BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1966/67
T7
A1
v. 3

CANADA. PARLEMENT.
CHAMBRE DES COMMUNES.
COMITE PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS, 1966/67.
Procès-verbaux et témoignages.

DATE | NAME - NOM

Canada. Parlement. Chambre des Communes. Comité permanent des transports et communications, 1966/67.

J
103
H72
1966/67
T7
A1
V.3

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 30

SÉANCE DU JEUDI 27 OCTOBRE 1966

Concernant le
BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

De l'Union nationale des cultivateurs: M. Roy Atkinson, président; et M. H. J. Kieferle, conseiller économique.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25031—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

des

Président: M. Joseph Maculuso

Vice-président: M. H. Pit Lessard

et messieurs

Allmand	Horner (*Acadia*)	Nowlan
Andras	Howe (*Wellington-*	Olson
Bell (*Saint*	*Huron*)	Pascoe
Jean-Albert)	Jamieson	Rock
Boulanger	Langlois (*Chicoutimi*)	Schreyer
Byrne	Legault	Sherman
Cantelon	MacEwan	Southam
Deachman	McWilliam	Stafford—25.
Fawcett		

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 27 octobre 1966
(51)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h. 35 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Messieurs Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Boulanger, Byrne, Cantelon, Deachman, Fawcett, Horner (*Acadia*), Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Lessard, Macaluso, McWilliam, Nowlan, Pascoe, Schreyer, Southam, Stafford (13).

Autres députés présents: L'honorable John Turner, ministre d'État, et M. McLelland.

Aussi présents: De l'Union nationale des cultivateurs: M. Roy Atkinson, président, et M. H. J. Kieferle, conseiller économique.

Le président présente aux membres du Comité les représentants de l'Union nationale des cultivateurs et invite M. Atkinson à donner lecture du mémoire. (*Voir l'appendice A-17 du compte rendu d'aujourd'hui.*)

La lecture du mémoire terminée, le président invite les membres à commencer l'interrogatoire.

L'interrogatoire des témoins prend fin.

Le président mentionne qu'il a reçu le mémoire de la Fédération canadienne des maires et des municipalités.
Sur proposition de M. Langlois (*Chicoutimi*), appuyé par M. Fawcett,

Il est décidé—Que le mémoire de la Fédération canadienne des maires et des municipalités soit consigné en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui (*Voir l'appendice A-18.*)

Il est proposé par M. Lessard et appuyé par M. Byrne,

Que, sous réserve de l'autorisation de l'Orateur, il soit versée une allocation quotidienne de $150 à M. Donald Armstrong, économiste.

La motion, mise aux voix, est adoptée par 12 voix contre 1.

A midi quarante, le Comité s'ajourne jusqu'à 3h. 30 de l'après-midi, le lundi 31 octobre 1966.

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

NOTE: A cause de difficultés d'ordre technique dans l'appareil électronique, le texte des délibérations d'aujourd'hui n'est pas disponible.

APPENDICE A-17

MÉMOIRE DE L'UNION NATIONALE DES CULTIVATEURS

présenté au Comité

DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

de la Chambre des communes

au sujet du bill C-231

Ottawa, Canada

Le 27 octobre 1966

Nous sommes heureux de comparaître devant le Comité et d'avoir ainsi l'occasion de présenter notre point de vue sur la politique nationale du transport au Canada que propose d'instituer le bill C-231.

Le bill C-231 est le couronnement des nombreuses études entreprises au sujet des transports, dont la non moins célèbre Commission royale d'enquête MacPherson sur laquelle se fonde la mesure législative envisagée.

La Commission MacPherson a énoncé dans les termes suivants ce que l'on croit être l'objet de la politique du transport du Canada:

> «En résumé, la politique du transport public devrait, en général, assurer, —conformément à la politique nationale,—à tous les modes de transport une juste chance de concurrence. A notre avis, il importe d'appliquer une pareille politique si nous désirons obtenir, à un coût minimum, un système de transport équilibré, efficace et pouvant raisonnablement subvenir aux besoins de notre nation».

Nous voulons surtout nous arrêter sur le rôle de la concurrence dans l'industrie des transports qui, selon la Commission royale MacPherson, en assurerait l'efficacité.

Nous avons recours à cette formule parce que le bill C-231 reconnaît les modalités par lesquelles la Commission royale d'enquête MacPherson aborde le problème, sans à notre avis, se consacrer assez sérieusement à l'étude des principes directeurs d'une politique nationale du transport, dans l'optique de son rôle historique ou à la lumière des transformations survenues dans notre économie nationale.

Le rôle historique des transports au Canada

Depuis le début du 19e siècle, les transports au Canada ont mis en valeur une nation industrielle et indépendante en politique.[1] La navigation, depuis le Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs par la voie de canaux, la construction de l'Intercolonial jusqu'aux Maritimes (en 1876) et celle du Canadien Pacifique jusqu'à la côte occidentale (en 1885) auraient été impossibles sans la création d'un complexe industriel national et indépendant des États-Unis en politique. Innes fait observer ce qui suit:

> «L'Acte d'union, la construction et l'aménagement de canaux, l'aide apportée au *Grand Trunk Railway*, la Confédération, la construction de l'*International*, l'édification d'une politique nationale, de même que l'aide au Canadien Pacifique, au *Grand Trunk Pacific*, au *National Transcontinental* et au *Canadian Northern* sont autant de facteurs institués pour contrecarrer la concurrence des États-Unis et pour surmonter les difficultés que posaient le St-Laurent, la formation précambrienne et les Montagnes Rocheuses. L'aménagement de canaux et l'amélioration de la voie du St-Laurent, la construction de chemins de fer vers les Maritimes et à travers la formation précambrienne au nord du Lac Supérieur jusqu'à la Colombie-Britannique, depuis Montréal, Québec et Toronto, ont exigé la réorganisation de notre structure politique, l'attribution de concessions en

[1] Voir V. Fowke, *National Policy and the Wheat Farmer* (Toronto, University Press, 1957).

biens-fonds et en espèces, l'institution de droits de douane, surtout au palier national, et les préférences impériales[1].»

Pour exprimer les mêmes propos en d'autres termes, la mise en valeur d'un réseau de transport interprovincial n'a jamais été considérée comme une fin en elle-même. Les canaux construits au début du 19e siècle étaient destinés à améliorer le commerce, nommément des fourrures, du bois et des céréales[2]. Les canaux étaient les serviteurs d'objectifs économiques.

La construction de l'Intercolonial et des transcontinentaux de l'Ouest se proposaient de créer l'unité économique et politique, au nord du 49e parallèle. En vérité, le parcours de l'Intercolonial répondait plutôt aux besoins militaires et commerciaux qu'à celui de l'économie[3]. La même règle s'applique à l'égard des transcontinentaux de l'Ouest. Fowke déclare:

> «Il serait inexact de conclure—que les Prairies manqueraient de moyens de transports si les transcontinentaux canadiens et leurs lignes de raccordement n'avaient pas été construits. L'un des principaux soucis du gouvernement canadien a été d'exclure les chemins de fer américains du territoire canadien à l'ouest des Grands Lacs—Une politique tarifaire et ferroviaire nationale a réussi à cet égard. Dans la mesure où les provinces de l'Ouest sont intéressées, les chemins de fer canadiens sont un choix coûteux qui se substitue aux chemins de fer américains et au manque complet de lignes ferroviaires[4].»

Innes écrit ce qui suit:

> «La rentabilité d'un réseau ferroviaire vers l'Ouest canadien s'étant accentuée au début du siècle, le *Grand Trunk* a dû mettre en place une action plus agressive et étendre sa ligne, depuis Chicago jusqu'à Winnipeg. De nouveau, le gouvernement du Canada, à cause de sa politique tarifaire, a refusé d'approuver la construction d'une ligne qui traverserait le territoire des États-Unis, décision qui l'obligea quand même à collaborer à la constructin du chemin de fer Transcontinental national, de Québec, à Winnipeg vers l'Ouest, et de Québec à Moncton, vers l'Est. Puis, comme réseau accessoire, fut construit le *Grand Trunk Pacific*, depuis Winnipeg jusqu'à Prince Rupert. Ainsi s'est établie une ligne transcontinentale, allant de Moncton à Prince Rupert, sans être reliée au réseau principal et répondant mal aux exigences d'une voie d'entrée dans l'Ouest du Canada[5].»

Le contribuable canadien a dû supporter la plus grande partie du coût de construction d'un réseau de transport interprovincial au cours du 19e siècle et au début du 20e. Le gouvernement fédéral a pris à sa charge la construction du chemin de fer intercolonial[6]. La construction du Canadien-Pacifique a été assurée dans une large mesure par des subventions, par des concessions de terrains et des prêts garantis[7]. Le *Canadian Northern* a reçu des subventions et

---

[1] H. A. Innis, *Essays in Canadian Economic History* (Toronto: University of Toronto Press, 1962), p. 229.

[2] Voir G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada* (Toronto: McClelland and Stewart Ltd., 1964), Vol. 1.

[3] *Ibid.*, Vol. II, Chap. VI.

[4] Fowke, *op. cit.*, pp. 68-69.

[5] Innis, *Op. cit.*, p. 226.

[6] Glazebrook, *op. cit.*

[7] Voir «*An Historical Analysis of the Crow's Nest Pass Agreement and Grain Rates*», *a Submission of the Province of Saskatchewan to the Royal Commission on Transportation*, 1960; chapitre V et les appendices A & B: Glazebrook, *op. cit.*, chapitres VII à IX.

des concessions de terrains, le *Grand Tunk Pacific* a reçu des obligations et des prêts publics garantis et le chemin de fer Transcontinental national, construit par le gouvernement fédéral, a passé aux mains du *Grand Trunk Pacific*[1]. Ultérieurement, le *Canadian Northern*, le *Grand Trunk*, le *Grand Trunk Pacific*, le Transcontinental national et l'Intercolonial ont été placés sous une même direction, celle des chemins de fer nationaux (*CNR*), entreprise d'État.

Si les chemins de fer, de même que les canaux, ont été des instruments d'une politique nationale, il convient quand même de préciser que le peuple canadien a accepté de jouer un rôle fort important dans la création, le financement et ultérieurement, l'exploitation de ces moyens de transports.

On peut relater maintenant l'histoire des transports au Canada. Le transport interprovincial a été un instrument indispensable à l'instauration d'une politique nationale. Dans la plupart des cas, le contribuable a payé la note de fondation et d'exploitation du service, quel qu'en soit le mode et, en certains cas, la population a subventionné des sociétés de l'entreprise privée dans la construction et l'exploitation d'un mode de transport. Et dans tous les cas, le grand public—entendez le gouvernement fédéral—a convenu de prendre à sa charge la réglementation et la surveillance du transport interprovincial, même limité à un ordre modal.

Évolution contemporaine des transports

Aujourd'hui, autant que naguère, l'industrie et le commerce comptent beaucoup sur un réseau de transports efficace et convenable. Les transports continuent donc de jouer une rôle vital dans notre évolution économique et sociale. Les transports jouent un rôle important et nous croyons qu'ils exigent de la nation une attention et une surveillance constantes. Nous accueillons avec plaisir la création d'une Commission des transports bien constituée et dont les attributions s'étendront à tous les modes du transport interprovincial. Point n'est besoin d'ajouter que, pour que son rôle soit efficace, la Commission doit jouir du droit et du pouvoir de régir tout mode de transport parce que tout tel mode dépend du gouvernement qui voit à en procurer les facilités.

L'objet d'une politique nationale du transport

Nous voudrions que la participation de l'État dans le domaine du transport vise à faciliter l'évolution et l'intégrité économiques et sociales et du Canada tout entier. Le maintien d'un système de transports efficace a été et continuera d'être un instrument nécessaire et indispensable au développement de la nation. Reconnaître le rôle important que joue l'industrie des transports, c'est considérer le transport interprovincial comme une industrie publique essentielle aux besoins économiques et politiques de la nation. . . Ainsi doit-on considérer le transport comme moyen d'atteindre une fin et non pas une fin en elle-même. La Commission royale d'enquête MacPherson le reconnaît en ces termes:

> «Presque toute transaction effectuée au cours de l'existence d'un pays comporte des frais de transport parmi les éléments du prix de revient. Ainsi, la situation matérielle d'un pays s'améliore quand les marchandises

[1] Glazebrook, *op. cit.*, chap. X; C. Martin, «Dominion Lands Policy», *Canadian Frontiers of Settlement*, édition W. A. MacIntosh & W. Joerg, (Toronto: The Macmillan Co., 1938), chapitres IV et V.

> sont fabriquées et les services rendus dans des conditions telles que le coût réel du transport est maintenu au minimum nécessaire pour assurer des services tout à fait suffisants.»

Nous voulons attirer votre attention sur la fin de la citation. On fait allusion à «des services complètement adéquats» qui devraient constituer l'objet d'une politique du transport. Toutefois, les commissaires n'ont pas envisagé dans cette optique la définition de l'objet d'une politique nationale du transport. Ils ont préféré canaliser leur attention sur les *moyens* de pourvoir à des services complètement adéquats. De fait, nous sommes d'avis que les commissaires ont considéré les moyens de pourvoir un service comme une fin en elle-même. En d'autres mots, ce ne sont pas les dispositions visant le transport interprovincial qui font l'objet d'une politique nationale, mais plutôt les dispositions en faveur de ceux qui assurent un tel service. Le bill C-231 semble se rallier à cette interprétation en autorisant les transportateurs de nos denrées et services à recourrir à de plus franches coudées dans l'élaboration des politiques visant le service.

Nous nous opposons à une telle interprétation. Une politique nationale doit tout d'abord tenir compte de toute la portée des objectifs économiques et sociaux de la nation au service desquels se place l'industrie des transports. Il convient de réitérer que l'objet d'une politique nationale du transport doit servir au rayonnement et au maintien d'une action économique et politique viable dans l'intérêt de la nation.

La position concurrentielle des chemins de fer du Canada

Au cours des deux ou trois dernières décennies, la position concurrentielle des chemins de fer du pays a considérablement fléchi. Mais nous ne convenons pas que la cause en soit «le fardeau que les chemins de fer continuent de porter à titre de legs hérité des coutumes monopolisantes du passé.» (*Rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson*, vol. II, p. 28). Nous soumettons que la position plus ou moins dominante qu'occupaient les chemins de fer dans le passé leur a été ravie en raison surtout de leur propre insouciance et de leur refus de faire face aux transformations technologiques intervenues dans les moyens de transports.

Le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson fait grand état de l'esprit de concurrence qu'on remarque dans le domaine des transports. Par exemple, parlant de l'effet de la concurrence sur les compagnies de chemin de fer, on y dit:

> «Bien que, en chiffres ronds, le volume transporté par les chemins de fer soit demeuré à un niveau assez constant, leur part dans les revenus du transport interurbain, par tonnes-milles, est passé d'environ 75 p. 100 du total qu'il était en 1949 à seulement un peu plus de 60 p. 100 en 1953. En 1959, cette proportion s'élevait à près de 50 p. 100.»

Il convient de noter toutefois qu'une forte partie des pertes subies dans le transport des marchandises peut s'expliquer par le simple fait que les sociétés de chemin de fer les ont transportées plutôt dans leurs propres camions. En éliminant la menace que leur apportait le transport routier par l'achat des camions[1], il ne fait pas de doute que le véritable degré de concurrence qu'ont connu les compagnies de chemins de fer a été exagéré.

L'impraticabilité d'une concurrence non réprimée dans l'industrie des transports comme moyen de pourvoir un système raisonnable de transports a

[1] Le véritable effet de l'élimination d'une telle concurrence par l'achat des camions de l'industrie du transport routier est expliqué dans le mémoire qu'a préparé M. G. R. Stranger, intitulé: «*Railways Recreation of the Transportation Monopoly*», 29 James Street, Hamilton, Ontario.

été, à notre avis, reconnue par la Commission et elle en parle ainsi qu'il suit en traitant de l'essor que prend l'économie:

> «Dans les régions nouvellement colonisées il est possible et, dans bien des cas, désirable de restreindre la concurrence. Une concurrence restreinte est la formule la plus efficace quand la production est faible, le mode de développement de la région prête à l'incertitude et les mises de fonds requises sont considérables.»
>
> «Dans ces circonstances, les subventions pour venir en aide à certains moyens de transport ou à certains publics, la contribution de capitaux de premier établissement, la fixation des tarifs-marchandises ou l'octroi de subventions d'exploitation ou l'emploi simultané de ces deux dernières mesures ne viennent pas en contradiction avec les principes économiques reconnus.»

Puisque la Commission reconnaît que la concurrence peut entraver l'efficacité d'un système de transport, nous croyons que l'intégration complète de notre système ferroviaire faciliterait la rationalisation au palier national de l'efficacité d'un tel système. Nous regrettons que le bill C-231 ne prévoit pas une telle possibilité.

Cette prise de position se fonde sur les raisons suivantes. L'intégration des réseaux ferroviaires assurerait la suppression d'un double service et des lignes parallèles. Accessoirement, la concurrence entre les chemins de fer et les autres modes de transports s'accentuerait, mettant ainsi un terme à l'importance qu'on accorde à la concurrence actuelle entre les réseaux, laquelle est en réalité une concurrence de façade.

L'intégration permettrait la planification ordonnée des services ferroviaires du Canada tout entier. Et nous pourrions espérer que par la répartition des wagons selon les besoins, on pourrait ainsi mettre un terme à leur pénurie dans le transport du blé. L'utilisation de notre matériel roulant sur les lignes des États-Unis pourrait également être mieux coordonnée et réglementée de façon à ne pas nuire aux besoins du Canada. Point n'est besoin de faire ressortir l'inutilité des efforts qu'ont entrepris les gouvernements et les commissions royales dans le dessein de forcer les chemins de fer à mieux coordonner leur exploitation[1].

Nous croyons que la mise en relief de la concurrence entre les chemins de fer est hautement déplacée. Les tarifs-marchandises font l'objet de surveillance de la part d'un corps public qui doit les approuver. Même si le bill C-231 se propose de modifier la procédure à laquelle les lignes de chemins de fer doivent se soumettre pour changer la structure des tarifs variables, il n'en reste pas moins que la Commission des transports et le Parlement jouissent encore d'un droit de veto.

Un autre facteur qui prouve l'absence de concurrence entre les sociétés ferroviaires, argument probant qui milite en faveur de l'intégration, est nul autre que la soi-disant coordination déployée dans leurs requêtes visant à relever les tarifs-marchandises et l'uniformité qu'affichent les documents en de telles circonstances. Les sociétés ferroviaires reçoivent de l'État de précieux octrois. Mais dès que le gouvernement les réduit de 14 millions, elles réclament un relèvement des tarifs-marchandises, faisant ainsi passer du palier national à certains paliers régionaux le fardeau de coûts plus onéreux. Nulle part ne trouve-t-on un élément de concurrence et d'efficacité.

---

[1] *Rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson*, vol. II, pp. 74 et 75.

Enfin, nous sommes d'avis que le Pacifique-Canadien est bien disposé à se plier à l'intégration de son réseau ferroviaire, beaucoup plus que voudraient nous le faire croire les déclarations officielles. La meilleure preuve à l'appui de cette assertion nous est fournie par les événements qui ont précédé la construction du *Great Slave Railway* et le refus du Canadien de contribuer aux immobilisations requises par cette entreprise. L'honorable Alvin Hamilton, ci-devant ministre de l'Agriculture, s'est exprimé dans les termes suivants à ce sujet:

> Pour donner aux députés un exemple de l'attitude contre laquelle nous devons lutter au nom de la direction des chemins de fer, je voudrais signaler le chemin de fer de Pine Point. En 1958, le premier ministre du Canada d'alors avait annoncé un programme général d'aménagement en dix points. L'un de ces points portait sur la construction d'un chemin de fer sur la rive sud du Grand lac des Esclaves. Je me rappelle encore très bien les rires et les railleries. Certains disaient que c'était chimérique.
>
> Permettez-moi d'évoquer l'importance de l'embranchement de Pine Point non seulement pour la réalisation de nouvelles richesses dans notre pays mais pour les bénéfices et l'exploitation des chemins de fer. Le chemin de fer de Pine Point est environ 400 milles au-delà de Steen, après le chemin de fer de la *Northern Alberta*.
>
> La propriété au bout du chemin de fer appartenait alors à une filiale de la *Cominco* qui était elle-même une filiale du Pacifique-Canadien. Naturellement, nous avons demandé à la compagnie si elle ne collaborerait pas à la construction de la ligne de la *Northern Alberta*, ces 400 milles de chemin de fer jusqu'au Grand lac des Esclaves, pour le transport du plomb et du zinc, dont il existait de grandes réserves, pour nous aider non seulement à mettre en valeur une ressource nécessaire mais aussi créer une base rentable nous permettant de mettre en valeur tout le bassin du fleuve Mackenzie. L'attitude du Pacifique-Canadien est bien connue; il a refusé de prendre part à la construction de ce chemin de fer. Le National-Canadien a donc construit le chemin de fer grâce aux garanties du gouvernement fédéral, et les tarifs ont été établis de façon que le transport de ce minerai de Pine Point soit compensatoire. Sauf erreur, le National-Canadien a obtenu les droits pour le transport de ce minerai jusqu'à Calgary, et le Pacifique-Canadien, à travers les montagnes jusqu'à Kimberley et Trail.
>
> Pour mieux expliquer mon point, je vous donnerai les chiffres approximatifs parus dans les journaux au sujet de la valeur de cette mine la première année. La mine a commencé ses opérations une fois le chemin de fer terminé à l'automne de 1964. Durant 1965, première année complète d'exploitation, les frais d'immobilisations se sont établis à quelque 25 millions de dollars. Les bénéfices de 22 millions de dollars, la première année, suffisaient à amortir la plus grande partie des frais d'immobilisation de la mine pour cette année-là. L'année 1966 n'est pas terminée et, si j'ai bien lu les journaux, la mine de Pine Point accuse cette année des bénéfices d'environ 36 millions de dollars.
>
> (*Débats de la Chambre—Vol. III, n° 122, le vendredi 2 septembre 1966*)

Le gouvernement fédéral a construit le *Great Slave Railway* au coût de 86 millions de dollars environ[1]. Nul ne saurait nier que les modes de transports en croissance dans nos territoires du nord constituent la clé de notre progrès futur.

[1] Voir l'article intitulé «*Steel to Great Slave*», par E. R. Wieck, paru dans une publication du ministère des Affaires du nord, «*North*», livraison de mai-juin 1964.

Il apparaît donc que la mise en valeur des transports reposera désormais sur le secteur public qui devra prendre les risques, apanage pourtant séculaire de l'entreprise privée.

On peut donc conclure que le Pacifique-Canadien admet qu'est devenue éventuellement inévitable la propriété des chemins de fer par l'État.

Nous recommandons que le bill C-231 fasse immédiatement état de l'intégration des réseaux ferroviaires du Canada.

Le transport non ferroviaire

Toute action que prendra le Parlement à l'égard des transports non ferroviaires devrait se conformer à l'objet d'une saine politique nationale. Point n'est besoin de préciser qu'une telle décision exigerait une étude spéciale pour assurer qu'aucun facteur ne soit oublié. Nous croyons qu'une politique définitive à ce sujet doit quand même être adoptée et formulée publiquement.

Le rôle des chemins de fer dans une saine politique nationale

A la lumière des conclusions et des observations précitées, nous soumettons à l'attention du Comité que les directives suivantes pourraient tenir lieu de la ligne de conduite actuelle dans le versement des subventions aux sociétés ferroviaires.

Le rôle du transport serait mieux rempli en notre pays si l'industrie des transports elle-même devenait à bon escient un instrument qui agirait à rebours des cycles économiques. En d'autres mots, lorsque foisonnent les progrès de l'économie, que la production bat son plein, que les récoltes sont abondantes et que la demande de nos ressources est élevée, il va de soi que les transports connaissent un essor sans précédent. Cela étant, l'industrie des transports est prospère et peut se passer de l'aide que lui procure le trésor public. Les profits suffiront à toutes nouvelles mises de fonds.

Mais en un temps de récession, lorsque la production et les services sont au ralenti et que peut-être les récoltes sont l'objet de désappointement, alors la demande des transports fléchira. A cet égard, l'industrie des transports peut, de façon délibérée, servir à contrecarrer une telle orientation de l'économie en offrant des facilités spéciales, des services et des tarifs qui pourraient encourager et stimuler l'activité économique. En de telles conditions, est-il besoin de le préciser, les transports ferroviaires pourraient obtenir l'aide requise de l'état.

La Commission des transports

Le bill C-231 élargit les pouvoirs de la Commission des transports. Nous espérons que dans la transformation qu'elle subira, la Commission sera plus en mesure d'évaluer les conditions économiques en toute liberté. Elle devra compter sur des experts rompus aux problèmes de l'économique dans le domaine des transports, sur des économistes, des sociologues et d'autres personnes qualifiées, de même que sur des représentants de différents secteurs de l'économie nationale dont l'existence est étroitement reliée aux transports des marchandises. Elle devrait jouir des pouvoirs et des ressources requis pour lui faciliter la recherche, l'analyse et les examens dévolus à sa fonction. Nous souhaitons que les recommandations qu'elle présentera au Parlement soient fondées sur une étude sérieuse que pourraient comporter les effets d'une ligne de conduite entérinée et nous voudrions que ces recommandations tiennent également compte des effets d'ordre économique et social, immédiats et éventuels, de toute action dans le domaine qui fait l'objet du présent mémoire.

Nous croyons que de telles mesures amélioreraient l'objectif proprement commercial du transport.

L'abandon d'embranchements

Le bill C-231 donne des explications circonstanciées sur les normes qui doivent régir l'abandon d'embranchements.

A quelques reprises déjà nous avons exprimé notre inquiétude quant aux conséquences d'ordre social et économique qu'entraînerait dans les collectivités concernées l'abandon envisagé de certains embranchements. C'est pourquoi nous croyons que des avis publics qui précèdent les requêtes d'abandon et les auditions postérieures qui en étudient le bien-fondé dans chaque cas devraient faire l'objet de dispositions qui les rendraient obligatoires, aux termes du bill C-231 plutôt que de les laisser à l'arbitraire, comme le veut le paragraphe 42 de l'article 314(b) (1).

Nous sommes également d'avis que le Parlement devrait étudier les considérations suivantes:

a) Le versement d'indemnités pour pertes encourues dans les investissements en raison de l'immobilisme ferroviaire; et

b) Le versement par le fédéral d'indemnités spéciales aux gouvernements municipaux, ruraux et urbains envers la construction de routes que nécessitera une circulation accentuée.

On devrait, à notre avis, dans la rationalisation du système de transport, partager au palier national le fardeau du coût des nombreuses transformations importantes qui frapperont des secteurs relativement faibles de notre économie. L'échelle relative du coût qu'auront à supporter les cultivateurs seuls dans le mouvement des céréales, de la ferme aux élévateurs ruraux, montera en flèche à la suite de l'abandon d'embranchements.

L'étude des tarifs du «Col du Nid de Corbeau»

La nouvelle Commission des transports qu'on se propose d'instituer devra entreprendre une étude des tarifs du Col du Nid de Corbeau et leur reflet sur l'exportation des céréales et de la farine. Cette étude doit se terminer au plus tard le 31 décembre 1969.

Nous recommandons fortement que dans l'évaluation de l'exploitation du Canadien Pacifique dans le mouvement des céréales et de la farine d'exportation, la Commission, dans l'étude qu'elle fera de l'état véritable des revenus que rapporte au réseau cette opération, n'isole pas les revenus qu'apporte le mouvement des céréales d'exportation.

Autrement, à notre avis, ce serait soustraire les tarifs-marchandises applicables à l'exportation des céréales à l'intention première que se propose l'accord de 1897 visant le Col du Nid de Corbeau. Ce serait présenter sous une fausse image la véritable situation.

Nous recommandons en conséquence que les revenus nets du Canadien Pacifique provenant du mouvement des grains à l'exportation, aux termes de l'entente du Col du Nid de Corbeau, soient consignés en fonction de la totalité des revenus annuels que le réseau obtient des concessions de bien-fonds, des subventions et du mouvement d'autres marchandises. Le véritable état des revenus que touche la société en vertu de l'entente du Col du Nid de Corbeau ne saurait s'établir autrement.

Les recommandations

Les points que nous venons de faire ressortir nous obligent à formuler les recommandations suivantes:

(1) L'intégration intégrale de tous les modes de transports ferroviaires interprovinciaux et leur propriété par l'État dans le dessein d'assurer

le rendement raisonnable des usines et des facilités et de simplifier la mise à exécution des principes précités dans le recours à une politique nationale.

(2) Après délibérations et étude appropriées au sujet de la propriété des modes de transport non ferroviaires, le Parlement devra faire connaître sa position et, par la suite, enjoindre aux chemins de fer de l'État d'agir en conséquence.

(3) La reconnaissance du principe que tous les transports ferroviaires interprovinciaux constituent une industrie de service qui peut mieux servir les fins d'une politique nationale lorsque, à bon escient, elle devient l'instrument d'une action à rebours des cycles économiques pour remplacer ainsi tout subside du gouvernement.

(4) Que la Commission soit tenue de tenir des séances publiques pour l'étude de toute requête visant l'abandon d'embranchements.

(5) Que le Parlement étudie le versement d'indemnités:

(a) Dans le cas des pertes encourues par les détenteurs de titres ferroviaires lors de l'abandon d'embranchements, et

(b) Aux gouvernements d'une nature locale pour la construction de routes.

(6) Que la Commission, dans l'étude qu'elle entreprendra au sujet des tarifs «du Col du Nid de Corbeau», tienne compte des revenus que retire le Canadien Pacifique des concessions de terrains et autres, consignées dans l'entente originale.

APPENDICE A-18

COMITÉ DES TRANSPORTS

Mémoire en provenance de

LE COMITÉ D'ANALYSE FISCALE DES PROPRIÉTÉS FERROVIAIRES

de la

FÉDÉRATION CANADIENNE DES MAIRES ET DES MUNICIPALITÉS

Subventions en remplacement d'impôt foncier.—La compagnie ferroviaire du Canadien National. Impôt foncier des propriétés de la compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique.

OCTOBER 1966

Au cours des débats de la première session du vingt-septième parlement le ministre des transports, l'Honorable J. W. Pickersgill, a annoncé à la Chambre des communes (Débats de la Chambre des communes, IIIe volume, numéro 125, le jeudi 8 septembre 1966, page 821) les faits suivants:

> «Pour les compagnies ferroviaires qui sont la propriété du gouvernement, en dehors des autres propriétés du réseau du Canadien National, il a été de coutume pour cette dernière compagnie de payer des subventions au lieu d'impôts fonciers. L'intention du gouvernement, lorsqu'aura été approuvée la législation que nous vous proposons, en fonction du processus de rationalisation et de traitement équitable pour toutes les régions du Canada, d'exiger que la compagnie ferroviaire du Canadien National remette aux municipalités concernées les sommes annuelles que représenterait l'impôt foncier si ces propriétés étaient imposables. Cette directive peut être mise en vigueur sans législation spéciale».

Le ministre des transports a de plus annoncé que la compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique, (dans une lettre adressée à l'Honorable M. Pickersgill par le président de cette compagnie, M. I. D. Sinclair, le 29 août 1966, laquelle a été présentée en Chambre et annexée au Débat le jeudi 8 septembre 1966),

> «accepte volontairement de se désaisir de l'exemption perpétuelle d'impôt foncier des collectivités locales à l'égard de sa ligne principale traversant les provinces des prairies, et ce au cours des trois périodes suivantes: le premier tiers pour l'année qui débutera le premier janvier après adoption de la législation, modernisant et rationalisant la législation déjà existante et laquelle prendra en considération entre autre chose les conditions nouvelles à l'égard des tarifs de fret, lesquels ont été par ailleurs fixés; le deuxième tiers l'année suivante; le troisième tiers au cours de la troisième année à partir du commencement de la période ci-haut mentionnée».

Au nom de ses municipalités-membres, et tout particulièrement au nom de celles situées dans les quatre provinces de l'Atlantique et un certain nombre au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, la Fédération tient à souligner son appréciation quant à l'opportunité qui lui est donnée aujourd'hui de mettre en avant de nombreux faits en ce qui concerne la législation ferroviaire que propose le gouvernement. Nous considérons que les ajustements envisagés et indiqués ci-haut font partie intégrale du Bill C 231 à l'étude aujourd'hui par ce Comité lequel a trait à la rationalisation de l'industrie des transports ferroviaires.

1. RECOMMANDATIONS:

a) La Fédération recommande instamment que ce qui est proposé à l'égard des subventions au lieu d'impôts fonciers par le Canadien National et le paiement d'impôts fonciers par le Canadien Pacifique soit mis en vigueur sans délai:

(i) en ce qui concerne le Canadien National, subvention au lieu de taxe pour toutes propriétés, lesquelles seraient normalement imposables, situées dans les provinces de Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick à partir du 1e janvier 1967 et à un niveau représentant 100% de l'impôt foncier normalement payable;

(ii) en ce qui concerne le Canadien Pacifique, pour toutes propriétés imposables (et droit de passage) situées dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, l'impôt foncier

devant atteindre 100%, par tranches de trois tiers, au cours d'une période de trois années à partir du 1er janvier 1967.

b) Rayé.

c) Nous recommandons de plus:

(i) qu'en ce qui concerne le Canadien National, les subventions soient égales à 100 pour cent des impôts qui seraient payables si les propriétés en question étaient dans le domaine privé;

(ii) qu'en ce qui concerne les propriétés du Canadien Pacifique, les impôts fonciers payés à partir de 1969 soient égaux à 100 pour cent des impôts en vigueur à cette date.

d) Nous recommandons enfin que les négociations entre les parties en cause (Canadien National et Canadien Pacifique d'une part et autorités municipales d'autre part) soient mises en route sans délai afin qu'il n'y ait pas de retard en ce qui concerne soit les valeurs imposables, soit les valeurs à l'égard desquelles seront faites les subventions, les taux d'impositions et la nature des taxes qui s'appliqueront à ces valeurs et que tout accord existant à l'heure actuelle entre les parties en cause puisse être renégocié à la lumière de la législation proposée.

2. CIRCONSTANCES ACTUELLES:

Nous tenons à illustrer quel sera l'effet des ajustements envisagés et nous demandons par conséquent aux membres de ce comité d'examiner quelques exemples concrets de subvention actuelle ou d'impôt foncier actuel payés par ces deux compagnies comparativement à des subventions atteignant 100 pour cent de l'impôt foncier qui serait payable une fois la législation mise en vigueur: *

a) (I) 1965—MONCTON, Nouveau-Brunswick:

Canadien National

Terrains	$ 1,339,930
Immeubles	7,869,960
Total	$ 9,209,890

Taux imposable en 1965 à $2.12/$100 d'évaluation; montant payable si ces valeurs étaient du domaine privé	$195,249.67
Subventions au lieu de taxe pour 1965	80,000.00
Différence	$115,249.67

(II) 1965—ST-JEAN, Nouveau-Brunswick:

Canadian National

Terrains	$ 2,941,260
Immeubles	2,297,160
Total	$ 5,238,420

Taux imposable en 1965 à 3.38/$100 d'évaluation: montant payable si ces valeurs étaient du domaine privé	$177,058.00
Subventions au lieu de taxe pour 1965	80,000.00
Différence	$ 97,058.00

*Il est évident que les chiffres représentant 100% de l'impôt foncier ne peuvent être qu'approximatifs étant donné les variations éventuelles résultant d'une évaluation se faisant en vertu de la Loi déjà mentionnée.

(III) 1965—SYDNEY, Nouvelle-Écosse:

Propriétés du Canadien National de 78 à 85% de la valeur marchande	$774,200.00
Taux imposable en 1965 à $4.20/$100 d'évaluation; montant payable si ces valeurs étaient du domaine privé	$ 32,516.40
Subventions au lieu de taxe pour 1965	14,000.00
Différence	$ 18,516.40

(IV) 1966—HALIFAX, Nouvelle-Écosse:

Valeur totale des propriétés du Canadien National (à l'exclusion de l'Hôtel Nova Scotian)	$ 9,001,400
(N.-B.:—Il existe de plus des immeubles évalués à $4,820,200 lesquels ne sont pas inclus par les évaluateurs de la ville sur la liste des valeurs à l'égard desquelles se fait une subvention et la valeur de ces immeubles devrait être ajoutée au chiffre de $9,001,400.)	
Impôt pour l'année 1965, au taux de $5.10/$100 d'évaluation (taxe d'affaire, taxe fonci;re et taxe pour protection (taxe d'affaire, taxe foncière et taxe pour protection contre incendie) montant qui serait payable si ces valeurs étaient du domaine privé	$459,071.40
Total des subventions au lieu d'impôt foncier pour 1966	$147,860.45
Différence	$311,210.95

b) (I) Les exemples ci-dessus ne sont pas uniques; toutes les municipalités des provinces de l'Atlantique où sont situées des propriétés du Canadien National sont sujettes à discrimination comparativement aux municipalités situées dans les autres provinces du Canada.

(II) Par exemple, et comme reflet de la ligne de conduite du Canadien National à l'égard des subventions au lieu d'impôt foncier dans toutes parties du Canada, le cas de Winnipeg est représentatif:

1966—Ville de WINNIPEG, Manitoba:

Valeur des propriétés du Canadien National	$ 7,805,000
Total de l'impôt: $6.15/$100 d'évaluation plus quelques impôts pour amélioration locale.	
Une subvention au lieu d'impôt atteignant 100% de l'impôt foncier se chiffrerait à quelques $500,000 pour 1966 et le Canadien National paye actuellement cette somme dans sa totalité.	

c) On peut mieux juger quel sera l'effet de ces ajustements quand on compare la valeur totale des ajustements aux revenus actuels par l'entremise de l'impôt de quelques-unes de ces municipalités.

(I) MONCTON, Nouveau-Brunswick:

(a) Évaluation foncière réelle (1966)	$ 138,663,820
(b) Propriétés du Canadien National (1965)	9,209,890
Pourcentage des propriétés du Canadien National comparativement au total de l'évaluation foncière réelle et comparativement au total des revenus à même l'évaluation foncière (b) % de (a)	6.6%

(II) SAINT-JEAN, Nouveau-Brunswick:

(a) Revenus en impôts fonciers—1964 (propriété personnelle exclue)	$ 5,785,957
(b) Subvention Canadien National (1965) à 100%	177,058
(b) % de (a)	3.1%

SYDNEY, Nouvelle-Écosse:

(a) Évaluation foncière réelle imposable (1964)	$ 59,335,200
(b) Propriétés Canadien National (évaluation 1965)	774,200
(b) % de (a)	1.3%

HALIFAX, Nouvelle-Écosse:

(a) Revenus en impôts fonciers (taxe d'affaires et taxe foncière) 1964	$ 9,142,790
(b) Subvention Canadien National (1965) à 100%	459,071.40
(b) % de (a)	5.0%

(V) A Winnipeg, (où le Canadien National paie actuellement une subvention à 100% des impôts fonciers) l'importance relative de cette source de revenus est moindre, bien que, en chiffres absolus, la somme soit plus grande:

(a) Total de l'évaluation foncière en 1966 (propriété personnelle exclue)	$540,357,130
(b) Évaluation 1966 de la propriété du Canadien National (à l'égard de laquelle une subvention à 100% est payée)	7,805,000
(b) % de (a)	1.4%

d) Le Canadien Pacifique remet à l'heure actuelle l'impôt foncier exigible en ce qui concerne toutes les municipalités sauf celles situées au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta. Nous donnons ici l'exemple de Calgary, Alberta, pour indiquer le revenu additionnel auquel plusieurs municipalités peuvent s'attendre à la suite de la régularisation du paiement de l'impôt foncier par le Canadien Pacifique dans les provinces des Prairies.

CALGARY, Alberta:

(a) Propriétés Canadien Pacifique:	
Terrains	$ 8,713,070
Immeubles	6,854,370
Total	$15,567,440
(b) Impôt foncier 1966 à $4.75/$100 d'évaluation (montant lequel serait payable dans le cas d'imposition normale)	$739,453.38
Montant reçu en 1966	49,169.00
Différence	$690,284.38
(c) Total des revenus, moins les contributions et subsides en 1964	$42,332,490
(d) (b) % de (c)	1.4%

(N.B.—L'évaluation foncière a été refaite en 1965.)

3. IMPORTANCE DES REVENUS MUNICIPAUX

Les effets de la législation aujourd'hui envisagée se feront sentir plus particulièrement, tant du point de vue revenu municipal supplémentaire par habitant que du point de vue revenu additionnel comparativement au total des revenus, dans les nombreuses municipalités concernées des 4 provinces de l'Atlantique.

a) l'indice de productivité et de revenu de l'individu dans cette région du Canada est sensiblement plus bas que les mêmes indices dans d'autres régions canadiennes.

REVENUS MOYENS PAR INDIVIDU

(Moyennes pour 1961-1964)
Région de

	Canada	l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	C-B.
Revenu moyen par individu	$ 1,312	$ 863	$ 1,139	$ 1,543	$ 1,302	$ 1,483
Moyenne régionale comme pourcentage de la moyenne canadienne	100%	65.8%	86.8%	117.2%	99.2%	113.0%

(Bureau fédéral de la stat., Comptes Nationaux.)

b) Parmi les facteurs ayant une influence sur la productivité de l'individu et, par conséquent, l'indice de revenu de chaque personne à l'emploi, celui d'investissement dans les services publics occupe une place importante. Le tableau suivant indique les dépenses municipales dans certains secteurs pour 4 municipalités et indique la disparité correspondante entre la subvention actuelle payée par le Canadien National et les sommes qui seront payables lorsque ces subventions atteindront le niveau de 100% des impôts fonciers.

DÉPENSES MUNICIPALES COMPARÉES AU REVENU ADDITIONNEL EN IMPÔT FONCIER

	Moncton	Saint-Jean	Sydney	Halifax
A. Dépenses municipales pour l'éducation (1964)	$ 1,995,350	$ 3,411,537	$ 1,441,082	$ 4,469,163
B. Différence entre subvention actuelle et subvention à 100%	115,250	97,058	18,516	311,211
C. B % de A	5.8%	2.8%	1.4%	6.8%
D. Dépenses municipales pour les travaux publics (1964)	606,409	821,185	308,373	1,280.402
E. B % de D	19.0%	11.8%	6.0%	24.3%

(Statistiques municipales—Nouveau-Brunswick, Ministère des Affaires Municipales, Rapport des statistiques municipales 1964, Fredericton, 1965; Nouvelle-Écosse, Ministère des Affaires Municipales, Rapport des statistiques 1964; Halifax, 1965.)

(i) *Investissement dans le domaine de l'éducation:*

Dans son second rapport annuel (Ottawa 1964), le Conseil Économique du Canada examine quelques-unes des dépenses municipales ayant une influence sur la productivité et le revenu individuel et par habitant. Les investissements dans le domaine de l'éducation sont considérés comme étant parmi les plus importants pour le rehaussement du niveau de productivité et de revenu; les autorités municipales partagent cet avis et le fait que 39 p. cent du total des revenus des municipalité est affecté au domaine de l'éducation est une preuve concrète de cette hypothèse. Comme l'indique le tableau ci-dessus, les revenus additionnels qu'engendreront les subventions éventuelles du

Canadien National permettront d'envisager des dépenses supplémentaires dans ce secteur.

(ii) *L'investissement dans le domaine des travaux publics:*

Contrairement au domaine de l'éducation, le niveau d'investissement dans le domaine des travaux publics varie considérablement selon l'ampleur du résiduel des revenus des municipalités, c'est-à-dire après affectation et pour l'éducation et pour les dépenses fixes. Il est cependant reconnu que les investissements municipaux à l'égard de certains secteurs du «Capital Social» (routes, ponts, entreprises publiques, travaux d'assainissement etc.) ont souvent pour effet d'influencer les investissements du secteur privé. Encore une fois, le tableau ci-dessus souligne l'importance des revenus supplémentaires à la suite des subventions qui seront payées par le Canadien National relativement aux dépenses dans le domaine des travaux publics. En admettant qu'une part importante de ces revenus additionnels serait affectée au domaine des travaux publics, on peut s'attendre à une réaction en chaîne à partir des investissements privés et du développement économique de la région; de tels rehaussements dans l'activité économique de régions en voie de développement sont souhaitables si l'on doit s'attendre à une économie équilibrée et productive pour l'ensemble de la nation canadienne.

4. CONCLUSION:

Les ajustements envisagés (en ce qui concerne les subventions au lieu d'impôt foncier par le Canadien National et la régularisation de l'impôt foncier pour certaines propriétés du Canadien Pacifique) sont des sujets de très grande importance; ces ajustements sont essentiels si l'on doit encourager et s'attendre à une saine évolution de l'économie des collectivités locales et régionales en cause. Ces ajustements auront pour résultat d'encourager une meilleure utilisation du sol, de permettre une amélioration des services publics et de créer un climat de confiance accrue pour l'avenir de ces mêmes collectivités.

La Fédération Canadienne des Maires et des Municipalités espère qu'il sera possible d'approuver sans délai les propositions envisagées.

En terminant, nous exprimons à nouveau nos remerciements à l'égard des membres de ce comité du temps qui a été mis à notre disposition.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 31

SÉANCE DU LUNDI 31 OCTOBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

De la «*Coal Operators Association of Western Canada*»: M. Gordon Blair, avocat-conseil; M. William C. Whittaker, directeur; M. Frank J. Harquail, président, Coleman Collieries Ltd.; George B. Dutton, analyste du transport, R. L. Banks Associates Inc.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
[31-1]

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 31

SÉANCE DU LUNDI 31 OCTOBRE 1966

Concernant le
BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

De la «*Coal Operators Association of Western Canada*»: M. Gordon Blair, avocat-conseil; M. William C. Whittaker, directeur; M. Frank J. Harquail, président, Coleman Collieries Ltd.; George B. Dutton, analyste du transport, R. L. Banks Associates Inc.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25084—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

et Messieurs

Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Byrne
Cantelon
[1]Côté (*Nicolet-Yamaska*)
Deachman
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
Langlois (*Chicoutimi*)
Legault
MacEwan
[5]Mather
McWilliam
Nowlan
Olson
Pascoe
[4]Prittie
[3]Reid
[2]Rideout (Mme)
Sherman
Southam
Stafford—(25).

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

[1] Remplace M. Lessard le 28 octobre 1966.
[2] Remplace M. Boulanger le 28 octobre 1966.
[3] Remplace M. Rock le 28 octobre 1966
[4] Remplace M. Fawcett le 28 octobre 1966.
[5] Remplace M. Schreyer le 28 octobre 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le VENDREDI 28 octobre 1966

Il est ordonné,—Que les noms de M. Côté (*Nicolet-Yamaska*), Mme Rideout et MM. Reid, Prittie et Mather soient substitués à ceux de MM. Lessard, Boulanger, Rock, Fawcett et Schreyer sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

Le LUNDI 31 octobre, 1966

(52)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 heures 45 de l'après-midi sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Allmand, Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Côté, (*Nicolet-Yamaska*), Deachman, Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, Mather, McWilliam, Pascal, Prittie, Reid, Southam et Mme Rideout (18).

Autres députés présents: l'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, et M. Ballard.

Aussi présents: De la *Coal Operators Association of Western Canada:* M. Gordon Blair, avocat-conseil; M. William C. Whittaker, directeur; M. Frank J. Harqueil, président de la *Coleman Collieries Ltd.;* M. George B. Dutton, analyste du transport, R. L. Banks Associates Inc.

Le président présente les témoins qui représentent la *Coal Operators of Western Canada* et demande à M. Blair de faire les observations d'ouverture.

Le président invite les membres du Comité à interroger les témoins.

Comme il n'y a pas d'autres questions, les témoins se retirent.

Le président dépose un mémoire du Conseil des recherches de l'Alberta et une lettre du personnel enseignant de la faculté des Sciences appliquées et du génie de l'Université de Toronto.

Sur la proposition de M. Jamieson, avec l'appui de M. Southam,

Il est décidé—Que le mémoire de *Coal Operators,* le mémoire du Conseil des recherches de l'Alberta et la lettre du personnel enseignant de l'Université de Toronto soient imprimés en tant qu'appendice au compte rendu d'aujourd'hui (voir les appendices A-18A, A-19 et A-20).

A 5h.15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au 1er novembre à 9 heures et demie du matin.

Le Secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le LUNDI 31 octobre 1966

● (3.40 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous avons devant nous aujourd'hui le mémoire de «The Coal Operators' Association of Western Canada». Immédiatement à ma droite est M. Gordon Blair, avocat-conseil, qui nous présentera les autres témoins qui sont devant nous.

M. Gordon BLAIR (*avocat-conseil de «The Coal Operators' Association of Western Canada»*): M. le président, messieurs, immédiatement à ma droite est M. William C. Whittaker qui est le directeur de «The Coal Operators' Association of Western Canda, qui représente les trois compagnies minières qui produisent dans la région de Crowsnest Pass. M. Whittaker occupe sa position présente depuis 20 ans. Ceux d'entre vous qui ont lu le mémoire auront remarqué que le prix du charbon à la mine est de $6.40 la tonne; le tarif marchandise est de $5.28 la tonne, de sorte que vous aurez tous facilement compris pourquoi M. Whittaker est devenu un expert dans le domaine du transport et des tarifs-marchandise.

A la suite de M. Whittaker est M. George B. Dutton, de Washington. M. Dutton est ingénieur, analyste et économiste du transport. Depuis la guerre, il s'est occupé exclusivement de ce domaine. Il a été employé par deux compagnies américaines de chemin de fer. Il a aussi été employé par des experts privés et par des organismes gouvernementaux pour des relevés concernant le développement du transport en Amérique du Sud. Durant plusieurs années il a travaillé avec la maison R. L. Banks and Associates Inc. Certains d'entre vous se rappelleront que cette maison a été engagée par les gouvernements des provinces des prairies pour faire une analyse des tarifs des grains de Crowsnest Pass. Certains se rappelleront que cette firme a réduit l'estimation initiale des déficits du chemin de fer d'un ordre de $70,000,000 à un chiffre minime qui a été accepté par la commission royale. C'est M. Dutton qui a été chargé de préparer l'analyse de coût qui apparait à la page 8 du mémoire.

Je n'ai pas l'intention de lire le mémoire, mais peut-être que deux ou trois brèves remarques seront utiles. Les recommandations faites par les exploitants du charbon sont résumées aux pages 11 et 12 du mémoire. La première recommandation est que la formule du taux maximum proposée par l'article 336 du bill soit revisée de façon à ce qu'il soit lié aux coûts effectifs du transport des marchandises plutôt qu'à un coût fictif dérivé de l'emploi de 30,000 livres comme poids clé. Le mémoire indique que le charbon est maintenant transporté dans des wagons d'une moyenne de 142,000 livres.

La deuxième recommandation est que la contribution pour les frais d'administration qui, à l'article 336 sont établis à 150 pour 100 au-dessus des frais variables, soit éliminée, et qu'il lui soit substitué dans le cas de chaque marchandise par rail une contribution aux frais d'administration qui soit proportionnelle

à la valeur de la marchandise transportée et le volume de trafic qu'il développe et qui dans le cas des marchandises en vrac à tarif bas, tel que le charbon, nous soumettons qu'il doit être bien plus petit que 150 pour 100.

La troisième recommandation exprime la préoccupation de notre association relativement à l'impuissance des expéditeurs de faire des démarches auprès de la nouvelle commission afin de parvenir à un ajustement des tarifs qu'après qu'une période de temps considérable se soit écoulée, comme cela est indiqué dans les paragraphes (11) et (15) de l'article 336. Cela est dit alors même que toute perspective de relèvement pour cette industrie selon la formule serait académique.

La quatrième suggestion est que le paragraphe 16 de l'article 336 qui stipule maintenant qu'un certain temps après une période de 5 ans qui suit l'adoption du bill, la formule du tarif maximum devrait être revisée par la nouvelle commission du transport. Nous sommes d'avis que c'est une beaucoup trop longue période lorsqu'on considère le fait qu'une telle étude nécessitera certainement une période de temps considérable et devra être suivie d'une action parlementaire. Il ne semble pas raisonnable de dire que toute action efficace à la la suite de l'étude pourrait prendre 8 ou 10 ans après l'adoption de la loi. Par conséquent nous proposons que la commission soit requise de reviser la législation en une période d'au moins 3 ans de la même façon que cela est stipulé pour la revision des tarifs de Crowsnest à l'article 329.

Mes remarques finales peuvent vous paraître présomptueuses, mais si vous me permettez de le dire, vous avez devant vous en M. Whittaker et en M. Dutton deux experts dans le domaine du transport. Je crois savoir qu'il a été dit en d'autres occasions devant ce Comité qu'on ne pouvait découvrir au Canada des expéditeurs captifs. Il serait utile au Comité d'écouter les observations de M. Whittaker à ce sujet.

Il serait aussi utile de profiter de sa grande expérience en matière de négociation des tarifs-marchandises avec les chemins de fer canadiens.

M. Dutton, d'autre part, s'est consacré à l'analyse des coûts de chemin de fer, et il est certainement en mesure d'offrir des renseignements utiles sur cet aspect de la législation, et certainement sur la formule qui a été proposée.

En faisant les présentations, je m'excuse d'avoir omis de vous présenter M. Frank Hairquail qui est un vrai exploitant de charbon, c'est le président de Coleman Collieries; il est heureusement arrivé dans la ville cet après-midi, à temps pour prendre part à cette présentation.

Avec ces quelques mots d'introduction et de remarques, nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie M. Blair. La séance est maintenant ouverte pour l'interrogation des témoins au sujet du mémoire et du résumé présentés par M. Blair.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je voudrais poser deux questions au sujet des remarques de M. Blair concernant l'expérience des témoins dans le transport du charbon dans l'Ouest et la position des expéditeurs captifs. Si je comprends la position des expéditeurs de charbon de l'Ouest, il y a une lutte en ce moment pour pénétrer dans les marchés d'outre-mer à travers le Pacifique, au Japon, par exemple, et cela dépend beaucoup des tarifs marchandise et du fait

que si nous autres au Canada serons capable ou non de transporter du charbon sur les lignes canadiennes vers la côte et de l'exporter des ports canadiens. Cela dépend de ce que le prix établi sera à l'étranger. En concurrence avec nous, au port, il y a les lignes des États-Unis qui voudraient peut-être transporter le charbon à la côte sur les lignes des États-Unis. L'Australie est aussi en concurrence avec nous, et peut-être d'autres pays qui pourraient expédier à ces mêmes marchés. Ceci en ce moment est extrêmement important pour le Canada.

Je sais, Messieurs, que cela vous concerne parce que le résultat de ce transport est d'une grande importance pour l'économie de l'ouest du Canada. Sans essayer de circonscrire toute remarque que vous aimeriez faire à ce sujet, je voudrais vous demander de nous faire part de vos observations.

M. Williams C. WHITTAKER (*directeur de la Coal Operators' Association of Western Canada*): Monsieur le président, Mme Rideout, Messieurs, les membres de la Coal Operators Association sont dans les affaires d'exportation depuis 1958. Nous expédions à présent au Japon environ 1,000,000 de tonnes de charbon par an. Nous essayons d'augmenter ces expéditions pour les porter à environ 3,000,000 de tonnes par an sur une période de dix ans. Pour faire cela nous devons avoir des tarifs marchandises qui nous permettront de faire la concurrence sur une base économique au charbon des États-Unis, de l'Australie, de la Russie et de la Chine.

Nous n'avons pas de problème en ce qui touche au coût de production. Notre problème est uniquement le coût du transport vu que nous sommes situés à une distance de 560 à 700 milles de la côte. Voici notre vrai problème.

A présent, à cause du coût élevé du transport, notre charbon demande une subvention ou une aide au tarif-marchandise de quelque $2.73 par tonne. Sur une période de cinq années, nous avons essayé de réduire cette subvention et graduellement de l'éliminer. Nous pouvons passer des contrats à long terme sur une grande échelle seulement si nous pouvons éliminer cette subvention. Par conséquent la difficulté réside dans le coût du transport.

La question de négociation avec le chemin de fer a été mentionnée. Nous avons discuté de cette question de tarifs marchandise par rail avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien à différentes reprises sur une période de deux ans. J'emploie le mot «discuter» à dessein, parce qu'un expéditeur captif ne négocie pas avec le Pacifique-Canadien. Il s'adresse simplement au chemin de fer et présente son projet; on lui demande de fournir des données relatives aux coûts, aux marchés, etc. et ensuite on lui dit, eh bien, nous examinerons la question et vous recevrez une lettre d'ici une semaine ou dix jours, et nous vous dirons ce que nous sommes disposés à faire. La réponse a invariablement été que les tarifs étaient déjà bas, non profitables, et qu'il regrette que rien ne peut être fait pour lui. Voici l'étendue de la négociation à présent. Il y a eu un progrès, et c'est une hausse dans les tarifs-marchandises de 15 p. 100 il y a un an en octobre.

Pour autant que cela concerne un expéditeur capitif, je dis sans équivoque que nous sommes des expéditeurs captifs dans le vrai sens du mot. Nous sommes situés sur un chemin de fer; nos distances jusqu'au marché sont telles qu'il n'y a aucune possibilité d'expédier par un autre chemin de fer ou par camion, de sorte que je pense que d'après toutes les définitions que renferme ce bill, nous sommes certainement des expéditeurs captifs.

M. DEACHMAN: Puis-je vous demander, monsieur, s'il est possible de transporter du charbon de Michel à la côte par le Great Northern?

M. WHITTAKER: Non. Il n'y a en ce moment aucune correspondance avec le Great Northern. La distance de Michel à une correspondance avec le Great Northern serait d'environ 85 milles, mais il n'y a pas de route en ce moment.

M. DEACHMAN: Donc, il ne vous est pas possible de négocier avec le Great Northern en tant que route autre que le Pacifique-Canadien.

M. WHITTAKER: Cette possibilité existe, sauf qu'il pourrait y avoir quelques obstacles; dont l'un serait qu'un permis de construire un chemin de fer devrait être obtenu du gouvernement de la Colombie-Britannique, ou, autrement, une permission de construire un chemin de fer devrait être obtenue de la Commission des transports du Canada; et nous ne sommes sûrs d'aucune de ces situations en ce moment.

M. PRITTIE: J'ai une question supplémentaire, M. Deachman. Avez-vous l'impression que le Pacifique-Canadien se soucie ou non du fait que vos affaires puissent aller au Great Northern, ou s'il devrait les retenir. Est-ce qu'il les considère comme un dérangement?

M. WHITTAKER: Je ne le croirais pas. Je peux illustrer cela en disant que j'ai parlé à des agents des chemins de fer et ils maintiennent toujours qu'un certain genre d'affaire n'est pas rentable, mais lorsque je parle à certains employés des chemins de fer des échelons inférieurs—les employés de l'exploitation—et que je leur dis, eh bien, vous ne voulez pas de ce travail, ils répondent «nous n'en voulons pas». Si le National-Canadien obtient dix wagons de plus que nous dans le transport des grains, nous en recevons immédiatement des nouvelles de Montréal. Je crois que ceci est la réponse à votre question. Je suis bien sûr que toutes nos études indiquent que le transport des grains est rentable au Pacifique-Canadien malgré tout ce qu'il peut dire.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous nous faire part de vos observations sur la question d'un expéditeur qui s'occupe de tout ce trafic d'un bout à l'autre, de la mine jusqu'au Japon, parce que j'ai entendu dire qu'à moins qu'un transporteur ne soit capable d'obtenir l'affaire de l'opération du transport par rail, des opérations du port et du transport maritime, l'affaire ne serait pas rentable au transporteur, car il doit pouvoir retirer un profit de chaque opération; une seule des opérations ne donnerait pas assez de profits pour qu'il s'en occupe. Pouvez-vous nous faire part de vos observations à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: M. Deachman, nous nous éloignons un peu du domaine de notre mandat. Vous cherchez à obtenir des renseignements et cette période est une période de questions et de réponses. Le renseignement que vous cherchez à obtenir n'entre pas dans le sujet régi par ce bill, autre que le transport par chemin de fer au port. Nous n'avons pas à nous occuper du transport du port de Vancouver au Japon. Je voudrais que vous vous limitiez à la région de la mine au port, et que vous ne vous occupiez pas de la question du port au Japon.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, l'affaire entière du transport du charbon de l'Ouest du Canada aux côtes et son transport à l'étranger, et je crois que M. Whittaker sera de cet avis, ne peut pas être traitée simplement sur la base du transport de la mine à la côte.

Le PRÉSIDENT: Nous nous occupons de la ligne de conduite dans le transport national, et non de la ligne de conduite dans le transport international.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je pense que lorsque nous avons à considérer la ligne de conduite dans le transport national nous aurons à considérer des démarches bien hardies.

Le PRÉSIDENT: Non pas, tant que nous nous occupons du bill relatif au transport national, M. Deachman. Je vous prie de vous limiter à ces termes.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, j'aimerais signaler de façon précise à quel rayon s'étend le transport du charbon de l'ouest et les problèmes que cela amène, parce que je pense que ces considérations influent sur le transport du charbon dans l'ouest du Canada. Je crois qu'il existe un lien étroit entre ce transport, la navigation outre-mer et l'efficacité du mouvement de ce produit de la mine au port.

Le PRÉSIDENT: Pour le moment, je demande que l'on se limite au transport du charbon vers le port.

M. DEACHMAN: Monsieur Whittaker, avez-vous d'autres commentaires à ajouter concernant les questions que j'ai soulevées?

M. WHITTAKER: Nos recherches en économie démontrent que le transport par chemin de fer peut, par ses propres moyens, réaliser un profit.

M. DEACHMAN: Voilà ce que je voulais établir.

Le PRÉSIDENT: On a répondu à votre demande, M. Deachman.

M. JAMIESON: Monsieur Whittaker, en parcourant votre mémoire, je me demande si vous avez lu le témoignage que les deux compagnies de chemin de fer ont présenté ici. Je puis peut-être vous rafraîchir la mémoire à ce sujet. En fait, faisant allusion à un cas semblable au vôtre, ils ont dit que vous n'étiez pas un expéditeur captif. Il ne mentionnait pas spécifiquement votre compagnie, mais ils expliquaient que dans des cas comme le vôtre, il existe une concurrence du marché; en d'autres mots, qu'ils étaient tenus de vous accorder un taux particulier parce que, de fait, c'était la seule façon dont vous pouviez rester en affaires et la seule façon dont il pouvait s'assurer votre clientèle. Ils disent que, dans ces conditions, vous ne pouvez vraiment être qualifiés d'expéditeur captif. Je me demande si vous voudriez faire des commentaires et nous dire si vous partagez, de quelque façon, leur point de vue à ce sujet?

