme nécessaires pour un pareil véhicule parcourant les grandes voies fédérales concernées; et tout permis tel qu'il vient d'être mentionné devra porter la condition que le véhicule muni d'un permis sera maintenu en bon état de service; et la Commission pourra à tout moment suspendre ou annuler un pareil permis si le permissionnaire manque ou néglige sur réquisition, de démontrer à la Commission que le véhicule est ainsi maintenu en bon état".

Page 9, lignes 1 à 12 inclusivement. Supprimer la sous-clause 6.

Page 9, lignes 13 à 17 inclusivement. A la clause 15, substituer ce qui suit:
 "15. La Commission pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, établir des règlements:

- (a) Pour réaliser les objets ou l'un des objets de l'article précédent;
- (b) Pour prescrire les formalités à suivre et les raisons pour lesquelles un permis pourra être renouvelé sous l'autorité de la présente Partie; et
- (c) Pour assurer, d'une façon générale, l'application régulière de la présente Partie."

Page 9, lignes 38 à 42 inclusivement. A la clause 16 (1), substituer ce qui suit:

"16. Il est interdit de transporter des marchandises ou des voyageurs au moyen d'un véhicule commercial public ou privé sur une route fédérale, ou dans le commerce interprovincial ou étranger, à moins que le véhicule ne soit muni d'un permis aux termes de la présente Partie."

Page 9, ligne 49, et page 10, lignes 1, 2 et 3. Supprimer les mots "et d'au moins deux cents dollars; et tout véhicule automobile qui aura servi à transporter des marchandises ou des voyageurs contrairement aux dispositions de la présente Partie, sera passible de la confiscation prévue ci-dessous."

Page 10, lignes 13 à 15 inclusivement. A la sous-clause (1) de la clause 17, substituer ce qui suit:

"17. Les dispositions de la présente Partie, ainsi que toute autre disposition de la présente loi en tant que se rapportant au transport par route, n'entreront pas en vigueur, dans une province, avant que le Gouverneur en conseil en ait proclamé la mise en vigueur dans une telle province; et elles s'appliqueront alors en telle province seulement au transport des marchandises et voyageurs sur les routes fédérales et, dans le commerce interprovincial et étranger, sur d'autres routes auxquelles lesdites dispositions auront été rendues applicables par proclamation du Gouverneur en conseil."

Page 10, ligne 29. Après le mot "s'enquérir" insérer "et faire au Ministre un rapport écrit de son enquête,"

Page 10, ligne 33. Après le mot "compte" ajouter "entre autres choses:"

Page 11, ligne 29. Après le mot "spécial" insérer "ou concurrent"

Page 12, ligne 3. Aux mots "dont les" substituer "qui considère que ses"

Page 12, ligne 6. Aux mots "dont les" substituer "que ses"

Page 12, ligne 8. Retrancher le mot "et"

Page 12, ligne 11. L'amendement ne concerne que la version anglaise.

Page 12, ligne 48. Aux mots "dont les" substituer "qui considère que ses"

Page 12, ligne 50. Retrancher le mot "et".

Page 13, ligne 2. L'amendement ne concerne que la version anglaise.

Page 13, ligne 6. Aux mots "lui demander de" substituer "faire"

Page 13, lignes 14 et 15. Retrancher les mots "sous l'autorité du paragraphe précédent"

Page 13, lignes 25 et 26. Aux mots "paragraphe précédent", substituer "paragraphe cinq du présent article".

Page 14, ligne 3. Insérer ce qui suit comme clauses 24 et 25:

"24. Rien en la présente Partie ne doit affecter un droit ou une obligation, accordée ou imposée aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises.

"25. La présente Partie ne sera pas mise en vigueur avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet."

Page 14, lignes 4 à 36 inclusivement. Disjoindre la Partie VII du bill.

Page 15, ligne 6. Retrancher les mots "il incombe à la Commission"

Page 15, ligne 8. Au mot "de" substituer "la Commission pourra"

Page 15 ligne 9. A la suite du mot "considération" ajouter "entre autres choses."

Page 15 ligne 31. Insérer ce qui suit comme sous-clause (2):

"(2) Si une preuve est présentée afin d'établir:

- (a) que durant la période de douze mois précédant la mise en vigueur de la Partie applicable de la présente loi sur, dans ou à l'égard de la mer ou des eaux intérieures du Canada, ou du territoire du Canada, ou de la grande route qui couvre la demande d'un permis, le requérant exerçait de bonne foi l'industrie du transport; et
- (b) que le requérant, durant cette période, utilisait des navires, aéronefs ou véhicules automobiles, selon le cas (que le présent article mentionne ci-après comme 'véhicule') pour les objets d'une telle industrie; et
- (c) l'étendue de l'usage de pareils véhicules, en comprenant leur capacité de transport, ainsi que l'étendue des services maintenus ou remplis au moyen de ces véhicules;

la Commission devra, si elle se satisfait d'une pareille preuve, l'accepter comme une preuve de la nécessité et du besoin du public dans la mesure où l'utilisateur l'aura démontré, et délivrer son certificat en conséquence. Toutefois, un navire qui aura été temporairement hors de service durant la période susdite de douze mois, sera néanmoins considéré comme ayant servi pendant cette période."

Page 15, lignes 44 à 48, et page 16, lignes 1 à 11 inclusivement. Disjoindre la clause 32.

Page 16, ligne 14. Après le mot "fonctionnaire" insérer "ou"

Page 16, ligne 15. Retrancher les mots "ou serviteur"

Le tout respectueusement soumis.

GEO. P. GRAHAM,
Président.