M. WHITTAKER: Je puis dire quelques mots à ce sujet, mais je crois que M. Dutton pourra entrer dans plus de détails. J'aimerais souligner un seul fait. Notre chiffre d'affaires est resté au même niveau pour les cinq ou six dernières années. Si nous devons accroître ce chiffre d'affaires, comme nous l'entendons et comme le mémoire l'indique, nous devons éliminer le facteur de l'octroi gouvernemental. Cela a été notre objectif pendant cinq ans. Nous ne pouvons nous engager dans un contrat de longue portée avant d'être parvenu à éliminer cet octroi. Nous y visons depuis cinq ans. Jusqu'à date, il nous a été impossible de le faire. Je crois que M. Dutton pourrait finir de répondre à cette question.

M. GEORGE B. DUTTON (*analyste du transport, R. R. Banks & Associés Inc.*): Je n'ai pas lu le témoignage des compagnies de chemin de fer.

M. BLAIR: Puis-je intervenir et dire que le témoignage du National-Canadien n'est parvenu qu'aujourd'hui à notre bureau et que le témoignage du Pacifique-Canadien, autant que je sache, n'a pas encore été transcrit.

M. JAMIESON: Je crois que l'énoncé que j'ai fait est juste: les compagnies ont souligné qu'il y a plusieurs gens qui ne disposent d'aucun autre moyen de transport et qui ne peuvent, de façon légitime, alléguer qu'ils sont expéditeurs captifs parce que, en raison de leur position dans le marché et du fait que les chemins de fer ont besoin de produits à transporter, ils jouissent de conditions de marchandage avec les compagnies de chemin de fer.

M. DUTTON: Voilà une situation assez fréquente spécialement dans le mouvement de produits tels que le charbon. Vous remarquerez qu'au bas de la page 6 de notre mémoire, je mentionne que les taux pour le transport du charbon sont

assez lourd de minérai, non seulement au Canada, mais aussi aux États- cela est dans l'intérêt même des compagnies de chemin de fer. Nous faisons justement allusion à ce genre de chose: la concurrence du marché.

Dans notre paragraphe suivant, nous soulignons que cette concurrence explique sûrement les taux assez bas qui existent partout où il y a un mouvement assez lourd de minéral, non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis, et ailleurs. Mais malheureusement, bien que cette concurrnece soit généralement très efficace, elle ne produit pas toujours l'effet désiré. J'invoque cette raison: le fixation des frais donne prise à des débats, ce qui fait perdre beaucoup de temps. Dans la concurrence du marché, la fixation d'une valeur numérique est chose très difficile. De part et d'autre, on peut facilement croire à l'exagération. Les chemins de fer peuvent estimer que leurs frais sont plus élevés que les producteurs de charbon ne le croient ou ceux-ci ne jugent qu'ils devraient être si l'exploitation était menée de façon efficace. D'autre part, les chemins de fer peuvent être sceptiques quand les producteurs de charbon allèguent qu'ils ont besoin d'un taux plus bas. C'est à l'avantage des chemins de fer de maintenir le taux actuel, s'ils veulent garder la clientèle. Ils ne semblent pas convaincus qu'une réduction est nécessaire pour retenir ce client.

M. JAMIESON: Si nous appliquons votre recommandation, dans des cas comme le vôtre, nous devrons changer toute la formule. Le bill dont nous parlons (encore ici je paraphrase mais je crois que je rends l'idée de façon assez juste) se propose d'établir les compagnies de chemin de fer et tout le commerce du fret sur une base de concurrence dont le facteur déterminant serait le marché. Il me semble, après avoir lu rapidement ce que vous proposez à la fin de votre mémoire, que vous demandez, en fait, que chaque expéditeur particulier aie le droit de venir soumettre sa proposition particulière. En d'autres mots, ne trouvez-vous pas que cela amènerait le nouveau conseil des commissaires, ou quelque soit le nom officiel du groupe à recommencer le réajustement des taux pour un nombre indéfini de compagnies qui se trouvent dans des situations comparables à la vôtre? Et est-ce que cela n'entre pas plus ou moins en conflit avec l'objectif à la base du bill?

M. DUTTON: Puis-je répondre à cette objection? M. Jamieson, j'imagine qu'il se présentera sûrement plus d'un cas. Il y aura d'autres expéditeurs qui se trouveront dans une situation défavorable. Certains d'entre eux invoqueront de bonnes raisons; d'autres, des raisons banales mais lorsqu'ils présenteront leurs cas devant la commission, l'enquête démontrera si leur plainte était ou non justifiée. Si leur plainte était raisonnable je crois qu'il faudra reconnaître que le marché n'a pas fonctionné de façon adéquate, et si leur plainte est justifiée, ils ont droit à un ajustement quelconque.

• (4.10 p.m.)

M. JAMIESON: Je ne puis m'imaginer quelqu'un invoquant une raison qu'il croirait vraiment banale. Il se peut que le conseil classe l'affaire mais je crois que cela éliminerait le sentiment que le conseil, d'une façon ou d'une autre, agit contre les intérêts de certains expéditeurs. En d'autres mots, je crois que cette proposition ramènerait la situation où les expéditeurs particuliers viendraient soumettre leur problème individuel à la nouvelle commission. Je le répète; cela

semble entrer en conflit avec ce que nous nous proposons. Je ne prétends pas du tout que votre demande n'est pas légitime; ce que je prétends c'est qu'elle n'est sûrement pas d'accord avec le principe qu'énonce ce bill.

M. DUTTON: Si je comprends bien, ce bill vise à donner libre jeu aux forces économiques et à la concurrence, et ceci est certainement sain. Je crois qu'en prévoyant, comme le bill le fait, une série de remèdes pour les cas où la concurrence n'est pas efficace le bill est réaliste. Nous sommes bien certains qu'il existe des cas où la concurrence n'est pas efficace et qui ne sont pas prévus par le bill tel qu'il est rédigé. Je ne saurais vraiment estimer combien de plaintes ou combien d'heures de travail entraînerait la modification du bill. Je crois que M. Whittaker ou M. Blair, qui sont plus familiers avec l'économie canadienne, seraient peut-être près à faire leurs commentaires là-dessus.

M. JAMIESON: Une dernière question, si vous le permettez, M. le président. Si l'on présume que la section 336 reste ce qu'elle est actuellement et que le bill soit voté, demanderiez-vous d'être considéré comme un expéditeur captif.

M. WHITTAKER: Pour parler franchement, je ne vois vraiment pas en quoi cela nous rendrait service.

Pour répondre à votre question précédente, je me souviens, il y a quelques années, d'une expérience cruelle. Alors que la concurrence de l'huile et du gaz commençait à peine à se faire sentir, nous avons entamé des discussions avec les compagnies ferroviaires au sujet des taux du fret, et comme les compagnies ne voulaient pas changer d'avis, pour des raisons connues d'elles seules, nous avons perdu la clientèle. Après que nous avions perdu cette clientèle, les compagnies ferroviaires nous annoncèrent qu'elles étaient prêtes à faire quelque chose. Nous avons eu des expériences concrètes où nous avons perdu une clientèle importante à cause de cette attitude. D'un autre côté, quand deux compagnies ferroviaires étaient en jeu, il nous a été facile dans la majorité des cas d'obtenir une réduction de taux quand il semblait y avoir de la concurrence avec d'autres combustibles; soit le combustible américain, l'huile, le gaz ou ce que vous voudrez. Mais cela ressemble à une partie de poker et il est parfois bien difficile de convaincre ces gens que vous avez vraiment un problème. J'aimerais seulement faire remarquer que dans ce mémoire—je crois que c'est à la page 6 ou 7—on souligne, qu'aux États-Unis, la contribution moyenne au-dessus des frais variables se fixent à 7 p. 100 en ce qui concerne le charbon. Vous remarquerez que dans ce mémoire, notre étude démontre que la contribution s'établit entre 84 pour cent et 107 p. 100. Il ne s'agit pas ici de vendre des fuseaux de fil ou autres menus objects: il s'agit ici d'un tonnage élevé. Le bénéfice est peut-être restreint mais le tonnage est élévé, et, comme le mémoire le souligne, aux États-Unis, où il existe une concurrence très forte, les compagnies considèrent le transport du charbon comme un moyen de subsistance et elles se sont contentées de minces profits pour transporter ce volume imposant. Je crois que telle est notre situation et personne ne peut me convaincre que nous ne sommes pas des expéditeurs captifs dans tous les sens du mot.

M. JAMIESON: Je suis certain que quelques-uns des autres membres questionneront dans le même sens.

Le PRÉSIDENT: M. Whittaker, pour poursuivre dans le même sens, en ce qui a trait à ce chiffre de $5.28 à la page 8, le Pacifique-Canadien vous a-t-il déjà offert des taux beaucoup plus bas que le $5.28 dont vous parlez ici.

M. WHITTAKER: Pendant les discussions avec une compagnie, je crois que le Pacifique-Canadien a offert un taux un peu plus bas et puis a fait volte-face et

l'a retiré. Mais ce taux n'était pas très alléchant. Pour dire vrai, ceci n'est qu'une rumeur; je n'ai pas eu personnellement connaissance que le Pacifique-Canadien offre moins que $5.28.

M. FRANK J. HARQUAIL (*Président de Coleman Collieries Ltée*): Je suis un expéditeur particulier. Cette année, ma compagnie expédiera 550,000 tonnes. Durant les cinq ou six dernières années, les compagnies ferroviaires ne m'ont jamais offert de réduction; on menaçait plutôt de hausser davantage les taux du fret.

Le PRÉSIDENT: Je pose cette question parce que nous avons ici des représentants du Pacifique-Canadien. Je suis assuré qu'ils rapporteront ces faits à Montréal et que, quand on les rappellera, ils pourront fournir des chiffres.

M. ALLMAND: M. Whittaker, précédemment Shell Canada Limitée a présenté un mémoire dans lequel la compagnie signalait qu'elle avait formulé une demande à la Chambre des Communes en vue de l'incorporation d'une compagnie appelée *Commercial Solids Pipeline Company,* et dans ce mémoire la compagnie laisse entendre que ce pipeline, qui serait destiné au transport des solides, pourrait transporter, de l'Alberta à la côte, du soufre, du charbon, et même probablement du potasse. Avez-vous songé à cette possibilité d'un pipeline destiné aux solides?

M. WHITTAKER: Oui monsieur, nous y avons songé. Nous avons soutenu financièrement les recherches du Conseil de Recherche de l'Alberta, l'organisme qui, au pays, a probablement fourni le plus de travail sur le transport des solides par pipeline, soit sous forme de boue d'émoulage ou sous forme de capsule. Il existe quelques pipelines destinés au transport du charbon. Le plus long dont je connaisse l'existence était en Ohio; il avait 108 milles de longueur et a fonctionné pendant cinq ans. On l'a fermé en raison des négociations avec les compagnies de chemins de fer. Les compagnies ferroviaires ont réduit leur taux d'environ 35 p. 100 à condition que ce pipeline soit fermé. Toutefois, nous sommes à 560 milles et 700 milles de la côte, vous voyez donc l'ampleur du problème. Cela entraînerait une mise de fonds assez considérable. Pour que ce soit profitable de construire un pipeline aussi long, il faudrait produire deux ou trois millions de tonnes de charbon par année. Il existe, toutefois, de réels problèmes techniques attachés à la construction d'un pipeline destiné à notre produit. Premièrement, pour que la construction d'un pipeline soit vraiment bon marché il faut qu'il n'y ait qu'un seul point de départ et une seule destination. Nous avons trois points de départ assez éloignés les uns des autres et une seule destination. Deuxièmement, il faut un débit continu 365 jours par année. Une autre objection, c'est qu'il faut transporter le charbon soit dans de l'eau ou dans un autre liquide. Afin de pouvoir le transporter dans le pipeline sous forme d'une boue d'émoulage il faut le moudre très fin, à moins de 14 mailles, ce qui est en effet très menu; de plus, pour le transporter dans un pipeline, il faudrait probablement 40 à 45 p. 100 d'eau. Quand le charbon est moulu aussi finement, il est très difficile de le déshydrater. On ne peut tout de même pas transporter 40 à 50 p. 100 d'eau au Japon. Il faut le déshydrater jusqu'à ce qu'il ne reste qu'environ 5 p. 100 d'humidité. La situation serait différente si on l'expédiait dans une manufacture parce qu'on peut même alimenter les chaudières avec de la boue d'émoulage content 30 p. 100 d'humidité. Mais nous nous occupons de charbon métallurgique qui a une propriété de cokéfaction. Par le fait même que vous le moulez si fin et que vous le pulvérisez, vous diminuez cette propriété de cokéfaction. Et puis, si vous le déshydratez suffisamment pour le rendre économique à transporter outre-mer, le produit sera tout à fait difficile à manœuvrer quand vous arriverez au Japon. Ce n'est pas tout à fait aussi fin que la poudre de talc mais à peu près. Et bien, voilà quelques-unes des difficultés qu'entraîneraient le transport du charbon par pipeline, et, nous croyons que ce ne serait pas un

procédé économique à cause de toutes les raisons suivantes; la préparation élaborée que nécessiterait le charbon au départ, le séchage qu'il nécessiterait à l'arrivée, l'effet néfaste que ces deux procédés auraient sur la cokéfaction, le fait que nous avons plusieurs points de départ, qu'il faudrait une mise de fonds considérable et la nécessité d'un débit continu 365 jours par année.

• (4.20 p.m.)

M. ALLMAND: Alors, je suppose que vous écartez le pipeline comme moyen de transport éventuel ou alternatif.

M. WHITTAKER: Nous croyons vraiment qu'il y a trop de chemin à parcourir pour que cela soit profitable dans notre cas.

M. ALLMAND: Je vois. Avez-vous été en contact avec les gens qui préconisent ces pipelines commercialux destinés aux solides. Shell Oil soutient ce projet et la compagnie se dit prête à le financer: $50 millions, voilà le prix qu'ils ont indiqué dans leur mémoire. Ils ont mentionné $50 millions.

M. WHITTAKER: Bien, je ne sais pas de quelle façon Shell Oil entend transporter le soufre, si c'est dans de l'eau ou sous forme de soufre fondu, ce qui est également possible.

M. ALLMAND: Ce n'est pas mentionné dans le mémoire.

M. WHITTAKER: Si on le transporte sous forme de soufre fondu, vous comprenez qu'il n'y a rien à ajouter. Il s'agit tout simplement d'insuler le pipeline, de la réchauffer à certains endroits et le soufre coulera. Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. ALLMAND: Oui.

M. WHITTAKER: De toute façon, du point de vue de celui qui doit l'utiliser en dernieur lieu, je crois que c'est un produit plus facile à manœuvrer.

M. ALLMAND: Une autre question, monsieur Whittaker. Quelle serait l'utilité des trains réservés exclusivement à ce transport? Je crois que vous faites allusion à cela dans votre mémoire. Quelle serait les perspectives d'avenir de ces trains et comment contribueraient-ils à réduire les frais?

M. WHITTAKER: Bien, notre charbon voyage actuellement dans des trains de marchandises.

M. ALLMAND: Oh, vraiment.

M. WHITTAKER: Voilà une des raisons qui rendent ce transport économique. De là vient que, d'un autre côté, les compagnies ferroviaires utiliseront le charbon pour combler les wagons vides tant que le volume de production restera au niveau actuel. Si nous augmentons le tonnage jusqu'à environ deux millions par année cela veut dire que des trains spéciaux doivent être presque tout le temps affectés à ce transport et, par conséquent, vous avez le transport par train réservés.

M. ALLMAND: C'est chose fort possible.

M. WHITTAKER: Oui, je le crois. Cela dépend si nous aurons un taux satisfaisant. D'ici un mois ou deux, nous aurons des entrepôts à Port Moody—des entrepôts à ciel ouvert—ce qui permettra aux trains de fret de suivre un horaire, d'être déchargés dès qu'ils arrivent à Port Moody et de pouvoir revenir à la mine. Vous réaliserez sûrement que cela est très économique en ce qui concerne le matériel roulant, et que cela utilise la force motrice au maximum.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, M. Whittaker, dans sa réponse précédente à M. Deachman, mentionnait le fait que depuis qu'ils bénéficiaient d'une subvention, la négociation de contrats à long terme était devenue difficile. J'aimerais que vous vous expliquiez plus avant. Est-ce que ceci nuit à votre mise en marché du charbon, de façon à en obtenir des prix courants ou équitables? Voudriez-vous expliquer cela un peu plus avant au Comité?

M. WHITTAKER: Ceci nuit à la mise en marché. Il y a toujours le problème de ce que sera la politique du gouvernement à l'avenir; ou bien le gouvernement peut décider dans sa sagesse de réduire la subvention ou bien de la supprimer entièrement. Ainsi, vous pouvez difficilement établir des engagements à long terme et sur une grande échelle, en pratiquant la subvention. Maintenant, nous avons logiquement, au cours des années passées, réduit le coût de subvention par tonne. Nous aimerions la supprimer entièrement. Je pense que l'idée du gouvernement actuel est qu'il met suffisamment d'argent dans la subvention. Il a été consentant à nous suivre jusqu'à ce jour, mais je suis certain qu'il ne nous laisserait pas augmenter nos exportations dans une large mesure et ne continuerait pas à payer une subvention aux montants toujours plus élevés.

Le point que je voudrais clarifier est celui-ci. Il y a des gens qui disent parfois, et peut-être n'ont-ils pas été bien renseignés, que l'industrie japonaise de l'acier se trouve subventionnée par du charbon canadien bon marché aux frais de notre gouvernement. Il n'en est rien. Quarante pour cent du charbon qui est importé par le Japon vient des États-Unis; plus de quarante pour cent vient de l'Australie; il y a environ huit à dix pour cent de la Russie; six pour cent du Canada, et quelques petits montants, peut-être deux pour cent, de la Chine. Maintenant nous devons faire face à la concurrence de tous ces différents charbons. Dans ces circonstances, on peut difficilement dire que le gouvernement canadien subventionne le marché japonais.

M. SOUTHAM: Il a été mentionné précédemment qu'il était possible économiquement de faire une expédition par la «Great Northern» et on a parlé d'une distance de 75 milles N'y a-t-il eu aucune étude particulière faite avec cette alternative, ni aucune mesure prise dans le but d'accomplir cela?

M. WHITTAKER: Oui, il y a eu certaines études économiques au sujet de la construction d'une telle ligne. Mais, comme je l'ai dit auparavant, la question se pose quant à la permission, soit du gouvernement de la Colombie-Britannique, soit du gouvernement du Canada, et il reste à savoir s'ils accorderaient un permis pour construire une ligne de ce genre.

M. SOUTHAM: Je ne puis pas familier avec la contrée dans laquelle passerait cette ligne. Y aurait-il d'autres expéditeurs éventuels ou des personnes voisines de cette ligne qui pourraient l'utiliser comme itinéraire de fret?

M. WHITTAKER: Eh bien, maintenant, en tant que nos propres sociétés charbonnières sont intéressées, ceci s'appliquerait à une seule société. La plus rapprochée de là serait à peu près 40 milles à l'est. Le charbon aurait à emprunter le CPR pour rejoindre cette ligne du «Great Northern». En ce qui concerne les autres marchandises, oui, il y aurait du bois, du contreplaqué et différents autres produits lesquels pourraient emprunter une ligne de ce genre.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, M. Whittaker témoigne en assurant qu'il a le sentiment que sa firme est restreinte dans ses expéditions. Maintenant, la pétition mentionne l'Association des charbonniers de l'Ouest du Canada, pourriez-vous nous dire, à votre avis, combien d'autres sociétés, se trouvant dans la même situation, représentez-vous ici aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Southam, veuillez remarquer que dans les notes d'ouverture de M. Blair, il n'est fait mention, en première page, que de trois compagnies—l'Association des exploitants de charbon de l'Ouest canadien comprenant les trois firmes citées à la première page, soit: «The Canmore Mines Limited», Canmore, Alberta; «Coleman Collieries Limited», Coleman, Alberta et «The Crow's Nest Pass Coal Co. Ltd.,» Fernie Colombie-Britannique.

M. SOUTHAM: Bien, j'aimerais alors poser la question suivante à M. Whittaker. Est-ce qu'à votre avis, ces trois compagnies que vous représentez seraient des expéditeurs captifs?

M. WHITTIKER: Sans aucun doute.

M. SOUTHAM: Merci. Ce sera tout.

M. REID: Monsieur Whittaker, j'ai lu attentivement votre dossier et vos recommandations et étant moi-même originaire d'une région où l'on s'occupe également de l'expédition de marchandises en vrac, je ne m'oppose aucunement à ce que des recherches plus approfondies soient faites sur les taux imposés aux expéditeurs captifs. Seriez-vous alors d'avis que toute personne expédiant des marchandises en vrac, telles que le charbon ou le minerai de fer, soit un expéditeur captif, car actuellement, il ne s'offre à elle qu'un seul mode de transport, soit par chemin de fer?

M. WHITTAKER: Cela est exact.

M. REID: Alors, monsieur le président serait-il possible à M. le Ministre de nous exprimer les commentaires qu'il aurait à formuler sur quelques-uns des amendements suggérés, se rapportant à son «dada». Les troisième et quatrième recommendations ont retenu tout particulièrement mon attention puisque, premièrement, elle permettrait à l'expéditeur captif de s'adresser en tout temps au ministère afin d'établir un taux, et deuxièmement, qu'elle réduirait de cinq à trois ans, la période pendant laquelle un expéditeur pourrait demander la révision des taux actuels, une fois le projet de loi en vigueur.

• (4.30 p.m.)

M. PICKERSGILL: En premier lieu, je ne pense pas pouvoir consentir à la définition que M. Reid nous fait du terme expéditeur captif, quant à la loi. Un expéditeur captif, selon ce projet, s'il devient loi, ne s'appliquerait qu'à l'expéditeur qui croyant n'avoir pas le choix d'un mode de transport concurrentiel, demanderait à être désigné comme tel, et à ce qu'un taux lui soit donné. A mon avis, une question surgit, à savoir, si plusieurs expéditeurs de marchandises en vrac se placeraient dans cette situation.

En d'autres termes, l'expression «expéditeur captif», tel qu'utilisé dans le projet de loi, doit être considéré d'une façon subjective plutôt qu'objective. Le ministère déciderait sans doute en ce qui concerne plusieurs de ces expéditeurs de marchandises en vrac, qu'ils ne possèdaient aucun autre moyen pratique d'effectuer le transport de leurs marchandises, si ce n'est par chemin de fer; mais je pense que la plupart d'entre eux ont un pouvoir de négocier, suffisamment grand, avec les compagnies de chemin de fer, qu'ils ne se placeraient pas subjectivement dans la situation qui ferait d'eux des expéditeurs captifs, selon les termes de la loi.

Je regrette de n'avoir pu être ici plus tôt, mais je représentais, cet après-midi, le premier ministre à la Chambre, et nos procédures parlementaires se sont prolongées plus que je ne l'eus espéré. N'ayant pu être ici plus tôt, j'aimerais donc avoir un peu de temps, afin de réfléchir à la question soulevée par M. Reid, avant d'émettre un jugement trop catégorique, à ce sujet. S'il est vrai qu'un chemin de fer pouvait être construit à Fernie ou aux environs, permettant une

liaison avec celui de la compagnie Great Northern, alors naturellement, la mine qui utiliserait cette voie ferrée de façon exclusive, ne serait pas un expéditeur captif, tel que définit dans le projet de loi. Bien entendu cette question n'est pas directement liée à la loi comme telle, mais j'ai cru devoir en préciser la terminologie.

Il y a bien sûr une autre sécurité pour les expéditeurs à part la possibilité d'aller devant la Commission et de dire qu'ils veulent être considérés comme des expéditeurs captifs et faire fixer un taux. Voici donc ce que nous proposons de placer dans la disposition d'appel à savoir que l'expéditeur peut dire qu'il n'est pas dans l'intérêt public que les chemins de fer proposent un taux qu'ils croient déraisonnable dans les circonstances. Cette disposition d'appel fait partie de la législation précisément parce que nous croyons que dans certaines circonstances la formule du tarif maximum ne serait pas un remède très efficace et que les expéditeurs devraient trouver une autre solution.

M. REID: Diriez-vous alors, monsieur, que cette partie du projet de loi consiste en un effort pour équilibrer les pouvoirs de marchandage des deux groupes pour l'expédition?

M. PICKERSGILL: Oui, c'est exact. Je crois qu'il y a quelques instants un des témoins a souligné que ce que nous essayons de faire dans ce projet de loi en ce qui concerne la formule du tarif maximum est de créer un faux concurrent là où il n'en existe pas un véritable. C'est pourquoi les 30,000 livres ont été prises parce que c'est un chargement type ou normal pour un camion. De plus voilà pourquoi l'expéditeur qui normalement livre des quantités dépassant 30,000 livres a droit à une part des recettes d'après la formule du tarif maximum résultant de l'expédition de 100,000 livres et ainsi de suite. Il semble qu'il n'en coûte pas aux chemins de fer trois fois plus pour transporter un convoi de 100,000 livres que pour un convoi de 30,000 livres et que l'avantage ne devrait pas être pour les chemins de fer si un taux fixe est établi.

M. REID: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous demander à M. Whittaker de commenter ceci, car une bonne part de son mémoire traite particulièrement du problème des différentes taxes que les chemins de fer peuvent accepter contrairement aux taux pour les camions que M. Pickersgill vient de citer.

M. WHITTAKER: Ce mémoire, monsieur le président, embrasse, je pense, en détail la question des 30,000 livres. Nous avons tout simplement dit que les recherches ont montré que les taux variables sont un peu moins que $3 la tonne. Si vous ajoutez 160 p. 100 à ceci, vous arrivez alors a un taux de $7.15 comparativement à l'actuel taux de $5.28. D'un autre côté, si nous avons à expédier dans des convois de 30,000 livres, je crois que, de l'avis de M. Dutton, il en coûterait deux fois plus cher à des convois transportant 142,000 livres ou 71 tonnes pour arriver ainsi a un taux d'environ $15.00 la tonne.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Whittaker, vous mentionnez $15. et 150 p. 100. Il en serait ainsi à moins que vous négociez vous-mêmes un taux avec les chemins de fer ou à moins d'avoir un taux fixé par la commission.

M. WHITTAKER: Oui.

M. REID: Je ne pense pas que la façon dont vous l'avez présenté, monsieur Whittaker, soit précisément mon interprétation de la façon dont la formule doit être interprétée.

Le PRÉSIDENT: Qu'y a-t-il, monsieur Reid? Je crois qu'il est difficile de comprendre votre idée.

M. REID: Je disais simplement que je ne croyais pas que c'était l'interprétation juste de la loi, étant donné la façon dont elle avait été établie.

Le PRÉSIDENT: Bien, cela est votre opinion qui va à l'encontre de celle du témoin.

M. CANTELON: Ce n'est pas une expression de mon opinion, d'ailleurs. Je pensais que vous preniez le coût variable sur la base de 30,000 livres et qu'alors vous ajoutiez vos 150 p. 100. C'est une façon de faire automatique. La variation ne se fait pas sur la base de 30,000 livres, elle se fait sur la base de 142,000 livres.

M. PICKERSGILL: Alors vous obtenez la moitié des profits, par ce changement à $142,000 livres au lieu de 30,000. Cela fait partie de la formule.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je pense que le rapport n'est peut-être pas complet, que M. Dutton a fait les calculs et qu'il a compté qu'à l'intérieur de certaines limites, la formule, telle qu'elle est exprimée dans la loi, monterait à un taux approximatif de 14 à 15 dollars la tonne pour le charbon.

M. PICKERSGILL: Monsieur Blair, puis-je poser une question? Cela est-il basé sur la supposition d'une échelle directe à partir de la base de 30,000 livres, et sans profits?

M. DUTTON: Non pas, monsieur, bien que j'ai pu avoir mal interprété la loi sous un de ses aspects, et peut-être que vous ou le président pourrez éclaircir ce point. Quand le transport s'effectue par chargements de plus de 30,000 livres, la loi prévoit que des compliments de 20,000 livres doivent être pris en considération, de sorte que si le transport se faisait par chargements de 95,000 livres, vous feriez 30, plus 60, qui est un multiple de 20, pour faire 90,000 livres. Vraisemblablement, vous feriez le calcul de ce qu'aurait été le coût variable si le transport avait été fait dans un wagon de 30,000 livres, et ce qu'il aurait été si le transport avait été fait dans un wagon de 90,000 livres; alors la moitié de la différence est considérée comme une réduction du taux calculé sur la base du coût de 30,000 livres, plus les 150 p. 100 de marge. Est-ce que mon interprétation est correcte?

• (4.40 p.m.)

M. PICKERSGILL: Je préférerais avoir l'avis des techniciens là-dessus.

M. COPE: Oui, c'est juste.

M. DUTTON: Je n'ai fait là qu'une supposition. Mr. Blair l'a peut-être honorée un peu trop en parlant de «calculs». C'est plutôt une appréciation, basée sur l'habitude que j'ai du transport du charbon, et les études que nous avons déjà faites. Je n'ai pas repris tous nos calculs pour les refaire sur la base d'une charge de 30,000 livres, parce que cela aurait demandé beaucoup de temps, et le temps, je ne l'avais pas. Cependant, je sais qu'il est évident que si vous faisiez des chargements de 30,000 livres au lieu de 140,000 livres, il vous faudrait quatre fois et demi plus de wagons. Vous auriez à les faire revenir à vide; il faudrait que vous les achetiez; il faudrait que vous les répariez, et toutes choses de ce genre. Donc, je pense que je suis très modéré en disant que les frais relatifs à ces wagons seraient multipliés par quatre et demi, alors que les frais basés directement sur le tonnage ne monteraient naturellement pas. Je pense que je suis très modéré en disant que même en redonnant la moitié des profits à l'expéditeur, au total l'application de cette formule fera plus que doubler le taux, en comparaison de ce que vous obtiendriez en le calculant d'après le poids réel à transporter.

M. WHITTAKER: Il n'y a pas de doute, monsieur, les chemins de fer sont absolument dépassés par le chargement des wagons.

Si nous avions l'habitude de ne charger que partiellement les wagons, en laissant inutilisée une capacité de plusieurs tonnes, les chemins de fer ne tarderaient pas à nous faire connaître leurs réactions. Supposez une différence d'une tonne ou deux seulement par wagon: vous constaterez que la chose est importante pour les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question, monsieur Byrne?

M. BYRNE: J'ai seulement une question. Monsieur Whittaker, vous avez dit que deux obstacles sont susceptibles d'empêcher la construction d'une ligne ferroviaire qui effectuerait un raccordement avec le *Great Northern*. Avez-vous quelque raison de croire que la Commission des transports soit amenée à jouer un rôle quelconque à ce sujet?

M. WHITTAKER: Je crois qu'un membre du personnel m'a soumis le problème il y a quelques mois, à savoir que la Commission des transports pourrait être...

M. BYRNE: Quel personnel? Votre personnel?

M. WHITTAKER: Non, le ministère des Transports, pas la Commission des transports.

M. PICKERSGILL: Je crains de ne pas avoir porté suffisamment attention. Monsieur Whittaker aurait-il l'obligeance de répéter ce qu'il vient de dire, car j'aimerais être certain de bien saisir.

M. WHITTAKER: Si j'ai bien compris la question de M. Byrne, celui-ci demandait: avez-vous une raison de croire que les représentants du gouvernement du Canada interviendraient et peut-être refuseraient l'émission d'un permis pour la construction d'un autre chemin de fer. Ce chemin de fer dont il a été question serait situé entièrement à l'intérieur de la Colombie-Britannique et on pourrait soutenir qu'étant donné ce fait, la question n'intéresse que le gouvernement provincial.

Par ailleurs, il en est d'autres qui soutiennent que puisque le but de la ligne est d'effectuer un raccordement avec une autre ligne située de l'autre côté de la frontière et que cela touche le commerce international, l'affaire pourrait relever du gouvernement du Canada. Eh bien, nous ne savons pas ce qu'il en est, mais les deux points ont été soulevés.

M. PICKERSGILL: Bien entendu, si vous vouliez construire un chemin de fer sous le régime d'une charte fédérale, cela ne relèverait aucunement du gouvernement. Vous présenteriez une requête au parlement et le parlement déciderait si oui ou non vous pourriez construire un chemin de fer. Même s'il est loisible aux membres du gouvernement d'exprimer des opinions dans un sens ou dans l'autre, ils ne le feraient qu'en leur capacité de membres du parlement. Ce serait un bill d'intérêt privé et il appartiendrait à la majorité de ceux qui participeraient au vote de se prononcer selon leur choix.

Par ailleurs, à supposer que vous sollicitez une charte provinciale en alléguant que le chemin de fer sera complètement à l'intérieur de la Colombie-Britannique, j'ignore dans ce cas quels motifs le gouvernement du Canada pourrait invoquer pour faire échec à cette démarche. Il pourrait évidemment arriver que certains intérêts opposés tentent de faire valoir que pareille loi outrepasse les pouvoirs provinciaux, mais cela n'est guère habituel. Bien sûr, le ministre de la Justice a le devoir chaque année de passer en revue tous les statuts provinciaux pour voir s'il en est qui devraient être désavoués. Mais dans l'histoire du Canada, au cours des 100 premières années, nous n'en avons pas désavoué beaucoup, et je ne me souviens pas qu'aucune mesure législative sur les chemins de fer ait été désavouée, en tout cas pour autant que je me souvienne.

Il m'est avis qu'il serait très difficile de faire revenir un parlement provincial sur une de ses décisions. Si la province trouve à propos d'incorporer aux réseaux déjà existants une nouvelle ligne de chemins de fer, il vaut mieux ne pas intervenir vu la presque impossibilité de se faire entendre et, en admettant que l'affaire parvienne en Chambre et que la construction soit en marche, les contestations qu'il y aurait à soutenir devant les tribunaux. Certes, dans une pareille éventualité, l'intervention gouvernementale serait absolument inutile.

Mais, s'il est possible d'établir une telle voie, vous ne vous trouverez pas seul expéditeur sur un parcours déjà très fréquenté.

M. BLAIR: Monsieur le président, je ne pense pas que M. Whittaker ait voulu laisser entendre que le gouvernement fédéral lui-même interviendrait dans l'exploitation de cette ligne proposée qui, ce me semble, serait construite sous une charte provinciale. S'il y avait contestation, sans doute s'en remettrait-on à la loi ordinaire du Canada telle qu'appliquée par la Commission des transports et plus tard par la nouvelle Commission; et de fait il existe depuis cent ans plusieurs cas relatifs aux entrecroisements de lignes provinciales et aux entrecroisements de lignes provinciales et de lignes internationales qui nous laissent dans l'incertitude quant à l'approbation ou l'autorisation par la Commission des transports de la construction de ce genre de ligne.

M. PICKERSGILL: M. Blair est un conseiller judicieux et se trouve en meilleure posture que moi, simple profane pour exprimer une opinion sur une question aussi délicate. Aussi y a-t-il une loi heureuse qui empêche des ministres de la couronne—si vous voulez me passer l'expression—de se faire sauter la cervelle à coups de lois.

M. BYRNE: Il ne me reste plus qu'une question. Monsieur Whittaker, vous avez déclaré, en réponse à M. Deachman, que le transport par terre du charbon pouvait se suffire à lui-même. Tenant compte de la subvention gouvernementale destinée au chemin de fer et appliquée au coût de la production, croyez-vous que la suppression de cette dite subvention porterait le tarif du charbon à $2.55, soit $5.28 moins $2.73?

• (4.50 p.m.)

M. WHITTAKER: Veuillez entendre, monsieur Byrne, que les subsides accordés ne servent pas à subventionner la production, mais bien au paiement partiel du coût du transport. Suffit pour le prix. Il y aurait trois raisons à la suppression éventuelle des subsides gouvernementaux: un fret inférieur dû au plus grand volume de charbon et à une expédition plus efficace, une production intensive résultant d'économies et d'une mécanisation accentuée, un tonnage plus grand générateur d'affaires plus fructueuses sur le marché japonais.

M. BYRNE: Je ne prétendais pas que les $2.73 allassent intégralement à la production, mais qu'ils rendissent le marché possible avec le Japon. Si ces $2.73 nous étaient supprimés, nous serions en droit de nous attendre à une remise appréciable sur le coût tarifaire. Qu'en pensez-vous? Je suppose que dans votre dossier vous avez noté ce qu'ainsi serait un profit raisonnable aux prix actuels.

M. WHITTAKER: Vu les circonstances, monsieur Byrne, sincèrement je ne crois pas que le moment soit venu pour moi de faire des commentaires.

M. BALLARD: Monsieur Whittaker, vos commentaires sur le pipeline de l'Ohio, aux États-Unis, m'ont interessé. Si je me souviens bien quand la compagnie de chemin de fer de cette région eut à faire face à la concurrence d'un pipeline, elle dut refaire une partie de son matériel roulant afin de faciliter le mouvement des marchandises en cause. La question est celle-ci: en ce qui regarde le transport de votre charbon, le C.P.R. a-t-il modernisé quelque partie de son roulant afin de le rendre plus efficace?

M. WHITTAKER: Monsieur, je dois dire que présentement les plus gros wagons convoyeurs employés par les chemins de fer sont de 80 tonnes, mais depuis un an à peu près ils ont commencé à en construire de très bons d'une capacité de 102 tonnes. La plupart de ces wagons ont servi jusqu'à présent au transport des engrais, de la potasse et de tout ce qui doit être tenu absolument sec.

Je crois que pour le transport considérable du charbon, comme celui que nous projetons, il serait des plus intéressants pour les chemins de fer de construire de plus gros wagons. Je crois que c'est la tendance actuelle. En ce moment nous nous servons de vieux wagons construits en 1925 d'une capacité de 50 à 55 tonnes—il est vrai qu'il n'en reste que quelques-uns—cependant, je pense que les chemins de fer voient la chose de la façon suivante: puisque le coût de ces wagons est complètement amorti et aussi longtemps que les wagons pourront rouler aussi bien les employer. Cela explique que la moyenne des chargements est de 142,000 livres plutôt que de 160,000. Ceci indique le nombre de petits wagons en service.

M. HARQUAIL: Je pourrais fournir plus de détails sur ce sujet d'après l'expérience que j'ai dans ma propre compagnie. En 1965, année civile, nous avons expédié 450,000 tonnes fortes, en moyenne une charge de 64 tonnes par wagon. Compte tenu du fait que les plus gros wagons du C.P.R. ont une capacité de 80 tonnes, cela signifie que la majeure partie des wagons affectés au transport du charbon ont été construits il y a 25 ans ou plus, ce qui explique que nos ayons de petits wagons.

M. BALLARD: Est-ce que ces petits wagons dont vous parlez servent sur les lignes indirectes?

M. HARQUAIL: Ils servent sur les lignes indirectes. Ce n'est pas d'un bon rendement pour le chemin de fer de faire circuler ces très petits wagons. Ils sont très vieux, mais nous nous en servons.

M. BALLARD: M. Whittaker, vous n'avez pas tenu compte de la possibilité que le gouvernement canadien par des subventions aux compagnies de transport subventionne l'industrie japonaise. Je me demande s'il existe des cas semblables de charbon américain expédié au Japon, semblables quant à l'emplacement dans les montagnes d'où le charbon est expédié aux ports de mer et de là transbordé pour le Japon? Y a-t-il des exemples? Le gouvernement américain accorde-t-il des subventions à ces compagnies?

M. WHITTAKER: Presque tout le charbon américain expédié au Japon provient des mines de Virginia West et de la Virginie et le plus long parcours à faire est d'à peu près 400 milles ou un peu plus. Les pentes de la voie ferrée sont très favorables et les convois très longs comprennent jusqu'à 200 wagons.

Il n'y pas de subventions. Je vais vous dire une chose que les chemins de fer américains font. Les quais de chargement à Hampton Road et à Newport News appartiennent aux chemins de fer. A Hampton Roads le coût du chargement revient à 4½ cents la tonne. Nous payons 80 cents la tonne à Port Moody.

Ceci provient du fait que le chargement de ce charbon revient à plus de 4½ cents aux chemins de fer. En effet, non seulement le chargent-ils, mais encore ils l'aiguillent et le mélangent pour ce même prix, aux dépens du tarif ferroviaire. C'est un tarif combiné. Le prix s'élève à approximativement un peu plus de $4 la tonne. Jusque dans ces derniers temps, le prix variait entre $4.11 et $4.38 la tonne, mais, compte tenu du tarif de chargement de 4½ cents, le tarif global était inférieur au nôtre par $2 la tonne. Il est donc vrai que le charbon n'est pas subventionné par les États-Unis.

Par contre, un de nos plus importants concurrents en Australie, le charbon qui ressemble le plus au nôtre—il s'agit ici d'environ 4 mines—se trouve entre 8 et 38 milles de l'eau à marée. Toutes ces mines donnent sur la mer. Ce charbon est subventionné. Pas autant que le nôtre, il est vrai, mais on accorde des subventions au charbon destiné à l'exportation.

M. BALLARD: Déduction faite des subventions comprises dans le tarif, le prix net que vous payez pour le transport est, en effet, inférieur à celui payé par les sociétés américaines.

M. WHITTAKER: Ceci est vrai.

M. BALLARD: Je suppose qu'elles ont à payer plus de transport maritime que vous.

M. WHITTAKER: Oui, au moins 3,000 milles de plus que nous. De plus, leur charbon doit passer par le Canal de Panama.

M. BALLARD: Et elles peuvent néanmoins vous faire facilement concurrence?

M. WHITTAKER: Eh bien, elles ont plusieurs choses pour elles. D'abord le coke et le charbon bitumineux des États-Unis sont les meilleurs du monde. Leur teneur naturel en cendres est inférieur à celui des nôtres. Ce charbon se vend à plusieurs dollars de plus la tonne que le nôtre. Donc, tout compte fait, les Japonais nous paient selon leur idée de ce que notre charbon leur vaut. Nous ne sommes pas entièrement d'accord avec eux. Nous sommes toujours de l'avis qu'ils devraient nous payer plus.

Nous devons toujours faire face à la concurrence d'au moins 4 autres fournisseurs, tous plus importants que nous.

M. BALLARD: Voici un détail intéressant. Au bas de la page 6 nous lisons:

> Aux États-Unis, en 1961, les recettes dépassaient le prix variable de revient par, en moyenne 27 p. 100. En ce qui concerne le charbon, ce fut par 7 p. 100.

A la page 8, vous fournissez d'autres chiffres. A la ligne 3, nous lisons:

> Le tarif de $5.28 est 84 p. 100 plus élevé que le prix courant et 107 p. 100 plus élevé que celui permis par l'entreposage à terre au port.

Où en sont les Américains en ce qui concerne cette deuxième partie? Auriez-vous des chiffres comparables pour les conditions aux États-Unis?

• (5.00 p.m.)

M. WHITTAKER: M. Dutton pourrait mieux répondre à cette question que moi. Je me contenterai de dire qu'il n'y a point d'entreposage à terre aux ports Américains et, en plus de transporter ce charbon, aux prix que j'ai mentionnés, les chemins de fer l'emmagasinent dans les wagons plutôt que par terre et peuvent stocker jusqu'à 20 ou 30 tonnes.

Rien qu'à Hampton Roads, on peut garder 9, 10, ou 12,000 tonnes de charbon à la fois dans ce nombre de wagons les parcs ferroviaires. Il faut l'aiguiller, le mélanger et ainsi de suite. Tout cela est compris dans le tarif de transport.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Ballard comprend cela. Ces analogies ne sont pas égales. Je pense que nous nous écartons du sujet en ce qui concerne la

comparaison des prix. Il semble évident que, d'après l'exposé de M. Whittaker, on ne puisse vraiment faire une telle comparaison. Pourriez-vous poser vos questions en suivant le dossier ou le mémoire?

M. BALLARD: Je crois que la question est suffisamment claire, monsieur le président. Nous voulons seulement nous informer au sujet de la première partie du mémoire. Vous affirmez que, à $5.28, le taux est de 84 p. 100 au-dessus du prix courant. Avez-vous quelque chose de comparable à cela dans l'expérience américaine?

M. DUTTON: Ce que nous avons présenté à la page 6, c'était le chiffre moyen. Il est extrait d'une étude que la Commission du commerce entre États publie de temps à autre. Ils prennent un échantillonnage de un pour cent de la proportion du trafic lourd aux États-Unis et font une analyse des marchandises transportées et de leur destination, et, à l'aide d'une méthode de calcul du coût que la Commission a mise à point, ils calculent—cela va sans dire, ils recueillent le revenu d'après la feuille de route,—le coût d'après les statistiques figurant sur les feuilles de route quant au poids, à la distance et à la destination des marchandises. Le chiffre de 7 pour cent est simplement la marge par laquelle, dans l'échantillonnage, le revenu total du transport houiller dépasse le coût variable calculé pour ce transport. Ainsi, il s'agit là d'une moyenne valable pour tout le transport houiller aux États-Unis et qui traduit des allées et venues pareilles à celles que M. Whittaker mentionnait, à savoir le transport des mines aux ports pour fin d'exportation, et le transport pour fin d'usage domestique. Cela répond-il à votre question, monsieur?

M. BALLARD: Non. Mais peut-être puis-je m'exprimer un peu différemment. Vous dites à la page 8: «A $5.28, le taux est de 84 p. 100 au-dessus du prix courant.» Que voulez-vous dire par là?

M. DUTTON: Notre organisme, *R. L. Banks and Associates*, a affectué une étude de coût pour l'Association des exploitants houillers de l'Ouest canadien, étude dans laquelle nous avons évalué avec toute la précision possible le coût variable du transport houiller des trois mines visées à Port Moody pour exporttaion. Dans le cas de la mine Coleman, nos calculs ont établi le coût variable à $2.80 la tonne, ce qui est le chiffre en première ligne de la page 8. A l'heure actuelle, le taux de $5.28 la tonne est arithmétiquement plus élevé de 84 p. 100 que le coût variable calculé par nous de $2.86 la tonne.

M. JAMIESON: Puis-je vous poser une autre question? Avez-vous établi ce coût variable d'après l'expérience américaine ou avez-vous pu recueillir des chiffres canadiens?

M. DUTTON: Ce n'était pas fondé sur l'expérience américaine, monsieur. Des données qui figurèrent au dossier des études sur le coût du transport du grain, nous avons tiré maintes informations concernant le rapport entre les divers comptes de dépenses des chemins de fer et les facteurs d'exploitation. Par exemple, la façon dont les dépenses d'entretien varient d'après les milles-train et les milles-tonne. Dans certains cas, nous nous sommes servis de ces données: nous les avons mises à jour en termes de changement de l'indice du prix du gros et de changement des échelles de salaires. En d'autres cas, les rapports entre les dépenses et les facteurs d'approbation pouvaient être vérifiés par les dépenses moyennes des chemins de fer telles que publiées pour la dernière année. Nous avons donc regroupé des coûts unitaires par mille-tonne, heure-machine ou mille-train, et cela, d'une part d'après les études antérieures consignées au dossier de la Commission MacPherson, et d'autre part d'après les chiffres publiés par les chemins de fer.

Alors, pour établir les unités de service, milles-train, milles-tonne, heures-locomotive, et le reste, applicables au transport du charbon, nous avons obtenu des renseignements des mines associées. Elles nous fournirent des statistiques quant au nombre de tonnes qu'elles avaient expédiées, quant au nombre de wagons utilisés; on avait pris note des numéros des wagons de telle sorte qu'on avait enregistré le temps que les wagons avaient pris pour un aller-retour par rapport au nombre de jours-wagons impliqués, et naturellement les milles-wagons découlent automatiquement de la distance couverte; ainsi nous avons été capables de rassembler des données qui se rapportaient à des expéditions déterminées et qui étaient liées d'assez près à l'expérience effective des chemins de fer canadiens. Il faut bien admettre que cela n'est pas parfait. Nous avons dû nous reposer sur des données qui dataient de plusieurs années et faire des évaluations; si des données plus complètes avaient été mises à notre disposition, nous aurions pu en arriver à des conclusions un peu plus précises. Toutefois, nous pensons avoir raison de dire que c'est là une évaluation assez précise du coût variable, une évaluation qui, à n'en pas douter, est fondée sur les modalités de telles expéditions par le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Ce n'est pas simplement une transposition de statistiques américaines.

M. DEACHMAN: J'aimerais poser quelques questions qui, je crois, clarifieront les questions et réponses échangées entre le ministre et M. Whittaker.

Dois-je comprendre que la construction de cette ligne de 75 milles dont il a été question s'effectuerait à partir d'un embranchement du *Great Northern* qui existe déjà en Colombie-Britannique, jusqu'à la mine située dans la région de Michel en Colombie-Britannique? Est-ce là qu'elle se situerait?

M. WHITTAKER: La ligne se trouverait entre Michel et un point situé juste au nord de la frontière à Rexford.

M. DEACHMAN: Là où il y a déjà un embranchement du *Great Northern*?

M. WHITTAKER: Cela se trouve à 14 milles au sud de la frontière.

M. DEACHMAN: C'est cela; alors le charbon pourrait être transporté par la voie du *Great Northern* vers la côte. Est-ce qu'il serait ramené du côté canadien?

M. WHITTAKER: Cela augmenterait la distance de façon considérable et rendrait probablement la route économiquement non viable.

M. DEACHMAN: A-t-on étudié la possibilité de ramener le charbon du côté canadien par le *Great Northern*?

M. WHITTAKER: Cette question a été considérée, oui.

M. DEACHMAN: Avec l'idée de joindre cette route au port d'eau profonde qui existe actuellement à Sturgeon Bank?

M. WHITTAKER: Cela a été étudié, monsieur.

M. DEACHMAN: Cela pourrait-il être fait sur la base d'un taux négocié sans s'en reporter à la structure des taux actuels?

M. WHITTAKER: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question.

M. DEACHMAN: Cela pourrait-il être fait sur la base d'une structure de taux largement améliorée par rapport à celle qui existe actuellement?

• (5.10 p.m.)

M. WHITTAKER: A coup sûr, on ne construirait pas une ligne de chemin de fer, on ne l'envisagerait même pas, si l'on croyait qu'elle n'offrirait aucun avantage sur celle qui existe déjà.

M. DEACHMAN: Dès que le charbon commencera à s'écouler en plus grande quantité sur le parcours d'une telle ligne et vers un port en eau profonde dans les parties basses du continent (au sud), alors il faudrait que d'autres tarifs baissent. Est-ce que ce serait votre opinion? Que le tarif du CP, s'il allait affronter la concurrence et si le port de charbon de Port Moody allait se maintenir en affaire, il faudrait qu'il rivalise.

M. WHITTAKER: Je ne pense pas que ce soit possible, monsieur, de descendre le charbon aux États-Unis et ensuite le ramener à nouveau au nord d'Everett vers la Colombie-Britannique. Je pense que ce transport additionnel rendrait la proposition beaucoup moins attrayante.

M. DEACHMAN: Même en construisant un port de mer en eau profonde à Sturgeon Bank?

M. WHITTAKER: Oui, pour la simple raison qu'il y aurait exactement ce surplus de transport qui coûterait plus cher.

M. DEACHMAN: Même les avantages des navires de grandes dimensions vers un port en eau profonde, tel que fut suggéré pour Sturgeon Bank, ne compenseraient pas les désavantages du transport additionnel par voie ferrée entre Everett et Vancouver?

M. WHITTAKER: Évidemment, tous les navires de grandes dimensions qui pourraient aborder à Sturgeon Bank pourraient certainement venir à Everett, où l'eau est beaucoup plus profonde que l'endroit proposé pour un quai à Fort Roberts ou à Sturgeon Bank, donc ces avantages s'élimineraient précisément.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Whittaker, vous détruisez un projet cher à M. Deachman.

M. DEACHMAN: Non, je suis très curieux à propos de ce projet parce qu'on en a parlé à maintes reprises en Colombie-Britannique et c'est une des nombreuses possibilités, monsieur le président, qui sont à être examinés, afin de constater ou non si l'Ouest canadien peut obtenir cette affaire de charbon. Je pense que la proposition que M. Whittaker et ses associés ont faite aujourd'hui est très intéressante pour l'Ouest.

M. PRITTIE: Je n'ai qu'une question concernant la possibilité d'une ligne par les États-Unis. Quelle a été l'attitude du gouvernement de la Colombie-Britannique sur ce sujet?

M. WHITTAKER: Je n'ai pas eu d'entretien avec le gouvernement de la Colombie-Britannique.

M. PRITTIE: Le procureur-général a eu des rencontres avec votre association et le CPR à différentes reprises!

M. WHITTAKER: Il n'a pas rencontré notre association, monsieur, il a rencontré une compagnie et c'était une réunion privée. Je n'étais pas présent.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a plus d'autres questions, je désire remercier beaucoup M. Whittaker, M. Harquail, M. Dutton et M. Blair pour la présentation de leur mémoire.

Avant que nous levions la séance, je veux porter à l'attention du Comité deux lettres que nous avons reçues. En fait, ce sont des mémoires sous forme de lettres. L'une vient de la Faculté des sciences expérimentales et du génie, Université de Toronto, de M. E. Charles, professeur associé du génie chimique, et R. M. Sobernon, professeur associé du génie civil. Nous avons aussi une lettre de E. J. Wiggins, directeur du Conseil des recherches de l'Alberta. Puis-je avoir une proposition pour faire publier ces deux mémoires et celui d'aujourd'hui en appendice au compte rendu?

M. JAMIESON: Je propose donc.

M. SOUTHAM: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous levons la séance, madame Rideout, et messieurs, jusqu'à demain matin à 9 heures et demie, heure à laquelle nous entendrons les représentants de la Ligue du trafic industriel canadien. A 3 heures et demie de l'après-midi, ou après les ordres du jour, nous entendrons les représentants de la *Wabush Mines*. Ce n'est pas prévu dans votre programme, mais ce fut confirmé aujourd'hui qu'à 8 heures demain soir nous entendrons les représentants du gouvernement de Saskatchewan. M. Blair sera encore ici à ce moment. Ensuite nous nous réunirons mercredi à 3 heures et demie pour entendre M. Molgat, leader du parti libéral du Manitoba. Jeudi à 9 heures et demie, la *Canada Steamship Lines* et la Chambre de commerce de Windsor. A 3 heures et demie de l'après-midi, l'Association des camionneurs du Canada, qui peut demander que nous nous réunissions également dans la soirée. Vendredi de 9 heures et demie jusqu'à 11 heures du matin nous entendrons les représentants des lignes d'intérêt local du Manitoba. Nous avons ajouté ceux-ci parce que le Comité ne siégera pas, évidemment, le Jour de l'Armistice, le 11 novembre, et ne siégera pas les 14, 15 et 16 novembre où le parti conservateur a son congrès. Avant ces dates il y a une couple ou plus de mémoires que nous entendrons. Après cela nous commencerons l'étude article par article, le 17 novembre, nous espérons. Nous ajournons jusqu'à 9 heures et demie demain matin, dans la salle du comité des chemins de fer dans l'édifice central.

APPENDICE A-18A

Messieurs,

Le «Consortium des producteurs de charbon des provinces de l'Ouest canadien» groupe les trois compagnies suivantes:

The Canmore Mines Limited, Canmore, Alberta
Coleman Collieries Limited, Coleman, Alberta
The Crow's Nest Pass Coal Co., Ltd., Fernie, B.C.

En mars 1965, ce consortium présentait, au Comité permanent (de la Chambre des communes) des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, un mémoire relatif au projet de loi numéro C-120.

Or, le mémoire actuel a pour but de compléter et de mettre à jour le précédent. Il a été élaboré avec la coopération de la Compagnie R. L. Banks et Associés Inc., spécialistes en transports, de Washington, D.C., laquelle compagnie a été mandatée par les provinces du Manitoba et de l'Alberta pour les représenter devant la Commission royale MacPherson, et pour analyser devant cette commission le coût d'exploitation des différentes couches de charbon localisées dans la «Passe du Nid de Corbeau». Un représentant de cette compagnie sera présent pour répondre aux questions posées et pour donner des détails sur le mémoire.

En 1964, les compagnies membres du consortium ont produit environ 1,600,000 tonnes d'un charbon dont la volatilité était basse ou moyenne, et dont les propriétés se rapprochaient plus ou moins de celles du coke. Leurs mines sont toutes trois situées sur le pasage du chemin de fer Pacifique-Canadien, et toute la production est expédiée par rail, étant donné qu'il n'y a pas de débouchés assez rapprochés pour justifier les envois par camion. Par conséquent, la production entière est tributaire du Pacifique-Canadien, comme en fait foi l'article 336 (1).

Grâce à des subventions du gouvernement fédéral, une proportion de 60 p. 100 de ce charbon est exportée au Japon, via Port Moody (C.-B.), pour être utiilsée dans les aciéries, les usines de produits chimiques et l'industrie du gaz. Le reste est presque tout absorbé par l'industrie métallurgique de l'Ouest canadien et de l'Ouest américain.

Actuellement, ces compagnies sont en train de négocier, avec les producteurs d'acier japonais, d'imposants contrats à long terme, qui laissent entrevoir des envois de l'ordre de trois millions de tonnes par année ou plus, pour une période d'au moins dix ans, et ce vers 1970.

Des chargements plus considérables, et par conséquent plus d'efficacité et plus de productivité, de même que la diminution dans le coût du transport, réalisée par l'usage de trains spéciaux et de plus gros navires: tous ces facteurs ont permis aux producteurs d'envisager l'élimination complète de la subvention de $2.75 la tonne allouée pour le transport des marchandises.

Aux fins du présent mémoire, nous étudierons seulement l'article 336 qui traite du contrôle du taux maximum.

Nous voulons bien croire que le contrôle du taux maximum, dont il est question dans cet article, a été accordé dans une bonne intention; mais nous sommes d'avis que les nombreuses restrictions qu'on y impose en amoindrissant la portée au point de le rendre inopérant à toutes les fins utiles, du moins pour ce qui regarde la marchandise de gros volume et de basse valeur. A cet égard, nous aimerions présenter les objections suivantes:

1. Évaluation des frais variables, article 336 (3)

Une partie de ce paragraphe se lit comme suit:

> «En faisant leur évaluation des frais variables de transport de marchandises, dans les buts mentionnés dans cet article les membres de la Commission verront à . . .

(c) Calculer le coût du transport des dites marchandises sur la base de wagonnées de 30.000 liv. dans le matériel de chemin de fer standard pour ces marchandises.»

La production de nos filiales est presque entièrement transportée par wagons-trémies dont la capacité peut atteindre 160.000 liv. Le wagon-trémie normal chargé de charbon destiné à l'exportation transporte plus de 140.000 liv. Ce poids moyen traduit bien le grand nombre de petits wagons et de wagons anciens qui sont fournis par la compagnie ferroviaire. Les mines expédient également une petite partie de leur production destinée au marché national par wagons couverts sur demande du destinataire. Le poids net minimum de charbon transporté par ce genre de wagons est de 90.000 liv.

En conséquence, il semble évident que le calcul des coûts variables à partir de 30.000 liv. stipulé dans le paragraphe (3) (c) constituerait une procédure qui manquerait totalement de réalisme même en tenant compte des ajustements apportés par le paragraphe (5) (b) (ii) (iii) et, en outre, que les prix calculés sur cette base seraient exagérément majorés dans le cas des expéditions de charbon et seraient sans aucun rapport logique avec le coût réel.

Nous suggérons donc que si l'on veut vraiment mesurer le véritable coût variable des produits en vrac de basse valeur, il faudra amender le paragraphe 3 pour s'assurer que les poids d'expédition réels sont utilisés dans ce calcul.

Non seulement le projet de loi propose les 30,000 liv. artificielles pour chaque wagonnée au lieu du poids réel qui est indispensable pour toute détermination significative du coût variable, mais en outre il stipule à juste titre que tous les éléments du coût partinents soient pris en considération, y compris l'amortissement et le coût du capital investi. En utilisant les termes «pertinent» et «variable» et en prévoyant que la route la moins coûteuse constitue la base de calcul, le projet de loi reconnaît le fait que le facteur important du point de vue économique est le coût variable du mouvement spécifique, et non pas un quelconque coût moyen d'un système généralisé ni le coût variable d'un trafic, caractéristique mais incertain, quelle que soit l'importance de ces renseignements pour déterminer de façon générale les effets de la formule proposée. Cependant la disposition de non-déclaration de la section 387 C soulève une question à savoir s'il sera possible de prévoir les coûts de façon significative. L'assurance de non-déclaration se comprend très bien. Si on les compare à d'autres activités commerciales, celles des chemins de fer se déroulent dans une véritable cage de verre, et pourtant elles aussi ont et méritent un certain degré de secret administratif.

D'autre part, il existe réellement un besoin de renseignements détaillés. C'est ce qu'exprimait fort bien un examinateur de l'«Interstate Commerce Commission» récemment:

> «Les données du coût spécifique reliées au trafic et à l'exploitation particuliers aux transporteurs individuels impliqués devraient être mises au point de préférence aux coûts moyens généraux embrassant les opérations globales, au niveau du réseau d'un transporteur, d'un groupe de transporteurs ou de tous les transporteurs d'un même territoire, parce qu'ils sont plus dignes de confiance et qu'ils sont plus variables du point de vue des essais.»

L'expérience acquise dans la détermination du coût du transport à Port Moody du charbon destiné à l'exportation, qui est exposée plus avant dans le présent mémoire, est très indicative et montre bien les difficultés qu'éprouvent les expéditeurs à déterminer les effets de la formule proposée.

La variabilité des éléments du coût et leurs relations aux facteurs physiques tels que les tonnes-milles et les milles-train furent remises à jour à partir de renseignements détaillés obtenus au cours de recherches sur le coût du transport du grain. Ces renseignements n'auraient pas pu être fondé seulement sur des faits rapportés régulièrement par les chemins de fer. Encore une fois, les facteurs physiques qui entraînent les frais de transport ne furent pas considérés comme moyenne des réseaux. En tant que ce fut possible, on se servit des valeurs réelles pour l'évaluation du tonnage, des heures de virage des wagons et des autres facteurs.

Il faudra du tact et une utilisation prudente des pouvoirs conférés à la Commission nationale du transport pour équilibrer le besoin de connaissances formelles et celui de la discrétion. Pour en venir à une solution, il serait possible d'exiger des chemins de fer des révélations étendues en vue des études de la Commission sur les frais, avec l'obligation que ces renseignements ne soient pas divulgués aux expéditeurs, ni à quelqu'autre parti extérieur.

Nons présumons que la Commission suivrait cette façon de procéder dans la première étape prévue dans l'article 336 (1), à savoir, établir une échelle probable sur laquelle seraient fixés les taux. Cela, bien entendu, exclut la possibilité d'interrogatoires ou de toute autre méthode de vérification de l'échelle probable des taux par les expéditeurs. Il est entendu que si un expéditeur est obligé de se soumettre à l'article 336 (2) pour fixer un taux, les frais de chemin de fer seront clairement établis et l'expéditeur aura l'occasion d'interroger et de faire ses commentaires par la suite.

Un autre facteur significatif touchant les frais variables dont l'importance n'est pas mentionnée dans le bill bien qu'elle soit implicite, est le transport dans des wagons multiples ou même dans des trains. C'est la base de grands progrès dans l'efficacité et dans l'économie des États-Unis, de la Grande-Bretagne, partout aussi bien qu'au Canada.

2. *La recherche du taux applicable au transport des marchandises, article 336 (2).*

Cette article affirme en partie que:

> «...la Commission peut, après de telles recherches et si elle le juge nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises plus cent cinquante pour cent de ce coût variable comme taux fixe applicable au transport des marchandises...»

Un poids de 30,000 lb. et une hausse de 150 p. 100 sur un coût variable indique que la limite du taux maximum a été prévue en termes de charge légère, de denrées de grande valeur qui traditionnellement se déplacent à des taux dépassant de beaucoup les coûts variables; de toute façon, pour de tels déplacements, 150 p. 100 semble élévé. Pour de petites valeurs, de grosses charges, des denrées volumineuses, chacune de ces hausses est intolérable et sans précédent. Aux États-Unis, en 1961, le surplus moyen de revenu sur les coûts variables était de 27 p. 100. Bien entendu, pour certaines denrées, le surplus était beaucoup plus grand, et dans quelques cas, il dépassait 150 p. 100. Toutefois, le charbon est un de ceux qui supporte le poids constant des frais. Il a été dans l'intérêt des chemins de fer de maintenir les taux du charbon peu élevés. Lorsqu'il n'y avait pas de concurrence de la part d'autres moyens de transport, il y avait concurrence de la part d'autres sources de charbon et d'autres sortes d'énergie. Et il

valait la peine de se battre pour ce transport. Si l'écart par tonne est petit, le tonnage est grand; les convois de chemin de fer transportant du charbon ont toujours fait de bons bénéfices.

Malheureusement, il semble que l'on ne puisse pas se fier dans tous les cas à la concurrence provenant des autres sources de charbon. L'incertitude, quant au coût et quant à la concurrence sur le marché, peut entraîner la direction d'un chemin de fer à croire qu'une réduction de tarif n'est pas nécessaire pour maintenir le transport et ne contribuerait pas à augmenter le revenu mais réduirait net ou provoquerait une perte réelle. Dans ce cas, il faut analyser chaque cas en particulier. Aucune hausse prédéterminée ne conviendra.

Le charbon est une grosse marchandise de valeur peu élevée. Le charbon que nous exportons des mines coûte environ $6.40 la tonne.

L'étude de frais faite par R. L. Banks & Associates, Inc. a montré que les revenus touchés par le chemin de fer couvraient non seulement tous les frais variables du déplacement du chemin de fer mais contribuaient aussi à ses frais généraux.

L'étude des frais de transport pour l'exportation du charbon de Port Moody montre, par exemple, que, pour l'année finissant le 31 mars 1965, les frais variables de déplacement de Coleman étaient de $2.86 la tonne. Quand on manie la mise en réserve à la surface, ce qui implique une économie de maniement de wagons, on estime que le coût descend à $2.55 la tonne. A $5.28 , le taux est de 84 p. 100 au-dessus du prix courant et de 107 p. 100 au-dessus du coût rendu possible par la mise en réserve en surface au port. Il n'y a pas de remise imaginable pour une connaissance imparfaite des détails de fonctionnement ou pour des changements dans la variabilité du coût à partir des études de grains qui puisse cacher l'existence de hausses complètement atypiques pour les taux de transport du charbon. Avec un taux élevé comme celui-ci, on a pu exporter du charbon au Japon seulement grâce à une subvention fédérale de $2.75 la tonne. Les mines sont prêtes à une production plus grande et plus efficiente mais si elles doivent continuer et accroître leurs ventes au Japon, leur production et leur transport à bord du Canadien Pacifique, sans nulle autre subvention, il faut des taux de transport raisonnables.

Si on avait ajouté 150 p. 100 comme le demandait le paragraphe (2), le taux serait alors devenu $7.15 la tonne, comparativement à $5.28, le taux actuel. A un taux de $7.15, le charbon ne circulerait pas et une telle hausse fermerait tout simplement les mines. A vrai dire, même avec un taux de $5.28, c'est avec une grande difficulté que les mines peuvent soutenir la compétition.

Il faut noter que les frais cités plus haut sont basés sur le poids actuel des wagons, soit 142,000 lbs. On peut estimer rapidement ce que deviendraient ces frais si le chiffre fictif de 30,000 lbs. avait été employé en plus de l'effet pyramidal d'addition de 150 p. 100 à un chiffre déjà très gonflé.

Le calcul du taux, applicable au charbon sur la base proposée à l'Article 336(4) lié à la formule de 30,000 lbs., serait extrêmement onéreux. On peut dire, toutefois, que le taux approcherait, sinon excèderait deux fois le taux de $7.15 la tonne, ce qui résulte de l'application de 160 p. 100 au coût actuel du transport du charbon par 142,000 lbs. Tandis que l'on peut soutenir que les taux sur le charbon n'atteindront jamais ce haut seuil, son existence même tendra à encourager une hausse au-dessus des niveaux déjà gonflés.

Par conséquent, nous alléguons que l'Article 336 doit être modifié à la lumière de son effet sur le gros volume des marchandises de faible valeur.

3. *Les niveaux actuels de taux prédéterminant pour des périodes déterminées, Article 33F (11) et (15)*

Ces paragraphes stipulent que l'article 336 ne peut nullement remédier au taux actuel pour une période d'au moins trois ans, tant que celui qui transporte présente un tel taux, même si, à cause de changement de conditions, le taux pouvait devenir manifestement injuste et déraisonnable.

Un exemple: le taux pour la charge d'un wagon de charbon commercial ou de ménage, et ce, de Coleman, Alberta à Vancouver, est $5.55 la tonne. Ce taux s'applique si un ou cent wagons sont envoyés à un moment ou s'ils sont envoyés à une ou cinquante consignes. Par contre, le taux d'exportation de Coleman à Port Moody, 13 milles à l'est de Vancouver, est $5.28 la tonne. Plus de 500,000 tonnes de charbon seront transportées au cours de la saison de charbon de 1966, de ce lieu d'origine à une des destinations; une bonne partie se fait par train. C'est le même cas pour Michel et Canmore où 400,000 tonnes et 170,000 tonnes d'exportation seront envoyées au cours de la même période.

On allègue que ce taux d'exportation ne reconnaît pas les économies inhérentes à ce transport de grosses quantités de charbon, souvent en train, du lieu d'origine à une des destinations quelconques. Sous les termes du paragraphe (11), tel qu'écrit, l'expéditeur n'a pas le choix: il a recours au contrôle de taux maximum seulement si un taux déjà plus qu'adéquat est haussé davantage.

Au cours des deux dernières années, ceux qui s'occupent du charbon ont exposé les faits, au Canadien Pacifique, pour les taux d'expéditions d'exportation de charbon par trains entiers ou par wagons de trains entre les mines et Port Moody, lorsque la mise en réserve de surface s'avère utile.

Nous ne pouvons pas prédire l'issue de ces négociations. Nous pouvons arriver ou pas à des taux satisfaisants. Si nous ne pouvons pas prédire et si l'Article 336 est décrété sans amendement, nous n'aurons pas recours à la Commission pour au moins trois ans, à moins que l'actuel taux soit augmenté. Et, comme les expéditeurs qui n'ont pas le choix, nous serions alors contraints d'essayer de vivre avec tous les taux que celui qui transporte aurait décidé de nous imposer.

Les effets combinés de l'Article 336 (11) et (15) sont virtuellement d'empêcher qu'on invoque une règlementation du taux maximum dans un avenir prévisible.

Même si les obstacles que pose l'article 336 (11) ont disparu, le recours à la Commission n'aurait pas de valeur pour nous, aussi longtemps que les frais variables seraient calculés sur une base de 30,000 lbs. et que l'on ajouterait 150 p. 100 aux frais variables pour établir un taux maximum.

4. *Trop longue période pour la revision, Article 336(16)*

Ce paragraphe prévoit qu'après que la formule proposée aura fonctionné cinq ans, la Commission examinera son fonctionnement et ses conséquences. Une telle étude, comprenant, comme elle doit faire, des consultations extensives auprès du public et la considération appropriée de la Commission prendra un temps considérable. Si, comme c'est exigé, la Commission conseille de faire des changements dans la formule pour le Gouverneur en Conseil, conformément à l'article, il y aura un nouveau délai avant que l'on puisse présenter ces changements au Parlement et amender l'Acte. Il n'est pas raisonnable de suggérer qu'une période aussi longue que cinq ans, peut-être sept ou dix, puisse s'écouler avant que l'on puisse obtenir un allègement réel de la formule que l'on a trouvée injuste pour les expéditeurs et le public. Il est donc allégué que la période de

revision doit être raccourcie et ne pas dépasser trois ans. Puisque cette formule demande que l'on revise plus tôt, la Commission doit être autorisée, dans les trois ans, à instituer une telle revision par sa propre motion.

5. *Résumé*

En résumé, nous demandons que:

(1) L'article 336 (3) devrait être amendé pour que les éléments actuels du coût de transports spécifiques, incluant les poids actuels d'expéditions, soient calculés sur les frais variables.

(2) Dans le cas d'une lourde marchandise de faible valeur mais qui prend de la place comme le charbon, le taux raisonnable maximum devrait être déterminé après étude de la situation en question et non d'après un pourcentage de hausse prédéterminé.

(3) L'article 336 (11) et (15) devrait être amendé pour que les expéditeurs qui n'ont pas le choix puissent, en tout temps faire appel à la Commission pour établir un taux.

(4) L'article 336 (16) devrait être amendé pour que la formule du coût puisse être revisée en dedans de trois ans, avec pouvoir de la Commission de commencer plus tôt une telle revision si c'est désirable pour l'intérêt public.

Présenté au nom de

THE COAL OPERATORS' ASSOCIATION OF WESTERN CANADA

APPENDICE A-19

Edmonton, Alberta
le 25 octobre, 1966

Mémoire pour le Comité des Transports de la Chambre des Communes

par

Le Conseil de recherche de l'Alberta

1. *But*

Le but du présent mémoire est d'attirer l'attention sur les besoins en matière de recherche matérielle étendue et d'exploitation des transports, ce qui est particulier aux besoins des Canadiens, surtout, et de proposer des revisions en vertu du projet de loi C-231.

2. *Étendue*

Ce mémoire touche:

(a) le transport de masses, en général, et, en particulier,

(b) le transport dans les régions canadiennes en dehors du trajet Windsor-Toronto-Montréal-Québec.

3. *Nature de la recherche et de l'exploitation demandées*

On demande une recherche étendue et une exploitation pour renouveler les idées concernant le transport de la matière. On doit mettre l'accent sur l'innovation matérielle laquelle aura à s'opposer aux transports particuliers dans nombre de régions, les régions montagneuses, des prairies aux maritimes, y compris les régions canadiennes arctiques et subarctiques. On doit principalement estimer les besoins fondamentaux de transport et créer des solutions précises sans recourir exagérément aux méthodes conventionnelles de transport.

4. *Premières approches*

Il faut un petit effort pour définir les problèmes en termes conventionnels: les besoins sont si grands que les problèmes deviennent évidents. Vingt exemples d'études de cas suffiront à imposer un début de recherche et d'exploitation en vue d'une innovation créative. De telles études de cas donneront une étendue suffisante pour traiter une large variété de conditions pour nombre de paramètres: l'ampleur du transport, la distance, la topographie, le climat, le terrain, les particularités de maniement, l'approvisionnement d'énergie et le personnel. Un principe de base nous guidera: l'emploi le plus efficace du capital investi.

5. *Exploitations moyennes*

Les méthodes employées pour les premières approches feront ressortir une grande variété d'innovations techniquement possibles dans le domaine du transport. Ensuite, on en explorera nombre de possibilités par la recherche matérielle, d'abord dans les laboratoires et ensuite, si nécessaire, dans quelques tests appliqués. Une telle recherche donnera des innovations de façon réussie, puis, il pourra ensuite y avoir une exploitation systématique. Cette exploitation mettra l'accent sur les systèmes les plus prometteurs tels qu'indiqué dans les conceptions techniques et économiques.

6. *Résultats utiles*

Des premières approches et des exploitations moyennes, il ressortira quelques systèmes très prometteurs du transport de masse. Il se peut qu'ils ressem-

blent, par hasard, aux réseaux conventionnels, ou qu'ils paraissent être des réseaux hétérogènes, ou encore ils peuvent être complètement différents. Ils vaudront mieux, évidemment, qu'une simple adaptation des réseaux déjà existants du transport en volume. Le facteur dépenses d'immobilisations et le degré d'automatisation seront considérables.

7. *L'organisation de la recherche et du développement.*

Il est bien plus avantageux de faire faire ces travaux sous forme de projets distincts que de les confier à un établissement. Pour obtenir les meilleurs résultats, ces travaux devront être assignés à des organismes de recherche et de développement situés dans les régions où les besoins sont évidents dans le domaine du transport. Il faut que les groupements associés établissent entre eux des rapports étroits et se tiennent mutuellement au courant, tout en continuant à se faire une certaine concurrence. Le plus souhaitable des modes de direction semble être celui où le travail des chefs de service des organismes de recherche et de développement est guidé par les comités consultatifs. Il semble que les organismes de recherche déjà établis soient les plus propres à la réalisation de ces travaux; les sociétés d'ingénieurs-conseils ne sont généralement pas orientées vers un travail de développement à longue portée; les universités sont bien montées pour des travaux d'invention ou création, mais en raison du fardeau que leur impose l'enseignement, elles ont quelque difficulté à établir des programmes de recherche et de développement qui soient intensifs et continus.

8. *Le financement de la recherche et du développement.*

Une somme de base de 10 millions environ, paraît appropriée à ces frais de recherche et de développement des transports dans les régions mentionnées ci-dessus. Au début du programme, une grande partie de ce montant serait consacrée à la recherche et plus tard, dans les dernières phases, les frais de développement domineront par un coefficient de dix à un, à peu près. Les solutions apportées aux problèmes du transport par la recherche et le développement devraient finir par réduire le besoin de subventions dans plusieurs régions. Les subventions actuelles destinées aux transports s'élèvent à plus de dix fois la somme proposée pour les frais de recherche et de développement.

9. *Revision du projet de loi C-231*

On propose que les idées développées dans ce mémoire soient incorporées, si possible, dans le projet de loi C-231, en changeant la disposition 16(1) *b)*, qui se lit actuellement ainsi:

«(la Commission devra)»

«entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les modes de transport au Canada;»

pour qu'il se lise comme il suit:

«entreprendre, encourager, coordonner et soutenir des projets de recherches créatrices en physique, et des recherches ou études sur les problèmes économiques des modes actuels et futurs de transport au Canada;»

Résumé

Une revision de la disposition 16(1) b) du projet de loi C-231 est proposée pour incorporer un programme de recherche et de développement portant sur les besoins des régions du Canada qui produisent des matières premières nécessitant le transport en volume. On propose que 10 millions soient alloués pour les travaux de recherche et de développement et que ces travaux soient faits, en tant que projets distincts, par des institutions compétentes situées dans les régions du Canada où le coût du transport constitue actuellement un obstacle à l'exploitation rapide des ressources naturelles.

APPENDICE A-20

FACULTÉ DES SCIENCES PURES ET APPLIQUÉES
UNIVERSITÉ DE TORONTO, TORONTO 5,

Le 12 OCTOBRE 1966

M. J. Macaluso, président du Comité
des transports et les communications
Chambre des Communes
Ottawa, Ontario.

(Mémoire sur l'importance de la recherche dans la loi nationale sur le transport)

Monsieur le président,

Nous, soussignés, comprenons l'importance primordiale de la loi sur le transport national pour la planification du transport au Canada.

Toutefois, nous sommes pleinement conscients du rôle joué par la recherche dans le développement des nations industrialisées. Ce rôle, évidemment, s'applique aussi bien au transport qu'à n'importe quel secteur du domaine industriel.

Nous regrettons, cependant, de constater que les pouvoirs de la Commission en ce qui concerne la recherche ne permettent que d'entreprendre «... des études et de promouvoir la recherche dans tous les aspects économiques de tous les modes de transport, au Canada.» (16. (1) *b*)

En tenant compte de l'importance des méthodes de transport au Canada, nouvelles ou améliorées, nous demandons l'amendement de l'article cité précédemment afin d'y inclure non seulement une aide pécuniaire destinée à la recherche au niveau économique du transport, mais aussi un soutien financier destiné à la recherche au niveau des innovations techniques, de l'analyse et des projets des différents systèmes de transport. Et, il conviendrait d'y ajouter les nouvelles méthodes de transport dont l'application est possible, tel que le déplacement de produits de base sur de longues distances au moyen d'oléoduc.

En d'autres termes, nous sommes d'avis que l'appui efficace accordé à la recherche au niveau matériel et opérationnel par la Commission, sur une assez grande échelle, placerait ultérieurement le Canada dans une position de commande dans les domaines de la science et de la technologie du transport. Et ceci est d'autant plus vrai que cette recherche s'appliquerait sous les conditions de climat et de terrain particulières à notre vaste pays.

Veuillez, monsieur le président, croire à nos sentiments les meilleurs,

M. E. Charles,
Professeur associé,
Génie chimique.

R. M. Soberman,
Professeur associé,
Génie civil.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 32

SÉANCE DU MARDI 1er NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

De la *Canadian Industrial Traffic League:* M. R. E. Gracey, directeur général; M. V. G. Stroud, président; M. George Paul, consultant. Représentant la *Wabush Mines:* M. V. W. Scully, président de la *Steel Co. of Canada Ltd.;* M. J. F. Howard, c.r., conseil de la *Wabush Mines;* M. F. H. Sherman, président de la *Dominion Foundries and Steel Co.;* M. J. S. Abdnor, adjoint du président de la *Pickands, Mather and Co.;* M. A. V. Harris, comptable agréé de la maison *Riddell, Stead, Graham and Hutchison.* M. Gordon Blair, conseil pour le gouvernement de la Saskatchewan.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25036—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

et messieurs

Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Cantelon
Côté (*Nicolet-Yamaska*)
Deachman
[1]Groos
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
Langlois (*Chicoutimi*)
Legault
MacEwan
Mather
McWilliam
Nowlan
Olson
Pascoe
Prittie
Reid
Rideout (Mme)
Sherman
Southam
Stafford—(25).

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

[1] A remplacé M. Byrne le 1er novembre 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le MARDI 1er novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Groos soit substitué à celui de M. Byrne sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

25086—1½

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 1er novembre 1966
(53)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 40 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Byrne, Cantelon, Côté (*Nicolet-Yamaska*), Deachman, Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Macaluso, MacEwan, Mather, McWilliam, Pascoe, Reid, Southam et Stafford (16).

Autres députés présents: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports et M. Addison.

Aussi présents: De la *Canadian Industrial Traffic League:* M. R. E. Gracey, directeur général; M. V. G. Stoud, président; M. George Paul, consultant.

Le président présente M. Gracey et l'invite à présenter les autres témoins et à résumer son mémoire.

M. Gracey passe brièvement en revue les membres de la *Canadian Industrial Traffic League* et résume le mémoire de la ligue.

Sur une motion de M. Mather, appuyé par M. Pascoe,

Il est décidé—Que le mémoire présenté au nom de la *CITL* soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice A-21*).

Les témoins sont interrogés.

Et les témoins ayant été interrogés:

M. Deachman propose, appuyé par M. Reid, que le comité permanent des transports et des communications recommande la réduction de son quorum de 13 à 9 membres pendant qu'il étudiera le bill C-231.

Appuyé par M. Jamieson, M. Cantelon propose, en amendement à la motion, que tous les mots venant après «quorum» soient supprimés et remplacés par les mots suivants: «de 13 à 11 membres pendant qu'il étudiera le bill C-231».

Après un débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par 7 voix contre 6.

Et la motion principale, mise aux voix, est adoptée par 9 voix contre 4.

A 11 h. 10 du matin, la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(54)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 40 de l'après-midi, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Allmand, Cantelon, Côté (*Nicolet-Yamaska*), Deachman, Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, Mather, McWilliam, Pascoe, Reid, Southam et Stafford (14).

Autres députés présents: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, M. Blouin, et M. Morison.

Aussi présents: Représentant la *Wabush Mines:* M. V. M. Scully, président de la *Steel Co. of Canada Ltd;* M. J. F. Howard, c.r., conseil de la *Wabush Mines;* M. F. H. Sherman, président de la *Dominion Foundries and Steel Co.;* M. J. S. Abdnor, adjoint du président de la *Pickands, Mather and Co.;* M. A. V. Harris, comptable agréé de la maison *Riddell, Stead, Graham and Hutchison.*

Le président présente les témoins et invite M. Scully à donner lecture de son mémoire.

Sur une motion de M. Langlois (*Chicoutimi*), appuyé par M. Mather,

Il est décidé—Que l'Appendice A au mémoire de la *Wabush* soit considéré comme ayant été consigné au compte rendu.

Les témoins sont interrogés.

Et les témoins ayant été interrogés, la séance est suspendue à 4 h. 40 de l'après-midi jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR
(55)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 8 h. 07 du soir, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Allmand, Andras, Cantelon, Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, McWilliam, Pascoe, Prittie, Reid, Southam et Stafford (13).

Autres députés présents: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, et M. McLelland.

Aussi présent: M. Gordon Blair, conseil pour le gouvernement de la Saskatchewan.

Sur une motion de M. Cantelon, appuyé par M. Southam,

Il est décidé—Que le mémoire du gouvernement de la Saskatchewan soit imprimé en appendice aux *procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice A-22*).

Le président présente le témoin, B. Blair, et l'invite à résumer le mémoire.

Le témoin est interrogé.

Le témoin ayant été interrogé, le président le remercie.

A 9 h. 07 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au 2 novembre 1966, à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le MARDI 1er novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous avons avec nous ce matin des représentants de la *Canadian Industrial Traffic League.* Je demanderais à M. R. E. Gracey, directeur général de la Ligue, de nous présenter les autres représentants et de nous résumer le mémoire.

M. R. E. GRACEY (*directeur général de la Canadian Industrial Traffic League*): Le Comité aimera sans doute savoir que M. Stroud est le président de notre organisation. Il est actuellement employé par une grande entreprise industrielle canadienne et, depuis deux ans, il agit à titre de conseiller auprès d'industries et d'associations.

J'ai travaillé pendant 9 ou 10 ans pour une grosse entreprise d'alimentation et, depuis 11 ans, je suis le directeur général de la *Canadian Industrial Traffic League.*

La Ligue est composée d'environ 1,200 expéditeurs venant d'un océan à l'autre. Notre organisation ne compte aucun transporteur et les membres de notre personnel de gestion du trafic travaillent pour des entreprises industrielles et commerciales.

Nous avons présenté un mémoire à la Commission royale d'enquête sur les transports et nous avons comparu devant le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, le mardi 30 mars 1965, alors qu'on y étudiait le bill C-120. Nous sommes heureux de remarquer que plusieurs de nos recommandations ont été incorporés dans le bill C-231. Le Comité sera sûrement heureux d'entendre cela, monsieur le président, car notre présent mémoire a été réduit d'autant. Nous avons donc fait porter notre mémoire sur quelques points seulement, car nous avons jugé préférable d'insister sur ces points plutôt que de retenir votre attention par des questions qui ne nous intéressent pas particulièrement.

Désirez-vous que je résume le mémoire ou que j'en donne lecture?

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous pourriez le résumer, monsieur Gracey. Les membres du Comité l'ont déjà en main depuis quelques semaines.

M. GRACEY: A la page 1, nous décrivons l'organisation; nous déclarons également que les membres de la Ligue, qui sont des organismes constitués, ont le droit de présenter leurs propres instances s'ils n'approuvent pas le présent mémoire.

A la page 2, nous exprimons l'avis que le projet de loi à l'étude vise uniquement les transporteurs à louage et non les transporteurs privés, et nous soulignons le fait que le bill n° C-231 ne touchera que les transporteurs à louage.

A la page 3, nous discutons de la possibilité de situations injustes et de la nécessité d'avoir une commission d'appels efficace. Nous vous avons fait parvenir

un supplément à notre mémoire, qui doit être inséré immédiatement après la page 3. Dans ce supplément, nous demandons des précisions sur la procédure pour les appels et une définition de l'expression «intérêt public».

A la page 4, nous discutons des droits des camions loués par rapport au transport ferroviaire, en insistant surtout sur les remorques et le transport de contenants. Nous déclarons que les camions privés devraient avoir les mêmes droits.

Également, à la page 4, nous faisons remarquer que le projet de loi propose que les augmentations de taux entrent en vigueur après un avis de 10 jours. Nous aimerions vous signaler que les entreprises industrielles et commerciales accordent habituellement un avis de 30 jours à leurs clients, et, à notre avis, les chemins de fer et les transporteurs devraient continuer à accorder des avis de 30 jours.

Les page 5 et 6 traitent du transport captif auquel, sauf erreur, vous accordez passablement d'importance. Selon nous, cette question devrait être laissée à la discrétion de la Commission au lieu d'être visée par une loi qui sera incorporée dans les status du Canada. A notre avis, l'application sera trop rigide si la définition du transport captif demeure dans la loi. Nous estimons que la nouvelle commission des transports possédera le personnel et les spécialistes voulus pour interpréter cette question, et nous serions heureux que toute l'affaire lui soit confiée.

Monsieur le président, ce sont là les points essentiels de notre mémoire.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gracey.

M. GRACEY: Si je ne puis répondre à certaines de vos questions, mes deux collègues seront heureux de le faire.

L'hon. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): J'aimerais m'excuser auprès du Comité et des témoins. Une situation imprévue, attribuable à une indisposition du premier ministre, m'oblige d'assister à une autre réunion qui est déjà commencée. Je ne voudrais pas que le Comité s'imagine que quelque chose est plus important à mes yeux que le Comité lui-même, car rien ne passe avant pour moi. Si le Comité me le permet, j'aimerais donc signaler que j'ai lu le mémoire très attentivement et écouté la brève présentation qu'on en a faite. Le mémoire soulève un ou deux points que nous voudrons sans doute étudier très minutieusement et qui pourraient fort bien nous amener à apporter certaines modification au projet de loi; c'est du moins mon impression, à titre de parrain de la mesure. D'autant plus, d'ailleurs, qu'une ou deux questions soulevées dans le mémoire reflètent des opinions que nous nous sommes déjà formées avant la présentation du mémoire. Il s'agit d'un document des plus utiles et, sauf erreur, les membres du Comité ne s'opposeront pas à ce que j'exprime cet avis.

Veuillez m'excuser, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité peuvent maintenant poser des questions, monsieur Jamieson.

M. JAMIESON: Auriez-vous l'obligeance de nous résumer brièvement le genre de personnes qui composent votre organisation? Vous avez mentionné que vous comptiez quelque 1,200 membres dans tout le Canada. Un groupe particulier formerait-il le gros de ces membres?

M. GRACEY: Non, monsieur. Environ 550 sociétés font partie de notre organisation et chacune d'entre elles compte un ou deux membres. La composition de nos membres reflète en gros la répartition des industries canadiennes. A peu près la moitié de nos membres sont de l'Ontario; il s'agit d'entreprises nationales et de

petites sociétés. Quelque 25 p. 100 de nos membres résident au Québec ou dans les provinces Maritimes. Nous ne comptons aucun membre dans une seule province, l'Île du Prince-Édouard.

Vingt-cinq pour cent de nos membres viennent des quatre provinces de l'Ouest, mais nous comptons des représentants de tous les genres d'industries. Certains exploitent de grands magasins, d'autres des entreprises d'extraction, comme des compagnies de minerai de fer, des industries pétrolières ou des sociétés forestières; certains exploitent des entreprises de fabrication.

M. JAMIESON: Vos membres ont-ils beaucoup recours au transport par camion? Avez-vous des dossiers, des chiffres, indiquant l'usage que vous faites des divers modes de transport?

M. GRACEY: C'est une question difficile, mais nous disons parfois, peut-être sans apporter trop de précisions, que nos membres paient environ 85 p. 100 des frais de transport au Canada. Naturellement, la Commission canadienne du blé, qui est un grand usager des moyens de transport, ne fait pas partie de notre association mais, en l'excluant, je dirais que nos membres paient environ 85 p. 100 des frais de transport au Canada.

M. JAMIESON: Les producteurs de charbon de l'Ouest font-ils partie de votre organisation?

M. GRACEY: Non, ils n'en sont pas membres.

M. JAMIESON: Je demande cela en songeant à la première page de votre mémoire, où vous permettez à chacun de vos membres de différer d'opinion avec vous. Je me demande si certains de vos membres, surtout ceux qui s'occupent de produits lourds, comme le minerai de fer ou d'autres du même genre, accepteraient votre recommandation quant à la façon de régler le problème des expéditeurs captifs.

M. GRACEY: Certains de nos membres manutentionnent des produits lourds. Je pense par exemple aux compagnies de minerai de fer et à celles qui s'occupent de céréales, surtout les sociétés qui exploitent des minoteries. Or nous n'avons reçu aucun commentaire défavorable à ce sujet.

M. JAMIESON: Sauf erreur, les autres membres du Comité s'intéressent autant que moi à la partie de votre mémoire où vous dites: Abandonnons cette question des expéditeurs captifs à la Commission des transports. Pourriez-vous nous fournir un peu plus de précisions là-dessus? Voulez-vous parler uniquement de la définition d'un expéditeur captif ou croyez-vous que, dans ce cas particulier, la Commission devrait établir un taux différent pour chacun des divers produits? Autrement dit, voudriez-vous accorder à la Commission une assez grande latitude à l'égard des personnes qui peuvent se considérer comme des expéditeurs captifs?

M. GRACEY: C'est ce que nous voudrions. A notre avis, les dispositions actuelles sont trop restrictives. On définit à un endroit ce que sera le taux prévu pour les expéditeurs captifs et, sauf erreur, nous mentionnons dans notre mémoire:

> ...ne tient pas compte de certains des facteurs exerçant la plus grande influence sur les taux de transport, comme par exemple le genre de produit, sa densité, sa valeur, sa facilité de chargement.

En d'autres termes, comme nous le disons au sein de notre propre comité, le sable serait traité exactement comme les diamants. Au fond, c'est injuste. Il faut faire preuve de jugement en établissant les taux. Il ne suffit pas de concevoir une formule et de l'appliquer à tous les produits.

M. JAMIESON: Parmi vos 1,200 membres—et vous avez sûrement tenté, en lisant le projet de loi, de vérifier ce point—avez-vous pu songer à plusieurs ou à

un grand nombre qui pourraient être classés parmi les expéditeurs captifs, ou qui pourraient se considérer eux-mêmes comme tels?

M. GRACEY: Certains pourraient opter pour cette solution pour diverses raisons. Cela pourrait être payant pour eux.

M. JAMIESON: Mais, à votre avis, cette solution serait-elle payante pour eux aux termes des dispositions actuelles de l'article 336, c'est-à-dire la partie du projet de loi qui traite des expéditeurs captifs?

M. GRACEY: Tout dépend du produit en cause, monsieur. Si l'expéditeur s'occupe d'engrais chimiques, il ne voudra peut-être pas recourir à cette solution, mais une entreprise de produits chimiques pourra penser autrement. Il peut s'agir dans les deux cas de produits chimiques, mais la personne qui expédie des engrais aux agriculteurs pourra différer d'opinion avec celle qui expédie des résines ou quelque autre produit de ce genre à des entreprises industrielles.

M. JAMIESON: Étant doné la grande variété de vos membres, qui vont de l'exploitant d'un grand magasin au producteur de minerai de fer, votre association souscrit-elle en général au principe fondamental du projet de loi, qui est de laisser, dans la plupart des cas, à la concurrence commerciale le soin d'établir les divers taux de transport?

M. GRACEY: C'est ce que nous avons proposé à la Commission royale d'enquête sur les transports. A notre avis, les chemins de fer devraient être libérés de cette restriction, et la concurrence devrait être accrue. La rigidité que prévoit actuellement le projet de loi devrait faire place à la souplesse.

M. JAMIESON: Une dernière question, monsieur le président. En l'occurence, n'estimeriez-vous pas que vos recommandations concernant les expéditeurs captifs détruiraient, du moins dans une certaine mesure, cet élément de concurrence? Autrement dit, vous semblez vouloir accorder à la Commission des pouvoirs assez étendus en ce qui concerne les expéditeurs captifs. Pouvez-vous concevoir ou prévoir ce qui se passerait si un grand nombre d'expéditeurs demandaient à la Commission de déterminer le taux qui s'appliquerait à chacun de leurs produits?

M. GRACEY: A en juger par le bill n° C-231, qui établit les fonctions de cette commission, nous estimons qu'avec ce genre de personnel elle pourrait s'occuper assez bien de cette question.

M. JAMIESON: Vous voyez ce que je veux dire? Si la méthode prévue pour se constituer expéditeur captif et la règle que la Commission devra appliquer pour déterminer un taux étaient définies de façon moins précise et moins claire, s'il s'agissait plus ou moins d'une question discrétionnaire, la Commission pouvant s'occuper d'une grande variété de personnes qui s'adresseraient à elle en disant: «Voyez, je suis un expéditeur captif», il me semble que la Commission serait alors amenée à s'occuper beaucoup plus que ne le prévoit le bill, de l'établissement des taux.

M. GRACEY: Eh bien, à notre avis, monsieur, la Commission, parce qu'elle possédera les spécialistes et les éléments de base voulus, sera mieux placée que quiconque au pays pour déterminer le bien-fondé des cas particuliers qui pourront lui être soumis. Elle possédera sûrement cette compétence, à l'instar de la Commission actuelle des transports du Canada qui a su recueillir tout un ensemble de documents de base. D'ailleurs, dans l'ensemble, nous sommes très satisfaits de la compétence de la Commission des transports du Canada à cet égard. La Commission serait le meilleur organisme pour remplir cette tâche; ce

serait mieux que de prévoir des dispositions absolument inflexibles pour régler la question.

M. JAMIESON: Sauf qu'à mon avis, tout semble indiquer que d'autres ont adopté la même attitude que nous et pensent que nous en sommes arrivés au meilleur compromis. Nous disons: «Laissons à la concurrence le soin de régler ce problème» et nous ajoutons un «mais». A mon sens, ce «mais» est très important pour juger de l'ensemble du projet de loi.

M. le PRÉSIDENT: Avant que nous poursuivions les questions, j'aimerais que quelqu'un propose que le mémoire et son supplément soient imprimés en appendice à nos *Témoignages et Procès-verbaux* d'aujourd'hui.

M. MATHER: J'en fais la proposition.

M. PASCOE: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

M. DEACHMAN: Le témoin pourrait-il nous dire, monsieur le président, si l'un ou l'autre des membres de son organisation est un expéditeur captif, en ce sens qu'il a été incapable de négocier un taux raisonnable et qu'il est disposé à demander à la Commission de lui en fixer un? Votre organisation compte-t-elle des expéditeurs captifs parmi ses membres?

M. GRACEY: Nous avons discuté de cette question ces deux ou trois dernières années, et certains de nos membres ont laissé entendre que, pour des raisons d'ordre économique, ils pourraient se déclarer expéditeurs captifs, car ils jouiraient ainsi de certains avantages dont ils ne bénéficieraient pas autrement.

M. DEACHMAN: Alors, vous reconnaissez que votre organisation compte des expéditeurs captifs parmi ses membres et que vous les connaissez?

M. GRACEY: Nous connaissons ceux de nos membres qui pourraient se déclarer expéditeurs captifs, mais de la côte ouest aux régions est du Canada, et vice versa la plupart des taux ont pu être négociés assez facilement.

M. DEACHMAN: Oui, mais vous ne niez pas le fait. D'après ce que vous avez dit, il est fort possible que certaines entreprises, même au sein de votre propre organisation, répondent à la définition d'un expéditeur captif?

M. GRACEY: Il pourrait y en avoir.

M. DEACHMAN: Je vous remercie beaucoup.

M. V. G. STROUD (*président de la Canadian Industrial Traffic League*): Je voudrais dire ici quelque chose. Je vous poserai une question, monsieur. Quand vous parlez d'un expéditeur captif dans votre groupe, pensez-vous par exemple à quelqu'un qui fabriquerait d'énormes transformateurs et qui ne pourrait les transporter d'un point «A» à un point «B» à moins d'utiliser un wagon spécialement équipé à cette fin et pouvant prendre un chargement de, mettons, 120 tonnes? Ce serait là la seule façon pour cette personne de faire transporter son matériel.

M. DEACHMAN: Non, monsieur. Je songe à une personne qui expédie des marchandises qui n'ont rien d'extraordinaire, mais qui, se voyant à peu près incapable de négocier un taux avec un chemin de fer, décide de s'adresser à la

Commission pour lui demander d'établir un taux en conformité de l'article 336, dont nous avons discuté à maintes reprises au Comité.

M. STROUD: A titre de directeur du trafic industriel, je ne puis penser à aucun de nos membres qui adopterait pareille attitude. Quant à moi, je sais que je n'agirais pas de la sorte. Autrement dit, vous dites que nous pourrions nous considérer comme des expéditeurs captifs afin d'obtenir un taux moins élevé. C'est vraiment ce que vous dites.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, M. Deachman veut savoir s'il existe, parmi vos membres, des expéditeurs captifs comme le définit le projet de loi.

M. DEACHMAN: C'est bien cela. Votre organisation compte-t-elle parmi ses membres des expéditeurs captifs au sens où l'entend le projet de loi? Les deux témoins ne semblent pas s'entendre sur ce point. Puis-je donner lecture de la première phrase de l'article 336:

> 336. (1) Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer peut, s'il n'est pas satisfait du taux applicable au transport de ces marchandises après avoir négocié avec un transporteur par chemin de fer pour obtenir la modification de ce taux, demander à la Commission canadienne des transports de déterminer quelles seraient les limites entre lesquelles se situerait probablement un taux pour le transport de ces marchandises; et la Commission canadienne des transports doit communiquer à l'expéditeur les limites entre lesquelles se situerait probablement un taux fixé pour le transport de ces marchandises.

Puis, l'article expose la procédure à suivre. Ma question est bien simple: existe-t-il, au sein de votre organisation, des expéditeurs qui répondent à la description fournie à l'article 336?

M. STROUD: Oui, nous le croyons.

M. DEACHMAN: Vous le croyez, et vous êtes tous d'eux d'accord sur ce point?

M. STROUD: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous les nommer, M. Gracey ou M. Stroud?

M. DEACHMAN: Et vous savez qui ils sont. Je ne demanderai pas aux témoins de les nommer à moins qu'ils le veuillent bien car, sauf erreur, nous ne traitons pas ici d'un cas concret, mais plutôt de cas qui, à votre avis et d'après votre expérience, pourraient se produire. Donc, selon la définition de l'article 336, il existerait des expéditeurs captifs. Est-ce exact?

M. STROUD: C'est exact.

M. CANTELON: Je doute fort que mes questions puissent maintenant être utiles, car M. Deachman a assez bien traité du point que je voulais soulever, savoir s'il existait, à votre avis, des expéditeurs captifs. On nous a posé la question à maintes et maintes reprises. Comme vous le savez sans doute, les chemins de fer insistent pour dire qu'il n'en existe pas. Mais il me semble qu'il y en a certains, et vous l'avez admis assez clairement. Dans certains endroits, les expéditeurs n'ont aucun autre mode de transport que le chemin de fer. Ils sont donc captifs. C'est la seule question que je voulais poser et vous y avez déjà répondu.

M. MACEWAN: Ma question, monsieur le président, a trait à la page 3 du mémoire où l'on soulève le problème des appels aux termes de l'article 317. Les

témoins présents ici ce matin ont-ils en main le libellé de l'amendement qu'il propose à l'article 317(1), ou pourraient-ils nous en donner une idée? Ils veulent, disent-ils, «assurer une protection satisfaisante à un expéditeur ou à une localité». De toute évidence, ce passage vise l'article 317. Il s'agirait d'une loi ou d'une omission qui nuirait à l'intérêt public. Pourriez-vous nous donner une idée du libellé de l'amendement que vous proposez à cet article?

M. George PAUL (*conseiller de la Canadian Industrial Traffic League*): Je vous répondrai ceci monsieur; nous aimerions que cet article définisse l'intérêt public de façon à englober chacun des expéditeurs ou des localités. Ce que nous craignons de l'article actuel, c'est qu'on l'interprète de façon trop rigoureuse et qu'un expéditeur qui pourrait se plaindre d'un traitement injuste, ait alors à démontrer que ce traitement est préjudiciable à l'intérêt public. Selon l'article actuel, il devrait établir le bien-fondé, à première vue, de sa plainte, en démontrant que l'intérêt public est lésé. Il s'agit maintenant de savoir si le fait qu'un expéditeur ou une localité en particulier soient traités injustement constitue à première vue un acte qui nuise à l'intérêt public. J'aimerais qu'on tire ce point au clair, afin qu'il soit bien établi qu'un expéditeur ou une localité ne jouiront pas de ce privilège.

M. MACEWAN: Je vois. On pourrait peut-être s'y prendre en faisant de la première partie de l'article 317 un alinéa *a*) et en y ajoutant un alinéa *b*), qui prévoirait que l'intérêt public comprendrait ceci ou cela.

M. PAUL: Oui, monsieur, cela pourrait résoudre notre objection.

M. MACEWAN: C'est tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Sauf erreur, M. Paul, l'article en question est actuellement rédigé selon les recommandations de la Commission royale MacPherson. Le droit d'appel est réservé aux cas où l'intérêt public est en jeu. Je dois donc comprendre que vous désapprouvez cette recommandation de la Commission MacPherson.

M. PAUL: Non, pas du tout. J'approuve la recommandation, sauf qu'à mon avis, l'intérêt public devrait être défini de façon à établir clairement qu'un expéditeur, un groupe d'expéditeurs ou une localité qui se croient traités injustement ont le droit d'interjeter appel.

Le PRÉSIDENT: Voici comment je vois les choses. Les problèmes se posent quand vous en arrivez aux définitions. C'est là que les restrictions interviennent. Ne croyez-vous pas que la Commission sera la mieux placée pour déterminer les cas où l'intérêt public sera en jeu? Ne croyez-vous pas que l'application de la loi sera ainsi plus souple que si l'on doit respecter une définition qu'on aura pu rendre plus restrictive qu'on ne l'aurait voulu?

M. PAUL: C'est peut-être vrai, monsieur le président, mais nos membres semblent s'inquiéter un peu du libellé actuel de l'article et ils aimeraient bien que le projet de loi ou la Commission leur assure qu'un expéditeur, un groupe d'expéditeurs, une localité ou certaines régions auront le droit d'en appeler d'un traitement injuste.

Le PRÉSIDENT: Vous voyez ce que je veux dire. A mon avis, vous ouvrez peut-être la porte à plus de difficultés quand vous commencez à définir une

expression et, sauf erreur, vous avez tout avantage à ce que le principe en cause soit appliqué de façon générale. C'est simplement mon opinion.

M. PAUL: J'allais proposer de remplacer l'expression «nuisant à l'intérêt public» par ceci: «nuisant aux expéditeurs ou aux localités».

Le PRÉSIDENT: Cela empirerait les choses, je pense. Mais c'est là mon opinion, non la vôtre.

M. JAMIESON: Puis-je poser une question sur ce point? L'Association des manufacturiers canadiens a recommandé qu'on apporte des changements à la dernière ligne qui se lirait simplement comme ceci: peut demander à la Commission d'en appeler d'une omission ou d'une conséquence de la loi qu'il considère comme injuste, et la Commission, si elle juge que la demande est fondée à première vue, pourra accorder la permission. Autrement dit, les intéressés pourraient d'abord interjeter appel. Cette recommandation rejoint-elle ce dont vous parliez?

M. PAUL: Au fond, oui, je pense.

M. MATHER: Certains membres du comité, monsieur le président, ont déjà soulevé la question que je voulais poser, mais je voudrais signaler, à propos des expéditeurs captifs, que les chemins de fer semblent en nier l'existence même. Ils n'ont jamais pu en trouver un et prétendent plus ou moins qu'il n'en existe aucun. Toutefois, le projet de loi définit, sauf erreur, le statut d'un expéditeur captif. Votre organisation souscrit-elle à la définition générale de la mesure concernant les caractéristiques d'un expéditeur captif?

M. PAUL: Dans l'ensemble, monsieur le président, nous approuvons, je pense, la définition d'un expéditeur captif. Notre objection principale à cet article du projet de loi vise la formule rigide qui est prévue et le fait que cette formule ne tienne pas compte de certains facteurs très importants dans la détermination d'un taux, qui, à notre avis, devrait être confiée au jugement d'une personne au lieu d'être soumise à une formule rigide ne pouvant être changée que par une autre modification ou par une loi du Parlement. Dans le cas d'un expéditeur captif, le taux pertinent devrait être fixé, selon nous, par la Commission, qui disposera de tous les documents voulus pour se former un bon jugement quant au taux à établir.

M. PASCOE: Monsieur le président, le témoin a dit que leur organisation représentait 1,200 expéditeurs répartis dans tout le Canada, d'un océan à l'autre. Avez-vous une idée du pourcentage des marchandises que vos membres expédient par chemin de fer par rapport aux autres modes de transport, ou tout est-il expédié par chemin de fer?

M. GRACEY: Oh, non, M. Pascoe. Nos membres, je le répète, payent environ 85 p. 100 de tous les frais de transport au Canada. Il s'agit donc de 85 p. 100 des frais de transport par camion et 85 p. 100 des frais de transport par chemin de fer.

M. PASCOE: Votre mémoire représente donc assez bien les opinions des camionneurs?

M. GRACEY: Il reflète les opinions de nos membres concernant le transport par camion et par chemin de fer.

M. PASCOE: A ce sujet, vous avez dit, sauf erreur, que le quart de vos membres demeuraient dans les provinces de l'Ouest.

M. GRACEY: Oui.

M. PASCOE: A propos du projet d'abolition des droits de péage sur les ponts du Nord de l'Ontario pour les longues expéditions, vos membres de l'Ouest ont-ils formulé des objections?

M. GRACEY: Les membres de l'Ouest de notre organisation ne s'y sont pas radicalement opposés.

M. PASCOE: Quelle en serait la répercussion sur les expéditions à long parcours pour supprimer cela? D'après vous, le tarif-marchandises pour le parcours est-ouest serait-il accru?

M. GRACEY: Un bon nombre de marchandises en transit, vous le savez, ne bénéficient pas à l'heure actuelle de la subvention pont-rail et c'est un facteur qui entre de moins en moins en ligne de compte—bien qu'il s'agisse d'une somme fixe d'argent. On verse sept millions de dollars ou un montant approchant. Mais de moins en moins de denrées y sont admissibles, par exemple les expéditions selon le régime des frais convenus n'y ont pas droit ni les taux concurrentiels. Bien sûr, si on l'abolit, les taux montreront dans ce secteur des transports.

M. PASCOE: Une dernière question, monsieur le président. Au dos de ce mémoire, on lit «Une politique des transports pour le Canada» et sous la rubrique «Fixation des taux et publication» on trouve:

> «Les expéditeurs et les transporteurs devraient être libres de négocier les taux et les modalités sous réserve de l'observance des règlements,» etc.

On dit ensuite:

> «Tous les tarifs des taux, et les modalités pour le transport en commun devraient être mis à la disposition des intéressés.»

Voulez-vous dire qu'ils devraient tous, par exemple, souscrire au régime des frais convenus? Devraient-ils être portés à la connaissance de tous les expéditeurs?

M. GRACEY: Oui, les frais convenus devraient être mis à la disposition de tous les expéditeurs.

M. PASCOE: Vous n'y voyez pas d'inconvénient?

M. GRACEY: Non. Ils le sont à l'heure actuelle, vous le savez.

M. PASCOE: Merci, c'est tout.

M. BYRNE: M. Gracey, pour faire mieux comprendre la portée de cette mesure, vous avez demandé qu'on modifie le paragraphe *d*) de l'article 3 en y ajoutant les mots «à louer ou rémunérer». Je me demande s'il ne suffirait pas pour éclaircir le sens de la loi de dire «à louer». Lorsqu'on ajoute le mot «rémunérer», quelqu'un retire un certain profit de l'acheminement des marchandises dans un sens ou dans l'autre. Ne serait-il pas préférable de dire tout simplement «à louer».

M. GRACEY: Nous nous en contenterions très volontiers.

M. BYRNE: Votre organisation, M. Gracey, représente-t-elle la *Western Coal Operators' Association*?

M. GRACEY: Non. On m'a posé cette question et j'ai répondu que non mais je pourrais ajouter que nous serions ravis de les compter parmi nos membres.

M. BYRNE: Vous avez déjà répondu à la question, veuillez m'excuser.

M. GRACEY: Oui, nous avions répondu à cette question, mais j'ai oublié de dire que cette association serait admissible à devenir membre et que nous serions ravis qu'ils soient des nôtres.

M. BYRNE: Votre organisation compte-t-elle des expéditeurs dont le volume des denrées acheminées annuellement atteint un ou deux millions de tonnes?

M. GRACEY: Je ne puis préciser le volume exact des marchandises transportées mais si vous parlez des grandes compagnies comme les aciéries, je répondrai que c'est à peu près un volume de cet ordre.

M. BYRNE: Des représentants de la *Western Coal Operators* ont comparu hier devant le comité où ils ont dit—et nombre d'entre nous semblaient le savoir déjà—qu'ils espèrent pouvoir expédier entre un million de tonnes ce qui représente les expéditions actuelles vers le littoral du Pacifique, jusqu'à un maximum de trois millions de tonnes. Leur marché comporte un chiffre fixé c'est-à-dire un prix fixé. D'après vous, serait-il utile à cette association que le gouvernement du Canada fixe par statut un taux pour une expédition de ce genre, compte tenu du fait qu'ils se sont déclarés des expéditeurs captifs?

M. GRACEY: Je ne puis parler en leur nom car ils ne sont pas membres de notre organisation. En pareil cas nous avons demandé que la fixation d'un taux captif soit laissée à la Commission, car d'après nous, elle serait en mesure d'évaluer tous les faits. Quantité et quantité d'éléments entrent en jeu dans un acheminement aussi considérable, comme les débouchés outre-mer, les droits de bassin et autres choses du genre; ils doivent entrer en jeu. Le transport n'est qu'un élément de l'acheminement intégral des marchandises depuis la mine de charbon à sa destination ultime. Il faudrait tenir compte de tous ces facteurs dirais-je.

M. BYRNE: N'est-ce pas ce que l'on prévoit à l'article 336?

M. GRACEY: Si les taux sont fixés par la loi, c'est tout ce dont on pourra se servir. On ne pourra pas user de discernement à l'égard des autres facteurs. On serait rivé à une seule formule. On ne pourrait pas tenir compte des trains d'unité. Un groupe d'une centaine de wagons seraient frappés du même taux qu'un seul wagon lorsqu'il s'agit des taux captifs—et pourtant les transporteurs qui tirent une centaine de wagons de la même denrée retirent assurément des avantages. Malheureusement, en vertu de la formule, un transporteur tirant un seul wagon de charbon obtiendrait le même taux captif qu'un autre expédiant un train d'une centaine de wagons.

M. BYRNE: Il faudrait qu'il se déclare expéditeur captif?

M. GRACEY: Oui c'est exact.

M. BYRNE: Mais étant donné l'état de choses actuel, des pourparlers entre les deux parties n'aboutiraient-ils pas, selon vous, à une entente meilleure et plus souple?

M. GRACEY: A mon avis, ces deux messieurs le pratiquent depuis 40 ans en négociant avec les transporteurs à propos de problèmes de ce genre, relatifs au volume, aux marchés et à ces diverses considérations. Ils n'ont pas été assujétis, par le passé, à pareille inflexibilité.

M. BYRNE: D'après vous, l'article 336 est trop sévère.

M. GRACEY: Il sera trop sévère surtout lorsqu'il deviendra loi. Les temps évoluent, les transports subissent si rapidement les progrès de la technique que cette formule est peut-être déjà démodée. Elle le sera vraisemblablement dans deux ou trois ans et il faudrait alors demander au Parlement de la modifier, ce qui exigerait une modification à la loi.

M. BYRNE: Se pourrait-il que certains de vos gros expéditeurs, comme une aciérie, par exemple, soient visés d'une manière quelconque par l'article 336?

M. GRACEY: D'après nous, il serait préférable pour eux que l'article 336 soit confié à la Commission.

M. BYRNE: Entièrement.

M. GRACEY: Oui, que la Commission fixe le taux.

M. JAMIESON: J'ai une question complémentaire à poser. Je veux bien comprendre, comme d'autres j'imagine, ce que vous voulez dire exactement par le transfert de l'article 336. Vous êtes encore de l'avis exprimé dans le projet de loi qu'un expéditeur doit demander à être un expéditeur captif même en vertu de votre proposition. Est-ce exact? Autrement dit, vous ne voulez pas dire que la Commission devrait aller ici et là dire aux expéditeurs qu'à vrai dire ils sont captifs?

M. GRACEY: Non. L'expéditeur devrait demander à être déclaré expéditeur captif et qu'on lui fixe un taux pour ses marchandises.

M. JAMIESON: Donc, deuxièmement la Commission devrait décider s'il est en réalité un expéditeur captif. C'est à la Commission qu'incomberait encore cette décision. Est-ce exact?

M. GRACEY: C'est juste.

M. JAMIESON: La Commission pourrait fort bien dire que l'expéditeur n'a aucun motif de se déclarer expéditeur captif qu'il a été en mesure de négocier un taux et que d'après elle ce taux est raisonnable. Autrement dit, la Commission conserverait le droit de ne pas fixer le taux même si un expéditeur demandait à être déclaré expéditeur captif?

M. GRACEY: S'il se délcarait lui-même expéditeur captif en vertu d'une définition que renfermerait la mesure faisant suite à ce bill...

M. JAMIESON: Mais lorsque vous proposez que la Commission s'empare des fonctions édictées à l'article 336, ne lui confiez-vous pas la définition? Voilà à quoi je veux en venir. Le bill dit que l'expéditeur ne doit pas avoir d'autre moyen de transport et ne pas pouvoir négocier un taux pour le transport de ses marchandises. Dans ce cas, il doit être déclaré expéditeur captif. Je vous demande maintenant si à votre avis la Commission devrait pouvoir décider si, en réalité présenter les arguments nécessaires prouve qu'il est un expéditeur captif?

M. GRACEY: Oui c'est exact.

M. JAMIESON: Et la Commission pourrait lui dire qu'il ne remplit pas les conditions requises.

M. GRACEY: C'est exact.

M. JAMIESON: Lorsqu'on vous a demandé, au cours de la discussion antérieure si vous aviez des membres qui étaient des expéditeurs captifs ou non on n'a peut-être pas suffisamment souligné la phrase du bill disant que l'on ne doit pas pouvoir négocier un taux pour le transport de ces marchandises. Les chemins de fer soutiennent, et c'est ce qu'ils ont dit au comité, que presque personne au pays n'avait pas en réalité la possibilité de négocier un taux. Voilà pourquoi je vous demande si vous avez comme membres des expéditeurs captifs dans ces circonstances. Autrement dit, pensez-vous comme les chemins de fer qu'il y a des expéditeurs de fort tonnage qui ne peuvent pas négocier un taux?

M. GRACEY: Mais le bill dit à la ligne 17 article 336:

«S'il n'est pas satisfait du taux applicable au transport de ces marchandises».

Il a donc pu peut-être négocier un taux et que le transporteur admette l'avoir négocié avec lui. Mais l'expéditeur se déclare insatisfait de ce taux et, assurément en vertu de cette disposition, il peut se déclarer expéditeur captif.

M. JAMIESON: Je dirais que la plupart des expéditeurs ne seront pas satisfaits. Autrement dit, s'ils peuvent obtenir un taux plus bas ou s'il leur est possible d'en obtenir un en se délcarant eux-mêmes expéditeurs captifs, ils le feront. Mais les compagnies de chemin de fer et d'autres témoins ont soutenu que dans le cas des grosses denrées en vrac surtout lorsqu'il n'y a aucun autre moyen de transport concurrentiel disponible, le taux qui existe en fait actuellement est tellement inférieur à celui que la Commission fixerait vraisemblablement, même faute d'une formule, qu'en réalité ces expéditeur peuvent pas mal négocier même s'ils sont d'après vous à la merci des chemins de fer. L'article ne leur servirait à rien.

M. GRACEY: A ce propos, nous avons constaté que les chemins de fer eux-mêmes fixent des taux qui sont inférieurs à la formule proposée. Un expéditeur serait donc sot de se délcarer captif.

M. JAMIESON: C'est tout à fait cela.

M. GRACEY: Le seul ennui c'est que, dans ces circonstances, comment un expéditeur sera-t-il protégé contre une augmentation de ses taux? Les chemins de fer se verront accorder plus de liberté en matière de taux et ces taux très bas disparaîtront peut-être.

M. JAMIESON: D'autre part si vous portez de l'intérêt à la question, lorsque l'expéditeur se déclare captif, par le fait même il se met dans un sens à la merci de la Commission et il laisse entendre qu'il acceptera le taux qu'elle fixera.

Supposons maintenant que nous suivions la méthode que vous recommandez et que nous laissions à la Commission toute faculté de régler la question. Pas de formule, pas de prix de revient variable plus 150 p. 100, rien de cela. Nous laissons la Commission libre de décider ce qui est juste. L'expéditeur a déjà dit qu'il accepterait la recommandation de la Commission. Supposons que la Commission déclare—je prends simplement deux chiffres—que le taux était fixé à $2.45 mais en réalité qu'il devrait être fixé à $3.50. Autrement dit je ne puis imaginer qu'un expéditeur important qui expédie des centaines de milliers de tonnes ou même moins veuille que l'on accorde ce genre de liberté à la Commission canadienne des transports surtout lorsqu'il expédie à l'heure actuelle en vertu d'un taux négocié. D'après moi, ce serait une source de souci que d'aller dire à la Commission qu'on acceptera ses opinions. Et si jamais les chemins de fer faisaient valoir que le taux qu'ils exigent actuellement est trop bas car pareil argument suppose que l'autre partie doit être entendue.

En réalité, vous dites d'après moi—et c'est peut-être la meilleure solution je n'en discute pas pour le moment—qu'au lieu que le bill indique le plafond qu'un taux ne saurait dépasser en vertu d'une formule—la justesse de cette formule n'entre pas en jeu—la Commission devrait détenir ce pouvoir et qu'aucun

véritable plafond n'est appliqué. Ce n'est qu'une question de discernement de la part de la Commission et de l'aptitude des chemins de fer et de l'expéditeur captif à faire valoir leurs points de vue respectifs devant elle. Mon interprétation est-elle exacte?

M. GRACEY: C'est bien l'interprétation et peut-être avons-nous supposé naïvement que la nouvelle Commission serait capable de protéger les intérêts des expéditeurs. D'après nous, je l'ai déjà dit, la Commission des Transports l'a fait en grande partie, au cours des dix dernières années.

M. JAMIESON: La Commission est chargée, entre autres, de protéger l'intérêt du public et l'un des intérêts du public, c'est de s'assurer qu'il n'a pas à verser d'importantes subventions aux chemins de fer. La Commission ne va donc assurément pas envisager vraisemblablement les choses de manière à favoriser invariablement l'expéditeur qui se déclare captif.

Si trop d'expéditeurs agissaient ainsi et que tout d'un coup les chemins de fer se déclarent dans l'impossibilité de fonctionner et réclament le retour aux subventions, nous en serions à nouveau à nous demander dans l'intérêt de qui penche la balance.

Mme RIDEOUT: Monsieur Gracey, vous avez dit que vous connaissiez les provinces de l'Atlantique sauf l'Île du Prince-Édouard. Je voulais simplement avoir votre opinion sur les problèmes présentés par les chemins de fer nationaux du Canada dans leur mémoire au sujet de la réorganisation des services de messageries et de moins d'une wagonnée. Ce service s'appelle, je crois, marchandises-messageries. Il est nouveau et il n'a été mis à l'essai que dans les provinces Maritimes. Le National-Canadien a demandé un amendement au bill—il recommande que l'article 335 soit modifié afin de retirer le tarif-marchandises applicable à moins d'une wagonnée—pour continuer d'assurer ce qu'il appelle un service nouveau et amélioré. Je ne suis pas très sûre que ce soit un service amélioré. On est probablement juste en train d'arrondir certains angles. Les difficultés ne manquent pas. Vous a-t-on parlé de ce service? Que penseriez-vous d'une suppression de ce blocage pour rendre service au National-Canadien?

M. GRACEY: Madame Rideout, nos membres nous ont un peu parlé mais pas trop de la marche de ce service. Je pourrais ajouter que nous sommes ravis que des transporteurs, comme le National-Canadien, cherchent à résoudre le problème des petites expéditions car il afflige les provinces Maritimes et tout le pays.

On devra prendre bien des initiatives pour faciliter ce problème des petites expéditions car notre économie est axée davantage sur un service instantané et une diversité de marchandises. D'après nous, si des problèmes se posent, comme vous le dites, et il peut y avoir des anicroches au début—d'autres transporteurs ont fait de même sur le littoral du Pacifique et nous avons entendu au début une foule de récriminations. Le service s'appelait service de marchandises. Petit à petit, ces récriminations s'espacent au fur et à mesure que le transporteur remédie à la situation.

Quant au niveau des taux pour moins d'une wagonnée, malheureusement nous n'avons pas pu aborder cette caractéristique et je ne suis pas compétent, pas plus que notre comité, pour en parler aujourd'hui.

Mme RIDEOUT: Vous vous intéressez j'imagine au petit transporteur. Sauf erreur, votre organisation compte des intérêts divers et englobe un vaste groupe. Vous êtes souvent en rapport, j'imagine, avec la Commission maritime des

Transports. Semble-t-elle préoccupée des amendements proposés par le National-Canadien quant à la suppression du blocage?

M. GRACEY: Je n'ai pas été en rapport avec les membres de cette Commission récemment mais c'est un fait, nous collaborons étroitement.

Mme RIDEOUT: Oui. Je voulais simplement faire savoir officiellement que je m'y intéresse.

M. PASCOE: Monsieur le président, ce mémoire fait en somme suite à un autre. Il déclare, lorsqu'il trace la politique de transport du Canada, que la Ligue adhère fermement au principe de la libre entreprise dans l'industrie des transports. Et aussi: la propriété, par l'État, de matériel et d'installations de transports devrait être limitée aux cas afférents à la mise en valeur nationale et aux travaux de défrichage où l'entrepirse privée ne peut servir à cause des frais élevés de mise en valeur initiale.

Songez-vous, en particulier, à un domaine relatif à la mise en valeur nationale dont le gouvernement devrait se charger?

M. GRACEY: Oui, monsieur Pascoe; le 30 mars 1965, le comité à l'époque nous a interrogés sur ce sujet. On nous a plus ou moins dit en quelque sorte que nous voulions avoir le drap et l'argent parce que nous voulions que le gouvernement entreprenne les travaux de défrichement après quoi nous voulions qu'il en confie l'exploitation à l'entreprise privée pour qu'elle puisse réaliser des bénéfices. Il est assez difficile de répondre à cette question.

Une VOIX: C'est une excellente question.

M. GRACEY: C'était une excellente question. Le différend se résume au fond, à savoir si la chose est possible. Le Canada a été mis en valeur de cette façon. L'État allait sur les lieux d'abord, défricher le territoire et, mettons, installer une ligne de chemin de fer. Une fois qu'une ville était organisée, un camionneur régional se chargeait de la distribution locale. Voilà ce que nous voulions. Aucune entreprise privée n'a les fonds nécessaires pour aller mettre le nord en valeur, comme c'était le cas il y a 60 ou 70 ans, personne ne pouvait mettre l'Ouest en valeur sans l'aide de l'État. Mais, une fois le pays installé, nous aimerions que ces domaines repassent à l'entreprise privée dès que possible.

M. PASCOE: Une seule question dans ce sens. Dans cet énoncé de principes, on dit: «Frais des installations de l'État.» Lorsque c'est faisable, les frais de construction, d'exploitation et d'entretien—de tout service de transport fourni par le gouvernement devraient être défrayés par des frais justes et équitables acquittés par ceux qui profitent de ces services, sauf comme il est prévu en vertu de l'article précédent de cet énoncé.» Je songe en ce moment aux grandes routes et aux camions surtout lorsque le gouvernement aménage celles-là. D'après vous, les camions acquittent-ils la proportion de ce service qu'ils utilisent?

M. GRACEY: C'est une question complexe. Je sais que jeudi de la semaine prochaine, un témoin comparaîtra et répondra affirmativement. Lorsque je conduis ma voiture, j'estime faire ma part, il doit donc raisonner de la même manière.

M. PASCOE: Je poserai tout de même cette question aux camionneurs lorsqu'ils comparaîtront.

M. MATHER: Monsieur le président, le témoin a parlé tantôt de l'évolution technologique très rapide en matière d'expédition et de transport de marchandises.

Le bill mentionne les pipelines pour le transport des marchandises. Votre organisme désire-til exprimer son point de vue au sujet de l'acheminement par pipeline de quantités de plus en plus considérables de marchandises en vrac? Si oui, avez-vous adopté une ligne de conduite à ce sujet? Voulez-vous commenter la question?

M. GRACEY: Eh bien, monsieur, il s'agit d'une innovation que nous suivons de près.

Lors de notre dernière réunion annuelle, un orateur venu de l'Alberta nous a fourni des renseignements à ce sujet. A l'époque, je crois, on avait fait un essai sur une distance de 108 milles, mais c'est tout. Quoi qu'il en soit, il s'est produit beaucoup d'autres développements technologiques dont il y a lieu de tenir compte comme, par exemple, le «container» ou caisse amovible, qui constitue une amélioration marquée comparativement aux remorques transportées par wagons-plateforme.

Nos amis d'outre-frontière mettent au point toutes sortes d'appareils et d'équipement, y compris un wagon-plateforme qui peut transporter huit «containers». Les chemins de fer peuvent réaliser d'énormes recettes virtuelles grâce aux wagons-plateformes pour le transport des remorques ou des «containers», et surtout ces derniers, comparativement aux wagons fermés ordinaires. Il se peut même que ces possibilités relèguent à l'arrière-plan notre definition du trafic captif. Des Américains nous ont dit qu'il est possible, actuellement, d'expédier des marchandises par «containers» et par trains «unitaires» (c'est-à-dire transportant un seul genre de marchandises) de New York à Los Angeles à raison de 50c. les 100 livres.

Devant de telles réductions de tarif, il serait très dangereux pour l'avenir d'adopter une formule inflexible, surtout si la seule façon de la modifier est de recourir à une loi du Parlement.

M. MATHER: Vous estimez donc que la perspective d'un changement technologique et des effets qu'elle exercerait sur le transport par terre et par eau étayent votre thèse d'après laquelle la Commission elle-même devrait jouir d'un pouvoir discrétionnaire à cet égard?

M. GRACEY: Oui; grâce aux experts à sa disposition, elle pourra se tenir au courant des développements; par exemple, des navires transportant des «containers» pourront débarquer leur chargement et reprendre la mer en 6 heures au lieu de 2 ou 3 jours, ce qui permettra de réduire fortement les tarifs de transport.

M. MATHER: Il serait difficile pour la Chambre des communes et même pour le comité de rédiger des mesures législatives détaillées qui répondraient à tous les développements qui se produisent sans cesse comme dans le cas qui nous intéresse. Vous prétendez que la Commission devrait jouir d'un large pouvoir discrétionnaire?

M. GRACEY: C'est juste.

M. REID: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin des renseignements au sujet des commentaires que renferme le mémoire présenté par son organisme au sujet de la clause 52, article 333 (2) concernant la recommandation relative à la modification des listes de prix. A mon avis, cet article a été inséré dans la loi afin de permettre aux chemins de fer de concurrencer l'industrie du camionnage qui jouissait d'une liberté beaucoup plus grande en ce qui concerne l'établissement des tarifs. Est-il exact que l'industrie du camionnage jouit d'une liberté beaucoup plus grande pour ce qui est de fixer les tarifs?

M. GRACEY: Oui, dans une certaine mesure, mais dans la province de Québec, l'industrie ne peut majorer un tarif que moyennant un préavis de 30 jours; dans

l'Ontario, elle ne peut ni établir ni déposer un tarif que moyennant un préavis de 30 jours.

Je ne suis pas au courant de la situation qui règne dans toutes les provinces, mais je sais qu'en Alberta, elle n'est pas tenue de donner un tel préavis, car il n'y a aucune réglementation ni aucune exigence concernant le dépôt d'un tarif dans cette province. Il en va peut-être de même également en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Manitoba, mais je ne saurais l'affirmer; quoi qu'il en soit, ces provinces appliquent certains règlements.

M. REID: Très bien, mais nous traitons ici du trafic interprovincial qui est réglementé par le gouvernement fédéral; à l'heure actuelle, sauf erreur, l'industrie du camionnage peut modifier son tarif moyennant un préavis de 10 jours. Cela vaut, mettons, pour le trafic allant de l'Alberta au Manitoba ou du Manitoba en Ontario, où les tarifs sont réglementés par la Commission des transports.

M. STROUD: Il y a lieu de savoir s'il s'agit d'une augmentation ou d'une réduction de tarif, si vous parlez des chemins de fer qui doivent soutenir la concurrence des camionneurs. Normalement, il s'agirait d'une réduction laquelle, même aujourd'hui, peut être effectuée en trois jours.

Les chemins de fer suivent une autre méthode; ils déposent ce qu'ils appellent un «avis de tarif» qui peut entrer en vigueur immédiatement. Je pourrais prendre l'appareil téléphonique, appeler les chemins de fer qui pourraient appliquer sur-le-champ un «avis de tarif» à l'égard d'un certain taux.

M. REID: C'est juste et c'est ce que j'essayais de signaler, car on nous a dit que les chemins de fer sont liés par l'avis de 30 jours requis actuellement; ils ne peuvent faire preuve d'une souplesse aussi grande que les camionneurs lorsqu'il s'agit de rajuster leur tarif afin de tenir compte de la concurrence des autres moyens de transport.

M. STROUD: Cela ne s'applique qu'à la majoration du tarif.

M. REID: Est-ce exact?

M. STROUD: Oui.

M. REID: Bien entendu, c'est ce qu'ils cherchent généralement et non pas nécessairement des réductions.

M. GRACEY: La disposition 52(2) dispose que «Sauf ordre contraire de la Commission canadienne des transports lorsqu'un tarif de marchandises majore une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit de la même manière déposer et publier ce tarif au moins dix jours avant la date de son entrée en vigueur.» Par conséquent, il s'agit de majorations et, à notre avis, la période de dix jours devrait être portée à 30 jours, ce qui serait plus conforme à la pratique commerciale.

Lorsqu'une compagnie industrielle se propose de majorer son tarif ou le prix de ses produits, elle en avise généralement ses vendeurs lesquels disent ce qui suit à leurs clients: «Le tarif sera majoré le 1er décembre; si vous voulez placer une commande maintenant, nous la remplirons à même nos stocks actuels.» De cette façon, elle donne aux clients un préavis de 30 jours. C'est une pratique répandue. Nous aimerions que le délai de 10 jours soit porté à 30 afin que nous puissions faire les rajustements qui s'imposent au cas où il nous faudrait modifier nos prix à cause d'une majoration des taux de transport-marchandises.

M. REID: A votre avis, dans la plupart des provinces, du moins dans l'Ontario et Québec, la province exige un préavis de 30 jours?

M. GRACEY: C'est exact.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, je désirais poser une couple de questions, notamment au sujet des expéditeurs «captifs», question dont on a débattu la plupart des aspects ce matin.

Mon autre question fait suite à celle qu'a posée M. Mather et dont M. Gracey a fait mention à maintes reprises ce matin. Elle a trait à l'inflexibilité de la loi, surtout en ce qui concerne les changements technologiques en matière de transport, qui se produisent sans cesse.

Je me demande si M. Gracey aimerait à proposer que nous apportions au bill un amendement afin d'y insérer une disposition semblable à celle qui figure dans la loi sur les banques, laquelle peut être revisée périodiquement, tous les 5 ou 10 ans, ou quelque chose de semblable, afin de démontrer que nous nous préoccupons du bien-être de l'industrie, ainsi que du public qui doivent recourir aux moyens de transport. Je songe à la loi sur les banques qui doit être revisée périodiquement.

M. GRACEY: Je ne crois pas que nous verrions cela d'un bon œil. Ce serait peut-être une demi-mesure. Si je comprends bien, monsieur, la formule serait insérée dans la loi, laquelle serait revisée périodiquement, tous les deux ou cinq ans?

M. SOUTHAM: Oui, ou bien on pourrait insérer dans le bill lui-même une disposition d'ordre général afin de tenir la loi à jour de façon à tenir compte des changements techniques que nous prévoyons.

Je partage votre avis d'après lequel, de nos jours, nous ne saurions prévoir la situation qui existera dans cinq ans d'ici. Au lieu de formuler des instances énergiques et d'exercer une certaine pression sur les gouvernements afin que la loi soit remise à l'étude, revisons-là périodiquement, à l'exemple de la loi sur les banques. C'est une suggestion afin de donner un peu d'encouragement à ceux qui expriment des doutes au sujet des changements technologiques et des problèmes qui peuvent surgir.

M. GRACEY: Cela dépendrait surtout de la période de temps choisie, car même au cours d'une année des changements peuvent se produire, de la façon dont les choses se passent de nos jours.

M. SOUTHAM: J'ai cru vous demander votre avis à ce sujet, car vous dites que vous représentez 85 p. 100 des expéditeurs du Canada que la mesure législative à l'étude vise directement.

M. GRACEY: Nous préférerions confier cette responsabilité à la Commission qui pourrait apporter les modifications nécessaires au jour le jour ou suivant les cas dont elle est saisie. De cette façon on ferait preuve d'une plus grande souplesse. Bien entendu, la Commission recevrait aussi des directives du gouvernement.

M. SOUTHAM: J'ai proposé une seconde mesure de sécurité. Il y aurait la Commission qui ne serait assujettie à aucune intervention; puis il y aurait la loi elle-même. Le comité et le Parlement feront de leur mieux, j'en suis sûr, pour adopter la meilleure loi possible, mais nous ne saurions prévoir ni prophétiser ce que sera la situation dans cinq ans. J'aime le principe que comporte la loi sur les banques, laquelle est revisée tous les dix ans. Je me demandais simplement si cette autre mesure de sécurité serait utile à l'industrie des transports.

M. STROUD: Nous avons été tellement satisfaits d'un organisme d'État comme la Commission des transports, elle a rendu de si grands services à tous ceux qui utilisent les moyens de transport au Canada, que si l'application de cette mesure était confiée à une commission semblable, nous en serions des plus heureux. Peut-être ne devrions-nous pas adopter une telle attitude, mais la Commission des transports a été un tel succès—et je crois que les transporteurs et les chemins de fer en ont été raisonnablement satisfaits—que nous serions disposés à confier l'application du bill à cette commission. Cela cadre-t-il avec votre point de vue?

M. SOUTHAM: Je savais quelle était votre opinion à ce sujet, et je crois que la plupart des gens partagent cet avis. Si j'ai fait cette suggestion, c'était pour dissiper les doutes exprimés par M. Gracey qui se préoccupait d'une certaine inflexibilité; de cette façon, la situation pourrait être revisée. Il a dit, à maintes reprises ce matin, que les gens qu'il représente seraient obligés de s'adresser de nouveau au Parlement, et ainsi de suite. Je me demandais si, à votre avis, une date d'expiration devrait être insérée dans la loi elle-même, de sorte que nous puissions la passer en revue. Cela n'a rien à voir au principe du bill lui-même.

Il s'agit d'une simple suggestion et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. BYRNE: Monsieur Southam a dit à peu près tout ce que je me proposais de dire moi-même. Au cours des audiences du comité, certains témoins et certains membres du comité ont donné à entendre qu'il semblait exister certains rapports entre la Commission des transports et les chemins de fer, c'est-à-dire que, étant donné que la Commission traite depuis si longtemps avec les chemins de fer, elle serait portée à les favoriser aux dépens des expéditeurs. Aimeriez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. GRACEY: Monsieur Byrne, nous n'avons pas toujours eu gain de cause devant la Commission, mais chaque fois que nous nous sommes adressés à elle, nous avons eu l'impression d'être traités équitablement. Nous ne comptons pas toujours avoir gain de cause.

Si les chemins de fer traitent avec la Commission des transports depuis longtemps, pour notre part nous traitons avec elle ou avec l'organisme qui l'a précédée, depuis 1916.

M. BYRNE: A votre avis, alors, cette accusation n'est pas fondée?

M. GRACEY: Je ne le crois pas; pas plus que si l'on prétendait qu'elle favorise les expéditeurs, car elle a fait droit assez souvent à nos revendications.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il semble que c'est la fin de l'interrogatoire.

J'aimerais à remercier M. Gracey, M. Stroud et . . .

Avez-vous une question à poser, monsieur Stafford?

M. STAFFORD: Monsieur Gracey, à l'heure actuelle, les compagnies de transport routier doivent-elles obtenir une autorisation afin de majorer leurs tarifs?

M. GRACEY: Oui, monsieur.

M. STAFFORD: Pourriez-vous nous fournir quelques explications, car je ne suis pas au courant de la procédure. Comment procède-t-on?

M. GRACEY: A l'heure actuelle, en ce qui concerne les tarifs, mettons, entre l'Ontario—et cela comprend St. Thomas—et Québec, les transporteurs qui font la navette entre les deux provinces ont un groupe désigné *Canadian Transport Tariff Bureau Association* lequel a demandé une majoration de 10 p. 100 à compter du 7 novembre. Il s'est adressé à l'Office des transports du Québec qui décide les cas de ce genre. Il a déposé son tarif 30 jours avant de demander une majoration. Il l'a déposé, mettons, le 7 octobre. La *Canadian Industrial Traffic League* et autres groupements ont demandé une audience au sujet de cette question, afin de s'assurer que la majoration était motivée. Je crois que l'audience a eu lieu devant l'Office des transports du Québec il y a eu une semaine lundi, et aucune décision n'a encore été rendue en ce qui concerne la date de l'entrée en vigueur ou l'importance de la majoration.

Sauf erreur, les transporteurs ont présenté onze mémoires statistiques différents, et ils ont été tenus de fournir des preuvres à l'appui devant l'Office. Les témoins ont été contre-interrogés par les gens de la *Canadian Industrial Traffic League* et d'autres.

M. STAFFORD: Il s'agit du trafic entre l'Ontario et le Québec. Qu'en est-il du trafic qui se borne à l'Ontario?

M. GRACEY: En ce qui concerne le trafic entre les différents endroits de l'Ontario, l'*Ontario Highway Transport Board* exige simplement que les transporteurs déposent leurs tarifs. Il n'y a aucune audience, les tarifs des routiers ne sont pas réglementés. Les expéditeurs peuvent se présenter devant la *Canadian Transport Tariff Bureau Association* et interjeter appel au sujet de ces tarifs, mais il n'y a pas d'intervention de la part du gouvernement.

M. STAFFORD: Sauf en ce qui concerne le trafic entre l'Ontario et le Québec, y a-t-il d'autre intervention de la part du gouvernement?

M. GRACEY: Je crois qu'en Colombie-Britannique, la *Public Utilities Commission* réglemente les tarifs. En Saskatchewan, un organisme provincial fixe les tarifs et je crois qu'à Winnipeg il y a un groupement qui s'occupe de la province du Manitoba.

M. STAFFORD: Vous avez déjà mentionné Québec, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan. Qu'en est-il des sept autres provinces? Les intéressés y sont-ils autorisés à majorer leurs tarifs à volonté?

M. GRACEY: Je sais que dans la province de l'Alberta, ils y sont autorisés. Ou bien ils peuvent les réduire à volonté également, c'est-à-dire les camionneurs, mais je ne suis pas au courant de ce qui se passe dans les autres provinces.

M. PAUL: Monsieur le président, puis-je faire un peu de lumière au sujet de la question que l'honorable député a soulevée? Outre les organismes chargés de la réglementation, beaucoup d'industries ont conclu leurs propres ententes avec les transporteurs et surtout les routiers. Généralement, ces ententes prévoient un préavis de 30 jours de toute majoration envisagée, de sorte que bien que les tarifs ne soient pas réglementés, l'entente entre le transporteur et l'expéditeur prévoit généralement un préavis de 30 jours.

M. STAFFORD: Je ne suis pas au courant de la situation, mais une société de camionnage qui transporte des meubles entre Montréal et Vancouver peut-elle majorer son tarif?

M. GRACEY: Non, pas entre Montréal et Vancouver.

M. STAFFORD: Entre Montréal et Edmonton, alors?

M. GRACEY: Non. Tous les tarifs pour les expéditions qui vont dans le Québec ou qui en sortent sont régis par l'Office des transports du Québec.

M. STAFFORD: Même si c'est un habitant d'une autre province qui paie la facture?

M. GRACEY: Oui, monsieur.

M. STAFFORD: J'ai cru comprendre par votre première réponse que cela ne s'appliquait que lorsque le paiement était fait par une compagnie du Québec. Alors, cela vaut dans les deux sens?

M. GRACEY: Oui, monsieur.

M. STAFFORD: Alors êtes-vous d'avis que les chemins de fer devraient être assujettis aux mêmes restrictions que l'industrie du camionnage au Canada de nos jours?

M. GRACEY: Notre ligne de conduite au Canada, établie en 1965, déclare sous la rubrique de la régie des tarifs «que sauf en ce qui concerne le traffic captif, la réglementation des tarifs par un organisme du gouvernement devrait être découragée.» En d'autres termes, nous préférons que les tarifs relèvent de la loi de l'offre et de la demande.

M. STAFFORD: Nous avons entendu les dépositions de M. Sinclair et d'autres, ainsi que de M. Gordon du National-Canadien, mais ils n'ont pu mentionner un seul exemple de trafic captif. Je ne veux pas vous demander de divulguer des noms, mais êtes-vous d'avis que vous pourriez citer des exemples? Je ne veux pas que vous révéliez des noms, je le répète car je sais que vos clients auraient mauvaise opinion de vous si vous les désigniez en public. Mais êtes-vous d'avis que vous pourriez désigner certaines compagnies qui tomberaient sous le coup de la définition?

M. GRACEY: Oui, monsieur.

M. STAFFORD: Les chemins de fer nous ont aussi informés qu'ils ne pourraient conduire leurs opérations à un tarif plus bas que celui qui est énoncé ici; les frais variables plus 150 p. 100; cela est impossible. Ils avaient des exemples sous la main—mais ils ne les ont pas révélés—où les frais variables plus 300 p. 100 étaient vus d'un bon œil par l'expéditeur. Estimez-vous qu'ils pourraient transporter des marchandises à un tarif plus bas? Je parle de l'article 336.

M. GRACEY: Cela dépend de la marchandise en question. Dans certains cas, les marchandises sont expédiées à un tarif plus bas que celui que propose la formule du traffic captif.

M. STAFFORD: C'est juste. Mais alors, il n'y aurait pas lieu de présenter une demande, n'est-ce pas?

M. GRACEY: Non, mais si le bill est adopté et mis en vigueur, et si les chemins de fer ont toute liberté d'action, rien ne les empêcherait de relever ces tarifs assez bas.

M. STAFFORD: Je ne critique pas la réponse que vous avez donnée, mais si vous aviez entendu les questions de certains membres du comité qui sont absents aujourd'hui, vous vous rendriez compte qu'ils veulent que la nouvelle commission soit assujettie à toutes sortes de contrôles; par exemple, ils préconisent l'établissement d'un service de comptabilité du prix de revient qui serait chargé de vérifier les chiffres de la commission, même si la présente formule est adoptée. Mais, bien entendu, à en juger par les questions qu'on a posées ici aujourd'hui, et étant donné l'absence de certains membres, cela semble différent, mais estimez-vous qu'il ne devrait pas y avoir de formule du tout?

M. GRACEY: Il y aurait une formule qui serait établie par la Commission.

M. STAFFORD: Je crois que ce sont les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens qui ont dit que les chemins de fer ont les meilleurs spécialistes en comptabilité du prix de revient au monde.

Je crois qu'ils l'ont exprimée de cette façon, et à cause de cela tout semble indiquer que tout tarif qu'ils imposeraient serait équitable. Êtes-vous d'accord là-dessus?

Le PRÉSIDENT: S'il vous plaît, M. Stafford, procédez à la prochaine question à laquelle les témoins seraient prêts à répondre.

M. STAFFORD: C'est tout.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, nous aimerions remercier Messieurs Gracey, Stroud, et Paul de l'excellente présentation de leur mémoire bien au point et des réponses qu'ils nous ont données. Merci beaucoup, messieurs.

Avant d'ajourner à cet après-midi, je voudrais faire remarquer au Comité qu'un mémoire très court sera présenté à 3 heures et demie cet après-midi, si c'est possible. Ce n'est qu'un résumé de trois pages sur un point d'importance secondaire présenté par *Wabush Mines*. Les témoins seront le président du conseil de *Steel Company of Canada*, M. V. W. Scully, et M. Frank Sherman Jr, le président de *Dominion Foundries and Steel Company*. Je demanderais à tous les membres d'être ponctuels, et de quitter la chambre à 3 heures et demie, de sorte que nous puissions entendre ces messieurs. Ce n'est qu'un mémoire de trois pages. Ce soir nous aurons le mémoire du gouvernement de la Saskatchewan, qui ne sera pas trop long.

Un certain nombre de membres se sont informés de la possibilité de réduire notre quorum. A l'heure actuelle, le quorum de ce Comité est de 13 membres. Je voulais simplement proposer au Comité de discuter brièvement cette suggestion. Croyez-vous nécessaire de réduire notre quorum?

M. DEACHMAN: M. le président, à mon avis le Comité fonctionnerait mieux avec un quorum moindre. Je remarque que tout au long de ces audiences nous aurions pu commencer de 10 minutes à une demi-heure plus tôt si le quorum était de neuf. Après vérification jour après jour, je crois que notre Comité fonctionnerait tellement plus efficacement si...il est vrai qu'il pourrait être à l'avantage du Comité d'avoir plus de membres présents lors des votes, mais je crois et nous le savons tous, que lorsque des motions sont présentées au Comité, celui-ci se renforce automatiquement. Pour ce qui est de la présentation des dépositions, je crois que nous pouvons débuter plus rapidement et travailler avec plus d'efficacité, et en conséquence je vais maintenant proposer que, pour la durée de l'examen de ce bill, le quorum soit réduit à neuf.

M. REID: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: M. Deachman propose, avec l'appui de M. Reid, que le quorum soit réduit à neuf. Y a-t-il d'autres questions à ce sujet?

Mme RIDEOUT: Qu'arrivera-t-il dans le cas de la discussion article par article?

M. DEACHMAN: Seulement pour l'examen de ce bill. Lorsque nous en arrivons aux motions, c'est une tout autre affaire.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, je suis partiellement d'accord avec M. Deachman sur ce sujet; mais par ailleurs, ne prêterions-nous pas à une certaine critique du grand public si nous examinions un bill aussi important avec un quorum aussi petit, surtout en considérant que nous venons tout juste, à la Chambre, de réduire le nombre de membres assignés aux comités permanents, jusqu'à un certain point. Je crois que nous en arrivons à une représentation

plutôt mince, si nous essayons, à neuf membres seulement, de discuter certains mémoires avec intelligence. Ce n'est là qu'une idée. Je me demande seulement si c'est là tellement une...

Le PRÉSIDENT: Le président de ce Comité est tout à fait d'accord avec vous, monsieur Southam. C'est ce que j'ai affirmé moi-même, et je vous le dis en toute franchise, et je l'ai dit à ceux qui me l'ont proposé (je parle strictement en tant que membre de ce Comité): ce bill est d'importance nationale, et je suis l'un de ceux qui s'opposent à la réduction du quorum. Je ne soumets cette suggestion que parce qu'on a fait des remarques. Je crois qu'un quorum de 13 membres sur 25 est suffisant et que les membres de ce Comité sont conscients de l'importance de ce bill, et qu'ils devraient se faire un devoir d'être présents à l'heure fixée, pour la présentation des mémoires. Ce sont là mes remarques personnelles. Y en a-t-il d'autres?

M. REID: Monsieur le président, je crois que la réponse à certaines critiques est que, bien que nous ayons réduit le nombre de membres des différents comités, nous avons en réalité beaucoup plus de comités. Dans mon cas à moi, je fais partie de trois comités actifs, et il ne m'est pas toujours possible d'être présent aux débats de ce Comité avec les autres membres, alors que quelque chose, peut-être plus important pour mes électeurs, se discute dans un autre comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Reid, la réponse à votre question est que le projet de loi soumis à ce Comité est peut-être le plus important qui ait été soumis à un comité depuis bien, bien longtemps. Cette législation ne porte pas sur des inquisitions, si je puis employer cette expression, mais sur une législation du gouvernement qui est d'une importance nationale de grande envergure. A cause de son caractère pressant, je suggérerais que les membres de ce Comité devraient, comme nous l'avons soutenu plusieurs fois, lui accorder priorité. En autant que beaucoup de nous sont concernés, ce Comité prend la priorité sur beaucoup d'autres comités, jusqu'à ce que le cas de ce bill soit réglé. Il y a priorité et priorité.

M. STAFFORD: Monsieur le président, j'étais pendant une demi-heure environ ce matin un membre captif du Comité sur les Comptes Publics, et vous ne pouviez pas dire cela à Tom Lefebvre. Si vous êtes membre de tous ces comités et que d'autres présidents vous appellent pour vous dire: «Si nous n'avons pas le quorum dans cinq minutes, nous devrons ajourner», que devez-vous faire lorsque vous entendez ces supplications?

Le PRÉSIDENT: Je laisse cette décision à la conscience des membres de ce Comité, qui s'occupe de la législation qui lui est soumise.

M. CANTELON: Je voudrais proposer un amendement: que le quorum soit de 11.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il l'amendement?

M. DEACHMAN: Monsieur Cantelon, accepteriez-vous un quorum de dix?

M. CANTELON: Quelle est la différence?

M. DEACHMAN: Je vous appuierai si vous acceptez dix.

Le PRÉSIDENT: M. Cantelon a proposé un amendement, à l'effet que le quorum soit réduit à 11. Quelqu'un appuie-t-il la motion? M. Jamieson appuie la motion.

A-t-on des remarques à faire sur la motion et l'amendement?

M. PASCOE: Devons-nous demander l'approbation de la Chambre avant de réduire le quorum?

Le PRÉSIDENT: Nous devrons le soumettre à la Chambre dès que le Comité aura pris une décision.

Je mets donc la motion aux voix.

M. Deachman, appuyé de M. Reid, a proposé de réduire le quorum à neuf; M. Cantelon, avec l'appui de M. Jamieson, a proposé un amendement, à l'effet que le quorum soit réduit à onze. Tous les membres d'accord avec l'amendement, levez vos mains s'il vous plaît. Amendement rejeté.

Une VOIX: Le vote.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaudrait mieux remettre cette motion jusqu'à ce que le Comité soit au complet cet après-midi, si l'auteur de cette motion veut bien permettre au président d'agir selon son jugement dans cette affaire.

M. PASCOE: Monsieur le président, cette proposition doit-elle être acceptée à l'unanimité par la Chambre?

Le PRÉSIDENT: Oh oui.

M. PASCOE: Nous pourrons nous y opposer à ce stage-là.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi je voulais en discuter avec M. Deachman.

M. PASCOE: Nous nous y opposerons certainement à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Voilà pourquoi je ne vois aucune raison de mettre au vote une motion qui ne passera pas à la Chambre, monsieur Deachman. Je vous demanderais, monsieur Deachman, de reconsidérer votre proposition en vue de ce qui pourrait se produire à la Chambre. Cette proposition devra être approuvée à l'unanimité.

M. DEACHMAN: Je voudrais soumettre ma motion au vote, monsieur le président. Nous avons déjà eu à faire face à cette situation bien des fois à la Chambre; à l'occasion il y a eu de l'opposition, mais je crois que le principe doit être établi pour chaque comité, et je demande que le vote soit pris maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je dirais, monsieur Deachman, que vu votre position de coordonnateur des comités, il y a dans votre cas une sorte de conflit d'intérêt lorsque vous proposez une telle motion.

M. DEACHMAN: J'épouse la cause de la réduction du quorum de tous ces comités, surtout dans le cas du comité des bills, des prévisions budgétaires et des comptes publics. Je crois que cette réduction les rend plus efficaces et je suis enchanté de pouvoir proposer cette motion et de la voir mise au vote. Je demande encore une fois que cette motion soit mise au vote, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Croyez bien que si le président de ce comité avait le pouvoir de retarder cette motion, il le ferait. Tous les membres en accord avec la motion, levez vos mains s'il vous plaît. Contre? Le président ne peut pas voter, mais il tient à exprimer son mécontentement. Adoptée. La motion est adoptée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Cet après-midi, le mémoire de Wabush Mines est soumis à votre examen. Juste à ma droite vous voyez M. V. W. Scully, président de Steel Company of Canada, puis M. J. F. Howard, Q.C., avocat de Wabush Mines; M. F. H. Sherman, président de Dominion

Foundries and Steel Company; M. J. S. Abdnor, adjoint au président de Pickands, Mather et Compagnie, qui administrent Wabush, ainsi que M. A. V. Harris de la compagnie Riddell, Stead, Graham et Hutchinson, experts comptables au compte de Wabush Mines. Nous allons procéder à la lecture du mémoire par M. Scully.

M. V. W. SCULLY (*président de Steel Co. of Canada*): Merci, M. le président. Ce mémoire est soumis par un expéditeur captif de minerai de fer, selon la définition de l'article 36 du Railway Act, telle que considérée par l'article 53 du bill C-231.

Wabush Mines est une entreprise d'exploitation de minerai de fer au Labrador, dans laquelle Steel Company of Canada Limited et Dominion Foundries and Steel Limited possèdent environ 40 p. 100 des intérêts. Plus de 4 millions de tonnes de minerai de fer sont expédiées par rail cette année, vers des quais sur le Saint-Laurent, près de Sept-Îles, et davantage encore sera expédié chaque année pour des années à venir. Le trafic possible s'élève à 10 millions de tonnes par année. L'emplacement de la mine est desservi par des services aériens et ferroviaires, mais on ne peut s'y rendre par route. Tout notre minerai doit parcourir 276 milles par rail avant d'atteindre les quais. Les 38 premiers et les 22 derniers milles de ce parcours se font par l'entremise de compagnies ferroviaires de transport en commun qui sont la propriété d'actionnaires de la mine. La connection vitale de 216 milles se fait par le Quebec North Shore and Labrador Railway, un chemin de fer pour transport en commun qui est la propriété d'un compétiteur de Wabush Mines.

Des wagons spéciaux ont été développés et construits, et sont la propriété de la mine. Chaque wagon, puisque le Bureau des Commissaires du Transport accepte maintenant ce mot, a été conçu de manière à comprendre trois unités de 90 tonnes, soit une capacité totale de 270 tonnes par wagon. Ces unités sont réunies de manière à former des convois de 10,000 tonnes, qui se rendent de la mine au port puis retournent à la mine en unités autonomes, appuyées de moyens rapides et automatiques de charger et de décharger le minerai.

Il est évident que dans ces circonstances inédites, la mine s'intéresse à la protection qu'il faut accorder aux expéditeurs «captifs» en vertu des procédures et des formules qui s'appliquent à l'établissement des tarifs maxima du transport des marchandises dans l'article proposé 326 du Railway Act.

Un groupe de conseillers indépendants de grande compétence a examiné la formule proposée. Ces experts s'accordent pour dire que cette formule, si on l'appliquait à notre cas, emmènerait des taux exorbitants, bien au-delà de toute base raisonnable ou rationnelle de rémunération des chemins de fer concernés. A l'heure actuelle, la mine paie $2.10 la tonne brute pour les 216 milles de transport par le Quebec North Shore and Labrador Railway, en vertu d'une entente tarifaire. Nos conseillers nous avertissent que, si l'on applique la formule proposée, le tarif fixe ainsi obtenu serait aux environs de $6.99. L'appendice A contient en détails les calculs en question.

En fait, on peut dire en toute franchise que de tels tarifs ne seraient jamais imposés en réalité. On suggère qu'on peut aussi bien dire en toute franchise que la simple possibilité d'un tel tarif démontre que, au moins dans ce cas-ci cette formule, qui est censée protéger l'expéditeur captif, n'accorde absolument aucune protection.

La formule proposée se prête à de nombreuses critiques. L'exposé en détails de telles critiques ne servirait peut-être à rien en ce moment, puisqu'elles sont techniques, par la nature même du sujet, et qu'elles font l'objet évidemment d'une grande variété d'opinions. Cependant, trois remarques d'ordre général peuvent présenter un certain intérêt.

La formule exige que tous les tarifs fixes soient d'abord calculés à partir du coût variable de «charges de 30,000 livres par wagon, dans les véhicules ferroviaires considérés comme courants pour de telles marchandises». Dans notre cas, l'équipement normal ne transporte pas 15 tonnes, mais 95 tonnes, de sorte que la formule demande le calcul du coût de 5 trains fictifs pour chaque convoi réel. La formule se fonde donc sur une base artificielle. La réduction permise pour les charges lourdes est, au maximum, de 50 pour cent des épargnes sur le coût variable, ou une réduction de 10 à 15 pour cent des tarifs. Il n'existe pas de chiffres officiels au Canada sur le coût du transport, mais les chiffres cités par l'Interstate Commerce Commission aux États-Unis montre une épargne, sur le coût actuel, de 55 pour cent pour une charge de 100,000 livres par wagon, comparée à une charge de 30,000 livres par wagon. Les épargnes réalisées sur des envois tels que les nôtres sont données comme étant de plus de 67 pour cent.

La formule se base sur des recommandations faites en 1961, alors que le transport par bloc-convois était encore inconnu. Aux États-Unis, où le transport par bloc-convois est maintenant chose courante pour les produits à grand volume, des réductions de 40 pour cent ont été réalisées sur des tarifs actuels par wagon lorsque les mêmes produits se déplacent par bloc-convois. Les tarifs qui en ont résulté ont été attaqués par les moyens rivaux de transport, et ils ont été trouvés compensatoires.

Il faudrait comparer cela à une réduction maximum de 10 à 15 pour cent, sur un tarif basé sur des wagons de 30,000 livres, en vertu de l'article proposé 336, même si les marchandises se déplacent sur des wagons de 270 tonnes dans des convois de 10,000 tonnes.

(c) La valeur fixe de 150 pourcent qu'il faut ajouter au coût variable manque tout-à-fait de réalisme dans le cas des produits de peu de valeur, à grand volume. Aux États-Unis encore une fois, les chiffres cités par I.C.C. montrent que le niveau tarifaire actuel contribue 29 pourcent, en moyenne, pour toutes les marchandises, au-dessus des coûts variables. Pour des produits à grand volume, ce pourcentage est plus bas. Par exemple en 1962, dans la région de l'est, les produits miniers ont contribué 9 pourcent, les produits agricoles 19 pourcent. La seule étude accessible au public au Canada sur ce sujet est celle qui a été préparée pour la Commission MacPherson sur le transport du grain pour l'exportation. Pour le calcul du niveau des subventions pour ce transport, le rapport MacPherson accorde une contribution de 22 et de 24 pourcent du coût variable pour le CNR et le CPR respectivement (Vol. 1, pages 62-67).

Puisqu'il est évident que le tarif que nous aurons à payer ne sera pas tout-à-fait aussi élevé que le maximum donné par la formule, même s'il est peut-être encore plusieurs fois la valeur d'un tarif juste et raisonnable, la critique la plus sérieuse que l'on puisse prononcer contre la formule est que nous, en tant qu'expéditeur «captif», nous n'avons aux termes de la loi proposée aucune protection contre un chemin de fer contrôlé par un compétiteur.

On peut voir que les usagers des services de téléphone et de télégraphe sont protégés en ce que les tarifs demandés pour de tels services doivent être «justes et raisonnables» (Paragraphe 68, article 381 (1) du Railway Act). On fait aussi observer que la Commission a l'autorité de canceler des tarifs sur les services d'abonnés des convois de voyageurs, ou de trains de voyageurs entre des centres qui ne sont pas reliés par des chemins adéquats, si de tels tarifs sont «injustes ou non raisonnables», et de les remplacer par des tarifs qui satisfassent la Commission (Clause 54, article 338 (4) du Railway Act).

Nous suggérons que, dans l'absence d'une assurance totale que les clauses proposées pour les expéditeurs captifs accorderont une certaine protection, le

règlement du «juste et raisonnable» devrait être maintenu et ne cause préjudice à personne. Au terme de l'ébauche du projet de loi, la Commission n'a aucun pouvoir pour ajuster un tarif imposé, en vertu de la formule, à un expéditeur placé en face d'une situation monopolistique, même si ce tarif était injuste et irraisonnable. Nous suggérons donc, en tout respect, mais avec instance qu'un autre paragraphe soit ajouté à l'article proposé 336 du Railway Act, dans les termes suivants:

> «(17) Nonobstant tout autre clause de cet article, si la Commission est convaincue qu'un tarif qui a été, ou qui doit être, déterminé en vertu des autres paragraphes de cet article, est ou serait injuste et non raisonnable, elle devra imposer un tarif juste et raisonnable, et un tel tarif fixe sera, à toutes fins pratiques, considéré comme déterminé en vertu de cet article».

Estimation du «Tarif fixe» en vertu du bill C-231—Transport du minerai de fer de Wabush sur QNS & L de la borne «Mile 224» (Ross Bay Junction) à la borne «Mile 8» (Arnaud Junction).

	Supposant des wagons de 30,000 livres	Conditions réelles de transport
Coût immédiat	$2.68 la tonne	0.72 la tonne
Allocation pour l'investissement de la route	.57	.25
Coût variable	3.25	0.97
Surcharge (150% de $3.25)	4.88	
	8.13	
Allocation pour charge lourde		
Coût variable à 30,000 livres	$3.25	
Coût variable à 190,000 livres	.97	
Épargne sur le coût variable	2.28	
Allocation en vertu du bill C-231 (50%)	1.14	
Tarif fixe	6.99	

Les coûts variables comprennent les coûts immédiats à long terme en plus des coûts basés sur l'assomption que le 50 pourcent de l'investissement sur la route qui peut-être attribué au transport des marchandises, est variable. La part résiduaire du capital est considérée être 60 pourcent du total et le taux d'intérêt permis sur le capital est de 5 pourcent.

Le coût par unité trouvé dans l'étude provient de l'expérience actuelle du QNS & L, tel que rapporté en 1963. Les charges de dépréciation sont celles qui ont été approuvées par les Commissaires du Bureau du Transport pour QNS & L.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, M. Scully. Le premier interrogateur sera M. Cantelon.

M. CANTELON: Le principal sujet de discussion, si je ne me trompe, est probablement l'expéditeur captif. Je crois avoir raison aussi de dire que, pour la

première fois, on nous fournit des chiffres démontrant que les calculs effectués aux termes du bill ne fournissent pas de véritable protection à l'expéditeur sans alternative. Ce matin, la Ligue canadienne du trafic industriel nous a exprimé l'avis que ses membres se considèrent comme des expéditeurs sans alternative. Au fait, elle n'a pu nous communiquer des chiffres.

J'aimerais vous ménager l'occasion d'étoffer vos arguments, à votre gré, oui, car c'est là une des choses capitales dont nous devrons traiter. Peut-être estimez-vous avoir suffisamment prouvé votre thèse. Si tel est le cas, je passerai à autre chose; sinon, je serais heureux de vous entendre ajouter à votre argumentation, à votre gré.

M. SCULLY: J'aimerais aborder un point qui n'est peut-être pas clair pour les membres du comité. Il n'y a aucun service de transport entre la mine du Labrador et l'usine de concentrés sur le Saint-Laurent à Pointe-Noire (Québec), sauf par rail et par air. De toute évidence, on ne peut transporter par air des marchandises en vrac comme le minerai de fer, même s'il s'agit d'un produit bon marché. C'est donc un produit qui doit s'acheminer par rail. Nous n'avons pas le choix. Il peut y avoir d'autres cas au Canada où règne le même état de choses, mais au Labrador, aucune route ne relie cette mine du lac Wabush au fleuve, si ce n'est le rail et l'avion. Les chiffres consignés à l'appendice «A» cherchent à mettre en lumière l'état de choses qui régnerait si la nouvelle mesure ne nous protégeait pas. Nous sommes actuellement protégés en ce sens que nous pouvons nous présenter devant la Commission des transports pour obtenir un allégement de notre fardeau, s'il nous est impossible de négocier un taux satisfaisant avec les chemins de fer. Les chiffres consignés à l'appendice «A» démontrent—au haut à gauche, d'abord, nous avons établi nos chiffres en fonction de toutes les données que nous avons pu obtenir et nous les soumettons dans cette perspective—qu'une fois mise en œuvre la formule liant la Commission tout comme l'expéditeur et le transporteur, le coût variable atteint $3.25 relativement à une wagonnée de 30,000 livres. La majoration, d'après la formule, est de 150 p. 100, soit 150 p. 100 de $3.25, ce qui porte à $8.13 le total de ces deux postes. Reportons-nous maintenant au bas de la colonne de gauche. En raison de la lourdeur des chargements, l'écart permis englobe la différence entre le coût variable—la somme de $3.25 mentionnée plus haut—les 97c., montant qui, selon notre hypothèse ou notre calcul, représente le coût effectif de l'acheminement. La différence entre ces deux chiffres s'établit à $2.28. La formule nous permettra une réduction de la moitié de ce montant, soit $1.14, pour abaisser notre taux à $6.99. Vous pouvez très simplement calculer le rendement extraordinairement généreux pour le chemin de fer, en conséquence.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous allions plus loin, puis-je recevoir une motion pour que l'appendice «A» de *Wabush Mines* soit imprimé à la suite de nos délibérations d'aujourd'hui?

M. LANGLOIS: Je le propose.

M. MATHER: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

M. CANTELON: Expliqueriez-vous comment cet écart permis aux termes du bill vous ménage une réduction de 50 p. 100. C'est attribuable à la lourdeur des chargements, n'est-ce pas?

M. J. F. HOWARD, C.R. (*avocat, Wabush Mines*): Oui, on le voit à la page 46 du bill. Aux termes de l'alinéa *ii*) du paragraphe 5) de l'article 336, si le poids de la wagonnée est de 50,000 livres ou davantage, selon un taux qu'on déterminera en déduisant du taux fixé un montant égal à la moitié du montant de la réduction du coût variable de l'expédition des marchandises en cause au-dessous du montant du coût variable d'après lequel le taux fixé a été établi. . .

M. CANTELON: Merci. Sauf erreur, le chemin de fer qui transporte votre produit sur la plus grande distance appartient à votre concurrent. Est-ce exact?

M. SCULLY: Il appartient à l'*Iron Ore Company of Canada.*

M. CANTELON: J'imagine que cela complique les choses. Si, à un moment donné, la quantité de minerai de fer sortant de la région était supérieure à celle qu'on pourrait utiliser, vous pourriez vous attendre à une hausse du taux de transport de vos expéditions.

M. SCULLY: Puis-je m'exprimer en ces termes: si la loi est adoptée dans sa teneur actuelle, nous serions désemparés advenant une hausse.

M. CANTELON: Voilà ce que je voulais démontrer. La hausse serait possible.

M. SCULLY: En effet.

M. CANTELON: Vous n'auriez aucune protection aux termes de la mesure actuelle.

M. ALLMAND: Au paragraphe 10 de votre mémoire, page 3, vous recommandez un nouveau paragraphe 17. Avant de le faire, avez-vous examiné l'article 317 qui permet à une personne insatisfaite d'interjeter appel? On y lit:

> «317. (1) Toute personne, si elle a lieu de croire qu'une action ou une omission de la part d'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer ou que les résultats de l'établissement de taux en conformité de la présente loi

. . . sont préjudiciables à l'intérêt public, peut interjeter appel. On lit au paragraphe 3):

> (3) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le résultat qui fait l'objet de l'appel est préjudiciable à l'intérêt public, elle peut rendre une ordonnance exigeant que la compagnie supprime la cause du préjudice dans les taxes ou conditions de transport pertinentes ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil pour faire prendre toute mesure jugée appropriée.»

M. HOWARD: Oui, monsieur, on l'a examiné. L'article a deux traits essentiels. D'abord, aux termes du paragraphe 1) de l'article 317, le critère d'une enquête est que le taux soit préjudiciable à l'intérêt public. Le groupe en cause, *Wabush Mines*, a essayé en une autre occasion de lier directement ses efforts à l'intérêt public. On lui a dit que l'intérêt public n'était pas directement en cause dans l'abaissement du coût du transport de minerai de fer à partir de cet endroit. C'est la première difficulté.

De même, sous l'empire du paragraphe 3), on peut s'interroger, je crois, sur la portée de l'ordonnance de la Commission. Sera-t-elle limitée aux caractères préjudiciables des taxes? Le taux lui-même sera-t-il touché? Dans l'un ou l'autre cas, il faut un rapport au gouverneur en conseil, vraisemblablement, pour permettre l'adoption d'une autre formule. Voilà les deux éléments que nous avons soupesés.

M. ALLMAND: Juste une autre question. Où avez-vous pris les renseignements visant ce montant des frais variables dont vous disposez, soit $3.25? Je crois que vous en avez parlé brièvement. S'agit-il, en fait, des frais variables du *Quebec North Shore and Labrador Railway*?

M. SCULLY: Nous supposions d'abord qu'il s'agissait d'une wagonnée de 30,000 livres, selon la formule. Je lis au bas:

«Les frais variables englobent les dépenses courantes à longue portée plus le coût fondé sur l'hypothèse prévoyant que la moitié des investissements dans la propriété du chemin affectable au service de transport de marchandises est variable. On suppose que l'avoir des actionnaires constitue 60 p. 100 du total et le taux du rendement permis à l'égard du capital est de 5 p. 100.

Le coût unitaire utilisé dans cette étude se réfère à l'expérience effective du QNS & L, selon le rapport de 1963. Les frais de dépréciation sont ceux que la Commission des transports a approuvés pour le QNS & L.»

Le détail de ces calculs pourrait être fourni au Comité par votre conseil, Monsieur le président, si le Comité souhaite en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: Le dépôt pourrait s'en faire avec l'approbation du Comité, dès qu'on en disposera.

M. HARRIS: Ces calculs sont à peu près disponibles. J'ignore si le Comité les comprendrait sous leur forme actuelle. Oui, nous les avons.

Le PRÉSIDENT: Mieux vaudrait les rendre disponibles, si vous le pouvez. Nous pourrons ainsi les déposer et les consigner en appendice à nos délibérations.

M. ALLMAND: A la première page de votre mémoire, vous dites que les 38 premiers milles de la ligne sont desservis par un transporteur en commun. S'agit-il du parcours qui va de Wabush à la ligne principale?

M. SCULLY: En effet.

M. ALLMAND: De quel transporteur en commun s'agit-il?

M. SCULLY: Ce chemin de fer appartient au groupe Wabush.

M. ALLMAND: Je comprends.

M. SCULLY: Il s'agit d'un transporteur en commun constitué en corporation aux termes d'une charte canadienne.

M. ALLMAND: Et les 22 derniers milles?

M. SCULLY: Ce parcours appartient également au groupe. Il conduit les trains du 8e mille du *Quebec North Shore and Labrador* autour de la baie de Sept-Iles à Pointe-Noire où se trouve l'usine de concentrés.

M. ALLMAND: Merci.

M. JAMIESON: Monsieur Scully, vous avez déclaré au début de vos observations que vous êtes un expéditeur sans alternative, aux termes de la loi. Cela veut-il dire que si la mesure actuelle entrait en vigueur, vous vous qualifieriez d'expéditeur sans alternative aux termes de cette loi, à votre gré? Autrement dit, ce n'est pas une conclusion automatique. J'ai déduit de vos propos que ce taux de six dollars et plus serait automatiquement exigé, advenant l'adoption du bill à l'étude. C'était le sens de vos propos?

M. SCULLY: Je devrai soumettre ce point à notre conseil encore une fois.

M. JAMIESON: Au fait, je le repète, je ne puis comprendre que vous soyez un expéditeur sans alternative aux termes de la loi à l'étude. Peut-être toutefois que vous vous considérez comme étant dans une situation différente, à moins que vous ne disiez effectivement à cette nouvelle commission que vous êtes un

expéditeur sans alternative et que vous lui demandiez d'établir un taux à votre intention.

M. HOWARD: D'abord, je crois que la définition donnée au paragraphe (1) de l'article 336 est en deux parties. On y lit:

> Article 336(1): Un expéditeur qui ne peut recourir à des moyens de transport en concurrence peut, dans le cas décrit, demander à l'autorité régissant le transport de lui indiquer quel serait le maximum qui s'appliquerait probablement à l'expédition de ses marchandises.

Cela s'applique directement à nous. Puis on dit qu'un tel transporteur peut:

> Article 336(2): Si l'expéditeur est toujours mécontent du prix que lui fait le chemin de fer, il peut, après avoir appris quel serait probablement le maximum qui s'appliquerait au transport de ses marchandises, demander officiellement à l'autorité régissant le transport de fixer un taux pour ses marchandises.

et la formule s'applique.

M. JAMIESON: Peut-être est-il un expéditeur sans alternative en ce sens, jusqu'à ce qu'il soumette sa demande.

M. HOWARD: Non, jusqu'à ce qu'il devienne mécontent du taux applicable à son expédition. S'il est mécontent, il peut alors soumettre une demande. Au fait, nos taux font l'objet de négociations. En réalité nous disons donc qu'à l'heure actuelle il y a une limite qui est imposée à l'autre partie aux négociations, savoir: le taux doit être juste et raisonnable, sinon nous pouvons soumettre une demande à la Commission des transports pour faire déterminer un taux juste et raisonnable.

Le lendemain de l'adoption du bill à l'étude, la limite résidera dans la formule et nous perdrons nos moyens de marchandage. A mon avis, elle suppose que nous serons mécontents du résultat du marchandage effectué sans contrepartie.

M. JAMIESON: L'un de vous, Messieurs, serait-il en mesure de dire si, de fait, vous aurez à profiter ou si vous avez déjà profité de votre pouvoir actuel d'interjeter appel devant la présente Commission des transports? Avez-vous réussi à négocier par vos propres moyens?

M. HOWARD: Nous avons eu il y a quelques années une cause très coûteuse dans laquelle les chemins de fer en cause ont cherché à obtenir des droits de parcours sur la QNS & L, aux termes de l'article 196 du bill. Après coup, nous avons négocié un accord de frais qui fait présentement l'objet de nouvelles négociations.

M. JAMIESON: Mais les droits de parcours sont bien différents, n'est-ce pa, de ce dont nous parlons ici. A mon sens, les droits de parcours entraînent l'utilisation de vos propres trains sur votre superstructure. En fonction du taux que vous versez actuellement et en raison de vos rapports avec le QNS & L, avez-vous déjà été obligés d'en référer à la Commission des transports ou si vous avez pu, par vos propres négociations, en arriver au taux que vous versez actuellement?

M. HOWARD: Oui, nous avons eu une série de négociations qui ont abouti.

M. JAMIESON: Je m'exprimerai autrement. Le taux que vous versez actuellement a-t-il été établi par la Commission des transports?

M. HOWARD: Non, il a été établi par négociation.

M. JAMIESON: Dans ces conditions,—peut-être s'agit-il d'une hypothèse dans une certaine mesure,—à supposer aussi l'état de choses actuel et l'entrée en vigueur du bill à l'étude, vous ne voudriez pas vous qualifier d'expéditeur sans alternative, n'est-ce pas?

M. HOWARD: Pas d'ici le moment où nous aurons déterminé si l'absence d'une limite juste et raisonnable influait sur les négociations de l'autre groupe partici-

pant aux tractations. Nous craignons que, faute de limite restreignant de fait les taux qu'il peut exiger—autrement dit faute de rectification pratique que nous puissions obtenir d'un organisme public—son intérêt à négocier pour répondre à nos désirs ne se dissipe.

M. JAMIESON: Ce n'est peut-être pas une question à laquelle vous puissiez répondre, avez-vous des preuves ou estimez-vous en quelque manière que le concurrent qui exploite aussi ce chemin de fer a déjà utilisé son pouvoir supplémentaire de négociation d'une façon préjudiciable à vos intérêts miniers?

M. SCULLY: Non.

M. JAMIESON: J'ai une autre question, monsieur le président, si vous n'y voyez pas d'objection.

Vous avez mentionné que le groupe Wabush possède la ligne allant de Ross Bay Junction à la ville de Wabush (Labrador). S'agit-il des mines Wabush ou d'une entreprise exploitée de concert avec l'autre société minière qui est là?

M. SCULLY: Non, il ne s'agit pas d'une entreprise commune. C'est complexe. Puis-je essayer un moment de l'expliquer?

Dans sa réalité matérielle, le chemin de fer entre Wabush et le mille n° 224 appartient en commun à la société d'exploitation de minerai de fer et au groupe Wabush. La propriété matérielle n'est pas un chemin de fer; c'est une chose matérielle. Deux chemins de fer ont des droits de parcours sur cette propriété. L'un appartient au groupe Wabush; c'est le chemin de fer Wabush, un transporteur public. L'autre appartient à la société d'exploitation de minerai de fer; on l'appelle, je crois, le chemin de fer Carol Lake, et il appartient à des particuliers. Ces deux chemins de fer exploitent leur propre train depuis leur propriété jusqu'au mille n° 224.

M. JAMIESON: Ainsi donc, vous possédez en commun la superstructure et la voie ferrée, mais vous exploitez vos trains d'une façon indépendante, sur ce tronçon.

M. SCULLY: C'est exact.

M. JAMIESON: J'ai une autre question qui se rapporte, bien sûr, au problème des expéditeurs sans alternative. Qu'en est il des parcours différents? Des discussions ont eu lieu, me dit-on, sur la possibilité d'aménager ce qui serait effectivement une voie de dérivation. Elle irait par exemple de Wabush à Gagnon et descendrait ensuite jusqu'à Port-Cartier. Sauf erreur, un chemin de fer s'étend de Gagnon à Port-Cartier et l'on pourrait relier Gagnon à la ville de Labrador. Y a-t-on songé sérieusement?

M. SCULLY: J'en douterais. Le chemin de fer qui va du fleuve à Gagnon appartient à la *U.S. Steel Corporation*. De là à Wabush, la distance est d'environ 150 milles.

Une VOIX: Environ 72 milles.

M. SCULLY: Puis il y a l'autobus qui vient du côté de Québec. Le chemin de fer en cause se trouve entièrement dans cette province. De l'endroit où il commence au Québec jusqu'à Wabush, la distance totale est de 100 milles ferroviaires, je crois. Le coût d'aménagement de ce chemin de fer m'échappe, mais, pour notre part, c'est une question que nous n'avons jamais étudiée sérieusement.

M. JAMIESON: Il n'est donc à vos yeux aucunement probable, pratiquement, que ce. . .

M. SCULLY: Pas quand il existe effectivement des installations ferroviaires bien suffisantes qui peuvent transporter beaucoup plus de tonnes de marchandises qu'il n'en faut à l'heure actuelle.

M. JAMIESON: J'aborderai seulement un autre point. Il s'agit plutôt d'une observation.

A mon sens, si le QNS & L, ou tout autre organisme, vous mettait hors d'état d'exercer votre activité en accroissant le transport des marchandises, la fermeture des mines Labrador et Wabush serait incontestablement dans l'intérêt public. Je ne pense pas qu'il y ait de discussion là-dessus. Je serais très heureux de développer cette argumentation. Je pense que j'y parviendrais fort bien.

Merci, Monsieur le président.

M. LANGLOIS: Vous venez de dire que le chemin de fer peut transporter beaucoup plus de tonnes qu'à l'heure actuelle. Savez-vous combien de tonnes de minerai sont transportées sur ce chemin de fer soit par votre compagnie soit par l'*Iron Ore*?

M. SCULLY: Je pourrais faire une conjecture: environ 18 millions de tonnes.

M. LANGLOIS: Environ 18 millions de tonnes. Quelle pourrait être, à votre avis, la capacité globale de ce chemin de fer?

M. SCULLY: Moyennant certains frais supplémentaires, bien sûr, pour les voies de garage, etc., peut-être que ce chemin de fer en transporterait deux fois plus.

M. LANGLOIS: Il pourrait doubler sa capacité, tout au plus?

M. SCULLY: L'ampleur de l'infini m'échappe, mais on pourrait certainement doubler cette capacité.

M. LANGLOIS: Le minerai que vous extrayez à la mine Wabush ne se vend pas sur le marché libre, n'est-ce pas?

M. SCULLY: Non. On le transporte à Pointe-Noire où il est transformé en concentrés et livré sous cette forme aux aciéries, la nôtre, celle de M. Sherman et celles des Américains.

M. LANGLOIS: Mais il ne se vend pas sur le marché libre?

M. SCULLY: Une patrie, très petite d'ailleurs.

M. LANGLOIS: C'est à vous qu'on en vend la plus grande partie, en d'autres mots.

M. SCULLY: En effet.

M. LANGLOIS: Que fait-on du minerai extrait par l'*Iron Ore Company*? N'est-ce pas la même chose qui se produit?

M. SCULLY: Non, car une partie en est possédée et extraite par des industriels qui ne produisent pas d'acier. Je ne sais quelle est le pourcentage de l'appartenance, à l'*Iron Ore Company*, mais certaines sections de cette société ne produisent pas d'acier.

M. LANGLOIS: Elles ne produisent pas d'acier?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Langlois, peut-être serait-ce une bonne chose que M. Scully détaille l'appartenance du groupe Wabush, vous pourriez alors mieux comprendre où va ce minerai de fer des mines Wabush.

M. SCULLY: Les deux sociétés canadiennes, notre compagnie et la *Steel Company of Canada*, détiennent un intérêt de 25 p. 100 dans Wabush. *Dominion Foundries*, société de M. Sherman, a un intérêt de 15 p. 100. Aux États-Unis, *Youngstown Sheet and Tube, Meadow Lake Steel, Inland Steel,* Chicago, *Pittsburgh Steel* et *Pickens-Mather and Company,* entre autres, possèdent de 45 à 50 p. 100. La moyenne s'établit à partir d'un faible intérêt de 5 p. 100 dans le cas de Pickens-Mather, jusqu'à 10 p. 100 pour trois des autres et 17 p. 100 dans le cas de Youngstown. Deux sociétés allemandes, *Mannesman* et *Haas,* possèdent

2 p. 100 chacune. La société italienne Finsider possède un intérêt d'environ 5 p. 100. Toutes ces compagnies, sauf Pickens-Mather, sont des producteurs d'acier. Elles utilisent le minerai dans leurs propres usines. Pickens-Mather se départit de son intérêt de 5 p. 100.

M. LANGLOIS: Monsieur Scully, je veux savoir s'il n'y a pas de chances que *Wabush Lake* enlève tous les clients à l'*Iron Ore*, ou inversement. L'*Iron Ore* n'aurait pas avantage, un moment donné, à tâcher par la force de vous expulser du marché, si j'ose dire?

M. SCULLY: Le coût est un élément qui entre en jeu ici. Si le chemin de fer réalisait un bénéfice exorbitant à nos dépens, on enregistrerait un important crédit imputable sur le coût de l'acier des propriétaires.

M. LANGLOIS: Quel pourcentage du nombre de tonnes vous revient?

M. SCULLY: Nous sommes en train de pouvoir transporter jusqu'à 6 millions de tonnes à Wabush, à la mine. Il s'agit de 6 millions de tonnes provenant de notre mine de Wabush, au regard de 7 millions dans le cas de Carol Lake, outre tout ce qui se transporte à partir de Schefferville. Je ne connais pas ce chiffre.

M. LANGLOIS: C'est 13, et vous avez dit 18. Il en reste donc 5 pour Schefferville.

M. SCULLY: Je ne suis pas sûr du chiffre de Schefferville.

M. LANGLOIS: Vous ne pensez pas alors que si les entreprises en cause arrêtaient vos opérations à cause d'un taux excessif de transport par rail, on n'utiliserait environ que 50 ou 60 p. 100 de la capacité actuelle du chemin de fer et leurs frais de transport augmenteraient?

M. SCULLY: Oui, mais elles pourraient fixer un taux injuste qui ne mettrait pas fin aux opérations. Il ne s'ensuit pas qu'il doive être élevé au point de nous exclure de ce champ d'activité. Il pourrait être assez élevé pour faire...

M. LANGLOIS: Vous voulez dire qu'il serait injuste pour vous, mais qu'il pourrait ne pas être injuste pour elles.

M. SCULLY: A coup sûr, c'est là que nous avons besoin d'un arbitre.

Le PRÉSIDENT: Wabush ne se préoccupe que de ses intêrêts, Monsieur Langlois.

M. LANGLOIS: Je le discerne.

Merci, Monsieur.

M. LEGAULT: Monsieur Scully, vous avez fourni à M. Jamieson une partie de la réponse à ma question. Dois-je comprendre que les 22 derniers milles dont vous assurez l'exploitation sont utilisés par votre concurrent?

M. SCULLY: Non, mais c'est un transporteur public. Vous parlez du parcours qui va du 8e mille à Pointe-Noire? Il s'agit d'un transporteur public. Il doit transporter tout ce qu'on lui offre. Au fait pourtant, à l'heure actuelle, ce tronçon du chemin de fer ne sert à transporter que notre...

M. LEGAULT: Que le vôtre.

M. SCULLY: ...minerai de fer expédié, ainsi que les approvisionnements, le pétrole, etc., qu'on envoie au chantier d'exploitation minière.

M. LEGAULT: Je vois. Revenons à votre appendice A. Je remarque que vous avez utilisé pour le coût variable les chiffres de l'I.T.C. Le coût ici est de $3.25. Est-ce que cela peut se comparer aux chiffres obtenus en analysant les opérations de votre chemin de fer? Les vôtres sont-ils meilleurs?

Le PRÉSIDENT: Un moment, monsieur Legault. Ce $3.25 est pour le coût variable, mais rien n'indique qu'il provienne de l'I.T.C. Quelqu'un pourrait-il nous dire d'où viennent ces chiffres?

M. LEGAULT: Je sais que ces chiffres ont été fournis par d'autres, qu'aucun coût n'est publié au Canada et que ces chiffres ont été obtenus pour nous d'autres sources.

Je me dis que ces chiffres pourraient venir de chez vous. Obtiendriez-vous à peu près la même chose chez vous?

M. HARRIS: Ces chiffres sont de 1963, monsieur. En 1963, le chemin de fer du lac Wabush et celui d'Arnaud étaient encore en construction et ils ont utilisé dans cette région le *Quebec North Shore and Labrador Railway;* les chiffres que vous avez là sont basés sur les chiffres de QNS & L.

M. LEGAULT: Alors ce sont les chiffres de vos compétiteurs? Vous n'avez aucune idée de ce que seraient les chiffres obtenus des opérations de vos deux embranchments; vous pourriez ainsi faire le calcul en vous basant sur vos propres estimations?

M. HARRIS: Les opérations sont d'un type différent. *Wabush Lake* transportera cette année environ quatre millions de tonnes sur la section nord; sur la section sud, *Quebec North Shore* en aura beaucoup plus que cela, elle transporte de 18 à 19 millions de tonnes sur la section conjointe et encore plus sur la section nord. A cause du plus fort volume, le coût à l'unité ne peut être le même.

M. LEGAULT: Mais ne pourriez-vous pas en avoir une idée approximative et diriez-vous que ce chiffre est avantageux?

M. HARRIS: C'est assez difficile de faire une comparaison entre les deux, car QNS & L existe depuis 1954 et depuis, elle a en circulation à chaque année des trains d'un mille de longueur. Wasbush Lake et Arnaud ne sont en opération que depuis un peu plus d'un an.

M. BLOUIN: Une seule question, monsieur le président.

Il est dit dans le mémoire que vous utilisez la voie du *Quebec North Shore and Labrador Railway* sur une distance de 216 milles. Voulez-vous dire, monsieur Scully, que la Loi des chemins de fer ne vous assure aucune protection pour ces 216 milles? J'ai toujours été sous l'impression que *Quebec North Shore and Labrador Railway* était un voiturier public.

M. SCULLY: Oui, monsieur.

M. BLOUIN: Ainsi, vous n'êtes pas protégés par l'actuelle loi sur les chemins de fer?

M. SCULLY: Oui, nous le sommes; mais cette protection va disparaître quand ce bill sera adopté. C'est là notre point.

M. BLOUIN: C'est pour cette raison que vous êtes ici aujourd'hui.

M. SCULLY: Exactement.

M. BLOUIN: Merci.

M. REID: J'ai été très intéressé par vos réponses aux questions de M. Langlois.

Je voudrais savoir ce qu'a coûté approximativement la construction du *Quebec North Shore and Labrador Railway* en 1954. Auriez-vous une idée de ce qu'a coûté ce chemin de fer?

M. SCULLY: J'ai ça à quelque part. C'était environ 100 millions de dollars ou plus.

M. REID: 100 millions de dollars ou plus.

M. SCULLY: Je dis cela à peu près; je l'ignore.

M. HARRIS: Le chiffre qui me vient à la mémoire est 120 millions de dollars, dont 80 millions pour la section conjointe et le reste était applicable...Cela est rien que pour la voie; cela ne comprend pas l'équipement.

M. REID: Le *Quebec North Shore and Labrador* est un voiturier public. Cela signifie que les tarifs que l'on vous charge sont les mêmes que pour l'*Iron Ore Company*?

M. SCULLY: Je l'ignore, mais je suppose que c'est exact.

M. REID: Si c'est un voiturier public, ces tarifs doivent être affichés, à moins évidemment, qu'ils aient pu obtenir un meilleur arrangement que vous.

M. SCULLY: Peut-être; de plus, cela leur revient, de toutes manières.

M. REID: Oui, c'est vrai.

En réalité, vous vous inquiétez de la définition d'un expéditeur captif. Vous n'avez pas à devenir un expéditeur captif à moins que vous le désiriez.

Aurais-je raison d'affirmer que vous craignez que le chemin de fer augmente son tarif jusqu'au point qu'ils ont reconnu comme étant le maximum possible d'après la formule que vous avez déterminée pour nous et, à cause de ce maximum à leur disposition, votre présente situation confortable semble menacée. Autrement dit, il y aura tendance à augmenter les tarifs que vous devez payer; la compagnie de chemin de fer sachant que si vous vouliez en appeler à la Commission, il vous faudra quand même payer un peu plus?

M. SCULLY: C'est bien cela.

M. REID: Vous craignez que cela affaiblisse votre position au cours des négociations avec le chemin de fer?

M. SCULLY: C'est biencela.

M. REID: Merci, monsieur le président.

M. SOUTHAM: Une seule question, monsieur le président.

Au paragraph 5 de votre mémoire, vous dites: «Un groupe d'éminents experts indépendants ont étudié la formule proposée.» Les membres de ce Comité ont essayé de comprendre tous ces chiffres que nous ont soumis les chemins de fer et d'autres organismes, mais cette phrase m'intéresse. Qui étaient ces éminents experts indépendants? Étaient-ils Canadiens ou Américains?

M. SCULLY: Il y avait M. Fairweather, conseiller en transport d'Ottawa, ancien vice-président des chemins de fer nationaux du Canada; M. A. V. Harris qui est ici aujourd'hui, de la société Riddel Stead Graham et Hutchison, comptables brevetés de Montréal et M. Ford K. Edwards de la firme Edwards et Peabody de Washington, D.C., qui a une grande expérience de ce genre de problèmes aux États-Unis. Ce sont nos conseillers experts.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président.

M. STAFFORD: Je voudrais poser une question au ministre au sujet des réponses que nous avons entendues, même si je suis arrivé en retard cet après-midi.

Le ministre pourrait-il nous dire quelle modification il faudrait apporter à la formule indiquée à l'article 336 afin d'assurer une protection suffisante à la mine Wabush dans un cas semblable?

M. PICKERSGILL: Évidemment, avant de répondre à cette question, il faudrait s'entendre sur le terme «suffisante».

Si l'on croit que, à part un tarif maximal, un corps public devrait déterminer quel pourrait être le profit d'un chemin de fer en calculant les tarifs inférieurs à son tarif maximal, sans contrôler de quelque façon le profit d'une société minière, on aurait ainsi un régime pour les chemins de fer et un autre pour les mines. En d'autres mots, vous dites qu'une mine peut faire tous les profits qu'elle veut, sans aucun contrôle de la part du public, mais qu'un chemin de fer de son côté ne pourra pas utiliser le pouvoir de marchandage que la situation économique lui offre dans le même cas.

J'ignore si c'est là une manière convenable d'exposer le problème. Cela s'applique quand quelqu'un opérant sur le marché libre emploie l'expression «tarif avantageux» en réclamant que la liberté d'action d'une autre entreprise soit limitée par le Parlement.

Évidemment, c'est cela que nous faisons depuis longtemps à l'endroit des chemins de fer. En réalité, le but de ce projet de loi et de ce tarif maximal est d'en finir avec cela. Je pose ainsi le problème comme étant un problème dans ce domaine. D'un autre côté, il est bien vrai de dire que des problèmes surgissent. Le *Quebec North Shore and Labrador Railway* était là avant l'ouverture de la mine Wabush. Il y avait là pour la mine une belle occasion de conclure un arrangement à long terme avec le chemin de fer. Pour être juste en tout cela, je dois dire que la Compagnie aurait aussi pu dire qu'il n'était pas nécessaire de rechercher un arrangement puisqu'elle bénéficiait de la protection d'un État bienveillant qui avait fixé les tarifs et qu'il changeait les règles du jeu une fois la partie commencée, si je peux m'exprimer ainsi. J'essaie d'exposer comme je les vois tous les éléments de ce problème. C'est parce que des problèmes comme celui-là peuvent surgir au cours de la période de transition pour les chemins de fer, passant d'une économie contrôlée à une économie à peu près libre, que cette période de transition ne doit pas être rendue trop difficile. C'est le but ou l'un des buts de ce projet de loi, ce que plusieurs n'ont pas encore compris.

Nous ne voulons certainement pas que les chemins de fer abusent de cette liberté en posant des gestes contraires à l'intérêt public.

Je suis non seulement le ministre des Transports, mais aussi le représentant d'une circonscription de Terre-Neuve où se trouve cette mine; je serais le

premier, j'insiste sur ce point, à réprouver comme étant contraire à l'intérêt public tout ce que le *Quebec North Shore and Labrador Railway* pourrait faire de préjudiciable au bon fonctionnement de cette mine très importante à l'économie non seulement de Terre-Neuve, mais, à mon sens, à celle du Canada tout entier.

Je ne suis pas avocat, mais je ne suis pas entièrement d'accord avec le témoin qui est aussi le conseiller juridique des autres témoins ici aujourd'hui, quand il dit que la permission d'en appeler que l'on trouve présentement dans le bill ne protège pas suffisamment l'intérêt public. Mais, en fait, son but est précisément de prévenir ce genre de cas où, à cause de certaines circonstances particulières, un chemin de fer pourrait se prévaloir de sa situation économique pour non seulement obtenir une plus large part des profits dans un cas donné, mais aussi nuire sérieusement à l'autre partie au détriment du bien commun.

A la suite des représentations que l'on nous a faites, y compris celles faites par les témoins de ce matin, il n'est pas certain que cette disposition du bill soit laissée exactement dans les mêmes termes que maintenant. Je tiens à être bien franc à l'endroit du Comité et à avouer que je songe très sérieusement à proposer au Comité, de ma propre initiative, quelques modifications dont je n'ai pas encore arrêté la forme définitive et que je devrai évidemment soumettre à l'approbation de mes collègues, puisque c'est un projet de loi du Gouvernement. Je crois qu'il y a là un point très sérieux. Le cas est plus grave, semble-t-il, parce que le chemin de fer *Quebec North Shore* et la mine *Iron Ore* appartiennent aux mêmes gens. Je n'entrerai pas dans tous les détails des affiliations corporatives entre les deux. En ce qui regarde leur produit, on peut prétendre avec raison que les opérations conjointes du *Quebec North Shore* et de la compagnie minière rapporteront autant de profits, quel que soit le tarif chargé par le chemin de fer pour le transport du minerai. Ils pourraient prétendre que ce n'est pas tout à fait exact, mais c'est un argument sérieux. Ainsi, je pense que nous devons prévoir que le fait de posséder une mine qui est accidentellement compétitive et qui empêcherait peut-être les autres compagnies de produire tout l'acier qu'elles pourraient, constituerait, de l'avis de bien des gens, une compétition déloyale. De toutes façons, je suis très impressionné par le problème soulevé dans ce mémoire.

Si ce projet de loi ne peut maintenant résoudre ce problème d'une façon adéquate, je ferai certainement tout mon possible et je suis sûr d'exprimer aussi l'avis du Gouvernement sur ce point, pour suggérer au Comité et au Parlement les modifications nécessaires pour remédier à cet état de choses.

M. STAFFORD: J'ai encore une autre question. Après ce que vient de dire le ministre, auriez-vous, monsieur Scully, d'autres remarques qui pourraient jeter un peu plus de lumière sur ce problème particulier?

M. SCULLY: Je crois que le ministre a à peu près tout dit sauf peut-être un point important. Nous opérons dans un système économique que l'on dit libre. Il n'y a aucun doute que ce chemin de fer constitue un monopole. Il n'a aucune

concurrence. Notre responsabilité ne s'exerce pas uniquement sur le plan local, mais à l'échelle internationale. Pour survivre, il nous faut maintenir nos coûts au plus bas niveau possible. Que l'on me comprenne bien, je ne veux pas critiquer, mais je crois que c'est le rôle du Gouvernement d'empêcher un monopole d'abuser de sa force.

M. PICKERSGILL: J'accepterais les changements proposés par M. Scully sans aucune modification. Je crois qu'il y a là une différence fondamentale.

Le PRÉSIDENT: Assurément, quand M. Scully dit qu'il veut maintenir le coût au niveau le plus bas possible, il tient compte des tarifs de la voie maritime.

M. BLOUIN: Monsieur Pickersgill, si nous n'accordons, je dis nous parce qu'avec le développement des chutes Churchill, une quantité considérable de marchandises devra être transportée par le *Quebec North Shore and Labrador Railway,* je répète, si nous n'accordons pas de protection à ces gens qui doivent expédier leur produit par le *Quebec North Shore and Labrador Railway,* qu'est-ce que l'on pourra faire. Si je comprends bien, il n'y a actuellement rien dans la loi protégeant le public en général. Cependant, c'est un voiturier public et l'on dit que l'an prochain, on devra expédier par ce chemin de fer environ 100,000 tonnes de marchandises.

M. PICKERSGILL: Je présume que tout expéditeur utilisant ce chemin de fer pourra se prévaloir de la formule du tarif maximal prévue dans ce bill, si en fait, il n'existe aucune concurrence. Si j'admets qu'il n'existe aucun autre moyen de transporter le minerai de fer, ce n'est peut-être pas le cas quant aux chutes Churchill, car le chemin de fer s'arrête à 100 milles des chutes; le chemin de fer ne fera qu'une partie du trajet et il pourra se trouver d'autres moyens de transport plus économiques. Il pourra y avoir concurrence; sinon, l'expéditeur pourra toujours recourir à la formule du tarif maximal et aux privilèges d'appel. Il y a aussi un autre point, c'est que le chemin de fer sera peut-être bien heureux d'effectuer ce transport, parce qu'il y a peu de choses à transporter pour le retour vers le nord. Tout le minerai de fer est en direction sud. Des tarifs trop élevés leur feraient perdre ce bénéfice. Je pense que réellement cela seul constitue une bonne protection.

M. BLOUIN: L'expéditeur doit tout de même être protégé.

M. PICKERSGILL: L'État ne peut protéger tout le monde en toutes circonstances. Même vous et moi ne sommes pas entièrement protégés.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier M. Scully, M. Sherman, M. Howard, M. Abdnor et M. Harris de leur présence ici aujourd'hui. Je remercie aussi le ministre d'avoir bien voulu être ici. Avant d'ajourner, je désire vous rappeler que le Comité se réunira de nouveau à 8 heures ce soir pour entendre le mémoire présenté par le gouvernement de la province de la Saskatchewan; demain, à 3 heures et demie, nous entendrons le mémoire de M. Molgat, le chef de l'Opposition au Manitoba.

SÉANCE DU SOIR

Le MARDI 1er novembre 1966

● (8.10 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. M. Gordon Blair, conseiller juridique du gouvernement de la province de la Saskatchewan, va nous lire le

mémoire présenté par le gouvernement de sa province. Je veux proposer que l'exposé soit imprimé comme appendice aux *Procès-verbaux et Témoignages,* vu que M. Blair se contentera de lire un résumé.

M. CANTELON: Je le propose.

M. SOUTHAM: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

M. GORDON BLAIR (*Conseil pour le gouvernement de la Saskatchewan*): Monsieur le président, messieurs, c'est pour moi un honneur de pouvoir ce soir présenter un exposé au nom de ma province natale et je désire remercier le Comité au nom de celle-ci et en mon nom personnel de bien vouloir entendre cet exposé malgré un si court délai. Je m'excuse également auprès des membres du Comité de ce qu'il ne fut pas possible de le préparer et distribuer avant ce matin, et je regrette tout particulièrement que le temps manquât pour en permettre une traduction convenable en français.

Ce soir je compte établir un peu l'histoire de cette présentation et, puisque la plupart des membres du Comité n'ont pas eu l'occasion de la lire en détail, j'ai pensé commenter les idées principales qui y sont abordées, mais je me hâte d'ajouter que je ne chercherai pas à lire cette longue présentation.

Disons d'abord que cet exposé a été préparé par le gouvernement de la Saskatchewan, de concert avec d'importantes organisations de la province, nommément l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan, l'Association des municipalités urbaines de la Saskatchewan et la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan. Le gouvernement de la Saskatchewan m'assure que ces organisations souscrivent aux intentions générales et aux conclusions de cet exposé.

Les membres du Comité savent que ce projet de loi possède une longue histoire. Il commença sous la forme du bill n° C-120 en septembre 1964. Il y eut des audiences à l'ancien comité de cette chambre sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques durant une bonne partie de 1965. Concurremment, la province de la Saskatchewan de même que d'autres provinces, y compris l'Alberta, le Manitoba et les quatre provinces de l'Atlantique, présentèrent des plaidoiries conjointes au ministère des Transports au sujet du texte du bill n° C-120. Il y eut discussions officieuses et plaidoiries officielles dont l'une d'importance présentée en avril 1965 au ministère, et en juillet 1965 les premiers ministres de toutes ces provinces présentèrent un projet au premier ministre du Canada et au ministre des Transports. La province de la Saskatchewan prit une part très active à ces discussions.

Au nom de la province de la Saskatchewan, je devrais dire, en premier lieu, au sujet de ce projet, qu'on le considère comme une immense amélioration au bill n° C-120. Nous estimons que le Ministre et son ministère doivent être félicités pour la façon dont ils ont cherché à satisfaire, en autant que possible, aux nombreuses suggestions avancées en faveur de la modification du bill précédent. Quant à nous, nous estimons que la province de la Saskatchewan et les autres provinces qui ensemble s'adonnèrent à une étude approfondie de cette question, peuvent s'attribuer une partie du mérite d'avoir amené ce projet de loi. Il y a eu, de diverses façons, un effort concerté pour amener ce projet de loi qui, selon le gouvernement de la Saskatchewan, instituera un moyen de trans-

port adapté aux besoins de la deuxième moitié du vingtième siècle et propre à satisfaire aux besoins croissants de l'économie canadienne.

Messieurs, si vous voulez bien me suivre dans l'examen de ce bill, j'attire votre attention sur la page 2, au bas de laquelle sont mentionnés les six articles considérés comme les plus importants par la province de la Saskatchewan. Je vais les aborder un à un.

Vient en tête celui traitant de la Commission nationale du Transport, à la page 3. La province de la Saskatchewan approuve la création de cette nouvelle agence parce qu'elle considère comme essentielle à une meilleure intégration de la politique du transport au Canada. La province vise trois choses. La première concerne la composition de la commission. Tout le monde admet que le premier souci de la nouvelle commission doit être l'intérêt national sous son aspect le plus large, mais la province de la Saskatchewan estime qu'on ne peut atteindre ce but que dans la perspective des intérêts régionaux les plus importants. La compétence et la confiance doivent constituer les premiers critères lors de la composition des membres de cette commission, mais ces membres doivent pouvoir embrasser de vastes horizons et percevoir clairement les intérêts supérieurs des diverses régions qui doivent former la trame d'une politique du transport à l'échelle nationale.

La deuxième chose que cherche la province se trouve exprimée à la page 4 de l'exposé, où nous discutons de la possibilité d'avoir un genre de comité consultatif où les gouvernements provinciaux et autres organisations régionales pourraient exprimer leur opinion sur la politique du transport. A notre avis, ce comité constituerait en même temps une source de renseignements pour la commission en ce qui regarde le développement régional du pays qui sera d'une grande importance pour le développement à venir.

La troisième préoccupation du gouvernement s'exprime sous forme de désir de voir la nouvelle commission siéger non seulement à Ottawa, mais représentée en divers endroits du pays par des bureaux régionaux. On pourrait, il me semble, sans porter atteinte à la modestie, proposer que l'endroit idéal pour un bureau régional des prairies pourrait être Regina qui se trouve en plein centre des provinces des prairies. Peut-être M. Pascoe pense-t-il que le choix devrait se porter sur Moose Jaw.

La deuxième et de beaucoup la plus importante partie de ce bill, du point de vue de la Saskatchewan, concerne les dispositions dont on parle à la page 5, traitant de la rationalisation du rail et de la suppression des embranchements non rentables. C'est ainsi que s'interprétait le premier bill qui a tant inquiété le gouvernement de la Saskatchewan. Lors de la publication de ce bill, il existait, je crois, en Saskatchewan, plus de 5,000 milles de lignes dont les compagnies de chemin de fer sollicitaient la suppression. Le spectre de la désorganisation de la vie commerciale et sociale qui en résulterait pour la province était trop affreux à considérer. Fermiers, hommes d'affaires et municipalités auraient tous souffert énormément de ces suppressions massives.

Aux pages 5 et 6 de notre exposé, nous avons fait allusion aux carences du bill n° C-120 sous le rapport de cette importante question, mais ces remarques n'ont plus maintenant qu'un intérêt académique parce qu'en général sinon en totalité, le nouveau bill tient entièrement compte des améliorations proposées.

J'aimerais résumer de façon précise les caractéristiques de ce bill qui plaisent tellement au gouvernement de la Saskatchewan.

En premier lieu, l'annonce faite par le gouvernement du Canada d'une politique réservant un système de base du transport par rail pour une période de 10 ans, rassurera la confiance des usagers des chemins de fer de la province.

En deuxième lieu, la nouvelle commission détient l'entière autorité de disposer des demandes de suppression de lignes, tenant compte de tous les aspects en jeu. Il n'y a plus de partage d'autorité entre deux agences tel qu'envisagé dans le premier bill.

En dernier lieu, et c'est de la plus haute importance, la nouvelle commission a pour mission non seulement de considérer les pertes possibles des chemins de fer dans l'exploitation de certains embranchements, mais d'envisager dans une large perspective les conséquences tant sociales qu'économiques de la suppression et, ce qui importe par-dessus tout, de toujours considérer les intérêts d'une région tout entière de façon à ce que les différentes parties de la province soient considérées comme un tout, ce qui mènerait, nous l'espérons, là où les suppressions s'imposent, à une intégration des réseaux de chemins de fer et des grand-routes dans le but de promouvoir un système de transport efficace.

Il n'y a qu'une seule remarque bien précise au sujet des propositions de suppression et c'est au haut de la page huit.

Le présent bill semble laisser à la discrétion de la nouvelle commission le soin de tenir ou non des audiences dans les causes de demande de suppression. La province de la Saskatchewan soumet respectueusement que dans chaque cause de cette nature, il soit obligatoire de tenir des audiences publiques, quoique un peu plus loin dans cette page il est dit que nous ne proposons pas de tenir des audiences pour toutes les petites lignes concernées, mais plutôt d'organiser ces audiences sur une base régionale. La province estime qu'il faut à tout prix permettre à ceux qu'une suppression tend à affecter de plaider leur cause devant la commission.

Dans l'opinion de la Saskatchewan, c'est la partie traitant des tarifs de Crowsnest Pass et autres tarifs réglementaires qui, en importance, occupe la deuxième place. On saisira l'importance et la portée de ces articles du bill si l'on se rappelle qu'au cours de la dernière année dont on possède des statistiques, soit l'année 1963, 66 pour cent du volume global du trafic par rail en Saskatchewan fut effectué sous le régime des tarifs réglementaires. Le gouvernement de la Saskatchewan est heureux de constater que ce bill garantit le maintien de ces tarifs.

En ce qui a trait au bill n° C-120, le gouvernement s'était élevé avec force contre une première disposition de ce bill comportant le paiement de sommes fixes, visant uniquement les tarifs de Crowsnest Pass. La province de la Saskatchewan a toujours estimé que si l'exploitation d'un réseau de chemin de fer au Canada exige l'aide publique, celle-ci ne devrait pas être liée à des tarifs ou des mouvements spécifiques. La province se réjouit de l'oblitération de cette désagréable caractéristique du bill initial. D'un autre côté, la province de la Saskatchewan ne s'est jamais opposée à l'idée de rembourser aux chemins de fer les pertes réelles et justifiées provoquées par le transport des grains en vertu des tarifs de Crowsnest Pass. Vous n'êtes pas sans savoir que le bill stipule qu'au

bout de trois ans, la structure des tarifs sera réexaminée et s'il s'avère alors qu'il y a eu perte, il y aura compensation. Étant donné l'étendue et le volume des expéditions de blé de la province, on ne s'attend pas à ce que les tarifs règlementaires aient provoqué des pertes.

Je voudrais ensuite parler de la question de discrimination injuste et de préférence injustifiée dont il est fait mention à la page 11. La Saskatchewan redoute énormément l'abrogation des dispositions actuelles de la Loi des chemins de fer qui protègent les expéditeurs contre la discrimination. La raison de son inquiétude résulte d'une expérience toute récente concernant des tarifs de fret discriminatoires qui ont joué contre des industries secondaires en voie d'expansion de la Saskatchewan qui cherchaient à concurrencer des industries similaires bien établies en d'autres parties du Canada.

L'inquiétude de la province au sujet de cet article peut s'exprimer sous deux chefs: en premier lieu, et les membres de ce Comité ne l'ignorent pas, nul ne peut intenter une cause de discrimination auprès de la commission à moins de pouvoir établir que les tarifs en vigueur nuisent à l'intérêt public, et de présenter un commencement de preuve lui donnant droit à une audience. L'expression «intérêt public» emloyée dans le contexte représente un concept bien peu élastique et approprié. Il nous faut au contraire penser aux intérêts privés considérables qui peuvent souffrir de l'institution de tarifs discriminatoires. Il ne faut pas oublier qu'il peut arriver que les expéditeurs de cette province ou d'où que ce soit au pays peuvent souffrir de tarifs de fret discriminatoires au point même de perdre leur commerce. Une étude de cet article ne réussit toutefois pas à me convaincre que les inconvénients subis par un expéditeur quelconque, peu importe le préjudice qu'il en a souffert, puissent constituer une question d'intérêt public contre l'intérêt privé.

En second lieu, nous estimons que cet article constitue un mur difficile à franchir pour les expéditeurs réclamant de l'aide. Il leur faut s'adresser deux fois de suite à la nouvelle commission: une première fois pour solliciter la permission de préparer une cause, et une seconde fois pour soumettre leur cause s'ils en ont obtenu la permission. M'est avis que personne ici ne doit craindre que la commission ne soit inondée de causes de discrimination, pour la bonne raison que les circonstances physiques et financières affectant les demandes qui doivent être adressées à une commission à Ottawa sont telles que seules les causes de discrimination les plus sérieuses et les plus graves sont soumises à la commission.

Comme le note notre présentation avec force détails, nous proposons respectueusement au Comité qu'il songe sérieusement à adoucir cet article, non pas au point de permettre qu'on apporte à la commission des causes à caractère utile ou querelleur, mais à élargir le sens des mots de façon à ce que les membres du Comité s'assurent que tout expéditeur de bonne foi qui désire soumettre une réclamation en discrimination dommageable pourra se faire entendre.

A la page 12 on aborde la question des subventions pour ponts et je désire, à cet égard, exprimer le plaisir que la province de la Saskatchewan a éprouvé de voir que sa proposition au gouvernement canadien de se retirer méthodiquement du programme de subvention aux ponts a été adoptée.

Vient ensuite, à la page 13, la question des méthodes d'établissement des prix. Ceci représente une fonction technique très importante, et je vous ferais perdre un temps précieux si j'essayais de m'étendre par le détail sur le sujet.

J'aimerais toutefois attirer votre attention sur un point, point dont il est question au haut de la page 14 de notre exposé. Ce bill, tel que rédigé, et en particulier l'article 387B paragraphe 5, accorde à la commission le droit de décider si elle acceptera ou refusera de recevoir des présentations et de tenir des audiences sur les méthodes d'établissement des prix.

La province de la Saskatchewan est d'avis que l'établissement des prix est si important pour l'exploitation profitable d'un système de transport qu'il ne peut y avoir aucun doute quant à l'obligation pour la commission de tenir des audiences. Ici encore, nous suggérons que les audiences sur les méthodes d'établissement des prix soient rendues obligatoires plutôt que facultatives.

J'arrive maintenant à la question du contrôle des tarifs maximums que l'on a déjà, je crois, débattue en ce Comité. La province de la Saskatchewan n'a rien à redire à cette nouvelle définition que donne le bill des expéditeurs captifs. Sa position vis-à-vis cette formule tant discutée peut se résumer brièvement. Tel qu'indiqué à la page 16 de l'exposé, la province de la Saskatchewan a décidé qu'à défaut de données exactes provenant des chemins de fer, il lui est impossible de mesurer le contre-coup de cette nouvelle formule sur les tarifs réels qui devront être payés par les expéditeurs. Le point de vue précis de la province est exposé à la page 17 où elle réitère sa position que si l'on veut arriver à une solution de la question complexe de la formule des tarifs maximums, il faut à tout prix porter à la connaissance des parties en cause suffisamment de renseignements pour qu'elles puissent se former une opinion convenable.

Peu importe la formule adoptée, la province de la Saskatchewan estime que ce Comité désire s'assurer que les petits expéditeurs qui sont présentement protégés par les tarifs de classe ne seront pas exposés à subir des majorations de taux importantes. De plus, comme il est indiqué au dernier alinéa de la page 17, la province de la Saskatchewan prétend qu'il existe maintenant une catégorie d'expéditeurs faciles à reconnaître, nommément ceux dont les tarifs furent réduits en 1959 conformément à la Loi sur la réduction des tarifs de fret. Ces expéditeurs appartiennent à la fois et aux expéditeurs de classe et aux expéditeurs de denrées, et la province de la Saskatchewan estime, comme elle l'a manifesté tout au long de ces débats, qu'on devrait trouver un moyen de protéger ce genre d'expéditeurs qui a été, jusqu'à un point, de par la définition réglementaire elle-même, tenu pour captif, de toute majoration injustifiée des taux de fret.

La dernière opinion qu'il me soit permis d'exprimer au nom de la province en est une à laquelle nombre de membres du Comité s'empresseront de souscrire. Il semble y avoir de bonnes raisons de n'être pas satisfait des recommandations de la commission royale quant à la formule des tarifs maximums. La province de la Saskatchewan estime que sa propre expérience dans l'exploitation de la formule indiquera de quelle façon et jusqu'à quel point la formule devrait être amendée. Elle attache la plus grande importance au paragraphe 16 de l'article 336 qui oblige la commission à revoir, après cinq cinq ans de la mise en vigueur du bill, le fonctionnement de la formule. J'étais ici présent hier et j'ai exprimé l'opinion—je ne pense pas qu'on soit d'avis contraire—que si on s'attaque à cette tâche après cinq ans, il est probable qu'on ne la terminera pas avant huit ans ou plus.

A l'article 329 de la loi traitant des tarifs de Crowsnest, il est prévu que la nouvelle commission sera tenue de réexaminer ces tarifs avant trois ans. Nous soumettons respectueusement que la formule des tarifs maximums devrait comporter des termes analogues.

On traite de certaines questions connexes à la fin de l'exposé. La province de Saskatchewan approuve et ne fait aucunes critiques sur les articles ayant trait aux services des voyageurs et aux subventions générales. Comme je l'ai déjà mentionné, la province appuie, en général, la politique du gouvernement quant à l'abandon des lignes d'intérêt local.

A la page 21, la soumission fait ressortir que le parcours total des lignes d'intérêt local, non protégées dans la province de Saskatchewan, dépasse 1,000 milles. Il est donc compréhensible, que le gouvernement de la province de Saskatchewan s'intéresse à la procédure qui sera employée pour installer cet important parcours ferroviaire. La province espère que le gouvernement du Canada utilisera tous les pouvoirs qui lui ont été conférés par ce bill, plus spécialement dans le paragraphe 314 (h), pour établir que toutes les applications en instance pour l'abandon, selon la section 168 de la Loi des Chemins de Fer, soient régies par les principes et règles établis dans le cas d'application d'abandon dans la nouvelle législation. Ce que craint la province, c'est que l'attitude étroite qui est actuellement commandée par la Loi des Chemins de Fer, ne fasse du tort à celle-ci et à son économie, mais elle croit que l'arrangement de ces cas, selon les principes établis dans la nouvelle loi, procurera des résultats satisfaisants. Toutes les recommandations de la province sont résumées dans les pages 22 à 25, mais je ne crois pas que vous voulez que je vous retienne plus longtemps avec ces commentaires d'introduction.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, M. Blair. M. Andras

M. ANDRAS: Dans les pages 22 et 23 du résumé de vos commentaires, apparaissent les points 4 et 5. J'ai eu l'impression que vous compreniez que les données relatives au coût ne seraient pas disponibles pour la commission nationale des transports. Vous dites qu'on ne peut arriver à aucune conclusion jusqu'à ce que les chemins de fer acceptent de procurer des données adéquates. C'est la phrase-clé. Et dans l'article 5 vous dites qu'il ne semble pas y avoir de raison pour que les chemins de fer ne puissent rendre disponibles les données pour la commission de façon confidentielle. Dois-je en conclure que vous croyez qu'elles ne sont pas disponibles

M. BLAIR: Non, je ne crois pas que nous soyons très clairs à ce sujet, M. Andras. L'Article 387C du nouveau bill, qui traite de l'arrangement des données, procuré à la commission des chemins de fer en relation avec le coût total de l'opération, la loi énonce que cela doit rester confidential. Mais je crois que tout le groupe des sections à partir de 387, dit clairement que dans le but d'établir des bases pour le coût des chemins de fer, ceux-ci doivent soumettre leurs coûts à la commission, mais ils demeurent confidentiels.

M. ANDRAS: Uniquement pour confirmer cela, peut-être que le Ministre peut nous conseiller. Pour ma part j'avais compris que dans de tels cas, les données des frais seraient transmises à la commission nationale des transports pour le calcul des taux maximums et ainsi de suite.

M. PICKERSGILL: Bon, actuellement la commission n'accepterait tout simplement pas les chiffres des chemins de fer. Ils utiliseraient leurs propres chiffres pour déterminer les taux qu'ils désirent. Ils ont le droit d'exiger des chemins de fer toutes les informations qu'ils désirent, dans ce but et à titre confidentiel pour tout autre dessein.

M. BLAIR: Il est de notre avis M. le Ministre, qu'actuellement si n'importe quel expéditeur soumet à la commission un cas pour fixer un tarif, les données

des frais relatives à cette application seraient divulguées, non seulement à la commission, mais aussi à l'expéditeur.

M. PICKERSGILL: Je penserais certainement, qu'il n'y aura absolument aucun doute, que les données des frais acceptées par la commission dans ce but seraient dévoilées. Je désirerais réellement obtenir un conseil juridique avant de dire si les chiffres que les chemins de fer pourraient soumettre dans la préparation de leur cause, seraient nécessairement dévoilés. Je pourrais lire le texte de la loi et risquer une opinion personnelle, mais une longue expérience m'a appris que cela est parfois peu sage pour des gens non instruits.

Il n'y a aucun doute que la commission devrait déterminer ce qu'étaient les coûts variables et cette détermination par la commission devrait être rendue publique.

Le PRÉSIDENT: M. Reid?

M. REID: Pour discuter du dernier point que vous avez soulevé M. Blair, je voudrais demander au Ministre si les applications en suspens pour l'abandon des lignes secondaires seront en réalité étudiées par la nouvelle commission, en assumant que la loi soit approuvée, selon ses nouveaux critères plutôt que selon les critères de la loi des Chemins de fer elle-même.

M. PICKERSGILL: J'ai l'impression qu'elles le seraient. Il y a des dispositions partout dans la loi pour en rendre certaines parties opérationnelles, par proclamation à différents moments, et ainsi de suite. Je ne vois aucune bonne raison pour qu'il y ait aucun délai dans la réalisation de ces dispositions.

Comme vous le savez, les chemins de fer ont accepté de retirer toutes leurs applications actuelles pour les lignes garanties qui ont été incluses sur la carte, le jour de la lecture du bill, et pour mettre leur information à jour au sujet des autres lignes, s'ils veulent faire application pour leur abandon. Ils ne sont pas obligés de faire application, même pour les lignes non garanties, mais je soupçonne qu'ils le feront. Cependant je ne vois aucune raison pour laquelle les nouveaux critères ne devraient pas s'appliquer.

Au sujet de certaines de ces lignes, si vous regardez la carte avec beaucoup de soin, vous verrez qu'elle sont de tout petits bouts de lignes et cela ne ferait pas beaucoup de différence si on appliquait les nouveaux ou les anciens critères.

Mais il y a quelques lignes, particulièrement en Saskatchewan, qui sont plus ou moins perpendiculaires aux autres lignes et où je crois qu'il serait préférable d'appliquer les nouveaux critères. Je ne vois aucune bonne raison dans la loi pour ne pas les appliquer.

M. REID: Le deuxième point que je voudrais soulever, et c'est M. Blair qui l'a amené, concerne la différence entre la période de trois ans avant que la commission n'étudie le tarif de la Passe-du-Nid-de-Corbeau et la différence de cinq ans avant qu'elle ne commence à établir les autres tarifs de fret. Pouvez-vous me dire si j'ai raison en assumant que, parce que les tarifs de la Passe-du-nid-de-Corbeau vont demeurer les mêmes, il n'est pas réellement nécessaire pour la commission de jouir d'une certaine période de temps avant de faire son analyse de coût, attendu que le chemin de fer opérera dans des conditions complètement nouvelles et qu'une certaine période est requise pour accumuler les données nécessaires.

M. PICKERSGILL: Cela pourrait prendre aussi longtemps que 18 mois avant qu'aucun tarif maximum ne soit établi. Personne n'est prêt à se déclarer expéditeur isolé et à demander un tarif maximum jusqu'à ce qu'il ait essayé le chemin de fer.

Les chemins de fer eux-mêmes, j'estimerais, ceci est une pure conjecture, car je ne l'ai jamais demandé, préféreraient qu'on n'établisse pas de taux maximum s'ils pouvaient faire une bonne affaire avec l'expéditeur. Ma seule hésitation à dire tout de go que j'accepterais les trois années suggérées par le gouvernement de la Saskatchewan, réside dans le fait qu'il n'y aurait peut-être pas grand-chose à réétudier. C'est la seule chose dont j'aurais peur.

Mais nous examinerons ce point très sérieusement et je suis tout disposé à le rendre aussi court que possible. Je crois qu'à cause des craintes qui ont été exprimées au sujet des effets de ce tarif maximum, le plus tôt nous pourrons obtenir une révision intelligente sera le mieux. Si cela n'accorde pas de protection, comme cela a été suggéré par un ou deux membres du Comité, et alors certains expéditeurs devront être protégés, je crois que plutôt nous le saurons mieux cela sera.

Cependant j'ai l'impression, en rapport avec certaines choses dont nous avons discuté plus tôt dans la journée, que quelques raffinements qui peuvent être possibles dans les dispositions d'appel auxquels M. Blair s'est référé, peuvent être plus importants dans ce domaine que le tarif maximum lui-même.

M. REID: Maintenant l'autre question concerne les subventions pour le pont qui se trouve dans la région que je représente, dans le Nord-Ouest de l'Ontario. C'est une subvention qui n'a rien à faire avec notre région. . .

M. PICKERSGILL: Osez seulement prétendre que votre région n'existe pas, et je penserais que vous seriez très content de la voir disparaître.

M. REID: Je voulais seulement éclaircir cette question. Maintenant une dernière question à M. Blair. Diriez-vous, M. Blair, que la province de Saskatchewan est satisfaite de la loi comme elle est présentement rédigée avec les changements mineurs qui doivent être faits, évidemment.

M. BLAIR: Bien, sous réserve des remarques énergiques que j'espère avoir faites sur l'Article 317, la position anti-discriminatoire et sous réserve aussi de l'hésitation importante que la province professe au sujet de la mise en vigueur de la formule du tarif maximum, je crois que la province est très contente des changements qui ont été apportés, par ailleurs, dans la législation.

M. SOUTHAM: M. le président, je voudrais féliciter M. Blair pour son exposé très approprié. Je voudrais également ajouter qu'il a décrit, en général, le caractère des gens de la Saskatchewan, quand il a présenté son exposé. Il met en valeur les bons points et se montre très doux sur les critiques. J'étais intéressé à la page 8, au point de vue permis plutôt qu'obligatoire de l'article 314. Maintenant je pense à l'item abandon des lignes de chemin de fer, me référant à ce que M. Pickersgill a dit il y quelques minutes. Je crois que, dans les régions où il y a des bouts de chemin de fer devant être abandonnés, nous devrions avoir la même opportunité que nous avions dans la présente loi, c'est-à-dire avoir une audience; autrement dit rendre ceci obligatoire plutôt que facultatif. Je crois que cela satisferait les habitants de cette région. Je n'ai pas besoin de dire à M. Blair ou à vous autres, que j'ai entendu beaucoup de commentaires à ce sujet.

M. PICKERSGILL: Je voudrais faire une remarque, si je le peux. Je crois que je pourrais exprimer mon point de vue un peu plus énergiquement que je ne l'ai fait, quand les gens ont comparu. J'ai dit à ce moment-là, que j'avais été très impressionné par leurs paroles. Cette impression a été renforcée depuis que j'ai

approfondi davantage le sujet. J'irais jusqu'à dire, que je crois, que ce devrait être obligatoire. Je ne suis pas sûr si nous devrions dire que la commission doit tenir une audience. Si l'on doit se plier aux formalités d'une audience, personne ne fera d'objections. Dans un ou deux des cas cela pourrait bien arriver.

M. SOUTHAM: Je suis heureux d'entendre le Ministre dire cela, et je suis en train de me demander ce qu'en pense M. Blair.

M. BLAIR: J'approuve certainement, M. Southam. Il s'agit là d'une suggestion que nous avons faite et que nous ne pouvons appuyer avec trop d'énergie. C'est une chose très sérieuse que d'abandonner une ligne et le gouvernement de la Saskatchewan pense que, là où quelqu'un fait une objection ou désire faire des remarques sur les effets d'abandon, ces gens-là devraient jouir du privilège indiscutable d'être entendus.

M. SOUTHAM: M. Blair, est-ce là votre opinion que nous avons des expéditeurs isolés particulièrement en Saskatchewan?

M. BLAIR: Oh oui.

M. SOUTHAM: Suggéreriez-vous que les expéditeurs de charbon de Bienfait et Estevan jusqu'à Winnipeg et l'amont des grands lacs puissent être compris dans cette catégorie?

M. BLAIR: Bien, M. Southam, ils le sont certainement. Je sais que vous et moi avons eu plusieurs discussions à leurs sujets dans le passé. Ils dépendent entièrement des chemins de fer pour amener leurs produits sur le marché.

M. SOUTHAM: Bien, vous avez entendu, naturellement, les discussions et sans doute le témoignage des divers témoins, en particulier les chemins de fer, selon lesquels ils ne croient pas que nous ayons des expéditeurs isolés. Je me réfère, comme exemple, à la Saskatchewan et en particulier aux expéditeurs de charbon de Bienfait et Estevan, à Winnipeg, Brandon et l'amont des lacs... l'industrie de la lignite. Ils doivent expédier leur production au complet par le C.P.R. qui est la seule ligne disponible.

Maintenant page II, je crois, au bas de la page vous vous référez à une interprétation de ce que doivent être les moyens d'établir un témoignage et les moyens d'intérêt public, et peut-être ceci pourrait-il être développé dans la législation. M. Blair, avec votre grande expérience, aimeriez-vous dire au Comité, quelle serait votre interprétation ou votre suggestion à ce sujet.

M. BLAIR: Je crois que les juges de nos cours, quand ils se sont référés, de mots «prima facie». Cela produit l'impression que vous devez préparer un cas absolument sans réplique pour pouvoir franchir la porte.

Le PRÉSIDENT: On peut s'apercevoir que M. Blair n'a jamais fait beaucoup de droit criminel dans sa pratique.

M. BLAIR: Je crois que les juges de nos cours, quand ils se sont référés, de temps en temps, dans les statuts, aux mots tels que «intérêt public» ou «loi publique» ont indiqué qu'il s'agit là de mots incertains; ils sont difficiles à circonscrire, à définir et difficiles à appliquer. Il y a peut-être lieu de déterminer ou de démontrer qu'il y a un soupçon d'intérêt public là où l'on peut montrer que toute une région est préjudiciablement affectée par un taux donné, mais dans une pensée cela ne suffit réellement pas au besoin de l'expéditeur important ou de l'industrie importante qui est préjudiciablement affectée.

Maintenant, j'ai toujours eu l'habitude de ne pas essayer de changer le texte de la loi, parce que c'est une chose très difficile à faire. Mais je croirais que si les mots «intérêt public» sont maintenus un tant soit peu dans cette section, ils devraient occuper une place beaucoup moins importante que celle qu'ils y ont actuellement, alors qu'ils deviennent en réalité le seul et unique critère d'après lequel un expéditeur peut ou non réclamer une aide.

M. SOUTHAM: Merci, M. Blair. J'ai apprécié l'attitude réceptive de notre honorable ministre vis-à-vis quelques-unes de ces suggestions. Tandis que nous procédons à l'audition des témoins, comme vous et quelques autres, si nous pouvons recueillir d'utiles suggestions aussi bien que des critiques pratiques, le temps venu, lors d'une étude subséquente, nous pourrons les entrer dans cette loi: le bill en sera meilleur.

M. BLAIR: Pour répondre plus en détail à votre question, M. Southam, je pense que le critère qui devrait guider le jugement de la commission dans l'application de cette section pourrait être mieux énoncé comme suit: considérer les effets nocifs, ou les effets discriminatoires d'un tel tarif en relation avec les intérêts de l'expéditeur, ou l'intérêt public, ou toute matière jugée importante par la commission.

M. PASCOE: Monsieur le président, si je peux poursuivre juste un peu après la question de l'abandon des embranchements, à la page 5 l'exposé suggère une approche géographique pour l'étude des lignes qui pourraient être abandonnées. Il indique seulement à quelle distance serait cette approche. Pourriez-vous développer un peu l'exposé dans ce sens? J'ai une carte ici qui montre les lignes susceptibles d'être abandonnées.

M. BLAIR: Eh bien je pense, M. Pascoe, que sans aller dans les détails d'aucune région particulière, vous pouvez envisager une région de la province qui possède à présent de grandes routes et un bon nombre d'embranchements également. Nous sommes d'avis que si l'on présente des projets d'abandon, on ne devrait pas les considérer seulement en relation avec l'opération d'un seul embranchement mais plutôt par rapport aux conséquences de l'abandon d'embranchements dans l'ensemble de cette région. Ceci implique que la commission pourrait, par exemple, décider qu'il vaut mieux relier les voies de deux chemins de fer concurrents de façon à sauver de l'argent et à rendre la circulation plus efficace.

M. PASCOE: Voilà le point que je voulais soulever. Pensez-vous que votre exposé est en faveur de cela?

M. BLAIR: Oh, très en faveur.

M. PASCOE: On trouve dans l'exposé de l'*Union nationale des cultivateurs*, selon un point de vue peut-être assez rapproché du vôtre, une suggestion à l'effet que le Parlement envisage des paiements de compensation pour les pertes subies par les détenteurs de placements sur ces voies rattachées ou ces embranchements abandonnés. Les placements sur des voies rattachées impliquent, je suppose, des entrepôts et sans doute aussi des magasins et autre maisons de commerce. Votre exposé suggère-t-il de telles compensations?

M. BLAIR: Nous n'avons pas fait de proposition spécifique sur ce que devrait envisager le gouvernement du Canada, comme eux l'ont proposé, de compenser d'autres gens que ceux des chemins de fer. Notre proposition est, je pense, plus large que cela, M. Pascoe, et se formulerait ainsi: si, par exemple, la commission venait à trouver que des affaires importantes et d'autres placements allaient être affectés d'une manière préjudiciable par l'abandon de la ligne, le meilleur parti à

prendre serait de ne pas l'abandonner et de la garder en opération. C'est là une part de l'approche géographique et aussi d'une approche qu'on pourrait appeler de concentration sur ce qu'on nomme les conséquences économiques et sociales d'un abandon.

M. PASCOE: C'est ce que j'essayais de soulever. Pensez-vous que le gouvernement de la Saskatchewan serait intéressé à conserver une ligne plutôt qu'à interrompre même les lignes qui ne sont pas sur la liste gelée, jusqu'en 1975?

M. BLAIR: Il préconise certainement qu'aucune ligne ne devrait être abandonnée si conséquemment un grand nombre de gens en subissaient des torts.

M. PASCOE: A la page 4 vous énoncez, parlant de l'objectif national à atteindre: «et ainsi surveiller de près les intérêts vitaux de la région». Voyez-vous quelque endroit où l'intérêt régional pourrait entrer en conflit avec cet objectif national?

M. BLAIR: Je pense que les gens de la Saskatchewan qui ont préparé l'exposé conçoivent qu'il y a loin de la Saskatchewan à Ottawa et qu'il peut y avoir ici une tendance à regarder les problèmes sous un autre angle que nous le ferions dans notre province. Ce que nous avons hâte d'avoir, c'est un dispositif, soit par voie d'appartenance à la commission, soit par la création d'un conseil consultatif, qui pourrait faire valoir l'intérêt de la région; cet intérêt est susceptible d'être oublié, par pure inadvertance, dans une décision prise par une commission siégeant ici.

M. PASCOE: Monsieur le président, ceci m'amène à vous poser la question suivante au sujet de la suppression de la subvention pour le pont mentionnée à la page 12. L'exposé dit que la subvention pour le pont est importante pour certains expéditeurs des Prairies et le gouvernement affirme toujours qu'ils favorisent cette suppression. Voyez-vous comment la suppression de cette subvention, qui atteint maintenant 7 millions de dollars par an, affecte ou affecterait les expéditeurs des Prairies?

M. BLAIR: Je pense qu'un groupe des expéditeurs affectés sont des gens que vous connaissez personnellement, M. Pascoe; le produit est manufacturé à Chaplin, en Saskatchewan. Quel est ce produit?

M. PASCOE: Du sulphate de sodium.

M. BLAIR: C'est un produit qui est expédié en gros dans l'Est du Canada et qui bénéficie énormément de la subvention pour le pont. A vrai dire la subvention pour le pont permet à ce produit d'entrer sur les marchés de l'Est de façon compétitive. Idéalement, je pense, le gouvernement de la Saskatchewan aimerait que cette subvention soit maintenue à perpétuité; mais si elle est réduite par étapes durant une période de trois ans, on présume généralement que les expédieurs pourront s'y adapter.

M. PASCOE: Et augmenter les prix pour les acheteurs de l'est?

M. BLAIR: Je ne crois pas qu'il soit jamais possible pour eux d'augmenter les prix car les prix du marché sont établis ici pour bon nombre de ces marchandises, telles que le sulphate de sodium, et ce sont les producteurs qui devraient absorber tout le choc d'une augmentation des coûts de transport.

M. PASCOE: C'est le point que je voulais soulever. Je pense que c'est à peu près toutes les questions que j'avais à poser; j'ajouterai toutefois que je suis d'accord avec l'exposé sur les coûts actuels. Nous allons maintenant aborder la question sous un autre angle.

M. CANTELON: Je crois paraphraser votre déclaration en disant que vous avez exprimé quelque chose comme «il était impossible d'évaluer les effets de la formule de taux telle que définie pour les expéditeurs régionaux avant de révéler suffisamment de donnés pour baser une discussion adéquate.» Suis-je exact?

M. BLAIR: C'est vrai.

M. CANTELON: Alors ai-je raison de penser que le gouvernement de la Saskatchewan n'est pas mécontent d'attendre jusqu'à ce que la commission obtienne les chiffres? Cela prendra probablement trois ans, pour résoudre de façon satisfaisante de tels problèmes?

M. BLAIR: Le gouvernement de la Saskatchewan conjointement avec les autres provinces des Prairies et les provinces de l'atlantique fait actuellement de très fortes représentations auprès du gouvernement du Canada en vue d'obtenir la publication de la liste des prix. Dans des circonstances idéales rendre cette liste disponible maintenant serait certainement préférable. Le gouvernement de la Saskatchewan comprend pourquoi cette liste ne peut être disponible et il est donc prêt à laisser procéder à l'examen de la loi compte tenu de la remarque que j'ai faite tout à l'heure, à savoir que la revision de cette formule devrait être effectuée plus tôt que trop tard.

M. CANTELON: N'avez-vous pas dit, je crois, qu'il y avait une limite de cinq ans et que la Saskatchewan suggère de la porter à trois ans au lieu de cinq?

M. BLAIR: C'est exact.

M. CANTELON: Je vous appuierai certes en ce sens, si nous ne pouvons pas obtenir de renseignements. Cette question a tracassé quelques-uns d'entre nous car nous savons que le comité du fret, ou peu importe le nom que vous lui donnez, a pu obtenir des détaillants des renseignements sur le montant exact de leurs coûts, tandis que nous ne pouvons pas encore l'obtenir du chemin de fer. Nous ne pouvons pas voir les raisons de cette discrimination.

M. PASCOE: Une dernière question que j'ai oublié de poser: M. Blair, vous avez dit que cet exposé avait été rédigé par le gouvernement de la Saskatchewan, par l'association des municipalités rurales de Saskatchewan, par l'association des municipalités urbaines de Saskatchewan et la Fédération de l'agriculture de Saskatchewan. Il représente assez bien leur opinion, n'est-ce-pas?

M. BLAIR: Oui.

M. PASCOE: De façon assez complète?

Le PRÉSIDENT: Écoutez, on lit en première page...

M. PASCOE: Oui, je vois; je voulais seulement le faire enregistrer.

Le PRÉSIDENT: Je veux saisir cette occasion pour remercier M. Blair d'être venu avec nous pour le deuxième jour cette semaine et de nous avoir donné encore un exposé et un commentaire fort précis. Ce court interrogatoire montre, à nouveau, que le comité a assez bien compris vos demandes, M. Blair. Le comité est ajourné jusqu'à demain après-midi à trois heures et demie, où nous entendrons un très court exposé de M. Gil Molgat, chef de l'opposition au Manitoba.

APPENDICE «A-21»

MÉMOIRE

de la

LIGUE CANADIENNE INDUSTRIELLE DE TRAFIC

au

COMITÉ PARLEMENTAIRE

sur le contenu du

PROJET DE LOI C-231 (1966)

M. le Président et MM. les Membres du Comité permanent des Transports et des Communications.

La Ligue Canadienne Industrielle de Trafic (Inc.) est une organisation nationale servant expressément les intérêts de ses membres en matière de transports. Nous avons environ 1,200 membres de par le Canada.

C'est la responsabilité du personnel directeur du trafic d'assurer pour le compte de leur firme, le transport économique et efficace des marchandises et des passagers. Cette soumission contient les vues et les opinions de ceux qui sont chargés, par leur compagnie, de payer directement les frais de transport aux transporteurs canadiens.

Il est entendu que rien dans le contenu de cette soumission faite par la ligue ne pourra être utilisé aux fins de réduire les droits de toute compagnie, membre individuel de la ligue, à faire d'autres soumissions ou des soumissions séparées développant ou différant des vues exprimées dans cette soumission. Depuis 1916, la préoccupation constante de la ligue a toujours été de coopérer avec les organismes législatifs Fédéraux et Provinciaux, les Commissions Royales, les Compagnies de Transports, et les autres organismes intéressés par la promotion, la conservation et la protection d'une industrie nationale des transports digne de ce nom.

Notre soumission portant sur le contenu de projet de loi C-231 (1966) suivra le même ordre que celui dudit projet de loi.

Article 3 Par. (d)

Ce paragraphe, dans sa forme actuelle inclurait tout travail ou tout contrat de transport de passagers ou de marchandises dans des véhicules à moteur, et évidemment, il comprendrait les exploitants privés de véhicules à moteurs transportant leurs propres marchandises. Nous pensons que la loi n'a pour objet que de réglementer, les transporteurs de passagers ou de marchandises «loués ou rémunérés». Jusqu'ici les réglementations envisagées dans cette loi ne s'appliquaient pas aux exploitants privés transportant leurs propres marchandises. Ces exploitants privés, étaient et sont soumis aux réglementations régissant la sécurité publique, les taxes sur les plaques d'immatriculations etc.

De plus, il semble que les articles 30-35 du projet de loi C-231 ne doivent s'appliquer qu'aux transporteurs servant «par nécessité et pour les besoins publics» et non aux transporteurs privés.

Nous recommandons donc, que les mots «loués ou rémunérés» soient ajoutés au par. (d) de l'article 3.

Article 44 Section 317 (1)

Cet article abroge les sections de la Loi sur les Chemins de fer qui interdisent toute préférence injustifiée ou toute discrimination injuste. Nous approuvons d'une manière générale, la levée de contraintes qui empêchent les chemins de fer de faire face à la concurrence, mais nous pensons que les amendements proposés, font beaucoup plus que de permettre aux chemins de fer de faire face à la concurrence. Cette législation conduirait à une situation, qui pourrait être extrêmement désavantageuse, pour certains expéditeurs, si les chemins de fer étaient laissés libres de publier n'importe quel taux ou condition, sans se soucier de leurs effets sur certaines industries ou localités. Nos membres s'inquiètent de voir que les chemins de fer pourraient être autorisés, par la loi, a pratiquer éventuellement une discrimination injuste sans recours ou appel possible. La S.317 (1) proposée, ne nous semble donc pas, procurer une garantie satisfaisante à un expéditeur ou à une localité qui pourrait souffrir d'un traitement injuste de la part des chemins de fer.

Aux termes de la nouvelle S.317 (1) proposée, il est nécessaire d'invoquer «prima facie» que l'intérêt public a été affecté d'une façon préjudiciable, avant que la Commission n'autorise à faire appel. La question critique se pose ici, une discrimination injuste envers un expéditeur ou une localité permet-elle d'invoquer «prima facie» que «l'intérêt public a été affecté de façon préjudiciable»?

Nous recommandons que la S.317 (1) de l'Article 44 soit amendée, pour permettre à un expéditeur ou à une localité de faire appel devant la Commission—ou que «l'intérêt public», comme il est utilisé dans cette sous-section, soit défini de façon à inclure les intérêts des expéditeurs et/ou des localités.

Article 45 (9) S.319 (9)

Cette nouvelle sous-section stipule que la ou une compagnie de chemin de fer offre des facilités pour le transport par voie ferrée de véhicules à moteur ou de remorques exploités par n'importe quelle compagnie sous son contrôle, elle doit offrir à toutes les autres compagnies exploitant des véhicules à moteur ou de remorques «loués ou rémunérés», des facilités similaires, aux mêmes taux et selon les mêmes termes, à celles offertes à la compagnie sous son contrôle.

Cette sous-section ne fait pas état du transport de matériel roulant identique appartenant et/ou étant exploité par une compagnie privée. Le développement des remorques tractées et des cadres interchangeables entre différents modes de transport est maintenant une technique de transport reconnue. Du fait de sa souplesse et de son économie elle est également utilisée par les transporteurs privés. Nous croyons que, lorsqu'il est utilisé par un expéditeur ou un transporteur privé, cet équipement, devrait être transporté par les chemins de fer sur la même base que le même matériel appartenant à des transporteurs «à la demande». Nous recommandons que la sous-section (9) de la section 319 comprise dans l'Article 45 soit amendée en conséquence.

Article 52 S.333 (2)

Nous pensons que le préavis de 30 jours avant toute augmentation des tarifs devrait être conservé. Dans la plupart des industries canadiennes les listes de prix sont effectives pour 30 jours ou plus, et 10 jours ne laissent pas suffiamment de temps pour ajuster les prix en fonction de l'augmentation des frais de transport. Nous pensons qu'un préavis de 30 jours avant toute augmentation est raisonnable et nous recommandons que cette sous-section soit amendée en conséquence.

Article 53 S. 336

Cette section traite des tarifs du trafic dit «Captif». Nous demandons respectueusement que les tarifs statutaires couverts par les sous-sections (2), (3) et 5(b) ne soient pas promulgués.

Nos raisons sont les suivantes:

1. Les bases utilisées dans les sections (2) et 3(c), ainsi que la formule dans 5(b) sont trop incertaines et trop rigides, et ne prennent pas en considération certains des facteurs de la plus haute importance ayant une influence sur les tarifs de fret, tels que type de commodité, densité, valeur, caractéristiques de chargement, etc.
2. Ces bases et cette formule ne peuvent être changées que par un Acte du Parlement. Nous pensons qu'il ne serait vraiment pas souhaitable d'avoir à passer un Acte du Parlement afin de pouvoir apporter les changements nécessaires au tarif de fret.
3. Nous pensons que la fixation des tarifs de fret—qu'il s'agisse de trafic «Captif» ou autre—requiert l'application d'un jugement, après que tous les facteurs influents aient été étudiés et considérés.

En conséquence, nous recommandons que la section 336 soit amendée comme suit:

1. Que la sous-section (2) soit terminée à la 32e ligne de la page 42 après les mots «fix a rate».
2. Dans la sous-section (3) que soit supprimé le paragraphe (c) de la page 43.
3. Dans la sous-section (5) que soit supprimé le paragraphe (b).

En faisant les amendements ci-dessus, la question de la fixation des tarifs du trafic dit «Captif» se trouverait dans les mains de la Commission Canadienne des Transports, qui aurait toutes les données et toutes les facilités, pour considérer et juger tous les facteurs influents et rendre un jugement juste, pour la fixation des tarifs pour ce trafic.

Soumis Respectueusement,
Ligue Canadienne Industrielle de Trafic (Inc.)

POLITIQUE DE TRANSPORT POUR LE CANADA

Préliminaires

La *Canadian Industrial Traffic League Inc.*, un organisme national groupant les directeurs commerciaux et industriels du négoce et de la distribution, se consacre et s'intéresse à l'efficacité et la solidité économique du transport et de la distribution des biens et des personnes. La politique est basée sur des principes généraux et exprime les convictions collectives des membres de la Ligue. Elle a été préparée pour l'information et l'usage de la masse des membres, sans préjudice à l'intérêt d'un membre en particulier. La Ligue vise à agir avec conséquence, mais n'hésitera pas, si nécessaire, à ajouter, modifier ou supprimer les énoncés de la poltiique à la lumière des changements survenus dans la loi ou dans les conditions du transport.

Énoncé général de la politique

La Ligue appuie tous les mouvements, actions, progrès dans le génie ou la technique qui contribuent à fournir des conditions de transport efficaces et des services en rapport avec l'économie générale de la nation. Elle appuie: (1) la compétition entre tous les types de transports, de façon à ce que les avantages de

chacun puissent être atteints; (2) des tarifs libres de contrôle régulier sauf dans le cas du commerce régional; (3) la publication par tous les transports usuels de leur liste des taux. Là où fournir les services de transport impliquera l'imposition de tarifs statutaires ou de taux exigeant des subventions, le coût de ces services devrait être assumé par le trésor national et (ou) provincial.

Propriété gouvernementale vs entreprise privée

La Ligue est fermement convaincue que le principe de l'entreprise libre et privée dans l'industrie du transport est la meilleure méthode pour obtenir des services efficaces et progressifs.

La propriété gouvernementale de l'équipement et des services devrait être limitée aux cas liés au développement et à l'exploitation du territoire, là où l'entreprise privée ne peut être utilisée en raison du coût prohibitif de la mise en place et du développement des services.

Entreprise privée et compétition

La Ligue croit que le système d'entreprise privée est le moyen le plus efficace pour apporter une productivité accrue, des progrès techniques rapides et un accès à un plus grand nombre de gens. Ce système doit reconnaître le droit d'échouer, sous peine d'être sujet à des restrictions peu souhaitables.

Établissement et publication des tarifs

Les expéditeurs et les transports devraient pouvoir négocier librement les tarifs, termes et conditions, en conformité aux règlements tels que ceux s'appliquant à l'enregistrement, à la sécurité, aux marchandises dangereuses. Toutes les listes concernant les taux, termes et conditions pour le transport usuel devraient être disponibles.

Contrôle des tarifs

Sauf dans le cas du commerce régional, on ne devrait pas permettre la réglementation des tarifs par une agence gouvernementale.

Tarifs statutaires ou prix impliquant des subventions

Lorsqu'il existe des conditions économiques, géographiques ou autres dans certaines régions du Canada, qui requièrent une attention spéciale dans l'intérêt national ou provincial, le coût du transport ou son fardeau ne devrait pas être laissé aux transports et par là subi par les usagers ou les acheteurs de services de transport. La différence dans les prix, ou charges entre les taux établis, normaux, raisonnables et les taux ou prix dits statutaires ou de subvention devrait être assumée par le trésor national et (ou) provincial, de façon à ne pas déformer la structure de base du fret.

Prix des services gouvernementaux

En autant que possible, le coût de la construction, de l'opération et du maintien des services de transport gouvernementaux devrait être rencontré par des prix justes et équitables payés par les usagers, sauf pour les services mentionnés dans l'article précédent de cette police.

Règlements interprovinciaux et internationaux

La Ligue croit que le gouvernement fédéral devrait fixer des règlements pour les transports interprovinciaux et internationaux dans les domaines de la sécurité publique, de l'uniformité de la documentation et de la responsabilité.

Un service de transport complet

La Ligue croit que tout transport engagé principalement dans un type donné de service devrait pouvoir s'engager dans n'importe lequel ou dans l'ensemble des autres types, dans le dessein de fournir un service complet.

Transport privé

La Ligue appuie le droit et la liberté pour toute entreprise d'opérer ses propres services de transport, compte tenu des règlements fédéraux et provinciaux concernant l'enregistrement, la sécurité et les marchandises dangereuses.

Droit d'appel

Des conseils d'appel devraient être ouverts aux expéditeurs, tels que le *Board of Transport Commissioners for Canada*, pour l'audition et l'arbitrage des griefs.

TEL QU'APPORTÉ PAR LA 49e ASSEMBLÉE ANNUELLE RÉUNIE À MONTRÉAL, PROVINCE DE QUÉBEC, LE 23 FÉVRIER 1965

APPENDICE «A-22»

Mémoire du
GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

au

COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
SUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS

relativement à des questions à étudier dans le bill C-231

INTRODUCTION

Le bill C-231 remplace le bill primitif C-120 et, comme le bill C-120, il tire son origine des recommandations du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports.

Le bill C-120 se définissait comme il suit:

> Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports et la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, et révoquant la Loi sur les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien.

Ses fins étaient les suivantes:

> Mettre en application, de façon générale, ces recommandations en tant que la Loi sur les chemins de fer est la loi d'application appropriée.

En comparaison, le nouveau bill C-231 se définit comme suit:

> Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

Le bill C-231 se distingue principalement du bill primitif du fait qu'il établit la base pour:

> Ce bill a pour objet de formuler cette politique nationale des transports, de préciser les objectifs vers lesquels tend cette politique et d'édicter les dispositions statutaires nécessaires pour atteindre les objectifs prévus.

Les mesures législatives contenues dans le bill C-231 sont une grande amélioration sur celles qui étaient incorporées dans le bill primitif C-120 et elles proviennent en grande partie des recommandations que les provinces et des organisations avaient faites aux autorités fédérales. Ces dernières, reconnaissant que le bill primitif comportait des imperfections, ont invité les gouvernements et les organisations provinciales et elles ont très bien accueilli les représensations qui leur ont été faites. A preuve la teneur de la nouvelle loi dans laquelle ont été incorporées plusieurs des modifications proposées.

OPINIONS DE LA SASKATCHEWAN SUR LES BILLS C-120 ET C-231

Le mémoire ci-dessous expose les principales questions commentées dans un enoncé de la politique du gouvernement de la Saskatchewan sur le bill primitif C-120 qui a été présenté au gouvernement du Canada en février 1965; on y compare les mesures législatives pertinentes du bill C-120 avec celles du nouveau bill C-231.

1. Rationalisation des chemins de fer et abandon des embranchements non rentables.
2. Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et autres tarifs connexes.
3. Distinction injuste et préférence indue.
4. Subvention (pont).
5. Méthodes d'établissement des prix.
6. Régie du tarif maximum.

En plus des questions précitées, l'introduction d'une politique nationale des transports et de ses objectifs, que la Saskatchewan considère comme étant un premier pas d'importance dans la réalisation des principaux buts dans le vaste réseau des transports du Canada, est d'abord commenté.

Commission nationale des transports (articles 2 à 20, bill C-231)

Le bill C-231 est désigné sous le titre de Loi nationale des transports et prévoit la création d'une Commission nationale des transports qui remplacera les trois institutions existantes suivantes:

1. Commission des transports;
2. Commission des transports aériens;
3. Commission maritime canadienne.

Des dispositions sont prises pour que les membres de ces commissions dont le nombre autorisé est de treize membres soient affectés à la nouvelle commission. L'addition de quatre nouveaux membres portera leur nombre global à dix-sept. Les agences additionnelles de cette commission comprendront les pipelines pour le transport des produits en dehors des provinces et le transport en dehors des provinces par véhicules à moteur. Il est proposé que la nouvelle commission fonctionnera par l'entremise d'une série de sous-commissions ou de comités s'occupant de types particuliers de transports. De plus, il est prévu que des comités spéciaux s'occuperont particulièrement du transport par route, par air, par rail, par eau et par pipe-lines.

La Saskatchewan s'intéresse de premier chef à la composition des membres de cette commission, particulièrement en ce qui concerne les questions touchant les problèmes des chemins de fer. La Saskatchewan est intéressée à la façon de réaliser plusieurs des objectifs. Par exemple, comment les objectifs nationaux seront-ils réalisés tout en maintenant une surveillance étroite sur les intérêts régionaux de première importance? Une façon serait d'établir un comité consultatif composé de membres des organisations provinciales qui agiraient par l'entremise du gouvernement provincial pour fournir une source vitale de renseignements aux autorités fédérales ou à la commission en ce qui concerne les questions vitales à l'aménagement régional. Une façon de faciliter les choses, comme l'a exposé le premier ministre Thatcher dans l'énoncé de 1965 de la politique de la Saskatchewan, serait la création par la commission d'un bureau régional, de préférence à Regina.

Il est capital que, tout en tenant compte pleinement des intérêts régionaux, l'intérêt national soit l'objectif dominant; ce qui peut être réalisé de la meilleure façon par une commission composée de membres avertis pour juger des questions majeures et ayant la confiance de toutes les parties en cause.

Le gouvernement de la Saskatchewan demande donc que les moyens de satisfaire à l'intérêt national soient mentionnés dans la Loi, tout en tenant compte des intérêt régionaux.

Rationalisation des chemins de fer et abandon des embranchements non rentables (articles 314 à 314H, bill C-231)

Dans l'énoncé politique soumis par la province de la Saskatchewan en février 1965, il a été souligné que la rationalisation des chemins de fer n'était pas seulement l'abandon des embranchements non rentables, mais l'utilisation plus efficace du réseau actuel. Il semble que le bill C-231 emploie cette manière d'aborder la question. D'une façon générale, le bill C-231 appuie sur le concept de la rationalisation en étudiant toute la question des embranchements non rentables. De plus, la façon d'étudier les lignes par région est mise de l'avant ainsi que les considérations d'ordre public et la disposition de pouvoirs élargis par la nouvelle commission pour faire des recommandations d'ordre général sur toute la question de faire les ajustements nécessaires en créant le moins possible d'agitation sociale.

Brièvement, les alinéas suivants font ressortir les choses qui n'apparaissaient pas dans le bill C-120 sur la question de l'abandon des embranchements. D'une façon générale, ces points faibles ont été relevés dans le nouveau bill.

1. Une autorité ayant les pleins pouvoirs d'agir indépendamment des influences extérieures et relevant seulement du Parlement. Le bill C-120 plaçait l'autorité dans une position d'importance secondaire.
2. Le bill C-120 négligeait de donner une importance majeure aux répercussions sociales et économiques de l'abandon. Dans sa forme primitive, les seuls critères de l'abandon étaient les résultats de l'exploitation des chemins de fer. Par exemple, si le chemin de fer présentait un déficit d'exploitation, la ligne était classée comme non rentable et serait automatiquement abandonnée, l'autorité n'avait plus qu'à déterminer le temps où l'abandon serait effectué.
3. Aucun abandon ne devrait avoir lieu sans une audition à moins que toutes les parties en conviennent. Sous le régime du bill C-120, une cause peut être entendue à la discrétion de l'autorité. Les auditions sont tolérées plutôt qu'obligatoires.
4. La façon de procéder à l'abandon et à la rationalisation sur une base régionale exige l'étude de toutes les lignes. Le bill C-120 exigeait une étude des seules lignes que le chemin de fer proposait à l'abandon et que chaque ligne devait être étudiée isolément.
5. Le bill C-120 ne prévoyait aucune disposition pour la période initiale de transition en ce qui concernait les pertes et les dépenses encourues par la collectivité par suite de l'abandon du service ferroviaire. On ne tenait compte de l'intérêt public que lorsqu'il s'agissait de déterminer la date de l'abandon d'une ligne.
6. Le bill C-120 ne prévoyait aucune disposition visant une réévaluation des frais du chemin de fer à la suite d'une rationalisation complète du réseau. Les frais du chemin de fer dans le présent système d'exploitation ne seraient pas une évaluation équitable des économies qu'entraînerait l'abandon.

En comparaison des imperfections inhérentes au bill C-120 citées ci-dessus, le nouveau bill énonce dans les détails les questions ci-dessous que la commission aura à étudier lorsqu'elle abordera le sujet de l'abandon des embranchements non rentables:

«1. les pertes réelles subies dans l'exploitation de l'embranchement;
2. les autres moyens de transport disponibles ou qui pourront le devenir dans la région desservie par l'embranchement;
3. la période de temps raisonnable requise pour l'ajustement de moyens quelconques dépendant en tout ou en partie des services fournis par l'embranchement, tout en dérangeant le moins possible l'économie de la région desservie par l'embranchement;
4. l'effet probable sur les autres lignes ou les autres moyens de transport de l'abandon de l'exploitation de l'embranchement ou de l'abandon de l'exploitation de tout tronçon de l'embranchement à différentes dates;
5. les effets économiques de l'abandon de l'exploitation de l'embranchement;
6. la possibilité de conserver l'embranchement ou tout tronçon de ce dernier comme ligne exploitée par des changements dans la méthode d'exploitation ou par communication avec d'autres lignes de la compagnie;
7. la possibilité de conserver l'embranchement ou tout tronçon de ce dernier comme embranchement exploité soit conjointement, soit comme partie du réseau d'une autre compagnie de chemin de fer par la vente ou la location de l'embranchement ou de tronçons de ce dernier à une autre compagnie de chemin de fer ou par l'échange des droits d'exploitation ou de passage entre les compagnies ou autrement, y compris, au besoin, la construction d'embranchements de communication avec ceux d'autres compagnies, et
8. les besoins probables de transport à venir de la région desservie par l'embranchement.»

Dans l'étude de la cause et de l'effet de la rationalisation, l'article 314C (1) semble indiquer que les auditions publiques pour les usagers sont *admissibles* plutôt qu'*obligatoires*.

Vu l'amélioration évidente du bill C-231 sur le bill C-120 au sujet de la rationalisation des chemins de fer, la nouvelle loi ferait naître la confiance précieuse des usagers et autres groupes intéressés en insistant sur des auditions publiques.

Ce qui ne signifie pas que des auditions publiques seraient tenues pour chaque embranchement que l'on se propose d'abandonner. Il y aurait suffisamment de garanties si une audition publique était tenue dans chaque *région* à l'étude au cours de laquelle les opinions des usagers seraient entendues, qu'ils soient directement ou indirectement touchés.

Pareillement, la question des auditions publiques est critique dans la détermination des principes, des façons d'aborder, des techniques et des méthodes d'établir les frais d'exploitation des embranchements. La Saskatchewan continue de demander qu'un examen minutieux soit fait des méthodes utilisées par les chemins de fer dans la détermination des pertes d'exploitations d'un embranchement. Cette question porterait sur la répartition des frais entre les parties sur ligne et hors de ligne des expéditions et sur les autres aspects des frais et de l'exploitation.

Finalement, il semblerait que le bill C-231 soit une amélioration sur le bill C-120 en autant que l'agence ou autorité spéciale de rationalisation dont il a été

question dans le bill C-120 aura été délaissée en faveur d'un comité spécial au sein de la nouvelle commission nationale. Cette proposition laisse supposer que les lignes de chemin de fer ne seront pas examinées séparément des autres moyens de transports, mais que tous les effets régionaux de l'abandon des chemins de fer sur les autres moyens de transport auront été étudiés avant d'en arriver à une conclusion.

Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et autres tarifs connexes (articles 328 à 329A, bill C-231)

Le gouvernement de la Saskatchewan, dans son énoncé de politique de février 1965, a fortement soutenu le principe de maintenir les tarifs d'exportation des céréales au niveau actuel comme une mesure de politique nationale sous le régie du Parlement. Le bill C-120 autorisait le ministre des Finances à compenser les chemins de fer de tout déficit dans le coût variable du transport des céréales de l'ouest vers les ports d'exportation, plus une contribution fixe aux frais généraux.

A cet égard, le gouvernement de la Saskatchewan n'a pas été d'accord qu'il y ait une perte à payer sur le transports des céréales à l'exportation, et il a recommandé qu'avant de prendre la décision de payer aux chemins de fer une somme fixe d'argent, une revision complète des frais de transport des céréales à l'exportation soit effectuée. Si, après avoir déterminé ces frais réels, et s'il y avait une perte réelle dans l'expédition des céréales à l'exportation, le gouvernement de la Saskatchewan soutiendrait un politique visant à subventionner les chemins de fer de façon à les compenser de ces pertes.

Le gouvernement de la Saskatchewan s'est cependant opposé, sans réserve, à tout paiement par le gouvernement fédéral à l'égard des frais constants du transports des céréales de l'ouest vers les points d'exportation et il a par conséquent recommandé dans son énoncé de politique que toute référence aux frais constants de transports des céréales à l'exportation soit biffée des mesures législatives contenues dans le bill C-120.

Le bill C-231 garantit le maintien des tarifs du Nid-de-Corbeau et des tarifs connexes sur une base statutaire. Il ne fait aucune allusion aux paiements immédiats de subvention du transport des céréales à l'exportation. Cependant le bill mentionne que la commission doit s'informer dans les trois ans des revenus et des frais de transport des céréales et des produits de céréales à l'exportation et la commission pourra alors être en mesure de recommander une aide aux chemins de fer si des pertes s'avèrent. Le gouvernement de la Saskatchean considère que cette disposition de cette question vitale est saine et acceptable.

Les tarifs «At and East» du transport par rail des céréales d'exportation vers les ports de l'est à partir des Grands lacs doivent être maintenus au niveau en vigueur depuis le 30 novembre 1960. Ce n'est qu'après qu'il aura été prouvé que ces tarifs sont non compensatoires qu'un paiement sera versé aux chemins de fer sur la différence entre les revenus perçus pour le transport et les revenus que les chemins de fer auraient perçus si les tarifs avaient été compensatoires. La Saskatchewan soutient cette politique.

Distinction injuste et préférence indue (article 317, bill C-231)

Sauf dans le cas des tarifs de téléphone, de télégraphe et de passagers, le bill 120-C a retiré de la Loi sur les chemins de fer toute référence à une distinction injuste, à une préférence indue et à des tarifs justes et raisonnables. La Saskatchewan n'a pas été d'accord. Le gouvernement provincial a recommandé qu'une voie d'appel à la Commission des transports soit maintenue dans la Loi sur les chemins de fer afin que tout expéditeur, faisant partie d'un groupe ou pris individuellement, puisse avoir accès à un marché commun exempt de toute forme de distinction.

Dans ce but le gouvernement du Saskatchewan a recommandé que les articles 317 et 319 soient conservés dans la Loi sur les chemins de fer. La nouvelle Loi prévoit dans l'article 317 que:

> "Toute personne, si elle a lieu de croire qu'une action ou une omission de la part d'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer ou que les résultats de l'établissement de taux en conformité de la présente loi après son entrée en vigueur peuvent être préjudiciables à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou condition de transport, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de l'action, de l'omission ou du résultat et la Commission, si elle est convaincue que cela constitue un commencement de preuve, peut accorder cette permission d'appel et peut faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission ou le résultat.»

Comme le spécifie cette citation, il y a une protection qui s'applique à l'établissement des tarifs. Il faudrait donner une interprétation de ce que signifie exactement *prima facie* et «l'intérêt public» et peut-être la développer dans le texte de la Loi. Le Saskatchewan pense que la voie de l'interjection ne devrait peut-être pas demeurer grande ouverte à tous ceux qui pourraient désirer s'en servir. Cela entraînerait l'inévitable inondation de la Commission par toutes les plaintes...certaines peut-être injustifiées. D'un autre côté cependant la voie de l'interjection ne devrait pas être restreinte au point d'être interdite à tous ceux qui ont un besoin réel de faire appel. Le Saskatchewan pense qu'il faudrait donner une interprétation plus large à la signification précise de l'article 317 (I), et donner dans cet article l'assurance que toute réclamation *bona fide* à l'égard de toute discrimination pernicieuse puisse être présentée à la Commission.

La Subvention du pont-rail (articles 468 et 469A, Bill C-231)

Le Bill C-210 recommandait le retrait immédiat de la subvention du pont-rail. Dans la définition de sa politique, en février 1965, le gouvernement du Saskatchewan avait toutefois recommandé le maintien de cette subvention. Cette décision fut prise en raison de la volonté de garder compétitifs, sur les marchés de l'est du Canada, les minerais et autres produits de manutention lourde. En conséquence, le gouvernement du Saskatchewan agréa avec la proposition du gouvernement fédéral de répartir sur une période de trois ans la subvention du pont-rail. La décision du gouvernement fédéral se base ici largement sur le fait qu'il reconnaît l'importance de cette subvention pour certains expéditeurs des Prairies, et désire donc la répartir sur une certaine période de temps.

Le Bill C-231 annule la répartition sur une période de trois ans, de la subvention du pont-rail. Le Saskatchewan ne discute pas ce point, reconnaissant que les conditions ont changé dans la région du pont, dans le nord de l'Ontario. L'accroissement de la circulation créé en cet endroit par rapport à ce qu'elle était en 1951-52, lors de la discussion de la subvention, réduit donc considérablement le besoin de cette subvention.

Procédure d'évaluation des prix (articles 387 à 387C, Bill C-231,

Le Bill C-120 avait reconnu que les recommandations de la Commission royale sur les transports, relatives aux procédures d'évaluation des prix, devraient être développées par une autorité régulatrice. Le gouvernement du Saskatchewan avait renouvelé dans la définition de sa politique, en 1965, son insatisfaction quant à l'étude des prix entreprise par la Commission royale sur les transports; de même que soin insatisfaction quant à l'étude entreprise par les chemins de fer. Le Saskatchewan était fortement partisan du développement de nouvelles procédures d'établissement de prix standards. Ces procédures

devaient être établies du point de vue du Saskatchewan, non seulement pour s'appliquer aux transports des produits tels que le grain d'exportation, mais aussi, le gros du trafic sur les lignes des Prairies étant le grain d'exportation, pour déterminer si une ligne de chemins de fer secondaire fonctionne à perte ou non. Le Saskatchewan considérait ques les audiences publiques au cours desquelles les commissaires du transport devaient établir les principes fondamentaux, ou les procédures d'établissement des prix, devraient permettre d'entendre toutes les parties intéressées.

Le Bill C-231 prévoit la détermination des procédures d'établissement des prix par la nouvelle Commission, après quoi la Commission peut recevoir des propositions et organiser des audiences ayant pour objet ces procédures. Le Saskatchewan, toutefois s'en tient au point de vue considérant que lorsque l'on réétudie ces procédures, tous les groupes intéressés doivent être entendus sur cet aspect vital de la législation.

Contrôle du tarif maximum (article 336, Bill C-231)

Cette phase de la législation incorporée dans le Bill C-120 était très litigieuse, et le demeure dans le Bill C-231. Ce contrôle du tarif maximum se proposait d'assurer une protection sous la forme d'un tarif plafond que le trafic ferroviaire non compétitif ne pourrait dépasser, et aussi de permettre aux chemins de fer une plus grande liberté dans la détermination de leurs tarifs.

En voici les principaux aspects: premièrement, une définition de ce que l'on entend par mouvement non compétitif ou captif; et deuxièmement, par ce que l'on entend par une bonne contribution pour les chemins de fer, quant au poids minimum imposé.

Le Bill C-120 définissait le mouvement non compétitif ou captif comme un mouvement où:

> *«Il n'y a pas d'autre acheminement praticable ou service fourni par un transporteur en commun autre que par un ou des transporteurs par rail ou une combinaison de transporteurs par rail.»*

Le terme «practicable» a été interprété par la Saskatchewan, dans la définition de sa politique, comme signifiant économique, et par conséquent, devrait être remplacé par le terme «économique».

Le Bill C-120 proposait que les tarifs maxima soient basés sur deux cent cinquante pour cent des prix variables pour une charge minimum de trente mille livres. La définition du mouvement captif et la formule de détermination du niveau du tarif maximum ont tous les deux laissé le gouvernement du Saskatchewan insatisfait.

Dans la définition de sa politique, le Saskatchewan recommandait l'exécution du contrôle du tarif maximum sur les bases suivantes:

(a) «Que le trafic captif soit défini comme un trafic ne pouvant être un mouvement économique pour aucun autre transporteur; que le mot «practicable» dans la définition du trafic captif soit remplacé par le mot «économique» afin de lire comme suit...il n'y a pas de route, ni service économique alternatif...

(b) Que, du fait du décroissement du prix par tranche de 100 livres avec l'accroissement du chargement, une contribution aux frais généraux uniforme et proportionnelle soit appliqué au prix variable actuel du transport des charges maxima variables».

Évaluant l'effet que le contrôle du tarif maximum aurait sur les transporteurs du Saskatchewan, celui-ci en accord avec d'autres gouvernements provinciaux et experts, reconnu le besoin d'établir les prix de revient des opéra-

tions ferroviaires tels qu'ils s'appliquent aux déplacements actuels dans le Canada. Dans l'intervalle on tenta d'obtenir ces prix. Tous ces efforts cependant furent vains car les chemins de fer ne fournirent pas de données très significatives. Les experts et consultants provinciaux en ont conclu que tous les efforts pour résoudre ce problème seraient inutiles tant que l'on n'obtiendrait pas de renseignements sur les prix actuels.

Les autorités du gouvernement fédéral, pendant ce temps se sont rendus compte du problème auquel ont eu à faire face les provinces, et en conséquence ont essayé de persuader les chemins de fer de fournir ces données indispensables. Les chemins de fer ont donc fourni certains renseignements sélectionnés. Il fut aussitôt reconnu que toute relation entre les données fournies par les chemins de fer et les prix de revient actuels déterminés par l'expérience ne serait que pure supposition du fait que les données fondamentales liées au prix actuel des transports ne purent être obtenues. Il fut conclu, en raison de cela, à l'impossibilité de déterminer l'effet actuel de la formule quant aux niveaux du tarif maximum, ou de proposer des formules différentes qui soient plus réalistes et raisonnables du point de vue des expéditeurs.

Le Bill C-231 définit un expéditeur captif comme un expéditeur:

> «...de marchandises pour lesquelles il n'existe pas *d'autre service efficace et concurrentiel* de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer...»

Vu que «efficace» et «concurrentiel» remplacent le mot «praticable» utilisé dans le Bill C-120, la Saskatchewan pense que la définition de l'expéditeur captif a été amélioré. Toutefois, pour ce qui est des contributions aux frais généraux imposées, déterminées sur la base d'un chargement minimum, le Bill C-231 ne montre que peu d'amélioration par rapport au Bill C-120. A ce propos la seule différence entre ces deux bills est que le minimum de base de 30,000 livres du Bill C-120 permettait de légères réductions de prix pour le transporteur par chaque tranche de 10,000 livres, tandis que le Bill C-231 modifie la proposition initiale en employant des tranches de 20,000 livres. En conséquence, il peut être plus difficile à l'expéditeur captif d'obtenir le bénéfice de lourds chargements. Il est très probable que la plupart des expéditeurs que l'on peut qualifier de captifs se trouveront entre les deux niveaux de charges minima de 30,000 et 50,000 livres. Si c'est le cas, il n'est à prévoir qu'une faible protection, si protection il y a, pour l'expéditeur captif, si l'on applique le Bill C-231.

Le Saskatchewan maintient d'une manière inaltérable que les chemins de fer doivent fournir aux autorités intéressées, sur une base confidentielle, les renseignements sur leurs prix de revient. Il ne faut attendre, sans cela, qu'une faible amélioration à la solution du problème du contrôle du tarif maximum.

Cela sera particulièrement nécessaire dans le cas des expéditeurs couverts maintenant par les tarifs de classe. Avec l'annulation de ces tarifs, il faut prévoir un mécanisme assurant aux expéditeurs appartenant précédemment à la catégorie des tarifs de classe, un traitement convenable (voir l'article 332 de la Loi sur les chemins de fer).

Le Saskatchewan recommande de plus de prendre les mesures qui s'imposent pour identifier ces expéditeurs, particulièrement ceux de l'Ouest qui sont handicapés par des problèmes de distance et qui entrent maintenant dans le cadre de la Loi sur la réduction du tarif au poids. Il est à prévoir que ces expéditeurs auront besoin d'une certaine protection.

Le Saskatchewan serait désireux d'incorporer tout ceci dans la Loi, étant bien entendu qu'il serait par la suite procédé à des révisions afin de déterminer s'il n'y a pas eu de modifications dans les prix de revient des chemins de fer, et d'évaluer l'importance du trafic, s'il y en a, qui se soit ajouté ou retranché à celui

ayant droit à la définition de captif. Il est fort possible que le transport bénéficiant actuellement du statut de captif, puisse dans quelques années, en raison de certains changements technologiques, cesser de le faire.

Maintenant que l'on sait que les renseignements sur les dépenses ne sont pas disponibles pour l'instant, mais le deviendront lorsque la nouvelle Commission aura commencé ses travaux, la province du Saskatchewan pense que la Commission devrait revoir la formule du tarif maximum le plus tôt possible, pas plus de trois ans après l'entrée en vigueur de la Loi, plutôt que cinq ans comme cela est spécifié dans l'article 336 (16).

Autres sujets non spécialement traités dans la définition de la politique du Saskatchewan en février 1965.

Services des voyageurs (articles 314 et 314J, Bill C-231)

Le Bill C-231 prévoit les mesures d'abandon automatique des services de voyageurs, en cas de déficit. Le Bill C-231 a modifié toutefois ce point étant donné que l'opération voyageur sera traitée de la même manière que les lignes secondaires. La nouvelle législation prévoit que les services de voyageurs seront rationalisés en fonction des besoins, et que la nouvelle Commission pourra pourvoir à la continuation de ces services si l'intérêt public l'exige. Le payement aux chemins de fer de subventions devant couvrir les pertes dues aux services de voyageurs considérés comme nécessaires au bien public, sera impératif et demeurera tant que durera le service.

Bien que le Saskatchewan n'ait pas exprimé de vues officielles sur ce point dans la définition de sa politique, en 1965, la province pense que la nouvelle législation présente une grande amélioration par rapport à celle contenue dans le Bill C-120, pour ce qui est des services de voyageurs, et pour cela, lui donne son plein appui.

Subvention générale (article 469, Bill C-231)

En accord avec les recommandations de la Commission royale sur les transports, le Bill C-120 prévoyait trois fonds de subventions distincts, devant être payés comme suit:

1. Pour le compte des lignes secondaires, non économiques.
2. Sur une échelle décroissante en dédommagement aux services de voyageurs non rénumérateurs.
3. Comme montant fixe payé pour le compte de tarifs d'exportation sur le grain.

Cette méthode de subventionnement des chemins de fer a été critiquée par la province du Saskatchewan.

L'attitude du Saskatchewan dans la définition de sa politique a été de s'opposer à tout payement effectué par le gouvernement fédéral pour le compte de n'importe quel transport de denrée ou n'importe quel sujet déterminé, tels que ceux liés à l'abandon de lignes secondaires ou aux services de voyageurs. Le Saskatchewan s'est rendu compte que, se basant sur des suppositions arbitraires, il serait pratiquement impossible de déterminer ce que l'on peut considérer comme une contribution raisonnable au prix de revient constant, par tout transport de denrée. Toutefois, le gouvernement du Saskatchewan croit que si les chemins de fer canadiens ont périodiquement besoin de revenus additionnels pour couvrir leurs dépenses totales, y compris un bon rapport sur investissement, il pourrait être nécessaire de leur fournir une subvention.

A ce sujet, le Saskatchewan est entièrement d'accord avec la législation contenue dans le Bill C-231 qui a écarté les trois fonds de subvention spéciaux, et

mis en place un fond unique destiné à octroyer une subvention provisoire aux chemins de fer sur le niveau actuel des paiements de subvention aux chemins de fer devant prendre acte en 1968 et devant décroître chaque année, de 12½ pour cent de la subvention actuelle. Ceci donnera à la Commission une plus grande souplesse dans l'attribution de fonds aux chemins de fer suivant la demande.

Le Bill C-231 prévoit que la nouvelle Commission recommande aux autorités fédérales le paiement de subventions pour couvrir les déficits des services de voyageurs et ceux des lignes secondaires non rémunératrices qui ne peuvent être abandonnées si la Commission pense qu'il s'agit d'intérêt public. La Saskatchewan est entièrement d'accord avec cela.

En addition à cela, la Saskatchewan suggère de faire l'évaluation annuelle de la dispersion des paiements venant du fonds général destiné aux chemins de fer et du progrès annuel réalisé par la Commission dans la voie de la rationalisation du problème des chemins de fer.

Disposition des lignes ferroviaires non protégées (articles 314F à 314H, Bill C-231)

La Saskatchewan doit faire face à la perspective d'un abandon possible d'un peu plus de 1,000 milles de lignes ferroviaires non protégées... c'est-à-dire des lignes qui ne sont pas garanties jusqu'en 1975. La question se pose de savoir si le sort de ces lignes se règlera d'après les termes étroits de l'actuelle législation (article 168 de la Loi sur les chemins de fer) administrant l'abandon des lignes non rémunératrices, ou d'après ceux de la nouvelle législation (Bill C-231) actuellement à l'étude à la Chambre?

Comme il pourrait ne pas être pratique d'envisager ces propositions d'abandon dans le cadre de la procédure du Bill C-231, seules les raisons les plus impératives pourraient justifier un arrangement en fonction de l'article actuel 168. Dans chacun de ces cas la Saskatchewan pense qu'il faut donner les considérations qui s'imposent à ce que coûteraient les dislocations pendant la période de réajustement qui résulterait d'un actuel abandon.

Dans le cas où les lignes non protégées seraient considérées en dehors du champ d'application du Bill C-231, la Saskatchewan est des plus intéressée par la manière dont seraient considérées ces lignes, et recommande l'emploi de l'article 214 H afin de s'assurer de l'application de considérations économiques et sociales aux régions desservies par les lignes exposées, comme cela serait le cas si ces abandons prenaient place dans le cadre de la nouvelle législation.

RÉSUMÉ

1. En ce qui concerne le Bill C-231, la Saskatchewan pense que la législation définie dans cette Loi présente une nette amélioration par rapport à celle contenue dans le Bill C-120.

2. En ce qui concerne les principaux résultats de la définition de la politique de Saskatchewan en février 1965, la législation de la nouvelle Loi sur la rationalisation sur les chemins de fer et l'abandon des lignes secondaires non rémunératrices, le *Crows Nest Pass* et les tarifs associés, la subvention du pont-rail et les procédures de détermination des prix de revient, correspondent de très près aux vues exprimées par la Saskatchewan.

3. La Saskatchewan pense que l'article de la législation relatif à une discrimination et une préférence injustes demande d'être considérablement éclairci. La Saskatchewan désire une protection adéquate contre la discrimination qui demeure dans la Loi.

4. En ce qui concerne la question du contrôle du tarif maximum il n'est possible d'arriver à aucune conclusion avant que les chemins de fer n'acceptent de fournir les renseignements nécessaires sur leurs prix de revient. L'opération de la formule du tarif maximum devrait être revue dans moins de trois ans.

5. Il ne semble pas y avoir de raisons à ce que les chemins de fer ne fournissent pas les renseignements sur leurs prix de revient à la Commission, sur une base confidentielle. En conséquence de cela, les décisions qui s'en suivraient seraient probablement mieux acceptées par toutes les parties concernées. Les craintes exprimées à l'heure actuelle par les chemins de fer, quant au caractère confidentiel de leurs renseignements, s'en trouveraient allégées, et selon toute probabilité auraient pour résultat la coopération des chemins de fer avec les autorités par cession de ces données.

6. La proposition de création d'une Commission nationale sur le transport est intéressante et devrait fournir le moyen de rationaliser tous les moyens de transport, en ce qui concerne les prix et besoins en services. Les résultats seraient une plus grande efficacité dans les services de transport avec des bénéfices importants pour la nation, dans son ensemble.

7. La Saskatchewan pense que la nouvelle Commission nationale dont il est question devrait avoir un ensemble de membres capables de définir et rationaliser les principaux développements des transports, à la fois régionaux et nationaux, afin d'en arriver à l'utilisation optimum des moyens de transport du Canada. La Commission doit être capable de conserver la confiance de toutes les parties concernées, à la fois régionalement et nationalement, s'il s'agit d'obtenir une coopération nécessaire et un fonctionnement effectif.

8. L'inclusion de transports extra-provinciaux par camions et pipe-line en tant que responsabilités supplémentaires pour la nouvelle Commission est en pratique essentielle, si de gros bénéfices résultant d'un meilleur système de transport national en résultent pour le Canada.

9. La Saskatchewan a actuellement un peu plus de 1,000 milles de voies sans protection qui sont des candidats possibles à l'abandon. Si l'on considère ces lignes en dehors du champ d'application du Bill C-231, la Saskatchewan recommande fortement de donner toute considération économique et sociale aux régions desservies par les lignes non protégées comme cela serait le cas si ces abandons prenaient place dans le cadre de la nouvelle législation.

10. Finalement, la Saskatchewan, reconnaissant que le transport au Canada n'est pas seulement un sujet régional, mais un problème d'importance nationale, loue hautement le gouvernement du Canada pour ses efforts tendant à aller au devant des besoins de toutes les régions du pays en ce domaine. La province développera tous ses efforts en vue d'assister les autorités fédérales dans l'obtention de points de vue coordonnés de toutes les organisations de la Saskatchewan, et aussi dans le but de fournir une assistance directe par le truchement d'une coopération continue avec les autorités fédérales en arrivant à des solutions pour les phases litigieuses faisant encore partie de la législation.

Tout ceci étant respectueusement présenté ce 1er novembre 1966.

LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

APPENDICE A-23

ÉVALUATION D'UN «TARIF FIXE» D'APRÈS L'ARTICLE 336 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER CORRIGÉE (C-231) POUR LE TRANSPORT DE MINERAI DE FER SUR LE *Q.N.S. & L.* DU MILLE 224 AU MILLE 8 DE CE CHEMIN DE FER

ÉTUDE DU PRIX DE REVIENT

I. L'étude cherche à établir les prix de revient variables, y compris les prix variables importants, tel que cela pourrait se passer suivant les règlements que doit établir la Commission, et les analyses de ces prix pour fournir le tarif fixe pris en considération dans l'article 336.

Pour cette étude, le coût variable d'exploitation, ou de base, est défini comme étant celui amenant directement à l'addition du trafic proposé, pour un volume donné, à un type de trafic donné du *Q.N.S. & L.*, ou inversement, la réduction de dépenses amenant au retrait du trafic proposé par rapport à un type de mouvement total donné du *Q.N.S. & L.*, à long terme dans les deux cas. Le coût variable devient alors définissable comme coût marginal à long terme.

Il est très possible que les prix de revient variables tels que les considérera la Commission puissent dépasser les prix marginaux à long terme, et cela serait probablement le cas si des éléments d'«honnêteté» et de «justice» intervenaient dans l'allocation de prix à caractère non marginal. Par conséquent on pourrait considérer comme juste, si l'accroissement de circulation entraîne de l'usure sur les voies, d'inclure dans le prix de revient variable non seulement le coût de cette usure, mais aussi une rétribution correspondant à une part de l'intérêt sur le capital investi dans les chemins de fer; sans tenir compte des propositions de prix marginaux qui ont déjà été faites depuis l'investissement sur les chemins de fer et ne seront pas augmentées du fait de l'accroissement du trafic, il ne faudrait procéder à aucune rétribution sur l'intérêt de ce genre.

Les prix de revient et le tarif fixe qui sera déduit de cette étude devraient être considérés comme représentant une base au-dessous de laquelle ne pourrait descendre le tarif fixe. Le niveau auquel il faudrait établir ce «tarif fixe» est indéterminé, étant dépendant, suivant ce que serait sa définition donnée par la Commission, de ce qui constitue le «prix de revient variable».

II. Le prix de revient variable est constitué des facteurs suivants:

	Wagons de 30,000 livres	Wagons de 190,000 livres
(1) Prix de base autre que les coûts de l'équipement, des moyens routiers additionnels et de l'effet de l'interférence de la circulation	$ 2,190 (Voir l'exposé A)	$ 0.741
(2) Locomotives et équipement de chauffe nécessaires au transport du minerai de Wabush	.158 (Voir l'exposé B)	.062
(3) Coût de l'équipement supplémentaire nécessaire au *Q.N.S. & L.* pour la marche de ses autres mouvements de transport et le maintien du rattachement de sa possession au trafic sur-		

	Wagons de 30,000 livres	Wagons de 190,000 livres
imposé de Wabush	.144 (Voir l'exposé C)	....
(4) Moyens additionnels nécessaires au transport de 5,000,000 de tonnes longues de minerai de Wabush	.160 (Voir l'exposé D)	....
(5) Dépenses supplémentaires de transport pour le *Q.N.S. & L;* résultant des 5,000,000 de tonnes longues de minerai de Wabush	.006 (Voir l'exposé E)	....
(6) Coût pour le *Q.N.S. & L.* résultant de la réduction en efficacité des moyens d'entretien de la voie	.184 (Voir l'exposé F)	....
PRIX VARIABLE PAR TONNE LONGUE	$ 2.842	$ 0.803

Les prix unitaires utilisés dans cette étude proviennent d'une analyse des résultats publiés du BFS, faite en 1963 pour le compte du *Q.N.S.&L.* Les résultats obtenus par le *Q.N.S.&L.* en 1965 sont indubitablement plus imputables à l'intensification du trafic, mais ces chiffres ne peuvent encore être obtenus par le public. L'emploi de ceux de 1963 entraîne le maintien des prix de revient.

Il est évident que le «prix variable» de l'article 336 (3) nécessitera l'octroi d'une allocation pour des investissements sur la possession de voies. Nous en concluons que 50 pour cent de l'investissement dans des moyens de transport sont variables, ne résistant pas au fait que l'investissement dans les chemins de fer fut effectué avant que n'ai lieu aucun transport de Wabush, et ne demanda pas de supplément pour effectuer ce transport.

L'investissement dans des moyens de transports effectué par le *Q.N.S.&L.* en 1963 est de $136,200,000. 5 pour cent de celui-ci peuvent au maximum être considérés comme attribuables aux services de voyageurs, attribuant aux services de fret $130,000,000. Les 50 pour cent de ceci représentent $65,000,000. Les millages de fret correspondant au transport de 16,000,000 de tonnes longues du mille 224 au mille 8, en wagons de 30,000 livres puis 190,000 livres, sont respectivement de 10,842,000 et 7,846,400, le capital variable de voie correspondant étant de $5.99 et $8.28 par *M.G.T.M.* Le coût de l'intérêt, plus de l'entretien régulier, plus de la partie de la dépréciation qui n'est pas proportionnelle à l'usure, a été évalué à 9.5 pour cent. Ce tarif maintient les prix égaux à eux-mêmes, car il est inférieur au coût du capital utilisé par la compagnie Canadien Pacifique (article 336(3)(b)). Notre calcul concède $0.57 du prix de revient variable par *M.G.T.M.* pour le minerai transporté en wagons de 30,000 livres, et $0.79 pour le minerai transporté en wagons de 190,000 livres. Le transport d'une tonne longue de minerai de Wabush entraîne 1,002 *M.G.T.M.* pour les wagons de 30,000 livres, et .403 *M.G.T.M.* pour les wagons de 190,000 livres, ce qui entraîne un prix de revient variable de respectivement $0.57 et $0.25 par tonne longue.

III. Le résumé du calcul du «tarif fixe» est le suivant:

	Wagons de 30,000 livres	Wagons de 190,000 livres
Coût hors de poche	$ 2.84	$ 0.80
Moins: la dépreciation prévue sur les servitudes des voies (comprises dans l'exposé A, compte n° 2209)	.16	.08
	2.68	.72
Allocation de capital voie comme ci-dessus	.57	.25
Prix variables	3.25	$ 0.97
Augmentation de 150%	4.88	
	8.13	
Réduction autorisée ½ (3.25—.97)	1.14	
Tarif fixe par tonne longue	$ 6.99	

COÛT VARIABLE AU Q.N.S. & L. POUR LE TRANSPORT DE 5,000,000 TONNES FORTES DE MINERAI DE WABUSH EN DES CHARGEMENTS DE 30,000 ET 190,000 LIVRES PAR WAGON COMME INDIQUÉ AUX PARAGRAPHES DE L'ARTICLE 336 DU BILL C-231.

TRANSPORT DU MINERAI DE LA JONCTION ROSS BAY À CELLE DE ARNAUD

		Wagons de 30,000 lb.			Wagons de 190,000 lb.	
Distance (jonction de Ross Bay—jonction d'Arnaud)		216			216	
Tonnage						
Minérai (5,000,000 T.F.)		5,600,000			5,600,000	
O.C.S.		112,000			112,000	
		5,712,000			5,712,000	
Tonnes-milles—						
Revenu 5,600,000 × 216	(en milliers)	1,209,600			1,209,600	
O.C.S. 2 p. 100 de 1,209,600 × 224/216	(en milliers)	25,100			25,100	
		1,234,700			1,234,700	
Nombre de trains—						
Minerai 5,600,000 × 15 tonnes × 117 wagons		3,191		5,600,000/95 × 117	504	
O.C.S. 112,000/30 tonnes × 80 wagons		47			47	
Trains-milles—						
Minerai 3,191 trains × (216+8) × 2		1,429,600		504 trains × (216+8) × 2	225,800	
O.C.S. 47 trains × (216+8) × 2		21,100			21,100	
		1,450,700			246,900	
Travail de $3,253,100 à 25 T.N. milles par mille		81,300		$1,302,500 à 25 TRN milles par M	32,600	
Wagons-milles—						
Minerai (1,209,600/15 tonnes) × 2		161,280,000		(1,209,600/95 tonnes) × 2	25,465,300	
O.C.S. (25,100/30 tonnes) × 2		1,673,300			1,673,300	
Trains de travaux 81,300 × 12 wagons par train		975,600		32,500 × 12	391,200	
Fourgons de queue—Minerai (1 par train)	1,429,600				225,800	
O.C.S. (1 par train)	21,100	1,450,700	4,180,900		21,100	246,900 2,344,000
Trains de travaux (1 par train)		81,300				32,600
Tonnes-milles brutes—						
Wagons-milles de minerai × (15+23+23)/2	(en milliers)	4,919,000		O.C.M. × (95+29+29)/2	1,948,100	
O.C.S. wagons-milles × (30+21+21)/2	(en milliers)	60,200			60,200	
Wagons-milles de fourgons de queue × 21		30,500		C.C.M. × 21	5,200	
		5,009,700			2,013,500	
Unité d'énergie-milles—						
Minerai 1,429,600 × 2 unités		2,859,200		225,800 × 4 unités	903,200	
O.C.S. 21,100 × 4 unités		84,400			84,400	
Travail 81,300 × 1.8 unités		146,300		32,600 × 1.8	58,700	
Manœuvres—Minerai 1 p. 100 de 2,859,200		28,600		1% of 903,200	9,000	
Non-minerai 3 p. 100 de 84,400		2,500			2,500	
		3,121,000			1,057,800	
Trains-milles de construction—						
Mécaniciens 3,191 + 47 voyages × 542		1,755,000		504 + 47 voyages × 542	298,600	
Gardes-trains 3,191 + 47 voyages × 540		1,748,500		504 + 47 voyages × 540	297,500	

COÛT VARIABLE AU Q.N.S. & L. POUR LE TRANSPORT DE 5,000,000 DE TONNES FORTES DE MINERAI DE WABUSH EN DES CHARGEMENTS DE 30,000 ET 190,000 LIVRES PAR WAGON COMME INDIQUÉ AUX PARAGRAPHES DE L'ARTICLE 336 DU BILL C-231

		Wagons de 30,000 lS.				Wagons de 190,000 lS.
I. Entretien de la ligne						
C/c 2201	Surintendance	5,009,700 M.G.T.M. à	10.0 c.	$ 501,000	2,013,600 M.G.T.M. à	10.0 c.	$ 201,400
2202	Entretien du chemin et du rail	5,009,700 M.G.T.M. à	48.0 c.	2,404,700	2,013,500 M.G.T.M. à	48.0 c.	966,500
2203	Entretien des voies	5,009,700 M.G.T.M. à	0.5 c.	25,000	2,013,500 M.G.T.M. à	0.5 c.	10,100
2204	Entretien des structures auxiliaires	5,009,700 M.G.T.M. à	4.0 c.	200,000	2,013,500 M.G.T.M. à	4.0 c.	80,500
2205	Enlèvement de la voie sur une ancienne propriété			—			
2206	Egalisation—voie			—			
2209	Propriété du chemin—dépréciation			816,500			402,000
2210	Blessures aux personnes	1,450,700 transp. trains-milles à	1.5 c.	21,800	246,900 transp. trains-milles à	1.5 c.	3,700
2211	Autres dépenses du ch. de fer et des structures	5,009,700 M.G.T.M. à	2.0 c.	100,200	2,013,500 M.G.T.M. à	2.0 c.	40,300
2212	Entretien des services conjoints—Dr			—			
2213	Entretien des services conjoints—Cr			—			
				$ 4,069,600			$ 1,617,500
II. Entretien du matériel						
C/c 2221	Surintendance	5,009,700 M.G.T.M. à	2.0 c.	$ 100,200	2,013,500 M.G.T.M. à	2.0 c.	$ 40,300
2222	Machines—atelier et usine d'énergie	5,009,700 M.G.T.M. à	0.6 c.	30,100	2,013,500 M.G.T.M. à	0.6 c.	12,100
2223	Dépréciation—autre matériel et autres machines	Voir—Accroissement de fonds					
2224	Démontage des ateliers et des machines de traction désaffectés			—			
2225	Locomotives	3,121,000 unités de milles. à	25.0 c.	780,000	1,057,800 unités de milles	25.0 c.	264,500
2226	Minerai	161,280,000 milles du transp. à	0.25 c.	403,200	25,465,400 milles du transp. à	0.25 c.	63,700
	Autres, y compris les fourgons de queue	4,180,900 milles du transp. à	3.0 c.	125,400	2,344,000 milles du transp. à	3.0 c.	70,300
2227	Vaisseaux			—			
2228	Matériel de travail	5,009,700 M.G.T.M. à	4.5 c.	225,400	2,013,500 M.G.T.M. à	4.5 c.	90,600
2229	Autre matériel			Néant			Néant
2230	Démontage du matériel désaffecté			—			—
2233	Egalisation—matériel			—			—
2236	Dépréciation—matériel roulant et vaisseaux	Voir capital augmenté					
2237	Blessures de personnes	1,450,700 transp. trains-milles à	1.5 c.	21,800	246,900 transp. trains-milles à	1.5 c.	3,700
2238	Autre matériel—dépenses	10% des autres excluant dépréciation à		168,700			54,500
2239	Entretien du matériel conjoint—Dr			—			—
2240	Entretien du matériel conjoint—Cr			—			—
				$ 1,855,100			$ 559,700

COÛT VARIABLE AU Q.N.S. & L. POUR LE TRANSPORT DE 5,000,000 DE TONNES FORTES DE MINERAI DE WABUSH EN DES CHARGEMENTS DE 30,000 ET 190,000 LIVRES PAR WAGON COMME INDIQUÉ AUX PARAGRAPHES DE L'ARTICLE 336 DU BILL C-231

	Wagons de 30,000 liv.		Wagons de 190,000 liv.
III. Circulation			
C/c 2251 Surintendance	—		—
2252 Organismes	—		—
2253 Autres dépenses de la circulation	—		—
	Wagons de 30,000 liv.		Wagons de 190,000 liv.
Dépréciation—voie			
Investissement à la fin de 1963—rails	$ 10,357,261		$ 10,357,261
O.T.M.	6,235,188		6,235,188
	16,592,449		16,592,449
Mille applicable 224—Mille 8 216/358	10,011,100		10,011,100
Moins 10 p. 100 de récupération	1,001,100		1,001,100
	$ 9,010,000		$ 9,010,000
Tonnage ajusté			
Schefferville 11,500,000 × 1.6[1]	18,400,000		18,400,000
La présente étude			
Schefferville 11,000,000 × 1.6[2]	17,600,000		17,600,000
Carol			
Wabush 5,000,000 × 4.1[3]	20,500,000	5,000,000 × 1.6[3]	8,000,000
	38,100,000		25,600,000
Durée à 11,500,000 T.F. 15 années			
Durée à 11,000,000 T.F. 15.7 années	6.4% Dep.	15.7 années	6.4%
Durée aux niveaux de cette étude 7.2 années	13.9% Dep.	15 × 18.4/25.6 = 10.8 années	9.3%
Pourcentage variable de dépréciation seulement aux niveaux particuliers de circulation	7.5%		2.9%
Dépréciation variable seulement aux niveaux particuliers de circulation $9,010,000 × 7.5%	$675,800	$9,010,000 × 2.9%	$261,300
Inventissement à la fin de 1963—traverses	$ 7,360,093		$ 7,360,093
Mille applicable 224—Mille 8 216/358	4,440,700		4,440,700
Durée à 11,000,000 T.F. 20.1 années	5.0% Dep.	20.1 années	5.0% Dep.
Durée aux niveaux de cette étude 15.9 années	6.3% Dep.	18.1 années	5.5% Dep.
Pourcentage variable de dépréciation	1.3% Dep.		0.5% Dep.
Dépréciation variable aux niveaux particuliers seulement $4,440,700 × 1.3%	$ 57,700	$4,440,700 × 0.5%	$ 22,200
Investissement à la fin de 1963—ballast	$ 4,743,064		$ 4,743,064
Mille applicable 224—Mille 8 216/358	2,861,800		2,861,800
Durée à 11,000,000 T.F. 15.1 années	6.6% Dep.	15.1 années	6.6% Dep.
Durée aux niveaux de cette étude 10.5 années	9.5% Dep.	13.0 années	7.7% Dep.
Pourcentage variable de dépréciation	2.9% Dep.		1.1% Dep.

	Dépréciation variable seulement aux niveaux particuliers de circulation $2,861,800,800 × 2.9%....			$ 83,000	$2,861,800 × 1.1%.....			$ 31,500
	Résumé							
	Rails et O.T.M.			$675,800				$261,300
	Traverses			57,700				22,200
	Ballast			83,000				31,500
				816,500				$315,000
IV.	Transport							
C/c	2261 Surintendance	1,450,007 transp. trains-milles à	10.0 c.	145,100	246,900 trains-milles de transp. à..	10.0 c.	$	24,700
	2261½ Expédition	1,450,700 transp. trains-milles à	20.0 c.	290,100	246,900 trains-milles de transp. à..	20.0 c.		49,400
	2262 Employés de gare	5,712,000 ton. net à	1.5 c.	85,700	5,712,000 ton. net à	1.5 c.		85,700
	2262½ Autres services de gare	5,712,000 ton. net à	0.5 c.	28,600	5,712,000 ton. net à	0.5 c.		28,600
	2263 Mécanicien de la gare de triage			—				—
	2264 Autres employés du triage	5,600,000 ton. de revenu à	0.25 c.	14,000	5,600,000 ton. de revenu à	0.25 c.		14,000
	2265 Carburant et puissance de locomotive de triage			—				—
	2267 Autres dépenses du triage			—				—
	2268 Exploitation conjointe de triage et terminale—DR			—				—
	2269 Exploitation conjointe de triage et terminale—C Cr			—				—
	2270 Mécaniciens de train	1,755 trains-milles de construct. à	33.0 c.	579,200	298,060 trains-milles de construct. à	33.0 c.		98,500
	2271 Carburant et puissance de locomotive de train	5,009,700 MGTM à	13.5%	676,300	2,013,500 MGTM à	13.5 c.		271,800
	2273 Autres dépenses de locomotive de train	40% de C/c 2271		270,500	40% de C/c 2271			108,700
	2274 Gardes-trains	1,748,500 trains-milles de constr. à	58.0 c.	1,014,100	297,500 trains-milles de constr. à..	58.0 c.		172,600
	2275 Autres dépenses de train	1,450,700 trains-milles de transp. à	35.0 c.	507,700	246,900 trains-milles de transp. à...	35.0 c.		86,400
	2277 Blessures aux personnes	1,450,700 trains-milles de transp. à	3.0 c.	43,500	246,900 trains-milles de transp. à..	3.0 c.		7,400
	2278 Perte et dommage	1,209,600 trains-milles de transp. à	0.5 c.	43,500	1,209,600 MRTM à	0.5 c.		6,000
	2279 Autres dépenses d'accidents	1,450,700 trains-milles de transp. à	3.0 c.	43,500	246,900 trains-milles de transp. à..	3.0 c.		7,400
	2280 Autres dépenses de transp. par ch. de fer	5,009,700 MGTM à	1.1 c.	55,100	2,013,500 MGTM à	1.1 c.		22,100
	2281 Services conjoints d'exploitation—Dr			—				—
	2282 Services conjoints d'exploitation—Cr			—				—
				$ 3,759,400			$	983,300
V.	Divers							
C/c	2288 Exploitation diverses							
	2289 Divers services d'exploitation conjointe—Dr			—				—
	2290 Divers services d'exploitation conjointe—Cr			—				—
				—				—
VI.	Généralités							
C/c	2291 Administration	5,009,700 MGTM à	17.0 c.	$ 851,600	2,013,500 MGTM à	17.0 c.	$	342,300
	2292 Pensions	5,009,700 MGTM à	4.0 c.	200,400	2,013,500 MGTM à	4.0 c.		80,500
	2294 Autres dépenses générales	5,009,700 MGTM à	3.5 c.	175,300	2,013,500 MGTM à	3.5 c.		70,500
	2295 Services généraux conjoints—Dr			—				—
	2296 Services généraux conjoints—Cr			—				—
				$ 1,227,300			$	493,300

(1) (90 + 27 + 27)/90 or 95 + 27 + 27)/95
(2) (15 + 23 + 23)/15
(3) (95 + 29 + 29)/95

COÛT VARIABLE AU Q.N.S. AND L. POUR LE TRANSPORT DE 5,000,000 DE TONNES FORTES DE MINERAI DE WABUSH EN DES CHARGEMENTS DE 30,000 ET 190,000 LIVRES PAR WAGON COMME INDIQUÉ AUX PARAGRAPHES DE L'ARTICLE 336 DU BILL C-231

		Wagons de 30,000 liv.			Wagons de 190,000 liv.
VII.	Matériel—Locations				
C/c 2297	Location de matériel—Dr.	—			—
2298	Location de matériel—Cr.	—			—
		—			—
VIII.	Location de services conjoints				
C/c 2299	Locations de services conjoints—Dr.	—			—
2300	Locations de services conjoints—Cr.	—			—
		—			—

IX.	Impôts courus—chemin de fer		dépenses non variables					
C/c 2301	Provisions pour l'impôt sur le revenu 1/3 de 1% de toutes les dépenses d'exploitation							
	Autres que les impôts, 33% de	10,911,400				$ 3,693,800		
		634,700[1]				340,700[1]		
		11,546,100		$ 381,100		$ 4,034,500	Impôts	$ 13,300
	Entretien de la voie	$ 4,069,600	incluant la dépréciation			$ 1,617,500	incluant la dépréciation	
	Entretien du matériel	1,855,100	excluant la dépréciation			599,700	excluant la dépréciation	
	Transport	3,759,400				983,300		
	Administration	1,227,300				493,300		
		10,911,400				3,693,800		
	Impôts	38,100				13,300		
		$ 10,949,500	$2.19 la tonne			$ 3,707,100	$0.741 la tonne	

Dépréciation du matériel
(à utiliser pour calculer les impôts seulement)

	Wagons de 30,000 liv.			Wagons de 190,000 liv.		
	Investissement de capitaux	Dépréciation %	Dépréciation Montant	Investissement de capitaux	Dépréciation %	Dépréciation Montant
39 locomotives à $235,000	$ 9,165,000	5	$ 458,300			
18 fourgons de queue à $30,000	540,000	2.86	15,400			
Outils de travail	1,120,000	3.33	37,300			37,300
Machines de la voie	1,220,000	8.5	103,700			103,700
Autres	600,000	3.33	20,000			20,000
	$ 12,645,000		$ 634,700			$ 340,700
(1) 15 à $235,000				$ 3,525,000	5	$ 176,300
(2) 4 à $30,000				120,000	2.86	3,400

(1) 3 locomotives pour les trains de travaux (service) etc.
(2) 1 fourgon de queue pour trains de travaux (service) etc.

Locomotives et fourgons de queue nécessaires au Q.N.S. and L. pour transporter 5,000,000 T.F. de minerai de Wabush de mille 224 à mille 8.

	Wagons de 30,000 liv.	Wagons de 190,000 liv.
Facteurs qui influent sur le fonctionnement de la locomotive sont		
Distance de 224 milles dans chaque direction		
Vitesse allant vers le sud 25 m.h.		heures par voyage complet—sud 224/25 m.h. = 9.0 h. par voyage
Vitesse allant vers le nord 16.8 m.h.		—nord 224/16.8 m.h. = 13.3 h. par voyage
		22.3 h. par voyage total
Disponibilité mécanique 88%		22.3 h. par voy. à 88% disp. mécan.
Temps de fonctionnement à % du temps disponible 70		70% facteur d'usage } = 43.4 h. par voyage par an.
Wagons par train 117		1.2% fact. de charge
Charge par wagon 15 T.C.		504 trains × 43.4 par voy. = 21,874 h. par an
Facteur de charge 1.2		21,874/8,760 heures dans une année = 2.5 locomotives par voy.
		disons 3
		3 × 4 unités par train = 12
Fondé sur ces facteurs le nombre de locomotives requis est 32		 12
Le nombre de fourgons de queue requis est 16		 3

	Capital	Cents la tonne Int.	Dep.	Tot.		Capital	Cents la tonne Int.	Dep.	Tot.
Locomotives	$ 7,500,000	7.50	7.50	15.00	7,500,000/32 × 12	$ 3,000,000	3.00	3.00	6.00
Fourgons de queue	500,000	.50	.29	.79	500,000/16 × 3	100,000	0.10	0.06	0.16
	$ 8,000,000	8.00	7.79	15.79		$ 3,100,000	3.10	3.06	6.16

(a) Dépréciation du matériel pour les impôts seulement (Voir tableau A5).

COÛT DE L'INTÉRÊT ET DÉPRÉCIATION DU MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE DONT LE *Q.N.S. & L.* A BESOIN POUR DIRIGER LES AUTRES TRAFICS ET POUR MAINTENIR SA PROPRIÉTÉ DIRECTEMENT AFFECTÉE AU TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE DE WABUSH.

Wagons de 30,000 livres.

(1) Interférence avec les transports de minerai de Carol et Schefferville—

Entre le mille 224 et le mille 8, le *Q.N.S. & L.* transportera 4,000,000 de tonnes fortes de Schefferville et 7,000,000 de t. f. de Carol. Le supplément de 5,000,000 de t. f. du minerai de Wabush ralentira le mouvement des 11,000,000 de tonnes et par suite exigera au cours d'une longue période d'autres locomotives.

En utilisant les facteurs indiqués au tableau B du fonctionnement des locomotives, mais à une vitesse de 25 m. h. vers le nord et un chargement de 95 tonnes, il appert que le transport «normal» des 11,000,000 de t. f. exigeront 16 locomotives. Si nous ajoutons 4 heures et demie de retard par suite de l'addition des 5,000,000 de t. f. de Wabush, nous augmenterons le temps fixé de 25 pour cent et nous porterons le nombre de locomotives à 20. C'est un accroissement de 4 locomotives.

Une analyse similaire conduit à la conclusion qu'il faudra ajouter un autre fourgon de queue.

	Nombre de cents la tonne		
Capital	Intérêt	Dépréciation	Total
$ 970,000	.97	.96	1.93

(2) Interférence avec d'autres revenus commerciaux du *Q.N.S. & L.*—

On supposera que l'investissement du *Q.N.S. & L.* en matériel sera effectué suivant les besoins du trafic.

Le bilan indique un investissement de $4,500,000 pour les wagons de marchandises et de voyageurs et autre matériel. On évalue que le matériel accessoire de locomotive sera de $4,000,000 donnant $8,500,000.

Environ les deux-tiers de l'effort total se trouvent dans la zone comprise entre le mille 224 et le mille 8 ou $5,700,000 dont 80 p. 100 est variable ou $4,560,000. L'interférence aura pour effet de ralentir le transport de 25 p. 100 du temps de roulement en indiquant une augmentation de capital due à l'interférence de $1,140,000.

	Nombre de cents la tonne		
Capital	Intérêt	Dépréciation	Total
$1,140,000	1.14	.90	2.04

(3) Interférence avec le matériel de travail—

Le matériel de travail de la zone comprise entre le mille 224 et le mille 8 est évalué à $2,070,000. On devra ajouter à cela environ $794,000 dus à l'augmentation du chargement (voir section 5 ci-après).

L'effet du ralentissement du transport ne sera pas aussi grave que pour le transport commercial, car le matériel de travail n'a pas aussi long à parcourir

durant le temps fixé. Il suffira de permettre 10 p. 100 ou, disons, $300,000. Il y aura aussi une locomotive de plus allouée aux travaux dont le prix est de $235,000.

	Nombre de cents la tonne		
Capital	Intérêt	Dépréciation	Total
$ 535,000	.53	.45	.98

(4) Interférence avec les machines de la voie—

Les machines de la voie sur la section sont évaluées à $2,650,000. On devra ajouter à cela environ $1,000,000, par suite de l'augmentation de chargement (voir section 6 ci-après). Une grande partie de ce matériel ne voyage pas sur la voie et par suite n'est pas aussi sujet à interférence que celui qui voyage sur la voie. Une autre allocation de $400,000 suffira.

	Nombre de cents la tonne		
Capital	Intérêt	Dépréciation	Total
$ 400,000	.40	.66	1.06

(5) Augmentation de matériel de travail par suite d'un plus grand entretien—

L'investissement dans le matériel de travail se monte à $2,725,000. 76 p. 100 de celui-ci a été assigné à la zone comprise entre le mille 224 et le mille 8, ou $2,070,000. L'entretien dû à topographie et à la température distinct de l'usage laisse les deux-tiers comme proportionnels à l'usage $690,000. Il faut une allocation de 115 p. 100 de ce montant, ou $794,000. Une autre allocation pour les locomotives et les fourgons de queue, 3 locomotives et 3 fourgons de queue s'imposera et se montera à $800,000.

	Nombre de cents la tonne		
Capital	Intérêt	Dépréciation	Total
$1,594,000	1.59	1.28	2.87

(6) Augmentation de machinerie de la voie due à un entretien plus considérable—

Le bilan indique un investissement total dans les machines de voie de $3,500,000. De celui-ci, 76 p. 100 est estimé comme assigné à la zone comprise entre le mille 224 et le mille 8, ou $2,660,000. Un tiers de ceci est variable ou $887,000 et puisque le travail est accru de 115 p. 100, le capital augmenté sera de $1,020,000.

	Nombre de cents la tonne		
Capital	Intérêt	Dépréciation	Total
Disons $1,000,000	1.00	1.66	2.66

(7) Augmentation de la machinerie d'atelier et des ateliers—

Le bilan indique un investissement de $982,000 pour le matériel et $5,000,000 pour les ateliers. Cet investissement reflète la mise pour l'entretien des wagons à minerai. S'il est réglé pour cela, l'investissement sera: machinerie d'atelier $600,000 et les ateliers $4,000,000. Cela se rapporte à un inventaire de matériel de $24,000,000. L'augmentation de l'inventaire de matériel est de $14,000,000 et si 60 p. 100 est la partie variable de l'investissement, le capital ajouté sera $210,000 pour la machinerie et $1,400,000 pour les ateliers.

Le coût ajouté comprendrait l'intérêt et la dépréciation accompagnant l'entretien.

	Capital	Nombre de cents la tonne Intérêt	Dépréciation	Entretien fixe	Total
Matériel	$ 210,000	.21	.14	.01	.36
Ateliers	1,400,000	1.40	.56	.56	2.52
	1,610,000	1.61	.70	.57	2.88

RÉSUMÉ

	Capital	Intérêt	Dépréciation	Entretien fixe	Total
(1)	$ 970,000	.97	.96		1.93
(2)	1,140,000	1.14	.90		2.04
(3)	535,000	.53	.45		.98
(4)	400,000	.40	.66		1.06
(5)	1,594,000	1.59	1.28		2.87
(6)	1,000,000	1.00	1.66		2.66
(7)	1,610,000	1.61	.70	.57	2.88
	$7,249,000	7.24	6.61	.57	14.42

Wagons de 190,000 livres

Ce qui précède reste vrai si le minerai est expédié en wagons de 30,000 livres, mais s'il est transporté dans des wagons de 190,000 liv. alors les frais exposés au tableau C deviendront négligeables. Le nombre de trains requis pour transporter le minerai de Wabush en des chargements de 190,000 liv. par wagon tombe de 8.7 (9) à 1.5 par jour (voir le tableau D) et se réduirait à peu si on débourse du capital tel que prévu ici, ainsi dans les calculs des wagons de 190,000 livres, aucun frais n'a été inclus pour ce tableau C.

AUTRE INSTALLATION DE VOIE REQUISE POUR LE TRANSPORT DE 5,000,000 T.F. DE MINERAI DE WABUSH

	Wagons de 30,000 liv.	Wagons de 190,000 liv.
Le nombre moyen de trains par jour allant dans chaque direction de la zone comprise entre mille 224 et mille 8 est ainsi évalué		
Minerai de Schefferville	1.5	1.5
Minerai de Carol	2.0	2.0
Minerai de Wabush	9.0	1.5
Tous les autres	4.5	4.5
	17.0	9.5
Tous les autres	4.5	4.5
	17.0	9.5

La gorge est située entre Tika et Tonkus, 11.4 milles. La capacité pratique des mouvements de trains est déterminée par la vitesse vers le sud de 20 m.h., vers le nord de 14 m.h., le départ à 2 min. et le facteur de practicabilité .70. En tout 12 trains.

Il est donc évident que la capacité pratique est excédée. On peut y remédier en installant 15 voies d'évitement supplémentaires munies d'aiguilles mécaniques, en modifiant les signaux et C.T.C. avec l'aménagement de voies de retour. Ces additions sont évaluées à $8,000,000 et le coût marginal à la charge de Wabush.

Les frais supplémentaires comprennent l'intérêt, la dépréciation et l'entretien fixe.

	Nombre de cents la tonne			
Capital	Intérêt	Dépréciation	Entretien fixe	Total
$8,000,000	8.00	4.00	4.00	16.00

Ce chiffre de 9.5 trains par jour est inférieur à la capacité estimée à 12 trains par jour. C'est pourquoi aucuns frais n'est requis pour l'installation d'autres voies.

FRAIS DE TRANSPORT ADDITIONNELS CONTRACTÉS PAR LE *Q.N.S. & L.* POUR TRANSPORTER LES MARCHANDISES, PROVENANT DE L'ADDITION DE 5,000,000 T.F. DE MINERAI DE WABUSH

Wagons de 30,000 livres

L'étude du tableau montre qu'en moyenne tout train allant vers le nord doit négocier 14 rencontres. La moyenne de temps perdu par rencontre est évaluée à 18 minutes dont 3 minutes sont perdues pour l'arrêt et le départ et 15 minutes sur les voies d'évidement. Ceci introduit $4\frac{1}{4}$ heures de retard et allonge le temps des trains en direction vers un point du nord où le surtemps est nécessaire pour les équipages des locomotives et des trains. La vitesse moyenne du train allant vers le nord est de 16.8 m.h., tandis que la vitesse critique est de 16.3 m.h. La courbe de probabilité oblique indique 7 heures de surtemps par jour. Le coût d'une heure de surtemps est estimé à $9.00 produisant des frais de quelque $23,000 par année. Utilisez $30,000, tous imputables au minerai de Wabush. Ceci s'élève à 0.6 cents la tonne.

Wagons de 190,000 livres

Vu que les trains de Wabush sont réduits actuellement à 1.5 par jour au lieu de 8.7 (9), le nombre total de trains est réduit de 17 à 10 (9.7). (Voir le tableau D).

IL N'Y A DONC PAS DE SURTEMPS D'INTRODUIT À CE NIVEAU DE TRAFIC

L'ADDITION DE 5,000,000 T.F. DE MINERAI DE WABUSH AU *Q.N.S. & L.* A CAUSÉ LES FRAIS PROVENANT DE LA RÉDUCTION DE L'EFFICACITÉ DES HOMMES DE SECTION ET D'AUTRES FORCES D'ENTRETIEN DE VOIE.

Wagons de 30,000 livres

Le temps qu'un homme chargé de l'entretien travaille par jour est de 480 minutes brutes. Le temps effectif est moindre en raison du temps passé à aller au travail et à en revenir et en raison de la diminution causée par les déplacements des trains. Dans ce cas la densité du train en 8 heures est 6 dans chaque direction. Le temps pensant lequel la voie est occupée par les trains est estimé à 36 minutes. Il y a de plus, une zone d'ombre de 3 minutes avant le passage du train et 2 minutes après, pendant laquelle on ne peut exécuter aucun travail effectif; ceci se monte à 60 minutes par équipe. Pour aller et le retour du travail avec une densité de train de 6, le temps perdu sera de 50 minutes. Ceci donne 334 minutes de travail effectif. Si maintenant la densité de train est ce qu'elle devrait être sans le trafic de Wabush, le temps effectif s'élèvera à 390 minutes. Cela signifie que le trafic de Wabush requiert une addition de 17 pour cent à l'effectif ouvrier. Pour être certain utilisons 20 pour cent.

L'évaluation du coût «normal» de la main-d'œuvre pour l'entretien de la voie est de $4,600,000 de la feuille de salaires. L'augmentation de 20 pour cent de ce montant est de $920,000 par année, ce qui donne 18.4 cents la tonne.

Wagons de 190,000 livres

Aucun frais n'est indiqué dans l'étude des wagons de 190,000 livres pour les facteurs précédents, à cause des raisons mentionnées au tableau C4.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1969

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Le greffier de la Chambre,

LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 33

SÉANCE DU MERCREDI 2 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer, et par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOIN:

M. G. L. Molgat, représentant du parti libéral du Manitoba.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25038—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président:

et messieurs

Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Cantelon
Côté (*Nicolet-Yamaska*)
Deachman
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
Langlois (*Chicoutimi*)
Legault
MacEwan
[2]Martin (*Timmins*)
Mather
McWilliam
Nowlan
Olson
[1]O'Keefe
Pascoe
Reid
Rideout (Mme)
Sherman
Southam
Stafford—(25).

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

[1] A remplacé M. Groos le 2 novembre 1966.
[2] A remplacé M. Prittie le 2 novembre 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le MERCREDI 2 novembre 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. O'Keefe et Martin (*Timmins*) soient substitués à ceux de MM. Groos et Prittie sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

25088—1½

PROCÈS-VERBAUX

Le MERCREDI 2 novembre 1966
(56)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 40 de l'après-midi, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Cantelon, Côté (*Nicolet-Yamaska*), Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, MacEwan, Mather, McWilliam, Nowlan, Pascoe, Reid, Sherman, Stafford (18).

Autre député présent: M. Ballard.

Aussi présent: M. G. L. Molgat, du parti libéral du Manitoba.

Sur proposition de M. Reid, avec l'appui de M. Andras,

Il est décidé—Que le mémoire présenté par le parti libéral du Manitoba soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. (Voir *appendice A-24*).

Le président demande à M. Molgat de faire une déclaration d'ouverture au sujet du mémoire du parti libéral du Manitoba.

Les membres interrogent le témoin.

Le témoin ayant été interrogé,

Sur proposition de M. Cantelon, avec l'appui de M. Langlois (*Chicoutimi*),

Il est décidé—Que le document relatif aux données du coût et intitulé «Évaluation d'un tarif fixe», selon l'article proposé 336 de la Loi revisée sur les chemins de fer (C-231), concernant le transport de l'*Iron Ore* sur la ligne *Quebec North Shore and Labrador,* du mille 224 au mille 8 de cette ligne de chemin de fer» soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations du 1er novembre 1966. (*Voir appendice A-23 du fascicule 32 du 1er novembre 1966*).

A 5 h. 5 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr,

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le MERCREDI 2 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons qu'un mémoire aujourd'hui. Le mémoire est présenté au nom du parti libéral du Manitoba par M. Gildas Molgat, chef du parti libéral du Manitoba. Je demande une proposition pour que ledit mémoire soit imprimé en appendice au compte rendu de nos délibérations.

M. REID: J'en fais la proposition.

M. ANDRAS: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Molgat va exposer les points principaux et nous *commencerons ensuite l'interrogatoire.*

M. GILDAS M. WOLGAT (*Chef du parti libéral du Manitoba*): Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs; il m'est très agréable d'avoir l'occasion de me présenter devant vous aujourd'hui. C'est la première fois que je comparais devant un Comité parlementaire de la Chambre. J'espère ne pas déroger à vos règles et procédures. Si je le fais, je suis certain que le président me rappellera à l'ordre.

Je ne me présente pas devant vous aujourd'hui à titre d'avocat, ce que je ne suis pas, ni à titre d'expert dans les transports, ce que je ne suis pas non plus. Je me présente comme un Canadien de l'Ouest qui, évidemment, s'intéresse aux questions de transport parce que pour nous, résidents de la province du Manitoba, en raison de notre situation géographique, la question de transport et des taux de transport est plus vitale que pour les autres parties du pays.

Je crois que vous avez tous en main des exemplaires de mon mémoire, et que je n'aurai pas à le lire en détail. J'en exposerai seulement les points importants.

En général, nous sommes d'accord avec les principes du bill. Nous comprenons qu'il doive exister une concurrence dans le réseau du transport et que la tendance à se libérer des règlements est une amélioration. La question de l'intérêt public doit évidemment venir en premier lieu, et à la lecture du bill, nous croyons qu'il en est ainsi. Certaines parties nous intéressent particulièrement et ce sont celles que je traiterai de façon spéciale.

L'aspect général du bill avec lequel nous sommes d'accord est la tendance à empêcher les augmentations du pourcentage horizontal contre lesquelles le Manitoba et l'Ouest du Canada en particulier ont fait plusieurs représentations dans le passé. Nous avons toujours cru que ces augmentations étaient préjudiciables à une région en particulier et les représentations faites à cet égard ont été très énergiques.

Nous sommes d'avis que le fait d'écarter ce principe comme le fait le présent bill est une amélioration importante. Je ne toucherai qu'aux aspects du bill qui concernent le chemin de fer en lui-même, bien que nous nous intéressions

également aux autres moyens de transport. Je suis certain que ceux qui ont entendu les plaintes du Manitoba au sujet de la remise en état des bases d'Air Canada ou des routes d'Air Canada passant par les États-Unis savent que nous avons d'autres problèmes. Mais pour le moment, je ne m'intéresse qu'à la partie du bill qui traite des chemins de fer.

En premier lieu, en ce qui concerne l'abandon de la ligne d'embranchement, nous sommes d'avis que le bill, tel qu'il se lit, oublie de rendre obligatoire la tenue d'audiences. Nous lisons dans le bill que c'est à la Commission des transports de décider de la tenue d'audiences; elle commence par étudier les dépenses et revenus des chemins de fer, rend une décision à ce sujet et alors, si elle le juge à propos, elle ordonne la tenue d'une audience où le public et les autres parties intéressées peuvent comparaître. A notre avis, le bill devrait être très explicite à ce sujet et déclarer, sans question, que des audiences doivent être tenues avant toute discussion au sujet des dépenses ou autre; en d'autres termes, que tout les aspects relatifs à l'abandon d'une ligne d'embranchement soient étudiés à un moment donné lors d'une audience publique, et que ceux qui ont quelque chose à dire sur le sujet, en dehors des questions de dépenses, aient la chance de présenter leur mémoire.

Nous avons une recommandation particulière à faire qui, nous le croyons, atténuera grandement l'idée d'abandon de la ligne d'embranchement et créera une importante différence dans plusieurs régions quant à l'acceptation de l'abandon de la ligne d'embranchement—et de fait, pourra permettre une intégration plus rapide de l'entière structure de la ligne d'embranchement. Je comprends que ceci ne fait pas partie du bill, mais la déclaration qui a été faite à la suite du bill, et qui nous donne cette carte et nous indique les régions qui sont engagées jusqu'en 1975, est évidemment très intéressante pour nous.

En jetant au coup d'œil sur cette carte, voys y voyez, par exemple, dans la province du Manitoba, cette ligne près de Winnipeg qui se dirige directement au nord jusqu'à un endroit appelé Hodgson. En autant que l'expédition du blé est concernée, cette ligne isolera un bon nombre de points sur son parcours. Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait entreprendre un programme conjoint de construction de routes avec les provinces. En prenant cette ligne comme exemple, si l'on proposait aux régions situées sur son parcours que le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces, prenne des dispositions pour la construction d'une route nationale à surface dure donnant accès aux autres lignes—facilitant ainsi le transport du blé, en particulier, et des autres céréales aux points d'expédition—l'attitude de ces gens à l'égard de l'abandon de la ligne d'embranchement serait tout à fait différente.

De plus, la construction d'une route nationale à surface dure serait à l'avantage de l'économie générale de toute la région. Au lieu de subventions qui durent un certain nombre d'années, on ferait une fois pour toutes un placement important sur une route nationale et ça finirait là. Je crois qu'il existe un précédent quant à la participation du gouvernement fédéral à la construction de routes au lieu de la construction de chemins de fer, parce qu'en 1962, la Chambre a passé un bill qui se lit comme suit au chapitre 13, «Une Loi autorisant, au nom de Sa Majesté, la construction et l'opération d'une ligne de chemin de fer entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, dans la province de Québec.» Ce bill a été passé par la Chambre dont vous faites partie. Les dépenses se sont élevées à $14,000,000 pour une ligne d'environ 57 milles de longueur.

Ce bill a été passé mais n'a pas été mis à exécution. La Chambre a décidé par la suite qu'on n'entreprenne pas la construction du chemin de fer, mais qu'on

entreprenne, de fait, la construction d'une route nationale, et vos estimations révèlent qu'au cours des années, en vertu du vote n° 40 sur la participation du gouvernement fédéral au coût de la construction de la route nationale 6, dans les comtés de Matane et de Gaspé-Nord, vous avez investi dans cette route $3,500,-000 en 1966-1967, et $4,000,000 en 1965-1966. Vous avez donc déjà établi la possibilité que le gouvernement fédéral entreprenne de remplacer les chemins de fer par des routes nationales. L'analyse ou la comparaison n'est peut-être pas analogue, mais je prétends qu'une analyse de ce genre du point de vue de l'abandon des lignes d'embranchement dans l'ouest du Canada ferait une différence importante quant à l'acceptation d'un tel point de vue et, à la longue, apporterait une solution plus efficace à nos problèmes de transport.

Nous croyons qu'un autre point de vue doit être étudié sérieusement au cours des prochaines années, particulièrement en ce qui concerne les régions engagées jusqu'en 1975, et je veux parler de l'étude sérieuse des changements apportés au trafic dans l'ouest du Canada pendant cette période de temps. Comme appendice à mon mémoire, j'ai présenté deux tableaux, appendice A et appendice B, qui vous donnent la distribution du blé dans l'ouest du Canada et la production de potasse qui est presque un produit exclusif à l'ouest du Canada—de fait, je crois que les chiffres sont exclusivement de la Saskatchewan. Vous constatez ici des changements importants.

Dans le domaine de la potasse, il est particulièrement évident qu'en 1949, la production s'élevait à 46,000 tonnes, tandis que cette année, dans six mois à peine, elle s'élève presque à un million de tonnes.

Dans le cas de la distribution du blé, qui est notre principale récolte dans l'Ouest, l'augmentation n'est pas aussi régulière, mais néanmoins, au cours des années, vous verrez qu'elle affichera une montée régulière. Elle s'est fait sentir au cours des deux ou trois dernières années par le changement de la situation de la distribution. Le fait que nous ne faisons pas notre part actuellement, ou du moins pour une partie de l'année, et que les céréales de l'Ouest sont en grande demande, a encouragé l'affectation d'une plus grande étendue de terrain à la production des céréales, du blé en particulier, dans l'ouest du Canada. Une fois de plus, de nouveaux terrains sont aménagés et cela fera une grande différence au sujet de ce qui semble, ou de ce qui a pu sembler être dans le passé, des lignes d'embranchement non économiques.

Quant aux taux en vigueur à Crowsnest, nous sommes d'avis qu'ils doivent demeurer tels quels, et que le marché conclu il y a quelques années continue d'exister; les chemins de fer ont profité largement d'un côté de ce marché, au moins, et nous croyons qu'une analyse complète des dépenses démontrerait que les taux en question sont rémunérateurs.

Ainsi, nous ne nous opposons pas à l'étude de trois années, pourvu qu'il soit bien entendu qu'elle ne serve qu'à déterminer si, oui ou non, il est besoin d'une subvention. Si cette étude doit entraîner de quelque façon l'érosion des taux de Crowsnest, nous voulons alors qu'il soit bien entendu, dès à présent, que nous nous y opposerons. Je crois qu'il s'agit ici d'une question d'intérêt national. Si nous devons continuer à cultiver le blé dans le centre du continent le plus éloigné de tout point d'expédition vers les ports de mer, je pense que les taux doivent demeurer tels qu'ils sont à présent. Nous ne nous opposons donc pas à l'étude, mais nous voulons qu'il soit bien entendu que nous ne pouvons envisager l'érosion des taux.

Quant aux taux maximums et aux expéditeurs prisonniers, nous avons essayé de trouver quel en serait le résultat et, bien franchement, il est très difficile d'analyser la question pour le moment. Qui, de fait, seront les expédi-

teurs prisonniers? Nous avons examiné la question du point de vue du Manitoba, et pour le moment, il ne semble pas y avoir trop d'expédieurs prisonniers comme tels. Prenons, par exemple, une ligne de chemin de fer qui va à Lynn Lake, et qui est évidemment le seul moyen d'accès pour le moment. Il y a également des parties le long de la baie d'Hudson qui ne peuvent être atteintes que par chemin de fer. Mais quand vous faites une analyse complète des expéditeurs prisonniers, vous vous demandez si, de fait, une compagnie comme Sherritt-Gordon, à Lynn Lake, est un expéditeur prisonnier? Ont-ils d'autres régions où, à cause d'autres communications ou mines situées dans d'autres endroits, ils sont de fait en mesure de marchander avec les chemins de fer? Nous ne sommes pas capables de le déterminer pour le moment. Notre point de vue est qu'il existe ici une question d'intérêt, mais il est difficile d'en évaluer l'effet final. Et plutôt que de dire que nous devons faire ceci ou cela, nous conseillons qu'on continue d'appliquer le bill comme il l'est à présent, mais qu'au lieu d'une étude faite à tous les cinq ans, on en fasse une plus fréquemment, et qu'on trouve un moyen qui permette de fait à l'expéditeur prisonnier de comparaître, d'être entendu et de présenter une formule d'appel à la Chambre ou à la Commission des transports—à notre avis, de préférence ici, à votre Comité.

La même chose se produit dans la question de discrimination injuste. Je crois comprendre qu'on a enlevé cette caractéristique de la législation précédente. On a vu des cas où un petit expéditeur a découvert qu'il ne jouissait pas de taux aussi favorables qu'un gros expéditeur. On pouvait injustement lui faire subir une discrimination. Cela n'était pas permis selon la loi précédente. Il nous semble à présent que, si cela est enlevé, il doit y avoir une place pour le particulier qui, se sentant frustré, peut se présenter et être entendu.

Nous en arrivons maintenant à une recommandation générale que nous faisons, qui s'applique à bon nombre de ces caractéristiques, et qui est relative au travail du présent Comité. A notre avis, le voyage entrepris dans l'ouest du Canada, l'an dernier, par le présent Comité, à l'occasion des audiences tenues sur le «Dominion», fut une excellente chose pour l'Ouest, parce qu'il a permis aux membres en provenance de toutes les parties du pays de prendre connaissance de nos problèmes; et il nous semble qu'un renforcement de votre Comité serait un pas vers l'avant qui aiderait au sain développement du transport au Canada.

Nous croyons qu'un nombre minimum mais permanent d'experts devraient siéger sur votre Comité afin que tous les membres acquièrent une bonne formation dans le domaine du transport. Alors, si le présent Comité devait agir comme commission d'appel, n'importe qui comme moi qui représente un groupe, ou tout expéditeur pourrait se présenter et être entendu. Nous devons nous rendre compte, après tout, que le présent bill est une expérience; il est le point de départ de ce que nous avons essayé d'accomplir durant les cinquante dernières années dans le domaine du transport au Canada, alors que nous nous sommes de plus en plus acheminés vers un règlement.

Il nous semble à présent que nous changeons et que nous disons que nous allons établir un dérèglement. Si vous faites cela, je crois que vous allez vous créer des problèmes; des problèmes avec les régions—avec la nôtre probablement—qui, à cause de certains gestes posés, croiront qu'il existe plus de centralisation de l'industrie alors que nous pensons qu'il devrait y avoir décentralisation; problèmes avec les particuliers qui, à cause d'une décision des compagnies de transport, seront peut-être incapables de demeurer en affaires, et votre Comité sera une excellente place pour quiconque désire se présenter et être entendu. Si cette chose est accomplie, vous pourrez mettre ce bill en vigueur avec beaucoup moins de difficulté que vous ne le pourriez autrement.

Nous croyons également que votre Comité pourrait assumer une importante responsabilité en examinant les problèmes à long terme dans le domaine du transport. Prenons, par exemple, notre propre situation à Winnipeg. La compagnie de chemins de fer Nationaux a construit de nouvelles cours à Symington. La compagnie du Pacifique-Canadien possède une très vieille cour de triage. Vont-elles continuer à construire deux cours séparées? Devrons-nous les considérer comme deux cours conjointes? Après tout, cela s'est produit dans le domaine du transport aérien. Le ministère des Transports fournit des aéroports et des aérogares qu'utilisent toutes les compagnies aériennes. Y a-t-il du travail utile à accomplir dans le domaine du transport par voie ferrée ou par camion? A notre avis, il existe tellement de domaines comme celui-ci qui doivent être étudiés continuellement, que nous croyons que votre Comité pourrait accomplir un travail très utile pour le pays en étant renforcé et en faisant du domaine du transport un travail de spécialistes.

Je crois, monsieur le président, que cela couvre les points principaux qui nous intéressent. A ce moment-ci, je veux présenter à votre Comité une brochure sur l'économie de la province du Manitoba. Je pense qu'elle pourra être utile à ceux des membres qui veulent connaître spécialement quelques-uns des problèmes du Manitoba. Elle donne des détails sur nos domaines de production sur une grande échelle avec spécialisation dans le génie minier, la sylviculture, etc. Je crois que chacun de vous qui désire connaître plus en détail les problèmes du transport dans une région particulière y trouvera facilement des moyens de référence.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, M. Molgat, et merci également pour la brochure sur l'économie; nous pouvons la remettre au secrétaire et les membres du Comité pourront la consulter.

Je veux vous remercier des commentaires que vous avez faits au sujet du travail accompli par le présent Comité lors de son voyage dans l'Ouest, et bien sûr, de ce que vous croyez que le Comité devrait faire relativement au bill sur le transport et à son chapitre sur l'appel. Vous nous avez fait beaucoup de compliments. Le présent Comité a essayé d'agir presque quotidiennement. Cependant, il est confronté avec un problème lorsqu'il traite de la question du sujet du bill lui-même. Cela peut provenir du fait que quelques-uns des membres connaissent les décisions du président dans le passé à l'égard de questions qui ne sont pas dans la portée du bill, et j'espère que vous vous en souviendrez. Mais nous tenons à vous remercier de vos très aimables observations et de votre suggestion à l'effet de renforcer le personnel même du Comité. Vos commentaires à ce sujet seront inscrits à notre procès-verbal et témoignages.

M. CANTELON: J'ai été très intéressé par votre présentation, M. Molgat, surtout par ce que vous avez dit au sujet des lignes d'embranchement, que leur abandon ne devrait pas être obligatoire. Nous en avons entendu parler auparavant, bien sûr, et ceux parmi nous qui viennent de l'Ouest sont d'accord avec vous. Je le suis, en tant qu'expéditeur, parce que, à l'origine, on devait se débarrasser de quelque 480 milles de ligne dans ma circonscription, mais à présent, on en enlève beaucoup moins. Néanmoins, je crois que ces endroits doivent avoir l'occasion de se faire entendre. J'ai été également intéressé de façon spéciale par votre déclaration au sujet de la construction conjointe de routes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cantelon, veuillez parler un peu plus fort.

M. CANTELON: Ma voix doit perdre de sa portée pour avoir été ici tellement longtemps.

Je disais que j'ai été particulièrement intéressé par ce que vous avez dit au sujet de la construction conjointe de routes parce qu'en 1963, je crois, j'ai d'abord mentionné la chose au présent Comité et au ministre, et j'ai suggéré qu'on fasse quelque chose du genre. C'est la première fois que cela revient et je suis content que vous en pensiez la même chose que moi. J'espère que nous pourrons tous deux réussir à convaincre le gouvernement de remplacer par des routes les lignes de voie ferrée qu'on enlève.

Il m'est également agréable de savoir que vous partagez nos craintes au sujet de la mention des taux de Crowsnest Pass. Je n'ai pas à vous interroger à ce sujet. Nous craignons qu'une fois la période d'étude terminée, on se serve de cette excuse pour réduire les taux en question. Ce sont là les points qui m'ont particulièrement intéressé dans votre présentation. Il y avait d'autres choses mais il est probable que d'autres auront quelque chose à dire à ce sujet.

M. PASCOE: Monsieur le président, je veux d'abord faire un commentaire sur le deuxième alinéa du mémoire où il est dit que le Manitoba s'inquiète beaucoup au sujet des effets possibles de ce bill. Je tiens à dire que la Saskatchewan s'inquiète également. Nous sommes plus éloignés de l'Est que ne l'est le Manitoba

Faisant suite à la question des lignes d'embranchements, comme point d'intérêt seulement, M. Molgat a parlé de la ligne menant à Hodgson. Pouvez-vous dire combien d'élévateurs ruraux se trouve sur ce parcours?

M. MOLGAT: Non, je regrette; je ne puis dire exactement combien, mais j'en devine environ huit.

M. PASCOE: Il y en aurait à peu près huit.

M. MOLGAT: Je crois que c'est à peu près cela.

M. PASCOE: Quelle est la condition de la route là-bas à présent?

M. MOLGAT: A ce propos, il m'est agréable de fournir aux membres des cartes de route de la province du Manitoba qui seront un moyen facile de référence.

M. PASCOE: D'après la carte, je constate qu'il n'y a pas de très bonnes routes là-bas à présent, et si cette ligne est enlevée, les huit élévateurs en question n'auront plus du tout de service l'expédition de leur blé à l'extérieur.

M. MOLGAT: Ce serait difficile, M. Pascoe. Les routes actuelles sont en gravier, et pas de la meilleure qualité dans tous les cas. Mais, il existe deux routes à surface dure vers l'est, les routes 7 et 8, toutes deux parallèles aux lignes de chemin de fer actuelles qui sont engagées au moins jusqu'en 1975.

M. PASCOE: Mais si cette ligne est enlevée, les élévateurs ruraux les plus proches seront encore passablement éloignés de l'autre ligne?

M. MOLGAT: C'est vrai, et sans de très bonnes routes d'accès y conduisant.

M. PASCOE: A la page 6 de votre mémoire, la carte montre les lignes qui sont gelées jusqu'en 1975. Vous dites ici qu'une ligne qui semble prête à être abandonnée peut ne pas l'être avant dix ans. Est-ce que vous préconisez qu'on gèle toutes les lignes jusqu'à ce qu'on étudie le problème plus attentivement?

M. MOLGAT: Je crois que dans l'Ouest, on a vraiment le sentiment qu'il ne devrait pas y avoir du tout d'abandon. Mais avec le temps et d'autres moyens de

transport disponibles, je pense qu'on se rend compte qu'en un nombre de points, au Manitoba du moins, qu'il doit y avoir des diminutions de lignes, ou du moins on est disposé à accepter quelques diminutions, pourvu qu'il y ait d'autres moyens de transport. Ainsi, dans le cas du Manitoba, je crois qu'il y a 484 milles de lignes en voie d'être abandonnées, du moins dont l'abandon est autorisé. Quelques-unes de ces régions seront grandement affectées si on ne leur fournit pas d'autres moyens de transport. J'ai mentionné la ligne de Hodgson parce qu'elle est la plus évidente. Si vous allez au nord-ouest, vous verrez deux autres branches. Je ne les ai pas mentionnées parce que l'une se trouve dans ma circonscription. Je n'ai pas voulu plaider particulièrement en faveur d'un cas presonnel, mais je peux le mentionner car je connais cette région encore mieux. Il y a le cas de celle qui se branche près de là et qui va du village de Sainte-Rose-du-Lac jusqu'à Rorketon (Manitoba), sur une distance de 30 milles. La route actuelle qui s'y trouve est en gravier très inférieur; ce n'est pas une route nationale. Il est très évident qu'un cultivateur de blé dans le bout de Rorketon sera dans une situation totalement différente si cette ligne de chemin de fer est enlevée et n'est pas remplacée. Si on construisait une route nationale convenable à surface dure, je crois que cela pourrait alors convenir à cette région.

M. PASCOE: Je dois vous faire mes excuses de ne pas connaître mieux votre circonscription, et Hodgson non plus. Est-ce que ces régions sont d'assez bons producteurs de blé?

M. MOLGAT: Le blé y pousse bien, mais dans le moment on y fait de la culture mêlée. Mais j'ai mentionné le fait que là où le marché du blé est à présent plus facile, on affecte de plus en plus de terrain à cette culture. Ce qui auparavant était de la brousse est à présent converti en terrain agricole.

M. PASCOE: Vous préconisez la tenue d'audiences obligatoires avant l'abandon de toute ligne?

M. MOLGAT: C'est vrai.

M. PASCOE: Même les lignes qui sont...

M. MOLGAT: Même les lignes dont l'abandon est à présent autorisé. Je crois qu'il est essentiel qu'une audience ait lieu afin que tous les faits soient connus, et non seulement les chiffres des dépenses des chemins de fer.

M. PASCOE: Je n'ai plus qu'une seule question à soulever, monsieur le président. A la page 13, vous dites qu'on a déjà mentionné le fait de la préoccupation du Manitoba au sujet de la tendance, dans l'établissement des taux de transport, à favoriser une nouvelle promotion industrielle dans le centre du Canada aux dépens des provinces de l'Est et de l'Ouest. Le présent bill propose que les subsides pour le pont soient décalés de $7,000,000 par année sur une période de trois ans. Croyez-vous que cela aura une influence sur nos régions?

M. MOLGAT: Non, je crois vraiment que dans le passé, les augmentations du pourcentage horizontal ont eu plus d'influence dans les Prairies. Elles ont eu un effet très préjudiciable dans l'ouest du Canada, et en raison du fait que la concurrence du camionnage devient de plus en plus importante, je crois que la libération des taux fera plus que contrebalancer la perte d'un tel subside.

M. PASCOE: N'entrevoyez-vous aucune augmentation de taux en rapport avec cela?

M. MOLGAT: Je crois qu'il vaudra mieux procéder de cette manière dans l'Ouest que de demeurer dans la condition actuelle et subir une nouvelle augmentation horizontale.

M. PASCOE: Pour rester dans la même ligne, le mémoire dit à la page 2:

> Le Parti Libéral du Mantioba n'accepte pas ce genre d'argument. Nous ne pouvons oublier qu'un des grands principes de la loi est la réduction méthodique des subsides considérables qui continuent à être payés aux chemins de fer par le Trésor.

Alors, si les subsides sont complètement éliminés, qui en fera les frais?

M. MOLGAT: En vertu de cette loi, les subsides seront probablement éliminés au cours d'une certaine période de temps.

M. PASCOE: Cet argent devra être pris quelque part?

M. MOLGAT: On devra prendre cet argent quelque part.

M. PASCOE: Comment?

M. MOLGAT: Il y aura probablement un accroissement des tarifs dans certaines régions. Que s'est-il produit dans le passé? L'accroissement fut général, de 20 p. 100?

M. PASCOE: Oui.

M. MOLGAT: Et qui en fait les frais? Ce furent les Canadiens de l'Ouest. Nous croyons que cette façon de procéder fera que nous n'en défraierons pas la plus grande partie. Il se peut que nous en payons une partie mais ce sera préférable à ce qui s'est produit dans le passé alors que nous en payions la majeure partie.

M. REID: Je crois qu'on devrait féliciter M. Molgat. Je n'ai jamais vu autant de membres du Comité absents lors de la comparution d'autres personnes importantes.

Le PRÉSIDENT: Tout cela est très gentil, monsieur Reid, mais peut-être étiez-vous absent les fois que le Comité étaient complet.

M. REID: Non, je n'ai jamais manqué. Pour mon information personnelle, monsieur Molgat, pouvez-vous nommer le ministère qui défraie le coût de cette route que l'on construit dans la province de Québec?

M. MOLGAT: Je me refère aux estimés du ministère des Travaux Publics du gouvernement du Canada pour l'année fiscale se terminant le 31 mars 1967.

Le PRÉSIDENT: On m'informe qu'il y a un autre projet conjoint fédéral-provincial en rapport à l'abandon d'une ligne de chemin de fer—peut-être que Mlle Rideout pourrait nous en parler—la grande-route Moncton-Buctouche, 1964-1965.

M. REID: Pouvez-vous nous éclairer, monsieur Molgat, sur la façon dont le coût de ce projet est réparti? Est-ce divisé 60-40 ou 90-10 comme dans le cas de la route transcanadienne?

M. MOLGAT: Je m'excuse, monsieur Reid, mais je ne crois pas que je puisse vous donner actuellement ce renseignement. Les détails que j'ai appartiennent à la loi originale qui prévoyait $14 millions pour 57 milles et qui seront probablement défrayés en entier par le fédéral. Les estimés ne mentionnent que la part fédérale du coût de construction de la grande-route numéro 6 dans les comtés de Matane et Gaspé-Nord, province de Québec. Je m'excuse, mais je ne puis vous dire présentement quel est l'accord conjoint.

M. REID: Étant donné les chemins de fer vont bénéficier de ces lignes secondaires, diriez-vous qu'il est possible qu'on leur demande de contribuer à ce

genre de programme de construction de routes, étant donné qu'ils vont en retirer des avantages?

M. MOLGAT: Je ne vois certainement pas d'objection à ce que nous faisions une démarche auprès des chemins de fer pour que la contribution totale soit divisée en trois, soit le gouvernement fédéral, la province, et la compagnie ferroviaire elle-même. Si les compagnies ferroviaires font elles-mêmes la demande d'abandon et si elles doivent en retirer un bénéfice, je crois qu'elles profiteraient d'un investissement de capital fait une fois pour toute plutôt que de poursuivre l'opération d'une ligne qu'elles croient n'être pas profitable.

M. PASCOE: Elles pourraient donner leur terre-plein.

M. MOLGAT: Nous avons justement envisagé cette question, monsieur Pascoe. Ce serait possible dans certains cas mais nous, nous avons remarqué dans la plupart des cas, du moins par l'étude de nos cartes, que nous n'avions pas besoin d'une voie parallèle à la voie actuelle mais d'un réseau en grille reliant les autres voies ferroviaires. Cela implique donc réellement une nouvelle construction.

M. REID: Je n'ai, monsieur, qu'une question brève au sujet des taux maximums. Je crois que vous avez utilisé l'exemple de la compagnie *Sherritt-Gordon* de Lynn Lake, et si je me souviens bien de votre argument, vous avez dit que vous ne croyiez pas qu'ils soient expéditeurs captifs parce qu'ils avaient une puissance économique suffisante dans leurs autres entreprises leur permettant de marchander adéquatement avec les compagnies de chemins de fer. Ce n'est pas parce qu'ils sont à la fin d'une longue voie de chemin de fer et qu'ils sont peut-être le plus gros expéditeur qu'ils ne doivent pas avoir de pouvoir de marchandage.

M. MOLGAT: Oui. Laissez-moi clarifier cela. Je ne sais pas si c'est le cas ou non. Si j'ai dit que je ne croyais pas qu'ils étaient des expéditeurs captifs, je veux rectifier cette affirmation. Je voulais dire que je ne suis actuellement pas en mesure de juger s'ils sont ou non des expéditeurs captifs; il se pourrait que ce soit parce que la compagnie *Sherritt Gordon* peut avoir une mine ailleurs au Canada, ou d'autres intérêts miniers, ou d'autres intérêts où ils font affaires avec les compagnies de chemin de fer, ils ne sont pas dans une position où ils ne peuvent marchander; ils peuvent être en position de marchander. Mais de toute façon, je crois qu'il y a un endroit où ils peuvent comparaitre s'ils sont en fait des expéditeurs captifs et croient que leurs droits sont lésés. Je crois que dans ce cas—et ceci est évidemment ouvert à la discussion—votre Comité devrait être disponible pour entendre la déposition de ceux qui se croient lésés.

M. REID: Étant donné que ce Comité a un caractère politique, il me semble que si quelqu'un avait été débouté par cette commission, le Comité s'empresserait d'enquêter sur la question.

LE PRÉSIDENT: Je crois monsieur Reid, qu'en ce qui concerne cette question, ce n'est pas dans le rôle de ce Comité.

M. SHERMAN: Monsieur Molgat, je veux vous féliciter pour votre mémoire et aussi vous dire que je m'intéresse beaucoup à votre proposition qui traite du champ d'action futur de ce comité, en ce qui touche le problème du transport.

Il n'y a en fait qu'une question que je veux vous poser, et elle se rapporte à la partie du mémoire qui traite des taux maximums. Je suppose que c'est une question à laquelle vous vous attendez—du moins, je suis certain que le prési-

dent s'y attend. Vous ne faites aucune mention, monsieur Molgat, du point en litige qui a été ardemment débattu, de façon non officielle, par les provinces des Prairies au cours des derniers mois; l'argument sera présenté au cours des prochaines semaines en tant que critique formelle des projets de loi numéro C-231. Le point important en cause est celui qui se rapporte aux coûts des compagnies de chemin de fer en fonction des données auxquelles les membres du Comité sont intéressés, en autant que nous croyons qu'un certain nombre de données sur les coûts de la formule de taux maximums et comprendre ses implications et ramifications. Je m'intéresse particulièrement au fait que votre mémoire ne fait aucune mention de ce point en litige, et je me demande si vous pouvez commenter cela?

M. MOLGAT: Oui, nous avons en effet envisagé cette question, et notre opinion est celle-ci. Pouvez-vous d'un côté dire aux chemins de fer, très bien, vous devez être compétitifs, vous devez maintenant agir seuls et établir des tarifs compétitifs, mais d'un autre côté, vous leur demandez de soumettre leurs coûts de façon à ce que le client éventuel les connaisse à l'avance et puisse alors négocier. C'est justement là que vous ne pouvez pas voir comment vous pouvez résoudre le problème si vous insistez sur le point que les compagnies de chemin de fer fournissent leurs chiffres de coûts. Je ne saurais répondre à cela, mais j'entrevois des difficultés à leur dire d'entrer en compétition, et de leur demander de donner tous les renseignements quand à leurs coûts. En fait, est-ce que cela peut se faire?

M. SHERMAN: Mais d'un autre côté, vous proposez dans votre mémoire que le Comité assume une plus grande responsabilité, au point de vue transport sur une base nationale, dans l'avenir qu'il en assume présentement.

M. MOLGAT: C'est exact.

M. SHERMAN: Vous allez même jusqu'à impliquer—du moins si je comprends bien votre mémoire—que les gens qui se croient victimes d'un monopole de transport, qui ne sont pas satisfaits des accords que la nouvelle commission canadienne de transport leur a obtenus, en appellent à cet organisme pour réparation. Il me semble qu'il y a contradiction.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sherman, j'ai essayé de trouver s'il y avait un faible. M. Molgat a expliqué un mémoire et en autant que le Président soit concerné, il s'est conformé à notre décision antérieure à l'effet que nous nous intéressons au projet de loi et que toutes les questions en rapport au comité des transports qui avaient été incluses au cours des réunions précédentes devraient être exclues de la réunion d'aujourd'hui. Nous nous intéressons au projet de loi devant nous, et non pas au rôle de ce comité.

C'est dans le mémoire, mais cela ne veut pas dire que ce soit recevable.

Vous comprenez ce que je veux dire, monsieur Sherman?

M. SHERMAN: Oui, et je me soumets à votre décision, monsieur le président. Je voulais uniquement expliquer le fait que je trouve contradictoire, en fonction de la position que monsieur Molgat et ses collègues ont pris dans ce mémoire au sujet du projet de loi, qu'on ne fasse aucune mention ou qu'on semble se désintéresser du point en litige qui sera soulevé plusieurs fois au cours des prochaines semaines, à mesure que nous analyserons le projet de loi et ses implications; la province de Monsieur Molgat, la mienne et d'autres provinces de l'Ouest ont mis en évidence ce point litigieux.

M. MOLGAT: Je reconnais le problème, monsieur Sherman. Nous prenons la position suivante: il est actuellement très difficile d'évaluer l'importance que

représente cet élément d'expéditeur captif. Qui sont au Manitoba les expéditeurs captifs? Nous nous sommes arrêtés et avons essayé de voir l'importance que ceci représente actuellement dans la province du Manitoba. Pour dire la vérité, nous n'avons pas trouvé un grand nombre d'expéditeurs captifs.

Si c'est comme cela, avons-nous raison de dire présentement: «Alors prenons une ligne de conduite palliative ou faisons quelque chose pour un problème qui n'est peut-être pas ce que nous croyons être?» Nous préférons l'autre méthode: «D'accord, essayons cela. Voyons les problèmes que cela va occasionner», aussi longtemps que l'on poursuit l'étude de ce projet de loi. C'est pourquoi nous disons: «N'attendez pas cinq ans pour trouver ce qui se passe. Étudiez continuellement la question et gardez-la sous contrôle.» Il pourrait arriver que le problème des expéditeurs captifs n'en soit pas un d'importance. C'est ce que nous croyons présentement être le cas dans la province du Manitoba.

M. SHERMAN: En d'autres termes, monsieur Molgat, vous vous basez sur des espérances.

M. MOLGAT: Bien...

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, je me demande si, avant d'entreprendre la période de questions, on ne pourrait pas retirer un élément de ce que monsieur Sherman a dit, élément qui selon moi peut porter à confusion?

Je vais répéter ce que mon télégramme, qui a été déposé ici, aux trois premiers ministres des provinces des Prairies, disait. Si on peut nous donner des exemples représentatifs d'expéditeur captif éventuel—je crois que j'ai utilisé le terme «en puissance», en terme plus courant—, nous pourrons alors nous occuper de cette question des coûts. Mais jusqu'à maintenant, à l'exception de monsieur Scully hier et des exploitants de charbon, personne n'est venu dire, à ma connaissance personnelle et en tant que ministre des transports, qu'il serait probablement un expéditeur captif. On a suggéré jusqu'à maintenant, que les compagnies de chemin de fer donnent une foule d'informations sans contre-partie. Ce n'est pas honnête. Monsieur Olso nous a donné une liste que j'ai examinée, et celle-ci ne laisse pas soupçonner qu'un de ces produits, aux expéditeurs, devienne expéditeur captif.

Je veux simplement qu'il soit clair qu'en tant que ministre je ne prends pas la position à savoir que, si nous pouvons identifier à l'avance celui qui peut devenir expéditeur captif et avoir besoin de cette protection, nous ne devrions pas chercher à obtenir autant de renseignements que possible; mais cela n'a pas encore été nécessaire.

M. SHERMAN: Je vous concède monsieur Pickersgill, et je laisse de côté les aspects spécifiques à l'expéditeur captif; je déduis de votre mémoire sur cet aspect particulier, monsieur Molgat, que vous ne croyez pas qu'il soit nécessaire à ce stade-ci—à cette période-ci—que les compagnies de chemin de fer fournissent au comité les données des coûts variables pour des expéditions entre deux points afin que le Comité connaisse suffisamment les faits, ce qui lui permettra d'évaluer la nouvelle formule de taux maximums. Est-ce exact?

M. MOLGAT: Pour parler uniquement de la situation manitobaine, je pense que si quelqu'un serait avec des faits disant que la compagnie *Sherritt Gordon* de Lynn Lake est un expéditeur captif, je disais alors: «Parfait; examinons cela.» Vous avez dit que vous espériez. C'est plus qu'une question d'espoir; c'est par l'examen soigneux de la situation manitobaine. Je suis prêt à admettre ici que nous n'avons pas d'experts payés pour effectuer notre travail—nous devons

l'effectuer à l'aide de volontaires—mais nous ne pouvons affirmer qu'il y a trop d'expéditeurs captifs au Manitoba car ce sont des volontaires qui ont examiné les cartes. Nous avons pris la position qu'en ce moment-ci ce n'est pas un problème, à condition toutefois que l'on poursuive les études et que ceux qui se sentent lésés puissent se faire entendre.

M. SHERMAN: Mais pour payer le tarif maximum, il n'est pas nécessaire que vous soyez expéditeur captif. Vous n'avez qu'à être un expéditeur sans compétition. Vous n'avez pas à aller devant la nouvelle commission canadienne des transports, ou ce comité, ou quelqu'autre personne pour être reconnu comme expéditeur captif. Si vous êtes un expéditeur sans compétition, vous paierez les taux de la catégorie—les taux maximums. Est-ce exact?

Comment pouvez-vous penser que vous ou moi ou n'importe quelle autre personne pourra analyser l'impact de cette formule de taux maximums si nous ne connaissons pas ce qu'il en coûte aux compagnies de chemin de fer?

M. MOLGAT: La personne qui paiera les taux est celle qui négociera avec la compagnie de chemin de fer. Si elle n'est pas satisfaite de ses arrangements avec la compagnie de chemin de fer, elle se tournera vers un autre moyen de transport—le camionnage—et essayera d'obtenir un meilleur tarif.

M. SHERMAN: Mais si elle est expéditeur sans compétition...

M. MOLGAT: C'est le point central. Combien y a-t-il d'expéditeurs captifs au Manitoba? Vous êtes au courant de la situation au Manitoba, monsieur Sherman; vous êtes comme moi natif de cette province. En trouvez-vous plusieurs si vous regardez une carte?

M. SHERMAN: J'ai suggéré dans une motion présentée à une audience antérieure du comité, à laquelle vous n'étiez pas présent—et je ne veux pas m'y attarder trop longtemps car vous ne la connaissez peut-être pas—mais certains d'entre nous sont convaincus que nous avons prouvé qu'il existe des expéditeurs captifs ou sans compétition. Le Ministre a laissé entendre que ce n'était pas de véritables expéditeurs captifs; mais je veux vous demander ceci: admettez-vous, par exemple, que l'industrie de la potasse de l'Ouest canadien est une industrie relativement nouvelle? Qui aurait pensé, il y a dix ans, au développement de l'industrie de la potasse?

M. MOLGAT: C'est exact, monsieur.

M. SHERMAN: Qui oserait dire que dans dix ans il n'y aura pas une nouvelle industrie, un nouveau développement, une nouvelle découverte, et que le producteur de ce produit, de ce minerai ou de cette ressource, ou de n'importe quoi d'autre, ne sera pas un expéditeur captif ou sans compétition?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sherman, puis-je dire que le projet de loi contient une clause de revision de ce taux maximum dans cinq ans; quand vous parlez de limites, utilisez s'il vous plaît l'expression «cinq ans» plutôt que dix. Il se peut que la croissance de l'Ouest canadien ne soit pas si rapide, mais nous espérons qu'elle le sera.

M. MOLGAT: Prenons la potasse comme exemple; il me semble présentement, monsieur, qu'il y a un degré élevé de compétition dans le trafic de la potasse, si élevé que les deux compagnies de chemin de fer sont prêtes à construire des embranchements jusqu'à chaque dépôt de potasse. N'ont-elles pas en fait dans certains cas construit des lignes jusqu'aux mêmes dépôts? Il n'y a donc pas là un aspect de compétition entre les deux voies.

Pour dire la vérité, nous avons trouvé cela en examinant la carte du Manitoba et où se produit le développement dans la province, et nous nous sommes dit ceci: «Qui en fait sera affecté par cela?» C'est sur cette base que nous avons

finalement décidé que la seule recommandation que nous pouvions faire à ce moment était que le Comité surveille attentivement ce qui se passe, mais qu'il ne prenne pas nécessairement une position qui irait à l'encontre de ce que l'on veut obtenir ici, soit la compétition entre les compagnies de chemin de fer.

M. SHERMAN: Je ne veux pas poursuivre cette question jusqu'à ennuyer le Comité, monsieur Molgat, mais je crois qu'en adoptant cette position, vous avez peut-être présenté les choses à l'avantage des compagnies de chemin de fer.

De toute façon, votre explication me satisfait actuellement.

M. MOLGAT: Je serais intéressé si j'avais présenté les choses en faveur de qui que ce soit.

M. SHERMAN: Je veux insinuer que les compagnies de chemin de fer ont une marge de marchandage en vertu de cette protection dont elles jouissent et qui découle de l'ignorance où le Comité demeurera quand aux coûts variables des compagnies de chemin de fer. Mais c'est quelque chose qui sera examiné et réexaminé, et comme je l'ai déjà dit, je ne veux pas imposer au Comité une autre discussion interminable qui est déjà à l'horaire des prochaines semaines. Je vais donc laisser la parole à un autre. C'est tout, monsieur le président.

M. NOWLAN: Monsieur Molgat, d'après ce que vous avez expliqué à monsieur Sherman je puis déduire que vous croyez, en autant que la province du Manitoba soit concernée, que la formule de taux maximums n'est pas nécessaire dans le contexte actuel de la situation économique connue du Manitoba, qu'elle est académique et ne devrait pas être incluse dans le projet de loi?

M. MOLGAT: Non; je crois qu'il est bien qu'elle y soit, mais ce qui est plus important à mon avis, est la possibilité de revision constante afin que si quelqu'un se trouve pris dans une situation où il n'y a pas de compétition, il puisse comparaître et ait les facilités pour le faire. A vrai dire, je ne saurais actuellement combien de personnes au Manitoba seront affectées par cela. C'est le problème.

M. NOWLAN: C'est actuellement un problème académique.

M. MOLGAT: Il me semble que ce soit actuellement cela. Il se pourrait que lorsque la loi sera en vigueur ce ne soit pas comme cela, mais actuellement, combien de personnes se sont présentées devant ce comité et ont déclaré être expéditeur captif?

M. NOWLAN: Laissez-moi pousser cela plus loin. S'il s'avérait que ce ne soit pas uniquement académique et que cela touche quelqu'un...

M. MOLGAT: Vous nous donnez alors les chiffres.

M. NOWLAN: Oui, c'est ce que je voulais faire. Il est logique et normal que ce Comité ait les chiffres.

M. MOLGAT: C'est exact.

M. JAMIESON: Monsieur le président, je suis certain que le ministre pense que j'avais un motif secret derrière cette question. Nous avons beaucoup entendu parler, avec beaucoup d'intérêt et d'inquiétude, des problèmes de l'Ouest, et on peut constater que les compagnies de chemin de fer leur créent de vraies difficultés; mais si dans l'est du pays vous substituez «navire côtier» pour «voie

secondaire», vous avez un problème réel dans ma région. Il arrive donc que quand on parle d'abandon de voies secondaires je m'intéresse à l'abandon des navires côtiers, et cela implique la construction de routes. Comment suggérez-vous que l'on devrait construire ces routes? Lorsqu'une ligne de chemin de fer est éliminée, est-ce que la construction de la route est de responsabilité strictement fédérale? Que proposez-vous à ce sujet?

M. MOLGAT: Non; nous suggérons que ce soit un programme conjoint du fédéral et de la province. Monsieur Reid suggère que les compagnies de chemin de fer devraient y collaborer aussi. Ce serait peut-être à envisager.

M. JAMIESON: Vous ne croyez pas que cela soit exclusivement du ressort fédéral?

M. MOLGAT: Non; parce que du point de vue de la province il est évident qu'il y a d'autres bénéfices, et je crois qu'il est normal que la province contribue à cause de ces autres bénéfices. Quand vous proposez de construire une grande-route à revêtement dur dans une région où il y a, en plus des expéditeurs de grain, plusieurs autres expéditeurs impliqués. Actuellement, les voies secondaires sont utilisées en grande partie par les expéditeurs de grain; la plupart des autres produits voyagent par camion. Mais si vous parlez de construction routière, vous allez affecter plus que les expéditeurs de grain. Vous affectez l'ensemble du développement économique de la région. C'est pourquoi je crois que la province doit contribuer.

M. JAMIESON: En d'autres termes, ce serait la trans-canadienne ou un programme d'accès aux ressources, ou quelque chose du genre.

M. MOLGAT: C'est exact.

M. JAMIESON: Je crois que c'est une très bonne idée.

M. ANDRAS: J'ai une question à ce sujet, monsieur Molgat, et je veux vous féliciter pour le mémoire.

Le libellé de votre texte indique à la page 11, des préoccupations et des réserves au sujet des tarifs du *Crowsnest*. Vous dites: «Nous sommes heureux de constater que les taux sont garantis en termes non équivoques. . .» et vous poursuivez «. . .et nous déduisons que la référence de l'article 50 à l'étude de trois ans des revenus et des coûts des compagnies de chemin de fer. . .ne sert qu'à déterminer si on devrait ou non accorder un subside aux compagnies de chemin de fer. . .» Et vous affirmez à la page suivante: «Si d'un autre côté, quelque chose laisse entrevoir qu'une telle étude pouvait conduire à la résiliation des tarifs du *Crowsnest*... etc. La déclaration du mémoire en Chambre m'a laissé l'impression qu'il n'y a pas de doutes ni de raisons de s'inquiéter à ce sujet. Peut-être que le ministre aimerait saisir cette occasion pour encaisser celle-là?

M. PICKERSGILL: Je crois que monsieur Molgat est excusable d'avoir pensé que le gouvernement pourrait un jour être renversé!

M. ANDRAS: Je serais surpris si le ministre pensait que je pensais cela.

M. MOLGAT: Non; nous admettons, monsieur Andras, que les tarifs du *Crowsnest* sont obligatoires, mais une décision de la Chambre peut en tout temps les changer; et nous n'avons voulu qu'appuyer la position à savoir qu'en ce qui concerne l'ouest, ce qui nous concerne, ils ne peuvent être changés.

M. ANDRAS: Vous dites en effet ce que le ministre a dit.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le Président, l'affirmation de M. Molgat à l'effet qu'avant qu'il y ait abandon d'une voie de chemin de fer on soit obligé de tenir une audience, m'a beaucoup intéressé. Vous ne pensez pas qu'il y ait suffisamment de clauses protectrices dans ce projet de loi pour protéger l'intérêt public au cas où les chemins de fer se proposent d'abandonner une ligne?

M. MOLGAT: Non; il nous semble, à la lecture du projet de loi, Monsieur Howe, qu'en réalité la première analyse que l'on aurait à faire en vertu de ce projet de loi touche simplement le coût de revient de la ligne de chemin de fer, sans tenir compte des autres aspects de la question. Alors, si la Commission décide, en se basant sur le coût de prix de revient, que la ligne devrait être abandonnée, elle peut entendre d'autres raisons. Elle n'y est pas obligée.

Nous pensons que vous ne pouvez pas vous appuyer uniquement sur la base des coûts de revient des chemins de fer. En fait, en particulier dans plusieurs régions du Manitoba, les chemins de fer pourraient bien procéder à la suppression d'un grand nombre de lignes secondaires et réussir malgré cela à garder leur clientèle. A cause de la géographie de notre province vous constaterez que la partie sud est en grande partie servie par les chemins de fer canadiens du Pacifique; la partie nord est plutôt l'apanage des chemins de fer nationaux. Par conséquent, si les chemins de fer nationaux devaient enlever toutes les lignes secondaires de la région nord, ils continueraient encore à obtenir le transport du grain. Si vous vous appuyez uniquement sur les prix de revient, je pense que vous pourriez possiblement prouver votre point, mais si vous en faites une question de service public, de développement économique, alors vous ne le pouvez pas.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je comprends cela, mais ne vous semblerait-il pas que c'est un fait probable qu'il ne serait pas nécessaire de tenir obligatoirement une audience, et que si la requête d'abandon était produite suffisamment avant les avis aux municipalités, comme cela se fait présentement, les conseils de cantons et les autres organismes du même genre qui pourraient être impliqués et qui pourraient désirer une audience, ou demander une audience, alors cette audience devrait être tenue. Il peut y avoir des cas où ces audiences ne sont pas coûteuses, mais vous pensez qu'il devrait y avoir quelque petite modification pour rendre nécessaire l'affichage des avis?

M. PICKERSGILL: Comme question de fait je pourrais peut-être le répéter, bien que M. Howe l'a très bien fait pour moi, je vais répéter ce que j'ai dit hier soir lorsque le gouvernement de la Saskatchewan a présenté son mémoire, je pense que je l'ai aussi dit la première fois alors que les services en commun étaient présents ici, que je ne suis pas tout à fait certain que l'on a établi suffisamment clairement dans le projet de loi que si quelqu'un désire une audience, il y aura une audience et nous examinons les termes pour être bien certain que ce que vous suggérez se produise; en d'autres mots il doit y avoir des avis, et que si quelqu'un désire que l'on tienne une audience, alors cette audience sera obligatoire. Mais je suis plutôt enclin à être de votre avis que si personne ne désire une audience nous n'allions pas en encourir la dépense.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): C'est ce qui se fait maintenant. Je connais des cas, dans ma région, où l'on parle de déduire les services de retrait de trains, et personne ne fait d'objection de sorte qu'il n'y a pas besoin...

M. PICKERSGILL: Oui, vous avez tout à fait raison; nous ne voulons pas imposer des dépenses inutiles aux contribuables. Mais d'autre part, nous voulons être certains que les personnes intéressées aient l'occasion de se faire entendre si elles le désirent.

M. MOLGAT: Je pense que cela nous satisferait. Il est évident qu'il ne sert à rien de tenir une audience si personne n'y est intéressé.

M. MACEWAN: A la page 3, au sujet du numéro 1 «Le rôle du Comité permanent des Transports et Communications»—

Le PRÉSIDENT: Je préférerais que vous n'entriez pas dans cela, monsieur MacEwan. J'ai déjà questionné à ce sujet. Le rôle du Comité ne comprend pas l'examen du projet de loi même si on en parle dans le mémoire.

M. MACEWAN: Le mémoire propose, au bas de la page, qu'il y ait un petit comité d'experts. Je crois, monsieur le Président, que c'est à notre portée. Nous avons demandé une aide additionnelle au cours des dernières audiences du comité, et j'aimerais demander à monsieur Molgat ce qu'il veut dire par, et je prends ses termes, «un petit comité composé d'experts»? Je veux demander à monsieur Molgat ce qu'il a en vue avec ce genre de comité—quel travail ferait-il et qui le financerait?

M. MOLGAT: A mon avis, ce comité devrait être composé de quatre ou cinq spécialistes dans le domaine des transports; ils seraient responsables au comité lui-même; non pas à la Commission des Transports, ni au Ministère des Transporté, mais responsable au comité—à vos experts. Dans le cas du Comité des comptes publics, et ce n'est pas une situation exactement semblable, mais vous avez l'Auditeur Général qui est un personnage indépendant et à qui, si je comprends bien, les membres de la Chambre des Communes peuvent aller demander des renseignements et obtenir tous les détails qu'ils désirent.

Si je compare cela à notre situation au Manitoba et à nos propres comités de la Chambre, je trouve, en tant que chef de l'opposition, que le comité des comptes publics par exemple est inefficace parce qu'il n'y a personne à qui je puisse demander des renseignements et des conseils qui ne soit un employé du gouvernement. J'aimerais qu'il y ait, en autant que nous soyons concernés dans nos comités, de telles personnes qui ne fassent pas partie du gouvernement et à qui un membre pourrait se déférer. Je pense que si vous aviez dans ce comité-ci quatre ou cinq experts très qualifiés, le comité effectuerait un travail plus efficace.

M. MATHER: A l'examen des demandes des compagnies de chemin de fer pour une aide à leurs lignes secondaires, je me demande si monsieur Molgat croit que l'on puisse envisager ces lignes secondaires sur une base purement locale, ou s'il n'adhérerait pas plutôt à l'idée que l'on devrait prendre en considération, en toute honnêteté pour ceux impliqués, l'ensemble de la structure des corporations de chemin de fer, ce qui inclut leurs opérations non ferroviaires?

M. MOLGAT: Nous avons toujours prétendu dans l'Ouest que les opérations autres que celles du rail devaient être prises en considération quand vous examinez des détails tels les tarifs-marchandises, plus particulièrement quand on met en vigueur des augmentations horizontales, et pour des questions comme celle des tarifs du Crowsnest. Ce sont des facteurs.

A la vérité, je n'ai pas pensé à cela en fonction de l'abandon des lignes secondaires. Il me semble qu'il y aurait lieu dans l'Ouest de mettre un peu de rationalité dans nos lignes secondaires. Je ne crois pas que l'on puisse adapter la position stricte, qu'il ne doit pas y avoir d'abandon. Je crois que dans certains cas des lignes individuelles font le même travail.

M. MATHER: Je suis d'accord avec cela, mais si vous adoptez l'idée de rationaliser les lignes et les services secondaires, croyez-vous qu'il soit adéquat d'envisager l'ensemble de la structure des chemins de fer avant d'en arriver à une base réaliste de rationalisation, ou d'abandon? Croyez-vous que vous

puissiez prendre uniquement les lignes secondaires et leur rayon d'action, et que vous puissiez prendre une décision sur cette base; ou ne serait-il pas plus logique d'examiner l'ensemble de la structure des compagnies de chemins de fer et d'en déduire s'il est nécessaire d'abandonner ces lignes ou de faire autre chose?

M. MOLGAT: Je crois naturellement que l'on ne peut isoler complètement une ligne secondaire, mais que du fait qu'elle soit là, elle contribue à l'équilibre des compagnies de chemin de fer, et que lorsque vous discutez des coûts, etc, et si la ligne secondaire n'était pas là, vous ne pourriez la considérer en soi. Vous devez aussi économiser la ligne principale. Vous ne pouvez évidemment pas l'isoler complètement, monsieur Mather; mais je serais aussi porté à croire que même si vous devez avoir une vue d'ensemble, dans le cas où les lignes ne sont séparées que par quelques milles, vous devez les examiner une à une; et à la condition que vous fassiez quelques autres choses, on pourrait donner à ces gens de meilleures facilités de transport et un meilleur service. C'est pourquoi je pense que ma proposition de transport alternatif par route fait partie intégrante de cette opération.

M. MATHER: Vous êtes d'accord que l'on doive considérer la structure économique des compagnies de chemin de fer et leur opération non ferroviaire en tant qu'élément de base de cela?

M. MOLGAT: J'ai toujours maintenu la position que les compagnies de chemin de fer ont fait une bonne affaire quand elles sont venues s'établir dans l'Ouest. Elles reçurent beaucoup de terrain et de droits minéraux, et ces facteurs faisaient partie du marché.

M. MATHER: Les lignes ferroviaires furent la raison originale de leur existence, mais elles les ont conduites à l'acquisition d'autres propriétés.

M. MOLGAT: C'est exact. Ceux-ci sont interreliés.

M. BALLARD: Je veux vous féliciter pour votre mémoire, monsieur Molgat, et plus précisément sur trois points qui me viennent à l'esprit; premièrement, votre prise de position en rapport à l'abandon des tarifs du Crowsnest; votre prise de position en rapport à l'abandon des lignes secondaires; et plus particulièrement votre suggestion à l'effet que l'on devrait construire des grandes-routes là où l'on a abandonné les lignes secondaires.

Je n'ai eu que peu de temps pour lire votre mémoire, et j'ai détecté une différence de ton dans votre mémoire oral par rapport à celui écrit. Je ne dis pas cela comme une critique... Je veux attendre de voir qui est Président avant de poser la question!

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE (*M. McWilliam*): Je vais être plus tolérant que le Président.

M. BALLARD: J'étais en train de dire, monsieur le Président, que j'avais détecté une différence de ton entre le mémoire oral de monsieur Molgat, car il fait plusieurs suggestions, dans son mémoire écrit, en rapport aux responsabilités de ce comité. Je vais poser ma question d'une autre façon, et lui demander si son mémoire veut en aucune façon restreindre les responsabilités de la commission des transports tel qu'envisagé par la loi?

Le PRÉSIDENT: C'est déjà inclus dans son mémoire, monsieur Ballard.

M. BALLARD: En d'autres termes, suggérez-vous que ce comité prenne en charge certaines des responsabilités de la commission des transports?

M. MOLGAT: Non; je crois avoir dit dans le mémoire que mes commentaires n'indiquaient pas un manque de confiance dans la commission des transports. Je n'ai aucune idée de qui sera sur la commission des transports. Je me rends compte qu'il y a possibilité de double emploi, mais à mon avis les risques de double emploi valent bien les avantages qui seraient obtenus en ayant votre comité qui après tout est représentatif de tout le Canada, car vous avez ici des membres de chaque province et de toutes les opinions politiques—qu'il y aurait avantage à ce que votre comité soit en un sens indépendant de la commission des transports, et non lié à un mode de transport, ou à toute autre chose en rapport aux transports, mais que ses opinions soient plus indépendantes.

Cela ne se veut pas une critique de la commission. Je n'ai aucune idée de qui sera sur la commission.

Le PRÉSIDENT: C'est le plus loin que je vais vous permettre d'aller à ce sujet, monsieur Ballard.

M. BALLARD: En d'autres termes, monsieur Molgat, vous suggérez qu'il serait approprié de renverser la tendance actuelle où nous essayons de séparer de la politique les problèmes relatifs au transport, et de ramener le facteur politique dans la prise de décision sur les questions qui impliquent les chemins de fer et autres types de transport?

M. MOLGAT: Je ne veux pas que cela devienne une question de politique partisane, mais je crois qu'après tout c'est une question d'intérêt national et sans aucun doute de décision politique.

Le PRÉSIDENT: Cela ne pourrait se produire d'une autre façon à cause de ce comité.

Je ne puis recevoir cette série de questions, monsieur Ballard. Je ne crois pas que je puisse vous permettre une question que j'ai défendue aux autres membres du comité.

M. BALLARD: Je ne voulais que faire remarquer à monsieur Molgat que ce comité n'est pas politique.

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

M. PASCOE: Je veux continuer au sujet des lignes secondaires. Je n'ai pas très bien compris, mais je crois que monsieur Molgat a dit quelque chose au sujet du besoin réduit de quotas de livraison de blé.

Entend-il utiliser les efforts actuels de la commission du blé pour égaliser les livraisons à tous les points, et envisage-t-il la possibilité de livraison plus importante aux points qui sont plus aisément desservis par le chemin de fer?

M. MOLGAT: Je crois que j'ai fait une référence là parce qu'il y a eu une amélioration des ventes. Ce qui se produit du moins en plusieurs régions du Manitoba, où des terres n'étaient pas pleinement utilisées—c'était des marécages—ces terres sont maintenant utilisées pour la culture. Certaines terres qui avaient été abandonnées au pâturage sont transformées en terres à culture. Les livraisons augmentent donc.

Quelle était votre autre question?

M. PASCOE: Croyez-vous qu'il devrait y avoir une nouvelle répartition, ou entendez-vous un plan selon lequel il y aurait des livraisons plus importantes aux points desservis plus aisément par le chemin de fer?

M. MOLGAT: Il se produit, je crois, en autant que le Manitoba soit concerné, que les fermiers eux-mêmes choisissent d'aller à un point où il y a de la compétition. En plusieurs instances où il n'y a qu'une seule compagnie propriétaire de cela, ils peuvent la contourner et aller à un autre endroit, qui peut parfois être plus éloigné, mais où il y a compétition.

On remarque une tendance à construire de plus gros élévateurs et de meilleures facilités. Cela s'en vient. Je crois que cela a été retenu par le fait qu'on était incertain de ce qui allait se produire au sujet des lignes secondaires.

M. PASCOE: Mais pensez-vous toujours qu'il devrait y avoir égalité à tous les points?

M. MOLGAT: Je suppose que ce serait désirable si ce pouvait être fait, mais je ne crois pas que cela se produise tout d'un coup.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je veux remercier M. Molgat pour sa présence et son mémoire qui nous ont aidés. Les questions que j'ai cru qu'on ne devrait pas traiter semblaient revêtir un grand intérêt pour certains des membres de votre comité, mais ce sont les vicissitudes d'un président.

Avant de lever la séance, je veux attirer votre attention sur le mémoire de la *Wabush Mines* qui fut présenté hier. M. Harris, le comptable agréé de cette entreprise, a entrepris d'établir avec le Comité un estimé des tarifs fixés qui seraient en vigueur pour le transport du minerai de fer par le QNS & L, en vertu de l'article 336 projeté. Je demande une motion pour que cela soit imprimé à la suite du témoignage de la *Wabush Mines* dans les Procès-verbaux et Témoignages.

M. CANTELON: Je la propose.

M. LANGLOIS: Je seconde la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Tel qu'annoncé plus tôt au comité, on se proposait d'entreprendre l'étude article par article le 17 novembre. Je viens de recevoir un appel téléphonique de M. Mauro, conseiller auprès du gouvernement du Manitoba, et nous nous sommes entendus sur une date temporaire pour son témoignage. Leur mémoire est prêt, mais il doit être approuvé par leur cabinet. La date temporaire a été fixée au jeudi, 17 novembre, à 9h. 30 de l'avant-midi. J'ai avisé M. Mauro que nous siégerons toute la journée dans l'espoir de terminer leur mémoire et leur témoignage pour jeudi soir; sinon, il témoignera aussi vendredi matin. Je crois que cette date temporaire a été fixée sous réserve de la disponibilité de chambres d'hôtel. Je crois qu'après le 16 novembre, les possibilités d'obtenir une chambre d'hôtel seront plus grandes. Si ce n'eût été des 14, 15 et 16 novembre alors que nous ne siégeons pas, nous aurions entendu le témoignage plus tôt; mais à cette date, le jeudi 17 novembre à 9h. 30 de l'avant-midi, nous entendrons le mémoire du gouvernement manitobain.

Le comité s'ajourne jusqu'à 9 h. 30 demain matin alors que nous entendrons un court mémoire de la Canada Steamship Line, la Chambre de Commerce de Winnipeg, et dans l'après-midi, l'Association Canadienne du Camionnage.

APPENDICE A-24

Mémoire présenté par

LE PARTI LIBÉRAL DU MANITOBA
AU COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Au sujet du Projet de Loi C-231

Le parti libéral du Manitoba accueille avec satisfaction l'occasion de présenter à votre comité, son opinion sur la proposition de loi des transports nationaux, projet C-231. Nous savons qu'il est le produit d'une étude poursuivie pendant de nombreuses années, de ce problème, un des plus importants pour le Canada: l'établissement d'un système de transport bien conçu et solide.

Notre province se trouve au milieu du continent; évidemment, le régime des transports est plus dominant pour nous que pour l'ensemble des Canadiens.

Nous félicitons le gouvernement d'avoir proposé des règlements qui, tout en accordant plus de liberté aux différents modes de transport, maintiendront l'intérêt public comme but essentiel.

Nous voyons que le projet de loi s'applique à l'ensemble des transports au Canada, mais dans ce mémoire je traiterai surtout de ce qui concerne les chemins de fer; ce qui ne signifie pas que nous soyons indifférents aux autres formes de transport. Les observations qui vous ont été présentées dans le passé par les Manitobains au sujet du transport par voie aérienne ainsi que des stations d'entretien et de réparation des appareils, vous sont présentes à l'esprit.

Votre récente déclaration au sujet du régime des transports aériens régionaux nous plaît; nous considérons ce programme si longtemps attendu comme un pas décisif et nous en approuvons l'idée essentielle. A cause de notre situation géographique, c'est très important pour le Manitoba. Nous comptons bien que ces principes vont se concrétiser très tôt dans des mesures efficaces.

Certains ont craint que la facilité nouvelle accordée aux chemins de fer, de faire concurrence aux autres modes de transport, ne fasse tort à ceux-ci; que les chemins de fer en suite de leur important établissement et de leur puissance économique, ne dominent tout dans le transport et que les autres entreprises n'en souffrent et ne périclitent. Ceux-là concluent que cette indépendance ne devrait pas être accordée aux chemins de fer.

Le parti Libéral du Manitoba ne partage pas cette opinion. Nous ne saurions oublier qu'un des buts principaux de cette mesure législative est de réduire le montant des énormes subventions que l'état paye aux chemins de fer.

Nous constatons aussi que ce projet de loi marque un vrai effort d'arrêter définitivement les augmentations proportionnelles «horizontales» des tarifs-marchandises.

Depuis des années, le Manitoba a souffert autant que toute autre région du Canada, des effets de cette méthode de fixer le coût des transports. Nous nous sommes plaints, non sans cause, et nous faisons bon accueil à une mesure qui mettrait fin à ces augmentations «horizontales». En acceptant volontiers cette mesure législative, nous n'oublions pas que tout ce qu'elle prescrit doit être conforme à l'intérêt public.

L'idée qui prend corps dans ce projet est en quelque sorte une expérience; je propose la suppression presque totale, pour le système des transports, de tout règlement restrictif, à moins qu'il ne soit justifié par l'intérêt public ou l'état du monopole.

Nous nous proposons de traiter trois points particuliers, concernant cet intérêt public, plus loin dans ce mémoire, et de suggérer des modifications qui seraient avantageuses. Préalablement, nous désirons attirer votre attention sur un point de principe qui serait une importante amélioration et qui, nous le croyons, devrait être adopté.

1. RÔLE DU COMITÉ SUR TRANSPORT ET COMMUNICATION

Nous proposons que ce comité, le vôtre, soit augmenté, qu'il ait plus de développement. Nous voudrions que ce comité soit en session permanente; qu'il lui soit assigné un personnel peu nombreux mais compétent, travaillant à temps plein et qui soit distinct du Ministère des Transports, comme de la nouvelle Commission Canadienne des Transports.

Nous nous rendons compte du danger qu'il y ait duplication avec l'autorité et les attributions de ce comité, et celle de la nouvelle Commission Canadienne des Transports; on pourrait l'éviter, croyons nous, en rédigeant un mandat précis pour chacun des groupes.

En tout cas, à cause de l'importance primordiale du système des transports pour l'indépendance et le développement du Canada, nous pensons que les avantages que procurerait un comité du parlement actif, énergique, bien informé, dépasseraient de loin tout inconvénient provenant d'un double emploi possible.

Les transports au Canada ont toujours constitué et continueront à constituer de graves problèmes, mais c'est aussi une pressante stimulation à la tâche.

Une invitation aux membres de ce comité à développer des réflexions nouvelles et fécondes sur ce problème fondamental pour le Canada—de souder en un seul pays une diversité de régions et de populations qui se répartissent sur 4,000 milles de Terre-Neuve à l'île Vancouver.

J'envisage votre comité comme représentant d'une façon permanente, l'autorité du parlement sur tout le domaine des transports. Ce comité permanent devra faire ses investigations personnelles sur tout problème de transport au Canada. Il y a bien des avenues où développer son activité et ses recherches

en dehors du domaine de la Commission canadienne des Transports. Ce comité permanent pourrait mettre à l'étude et ensuite faire des propositions qui apporteraient une solution de large envergure à des questions très diverses:

— le problème du développement régional en corrélation avec le transport en général

— les futurs besoins de main-d'œuvre dans l'industrie du transport et les moyens d'en assumer le coût

— la modernisation de notre système et de notre équipement de transport, ce qui peut inclure une infinité de considérations, comme les services d'abonnement, le développement urbain, la coopération entre les diverses compagnies, les modes de transport et bien d'autres. Un exemple précis pour ce genre d'étude—la mise en commun des parcs de chemin de fer et des services. En ce qui concerne les transports aériens, nous adoptons le principe que les services d'aéroport sont assurés par un organisme distinct et que tous les transporteurs ont l'usage du terminus commun. Si ce même arrangement était accepté pour les chemins de fer ou même pour les transports par camion, cela ne procurerait-il pas un meilleur rendement et des économies?

Votre comité tiendrait constamment en examen les différents effets et résultats des mesures incorporées dans cette législation nouvelle. A cet égard, ce comité tiendrait des audiences, auxquelles seraient convoqués les transporteurs, des représentants de la commission et du Ministère des Transports, et tous autres intéressés pouvant apporter leur participation à l'examen des problèmes de transport. Il pourrait accueillir les présentations et suppliques provenant de toutes les régions du Canada et des particuliers.

Même ayant réalisé les changements prévus dans ce projet de loi, pendant bien des années le trésor public devra débourser de larges sommes. En fait, le projet lui-même, tout en assurant une réduction progressive des subventions générales qui sont distribuées actuellement, prévoit des versements nouveaux là où les services de voyageurs ne sont pas rémunérateurs et pour la suppression de certains embranchements, pour mentionner seulement deux cas. Les examens et les enquêtes du comité, s'il est constitué tel que nous le demandons, constitueraient, pour le Parlement, une aide importante dans la prise de décisions.

Ce comité pourrait aussi procéder à un examen du cas des embranchements qui ont été «gelés» pour dix ans. Suivant l'évolution qui s'accomplit, il convient d'évaluer les effets de l'abandon d'un embranchement. Une ligne dont la suppression paraît tout indiquer maintenant, peut très bien se révéler toute différente dans dix ans, ce que pourrait indiquer une étude attentive de particularités comme un transport de céréales en perspective ou une récente découverte de minéraux, la potasse, par exemple (se reporter aux appendices «A» et «B», ci-joints). Dans ce cas encore, le comité pourrait aider efficacement le Parlement, tout en donnant aux citoyens que le cas intéresse, l'occasion d'exprimer leur point de vue et de contribuer à une décision.

Il a déjà été dit que c'est quand le projet sera promulgué comme loi que se fera l'épreuve. Si elle doit être un succès, je crois que cette expérience doit être soumise à une surveillance constante.

Un résultat immédiat de cette nouvelle mesure législative c'est que la structure des tarifs de transport, édifiée au cours de nombreuses années et sous l'ancien contrôle qui les régissait, va se trouver changée. Les effets peuvent être, dans certains cas, malencontreux. Ainsi, une tendance à une centralisation de l'outillage industriel peut se faire sentir au lieu d'une décentralisation, les tarifs

de transport devenant plus favorables à la région centrale du Canada. Le Manitoba s'inquiéterait de cette propension et voudrait être assuré que ses réclamations contre des effets défavorables à son économie, seraient écoutées et satisfaites. Ce serait à ce comité nouvellement constitué qu'il pourrait s'adresser.

Plus loin, mais de même importance, nous avons ce fait que la nouvelle facilité de faire concurrence va entraîner parfois des dommages injustifiés à des particuliers. Les petites entreprises sont particulièrement sensibles à des révisions inégales des coûts de transport et comme les règlements actuels interdisant des traitements de préférence se trouvent abolis, il est à craindre que des expéditeurs se trouvent lésés et manquent d'un recours accessible pour obtenir justice.

Si une entreprise voit le coût de transport, soit des matières premières à l'arrivée ou de sa marchandise jusqu'à l'acheteur, augmenter, alors que son concurrent est traité différemment, cela peut être sérieux, peut être même désastreux. Il peut être incapable d'employer un autre mode de transport. La concurrence ne dépend pas uniquement des tarifs; le service des camions peut n'être pas aussi fréquent ou aussi rapide que celui du chemin de fer, ou bien dans le cas de transport par eau, les moyens du marinier peuvent ne pas s'adapter aux exigences du marché. D'un autre côté, l'entreprise peut se trouver, par manque de ressources financières, dans l'impossibilité d'assurer ses propres moyens de transport.

Où s'adresser pour que la situation soit corrigée? Dans quelques cas, la clause 44 peut lui fournir une réponse, mais, à moins qu'il ne puisse démontrer à la commission que son cas est d'intérêt public, sa plainte sera rejetée. Ce comité que nous envisageons serait comme un tribunal auquel le modeste homme d'affaires pourrait s'adresser rapidement et facilement sans encourir les délais et les frais d'un appel à la commission des Transports. Le comité, tel que nous le concevons, ferait, s'il le convient, sa propre enquête et pourrait obtenir que la commission examine à nouveau le cas, ou peut-être convaincre la commission que l'intérêt en cause, si modeste que soit l'entreprise, relève de l'intérêt public.

Si nous portons un vif intérêt, à cette question, ce n'est pas que nous manquions de confiance en la nouvelle commission, mais nous craignons qu'elle ne soit, au moins pour les quelques prochaines années, préoccupée presque exclusivement par les gros problèmes et les cas importants qui ne manqueront pas de soulever l'octroi d'une liberté d'action. Nous ne voulons pas que l'individu du commun soit oublié. Nous voulons qu'il ait un recours, une place où il puisse aller de droit pour expliquer son cas, même si l'intérêt public ne semble pas impliqué directement. Pous nous, ce serait aussi le rôle du comité.

2. ABANDON DE L'EMBRANCHEMENT

Parmi les changements importants qu'apporte ce projet au régime des transports, celui qui nous apparaît comme de plus grande portée est celui qu'entraîne l'abandon de certains embranchements. Le parti libéral du Manitoba a examiné le bill C-120 qui fut rappelé il y a quelque temps. Le projet actuel constitue une importante amélioration à ce sujet. Malgré tout, nous jugeons que les procédés qui doivent conduire à l'abandon éventuel d'un embranchmeent, ne

sont pas encore au point et nous demandons instamment au comité de proposer des corrections. La rédaction actuelle du projet de loi laisse subsister le danger que la décision de supprimer un embranchement soit prise par la commission sur seul examen du bilan des dépenses et des revenus afférents à cette ligne, et que les autres données du problème en soient envisagées qu'après la décision prise; pourtant elles mettent en cause l'intérêt public. Nous ne pouvons nous déclarer satisfaits.

Prenons le transport des blés, entre autres marchandises; nous savons combien, dans l'ouest, il est dépendant du système des routes et des voies ferrées. Si l'on supprime une ligne d'embranchement pour la seule raison qu'elle n'est pas rentable, sans s'occuper des besoins de la région, cela pourrait avoir de très fâcheux effets.

D'après le projet de loi, dans sa rédaction actuelle, la commission n'est même pas obligé de tenir des audiences publiques au cas où le chemin de fer propose de supprimer une ligne; la convocation de telles audiences est laissée à la discrétion de la commission—la décision peut avoir été déjà prise. Dans ces conditions, le public n'a pas vraiment l'occasion de présenter son point de vue, et de telles audiences seraient futiles.

Le parti libéral du Manitoba insiste fortement pour que le projet soit amendé de façon à stipuler qu'avant toute procédure au sujet de l'abandon éventuel d'une ligne, une audience publique soit tenue où tous les intéressés puissent exprimer leur opinion et façon de voir. A cette audience, le bilan, afférent à la ligne d'embranchement en question, sera présenté et offert à la critique. De cette manière seulement, la commission des Transports pourra remplir convenablement son rôle et prendre une décision en connaissance de cause.

Un autre obstacle à l'établissement d'un programme logique des lignes et embranchements, est la crainte qu'ont bien des gens habitant sur ces voies ferrées de se trouver sans moyen de transport convenable au cas où cette ligne serait abandonnée.

Dans bien des cas, la construction d'une bonne route utilisable année durant, reliant l'agglomération desservie par la ligne abandonnée, à des stations sur la ligne principale ou à une grande route, réglerait la difficulté et nous recommandons instamment que le gouvernement fédéral se fasse une règle de participer financièrement aux dépenses des provinces pour la construction de ces routes.

Nous pensons qu'en adoptant cette pratique de partage des frais pour la construction de ces routes suppléant à des voies ferrées supprimées, le gouvernement fédéral réduirait les résistances et aussi favoriserait le progrès de ces régions.

Nous accueillons favorablement la déclaration du gouvernement à l'effet que la majeure partie des embranchements dans l'ouest sera protégée jusqu'à 1975, contre toute suppression. Nous souhaitons qu'on mette à profit ce délai de neuf ans pour faire une étude approfondie de la situation et des besoins des régions et localités desservies par les lignes d'embranchements et de tout nouveau facteur intervenant. De la sorte, quand plus tard il sera question d'abandon de ligne, toutes les données du problème seront déjà à la disposition de la commission. Ainsi il n'y aura pas de retard fâcheux à l'établissement de routes de rechange.

En fait, le Comité sur Transport, renforcé comme nous le demandons, pourrait mettre en tête de ses projets une telle étude, de sorte que pour 1975, le Parlement se rendra un compte exact des changements sociaux et économiques

que pourra entraîner l'établissement du nouveau tableau des moyens de transport.

3. TARIFS DÉSIGNÉS SOUS L'APPELLATION DE «CROW'S NEST»

La clause 50 du projet de loi garantit le maintien de tarif des «Crow's Nest Rates» pour les blés exportés de l'ouest soit par la voie des grands lacs, soit par les ports du Pacifique. Nous sommes heureux que ces tarifs soient maintenus et garantis en termes si clairs. Nous tenons pour acquis que l'allusion faite dans l'article 50 à cette étude d'une durée de trois ans des recettes et dépenses des chemins de fer en ce qui concerne le transport des blés et des produits extraits des grains a seulement pour but d'établir si les chemins de fer devront ou non recevoir une subvention.

Si notre interprétation n'est pas exacte, s'il est indiqué que cette étude pourrait conduire à l'annulation des «Crow's Nest Rates», le parti Libéral du Manitoba rassemblera toutes ses forces et ressources pour s'y opposer.

4. TARIFS MAXIMUMS

Nous admettons que les chemins de fer aient la liberté de faire concurrence, qu'ils soient en rivalité avec les autres entreprises de transport et qu'ils aient toute liberté d'établir leurs tarifs comme ces autres entreprises. Nous reconnaissons aussi que les dispositions dans le projet qui traitent des tarifs maximums sont stipulées pour protéger l'expéditeur non libre, celui qui n'a pas d'alternative d'autres modes de transport équivalents auxquels s'adresser s'il n'obtient pas satisfaction du chemin de fer.

Comme nous l'avons dit plus haut, nous pouvons prévoir qu'il se produira des circonstances imposant des rigueurs et des injustices. Nous espérons que cette clause de tarif maximum suffira pour protéger l'expéditeur non libre. Nous ne croyons pas opportun de proposer des contrôles plus stricts; mais nous pensons que cette disposition qui requiert de la Commission des transports, un rapport sur le fonctionnement de cette clause au bout de cinq ans, est insuffisante.

Il est vrai que c'est pendant ces cinq premières années que se révéleront la plupart des difficultés et des inégalités dues à ce régime de liberté des tarifs. De même, les effets de l'abolition des tarifs préférentiels injustifiés se manifesteront surtout pendant cette période.

Nous suggérons que la Commission fasse rapport non pas seulement au bout de cinq ans, mais plus fréquemment,—pourquoi pas chaque année? Pour ce qui est d'audiences publiques au sujet des résultats obtenus par cette section, nous pensons qu'il suffirait d'en tenir une à l'expiration de cinq années; mais quant à l'application du contrôle des tarifs maximums, et des tarifs préférentiels injustifiés, nous voudrions que votre comité renforcé puisse réclamer de la Commission des transports un rapport annuel, et qu'à cette occasion, le public atteint par ces dispositions, puisse se présenter devant la Commission.

Nous avons déjà signalé l'appréhension que nous éprouvons au Manitoba que le nouveau tableau des tarifs ne favorise indûment les entreprises établies dans les provinces centrales au détriment des provinces de l'est et de l'ouest.

Incontestablement, les coûts de transport seront toujours un des éléments d'appréciation principaux quand il faut décider de la fondation d'une entreprise dans une région déterminée. Tout programme de développement industriel régional doit en tenir compte et quand ce lieu se trouve éloigné des marchés, il s'agit de maintenir les coûts de transport aussi bas que possible.

Nous sommes d'accord que les agences de transport ont intérêt à ce que de nouvelles entreprises se fondent, celles suscitées par un programme de développement industriel régional comme d'autres, mais nous craignons cependant que la possibilité accordée aux chemins de fer de fixer leurs tarifs ne soit employée sans égard au besoin d'expansion industrielle de certaines régions comme le Manitoba.

Nous voudrions recevoir l'assurance que, si un tel problème est posé, il y aura une autorité à laquelle nous pourrions faire appel et nous envisageons le Comité sur Transport, tel qu'ici recommandé, comme le recours auquel nous nous adresserions.

APPENDICE «A»

LIVRAISONS DE BLÉ—OUEST CANADIEN

Année	*Boisseaux*
1940-1941	456,660,058
1941-1942	227,121,473
1942-1943	267,340,161
1943-1944	329,322,220
1944-1945	351,384,318
1945-1946	237,299,606
1946-1947	334,617,560
1947-1948	246,601,915
1948-1949	293,986,770
1949-1950	319,570,690
1950-1951	367,845,304
1951-1952	455,362,092
1952-1953	535,988,508
1953-1954	396,960,609
1954-1955	319,779,683
1955-1956	352,975,212
1956-1957	362,453,964
1957-1958	378,192,109
1958-1959	367,722,598
1959-1960	378,513,955
1960-1961	396,211,595
1961-1962	305,345,475
1962-1963	474,293,069
1963-1964	568,620,219
1964-1965	524,514,730
1965-1966	567,956,277

(Source: Commission des grains du Canada)

APPENDICE «B»

PRODUCTION DE POTASSE AU CANADA

Année	*Tonnes*
1959	46,500
(pas de rapport pour 1960 et 1961)	
1962	150,000
1963	626,860
1964	858,351
1965	1,430,000
1 janv./66 au 30 juin/66	964,895

(Source: Bureau fédéral de la statistique)

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 34

SÉANCE DU JEUDI 3 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions connexes.

TÉMOINS:

Représentants de la Canada Steamship Lines: MM. Maxen Hammerle, c.r., avocat, et R.J. Paquin, gérant du service des marchandises; *du Comité des transports de marchandises de la Chambre de commerce de Windsor*: MM. John McKeown, secrétaire, Robert Marshall, vice-président et Harry Ringrose, membre; *de la Canadian Trucking Associations Inc.*: M. John Magee, directeur général; M. K. W. Studenski-Gilbert, professeur associé en économique, Université York; M. Marius Gendreau, directeur général adjoint, *Canadian Trucking Associations Inc.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 34

SÉANCE DU JEUDI 3 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

Représentants de la Canada Steamship Lines: MM. Hazen Hansard, c.r., avocat, et R.-J. Paquin, gérant du service des marchandises; *du Comité des transports de marchandises de la Chambre de commerce de Windsor:* MM. John McKeown, secrétaire, Robert Merrifield, vice-président et Harry Ringrose, membre; *de la Canadian Trucking Associations Inc.:* M. John Magee, directeur général; M. K. W. Studnicki-Gizbert, professeur associé en économique, Université York; M. Marius Gendreau, directeur général adjoint, *Canadian Trucking Associations Inc.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25169—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

et messieurs

Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*
Cantelon
Deachman
[1]Groos
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
Langlois
((*Chicoutimi*)
Legault
MacEwan
Mather
Martin (*Timmins*)
McWilliam
Nowlan
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rideout (Mme)
Sherman
Southam
Stafford—(25).

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

[1] A remplacé M. Côté le 3 novembre 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le JEUDI 3 novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Groos soit substitué à celui de M. Côté (*Nicolet-Yamaska*) sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 3 novembre 1966
(57)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 9 h. 40 du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Côté (*Nicolet-Yamaska*) Deachman, Groos, O'Keefe, Jamieson, Legault, Macaluso, Martin (*Timmins*), Pascoe, Southam et Stafford (13).

Autres députés présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des transports, et M. Donald Armstrong, conseiller économique du Comité,

Aussi présents: MM. Hazen Hansard, c.r., avocat, et R.-J. Paquin, gérant du service des marchandises, de la *Canada Steamship Lines;* MM. John McKeown, secrétaire, Robert Merrifield, vice-président et Harry Ringrose, membre du Comité des transports de marchandises de la Chambre de commerce de Windsor.

Le président présente M. Donald Armstrong aux membres et leur explique qu'il agit en qualité de conseiller économique du Comité.

Sur une proposition de M. Pascoe, appuyé par M. O'Keefe,
Il est décidé que le mémoire de la *Canada Steamship Lines* sera ajouté en appendice au compte rendu de la réunion (*voir l'appendice A-25*).

Le président invite les témoins de la compagnie a résumer leur mémoire et on les interroge à ce sujet.

Le président remercie les témoins et présente les représentants de la Chambre de commerce de Windsor. Il invite M. McKeown à donner lecture de son mémoire.

M. Deachman, appuyé par M. Southam, propose et il est convenu, que le tableau sur la distance des parcours soit imprimé comme s'il avait été lu.

L'interrogatoire étant terminé, le Comité s'ajourne à 10 h. 35 du matin, pour se réunir de nouveau à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(58)

Le Comité se réunit à 3 h. 35 de l'après-midi sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Cantelon, Deachman, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), O'Keefe, Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, MacEwan, Martin (*Timmins*), McWilliam, Pascoe, Reid, Sherman, Southam et Stafford (20).

Aussi présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports, l'hon. John Turner, ministre sans portefeuille et M. Donald Armstrong conseiller économique du Comité;

De même que: MM. John Magee, directeur général, *Canadian Trucking Associations Inc.*, K. W. Studnicki-Gizbert, professeur associé en économique, Université York, Marius Gendreau, directeur général adjoint, *Canadian Trucking Associations Inc.*

Sur une proposition de M. Southam, appuyé par M. Stafford,

Il est décidé que le mémoire de la *Canadian Trucking Associations Inc.* sera ajouté en appendice au compte rendu de la réunion (*voir l'appendice A-26*).

Le président présente les témoins et invite M. Magee à donner lecture d'un résumé du mémoire.

L'hon. J. W. Pickersgill fait quelques commentaires au sujet du mémoire et le président invite les membres du Comité à interroger les témoins.

L'interrogatoire terminé, le président remercie les témoins et le Comité s'ajourne à 6 heures p.m. pour se réunir de nouveau vendredi 4 novembre 1966, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr,

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le JEUDI 3 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Je voudrais tout d'abord vous présenter M. Armstrong, que nous avons engagé comme consultant spécial. M. Armstrong est né à Nanton (Alberta). Il a obtenu sa licence ès lettres et son baccalauréat en commerce en Alberta, son doctorat à l'Université McGill, et a fait une année d'études doctorales à Manchester. Il a été membre de plusieurs commissions royales, dont la commission Borden, la commission Gordon, chargée de reviser l'accord avec Terre-Neuve, la commission MacPherson et la commission sur le bilinguisme et le biculturalisme. Il est consultant en affaires de nombreuses entreprises importantes, d'associations commerciales et des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Il est aussi membre de plusieurs organismes, dont le Conseil économique du Québec, et directeur-fondateur du département des affaires de l'Université de McGill. Nous sommes très heureux de vous accueillir parmi nous, monsieur Armstrong.

Ce matin nous allons entendre les représentants de la *Canada Steamship Lines Limited.* Voici, à ma droite, M. Hazen Hansard, c.r., avocat-conseil de la compagnie, et M. R.-J. Paquin, gérant du service des marchandises. M. Keating n'a malheureusement pas pu venir.

Est-ce que l'un de vous voudrait proposer que le mémoire soit ajouté en appendice au compte rendu de la réunion?

M. PASCOE: Je le propose.

M. O'KEEFE: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

M. HAZEN HANSARD, c.r. (*Avocat-conseil de la* Canada Steamship Lines): Monsieur le président, messieurs, notre mémoire est très court car il ne traite que d'un seul point. Il n'a que 6 pages parce qu'il n'y avait guère besoin de fournir beaucoup d'explications. Nous y traitons simplement de l'article 469 du Bill C-231 selon lequel, comme vous le savez, les subventions dont bénéficiaient les entreprises de transport peuvent être en quelque sorte réduites en vertu de certaines décisions de la Commission des transports.

Je crois que vous ne tenez pas à ce que je donne lecture du mémoire puisqu'on l'a distribué aux membres du Comité, monsieur le président, donc je vais me reporter tout de suite au premier alinéa de l'article 469. Si vous voulez bien consulter le mémoire, vous trouverez cela au sous-paragraphe 1:

> (a) «compagnies admissibles» signifie les compagnies de chemin de fer ressortissant à la juridiction du Parlement et visées par l'Ordonnance 93600 de la Commission des transports du Canada—

Je vais m'arrêter là, si vous voulez bien. Comme vous voyez, il est question des compagnies de chemin de fer assujettis à la juridiction du parlement. Si vous voulez bien vous reporter au paragraphe 9 de notre mémoire, vous y trouverez une liste des entreprises de transport qui ont bénéficié de ces subventions jusqu'à présent. Vous remarquerez que sur les 13 entreprises énumérées, une seulement n'est pas une compagnie de chemin de fer.

Il y a les deux compagnies canadiennes qui assurent le service transcontinental, plusieurs autres compagnies, y compris des compagnies américaines et la *Canada Steamship Lines*, c'est la sixième, que je représente qui n'est évidemment pas une compagnie de chemin de fer. Je crois que vous comprendrez mieux si je vous explique pourquoi la compagnie s'est intéressée à ce genre de transports.

La *Canada Steamship Lines* exploite des navires sur les Grands lacs, à partir de la tête des Lacs jusqu'à Montréal, et en aval de Montréal, et d'autre part elle assure un service de transport de marchandises dit «combiné» entre Fort William, Port Arthur et Montréal; elle se charge aussi des transports de blé en vrac. Ces deux services se distinguent, l'un deux étant réglementé par le Parlement et la Commission des transports en vertu de la Loi des transports. De concert avec le National-Canadien la *Canada Steamship* assure depuis très longtemps deux services soit, en termes du métier, le service rail-lac-rail et le service lac-rail. Dans ses ordonnances, dont le n° 93600 qui nous intéresse en ce moment, la Commission des transports parle des transports par «voie d'eau» plutôt que des transports sur les «lacs».

La compagnie de chemin de fer et la compagnie de navigation établissent ensemble les taux du service rail-lac-rail qui existait avant même que les voies transcontinentales n'aient été aménagées au-delà de l'Ontario. Le service a été maintenu et les clients peuvent ainsi expédier leurs marchandises à des taux légèrement inférieurs s'ils le désirent, du fait que le transport se fait en partie par voie d'eau.

Les expéditions par voie d'eau sont évidemment moins coûteuses que par chemin de fer à cause de la lenteur du service et autres inconvénients. Le service rail-lac-rail et le service lac-rail sont des services complémentaires auxquels les compagnies ferroviaires, dont le National-Canadien, participent et ils font concurrence aux transports par rail seulement. Au cours des années on a donc établi un barème des écarts entre les taux des deux modes de transports; ce barème existe depuis longtemps. Le Comité pourra constater qu'il est question de ces écarts dans les ordonnances de la Commission mentionnées à l'article du bill que nous étudions, et dans notre mémoire, et que la première, celle établissant l'augmentation de 17 p. 100 stipule que l'écart entre les taux des transports par rail seulement, par rail-voie d'eau-rail et par voie d'eau-rail, doit être maintenu.

Dans les ordonnances de la Commission et dans la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises il est question des «compagnies» ou des «compagnies de transport», et la loi précise que «compagnie» entend une

«compagnie de transport». La *Canada Steamship Lines* est effectivement une «compagnie de transport» mais par voie d'eau et non par chemin de fer; la loi tient surtout compte des compagnies de chemin de fer et c'est pour cela qu'on y trouve ces termes.

En ce qui concerne le présent bill, c'est le seul point dont nous traitons dans notre mémoire, nous pensons que si on ne nous a pas inclus c'est tout simplement parce que la personne qui a rédigé la loi s'est servie de l'expression «compagnie de chemins de fer», dont le sens est beaucoup plus restreint, au lieu de «compagnie de transport». Nous demandons, par conséquent, que l'article soit modifié en remplaçant «compagnie de chemins de fer» par «compagnie de transport».

C'est là le seul objet de notre mémoire. Je vous ferais remarquer que les deux services se faisant concurrence, tout fléchissement des taux de transport par chemin de fer entraînent une baisse des taux de transport par voie d'eau. La différence entre les taux des deux services, que l'on établit de façon logique, sans calculer jusqu'au dernier sou, reflète la différence de qualité des services. Lorsque les taux de transport par chemin de fer baissent, ceux des transports par voie d'eau diminuent également et vice versa. Autrement dit, il y a un rapport entre ces taux puisqu'il s'agit de deux services qui se font concurrence.

Je vous ferais remarquer également que le Pacifique-Canadien figure sur la liste des compagnies de chemin de fer et la compagnie exploite un service rail-lac-rail. Il n'a pas recours à une compagnie de navigation proprement dite, mais se sert de ses propres navires. Le Pacifique-Canadien bénéficie des taux concurrentiels et en tant que compagnie de chemin de fer on en tient compte dans le bill alors qu'on nous exclue parce que nous sommes une compagnie de navigation. Nos services sont identiques, mais le Pacifique-Canadien sera protégé par le bill tandis que nous ne le serons pas. Ce n'est sûrement pas ce qu'on avait prévu, car ceci nous mettrait dans une situation très défavorable par rapport à la concurrence. Même si ce n'est pas le cas, même si le Pacifique-Canadien n'exploitait pas un tel service nous devons affronter la concurrence et lorsque nos concurrents ont un avantage dont nous ne bénéficions pas pour ce qui est des taux on se montre injuste à notre égard. Voilà de quoi nous nous plaignons, monsieur le président et je n'ai rien à ajouter pour le moment. Si les membres du Comité veulent me poser des questions je ferai de mon mieux pour y répondre.

Le PRÉSIDENT: Merci monsieur Hansard. Je ne pense pas que les membres du Comité aient des questions à vous poser. Il s'agit simplement de changer un mot dans un seul article du bill. Oui, monsieur Martin?

M. MARTIN (*Timmins*): J'ai peut-être mal compris, mais il me semble que vous avez dit que lorsque les taux de transport par chemin de fer baissent, ceux des transports par voie d'eau diminuent également et vice versa. Si les taux sont différents est-ce simplement pour distinguer les deux services ou parce que les frais et d'autres facteurs sont différents?

M. HANSARD: La différence reflète sans doute les frais. Je dirais plutôt que la différence reflète a) les frais et b) la qualité du service. Une compagnie de navigation doit compter moins cher si elle veut attirer la clientèle parce qu'il faut plus de temps pour transporter des marchandises par voie d'eau.

En ce qui concerne la *Canada Steamship* et le National-Canadien, notre compagnie transporte les marchandises de Port Arthur à Point Edwards, c'est à dire à Sarnia, par voie d'eau et les chemins de fer les transportent vers l'est et l'ouest; c'est pour cela que nous parlons de service rail-lac-rail. Si nos taux sont plus bas c'est sans doute parce que nos frais sont moins élevés, mais à mon avis c'est surtout à cause de la qualité du service. Les expéditions se font plus rapidement par train que par bateau, mais quand un expéditeur n'est pas pressé il peut expédier ses marchandises de cette façon et cela lui revient moins cher. Est-ce que ceci répond à votre question, monsieur?

M. MARTIN (*Timmins*): Pas tout à fait. Comme je disais, j'ai peut-être mal saisi, mais d'après ce que vous avez dit j'ai cru comprendre que les taux des deux services diffèrent seulement en cas de hausse ou de baisse.

M. HANSARD: Vous voulez dire quand les taux de transport par chemin de fer sont modifiés?

M. MARTIN (*Timmins*): Oui.

M. HANSARD: C'est généralement le cas et c'est la Commission des transports qui en décide. La Commission établit un rapport entre les taux des deux services dans ses ordonnances. Si les taux des chemins de fer augmentaient alors que les nôtres restaient inchangés nous attirerions plus de clients que les chemins de fer et vice versa. La Commission a établi un rapport entre nos taux, je crois que c'est ce qu'on appelle «l'échelle normale des écarts de taux» dans l'ordonnance, et la différence entre tous les éléments de frais des deux services s'y reflète.

M. MARTIN (*Timmins*): Donc, si les taux d'un service montent ou baissent ceux de l'autre doivent les suivre?

M. HANSARD: C'est plus ou moins le cas depuis que la Commission exerce un contrôle à cet égard. Oui, c'est exact.

M. PASCOE: Monsieur le président, le témoin a dit que les expéditions par bateau sont moins rapides que par chemin de fer. Est-ce que ce service est beaucoup moins rapide?

M. HANSARD: Ceci n'est pas tout à fait de mon domaine. Il l'était autrefois mais je ne pense pas qu'il le soit maintenant. La *Canada Steamships* a modernisé sa flotte de cargos mais il y a quand même une différence assez sensible. Je n'ai pas l'horaire sous la main mais il y a certainement une différence assez sensible. D'autres facteurs entrent en ligne de compte également; le transbordement et autre chose du genre.

M. PASCOE: Avez-vous une idée de l'écart?

M. R. J. PAQUIN (*gérant du service des marchandises,* Canada Steamship Lines): Prenons le cas d'un chargement que l'on expédie de Toronto à Winnipeg. Cela prend 48 heures ou deux jours de plus que par chemin de fer.

M. PASCOE: Quelles sont les principales marchandises que vous transportez?

M. HANSARD: Je demanderais à M. Paquin de vous répondre car il est plus au courant de ces questions que moi.

M. PAQUIN: Vous voulez une liste des marchandises que nous transportons?

M. PASCOE: Non, je voudrais simplement savoir ce que vous transportez en général.

M. PAQUIN: Et bien, nous transportons des marchandises de tout genre. Il n'y a pas de marchandises que nous transportions plus que d'autres sauf peut-être l'acier. Nous transportons de fortes quantités d'acier que nous prenons en charge aux aciéries de Hamilton et que nous livrons à divers endroits dans l'ouest du Canada.

M. PASCOE: Et les céréales, les conserves, le blé?

M. PAQUIN: Le transport du blé n'est pas réglementé. Nos bateaux transportent le blé en vrac. Il s'agit en ce moment du transport combiné de marchandises.

M. PASCOE: Est-ce que vous transportez des passagers?

M. PAQUIN: Non, pas du tout.

M. PASCOE: Je n'ai pas d'autre question à poser. Je vais demander au ministre si le bill a été rédigé de cette façon à dessein.

L'hon. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Je n'ai pas rédigé le bill moi-même et par conséquent je ne puis guère me permettre de répondre à cette question. Il me semble, toutefois, que l'on peut aborder le problème de deux façons. En ce moment les taux de la *Canada Steamship,* tout comme ceux des compagnies de chemin de fer, sont fixés par la loi mais lorsque le bill aura été adopté ils ne le seront plus et la compagnie sera libre d'établir les taux qu'elle voudra. Si les compagnies bénéficient d'une subvention à l'heure actuelle c'est uniquement parce que la loi immobilise leurs taux.

M. PASCOE: Leurs taux sont bloqués par la Loi sur la réduction des frais de transport de marchandises?

M. PICKERSGILL: Oui. Les compagnies, de même que les chemins de fer, reçoivent une subvention parce que leurs taux sont immobilisés, mais dès que le bill aura été adopté elles pourront changer leurs taux. Évidemment, si les chemins de fer bénéficient de subventions provisoires on peut se demander pourquoi la *Canada Steamship* n'en bénéficierait pas aussi pendant la période de transition. Je suis tout disposé à revoir la question, mais je suis convaincu qu'il s'agit simplement d'une erreur.

M. HANSARD: Si vous permettez, monsieur Pickersgill, je ne pense pas qu'on l'ait fait à dessein. J'ai parlé d'une erreur dans mon mémoire parce que je voulais tenir compte de l'immunité du parlement. En tout cas, que la Commission des transports établisse ou non les taux, il est certain que nos services se font concurrence. Nous avons été obligés de maintenir nos taux tout comme les chemins de fer. Nous ne l'avons peut-être pas fait d'aussi bon gré que les chemins de fer, mais nous les avons maintenus. Comme les chemins de fer ne pouvaient pas augmenter leurs taux nous n'avons pas pu augmenter les nôtres. Nous avons eu les mêmes difficultés que le National-Canadien pour ce qui est des taux que nous établissons ensemble, et que le Pacifique-Canadien en ce qui concerne les transports rail-lac-rail. Nous nous sommes trouvés dans la même situation que les autres compagnies de transport et nous ne voyons vraiment pas pourquoi nous ne bénéficierons pas comme elles des subventions provisoires. C'est tout ce que nous demandons.

M. PICKERSGILL: Eh bien, messieurs, le gouvernement ainsi que votre Comité devront réétudier la question. Je pense qu'il serait inutile d'en discuter plus longuement pour l'instant. M. Hansard nous a clairement expliqué la situation de la *Canada Steamship Lines*. J'ajouterais simplement que si les chemins de fer bénéficient de subventions provisoires en vertu de la Loi sur la réduction des frais de transport de marchandises, elles leur sont versées surtout pour compenser le rehaussement des salaires, le gouvernement étant intervenu pour régler le litige entre la compagnie et ses employés. Le gouvernement n'a pas eu à s'occuper de la structure des salaires de la *Canada Steamship,* donc cette compagnie ne peut guère bénéficier des subventions à ce titre-là.

Par ailleurs, si ces dispositions ont été prises c'est en partie parce que nous étudions en ce moment les taux du Nid-de-corbeau et le trafic voyageurs auxquels la *Canada Steamship* ne s'intéresse pas. Donc, si nous accordions ces subventions à la compagnie ce serait uniquement à cause des changements prévus à la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. HANSARD: Permettez-moi d'ajouter ceci, monsieur Pickersgill: j'ai oublié d'en parler, mais la Loi des transports qui fixe les taux de transport par voie d'eau n'a pas été modifiée. On va continuer à nous réglementer, mais pas trop rigoureusement sans doute?

M. PICKERSGILL: Je ne crois pas. On exige que vous fassiez concurrence.

M. HANSARD: Il y a aussi la question des frais. Le gouvernement est intervenu dans le litige entre les chemins de fer et leur personnel, mais je ne voudrais pas que le comité s'imagine que nous n'avons pas nous aussi des difficultés en ce qui concerne les augmentations de salaire.

M. SOUTHAM: J'ai une question à poser. Quand M. Hansard nous lisait son mémoire il a parlé des termes employés à cet article de la loi et de la nuance qu'il y avait entre «compagnie de chemin de fer» et «compagnie de transport». Il nous a fait remarquer que le Pacifique-Canadien qui exploite un service de transport par voie d'eau serait protégé par la loi, tandis que la *Canada Steamship* ne le serait pas parce qu'elle s'occupe uniquement de transports par voie d'eau. Il me semble que son raisonnement est bien fondé.

M. PICKERSGILL: J'estime que son raisonnement est bien trouvé et qu'il mérite d'être étudié mais je n'irais pas jusqu'à dire qu'il est bien fondé.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est tout. Je voudrais remercier M. Hansard et M. Paquin de nous avoir présenté leur mémoire. Nous allons certainement étudier la question comme ils nous le demandent. Merci, messieurs.

M. HANSARD: Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Hansard.

Nous allons maintenant entendre l'exposé de la Chambre de commerce de Windsor, messieurs. Il paraît qu'on nous a expédié des exemplaires du mémoire par exprès lundi mais ils ne nous sont pas encore parvenus. Nous avons ici

aujourd'hui M. John McKeown, secrétaire du comité des transports de marchandises de la Chambre de commerce de Windsor, M. Robert Merrifield, vice-président du même comité et M. Harry Ringrose, membre de la Chambre de commerce. Le mémoire n'a que trois pages et M. McKeown va nous le lire.

M. John McKeown (*secrétaire du comité des transports de marchandises, Chambre de commerce de Windsor*): Monsieur le président, messieurs, je voudrais tout d'abord vous remercier de nous avoir fourni l'occasion de comparaître devant votre Comité; votre invitation nous honore.

La Chambre de commerce de Windsor appuie dans l'ensemble la politique nationale en matière de transports telle que définie au bill C-231, et en particulier les dispositions visant à supprimer les services déficitaires et à réduire autant que possible les subventions. Il nous semble cependant qu'il y aurait lieu de modifier la loi proposée si l'on souhaite atteindre les objectifs visés et assurer la rationalisation et l'égalité.

Dans le sud-ouest de l'Ontario les frais de transport des produits agricoles et industriels nous inquiètent vivement depuis quelques années, surtout lorsque nous constatons que d'autres régions du pays bénéficient de taux plus avantageux. Ce qui nous préoccupe tout particulièrement c'est que notre situation concurentielle s'altère de plus en plus à cause des taux de transport des marchandises. Depuis le mois d'avril 1948, en effet, ces taux ont été relevés treize fois, les ajustements s'échelonnant de 7 à 21 p. 100.

Ces augmentations, ajoutées les unes aux autres, atteignent au total 166 p. 100 et ainsi le taux de transport des marchandises par chemin de fer est passé de $1 à $2.66.

Les taux de transport des marchandises expédiées du centre du pays vers l'est ou l'ouest sont établis sur des bases tout à fait différentes. Les taux appliqués pour les transports vers l'ouest à partir de presque tous les points de départ, sont uniformes tandis que ceux des expéditions en direction de l'est sont calculés selon la longueur du parcours. Il en résulte que les agglomérations du sud-ouest de l'Ontario se trouvent dans une situation qui leur est très défavorable.

Notre ville est particulièrement bien située pour ce qui est des transports par voie d'eau, mais là encore nous ne pouvons guère bénéficier de cet avantage étant donné que les taux de transport par voie d'eau sont liés à ceux des transports ferroviaires. Lorsqu'un fabricant de Windsor expédie des marchandises en première classe vers l'ouest par la tête des Lacs il paie 10 p. 100 de moins les cent livres que son concurrent de Toronto ou de Montréal, mais quand il envoie le même chargement à l'est de Montréal il paie 76c. de plus qu'un fabricant de Toronto. Chaque relèvement général des taux de transport aggrave notre situation.

Nous demandons instamment que des dispositions soient prises afin que les taux de transport de marchandises expédiées du sud-ouest de l'Ontario vers l'ouest puissent être établis d'après la distance parcourue aux États-Unis nous

donnant ainsi l'avantage du trajet raccourci. Voici à titre d'illustration, un tableau des distances à parcourir:

Winnipeg à partir de:	Distance à parcourir (en milles) en passant par: les É.-U.	le Canada
Sarnia	983	1442
Windsor	988	1448
Harrow	1009	1463
Wallaceburg	1013	1423
Leamington	1026	1446
Chatham	1034	1400
London	1042	1336
Dresden	1046	1412
Ridgetown	1054	1420
Forest	1056	1417
Courtright	1077	1443
St. Thomas	1096	1343
Hamilton	1123	1266
Toronto	1154	1231
Montréal	1489	1414

Nous demandons donc à votre Comité, monsieur le président, de recommander que le paragraphe (1) de l'article 325 de la Loi des chemins de fer, tel que modifié à la page 35, partie V, article 48, soit de nouveau modifié en supprimant les mots «sur sa ligne» et en ajoutant: «le transport entre ces deux points peut être effectué par correspondance avec d'autres chemins de fer au Canada ou aux États-Unis».

L'article se lirait alors ainsi:

> 325 (1) Toutes les compagnies déposeront auprès de la Commission la classification des marchandises selon laquelle elles établiront le barème de leurs tarifs et maintiendront les barèmes des tarifs qui, avec la classification des marchandises constitueront les tarifs applicables entre deux points quelconques au Canada. Le transport entre ces deux points pourra s'effectuer par correspondance avec d'autres chemins de fer au Canada ou aux États-Unis.

C'est tout, monsieur le président. Si les membres du Comité désirent nous poser des questions nous serons heureux d'y répondre. Je vous demanderais de bien vouloir permettre à MM. Ringrose et Merrifield de répondre s'il y a lieu, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez interroger les témoins messieurs. Vous n'avez pas de question à poser? Monsieur Pickersgill?

M. PICKERSGILL: Je voudrais dire deux mots à ce sujet, si vous permettez. A mon avis il serait assez difficile de recommander la modification telle qu'elle est formulée à présent parce qu'on pourrait trouver que nous dépassons nos pouvoirs en essayant de réglementer les taux américains. Ce ne serait peut-être pas le cas, mais quoi qu'il en soit je comprends très bien le point de vue de la Chambre de commerce de Windsor et j'estime qu'il faudrait tenir compte de la situation géographique du sud-ouest ontarien dans la mesure où les taux de transport par chemin de fer sont imposés et non négociés. Je puis dire que je demandrai aux

rédacteurs, ainsi qu'aux experts du ministère d'examiner soigneusement cette situation et s'il y a un moyen juste de résoudre le problème, nous nous efforcerons de le faire. J'ai quelque doute que la modification précise qui a été proposée puisse se réaliser et je doute encore plus que ce serait la meilleure façon d'agir.

M. McKeown: Nous remercions le ministre de sa déclaration.

Le président: Les autres témoins ont-ils des commentaires à faire sur cette question?

M. Harry Ringrose (*membre de la Chambre de commerce de Windsor*): Monsieur le président, monsieur Pickersgill, messieurs, en réponse à la déclaration de M. Pickersgill sur la possibilité de régler les tarifs ou d'établir les tarifs aux États-Unis, je crois qu'il serait bon de souligner présentement que les compagnies de transport des États-Unis, par l'autorisation de l'*Interstate Commerce Commission*, établissent les tarifs d'après la distance parcourue au Canada. Il semblerait donc que s'ils peuvent le faire en ce qui touche le Canada, il n'y aurait pas d'objection à ce que nous établissions les tarifs d'après la distance parcourue aux États-Unis.

M. Pickersgill: Nous nous occuperons de cela. Évidemment, une grande difficulté que nous semblons tous peut-être un peu dure à comprendre est que nous nous éloignons dans une grande mesure de l'établissement des tarifs dans cette loi. Et, une disposition visant l'établissement des tarifs sur une base plutôt qu'une autre peut ne pas être une solution très efficace du problème. Mais je comprends très bien le problème, je crois, de même que mes fonctionnaires. Le problème est très technique, mais il est de première importance pour le sud-ouest de l'Ontario et nous nous efforcerons de tout faire en notre pouvoir pour résoudre le problème de façon efficace.

M. Ringrose: Me serait-il permis, monsieur, de seulement souligner un point, à savoir que nous éprouvons beaucoup de difficulté dans le sud-ouest de l'Ontario lorsque nous cherchons à encourager de nouvelles industries à venir dans notre région. Ils jettent un regard sur nos emplacements et s'enthousiasment à venir s'établir dans la région, puis ils se renseignent sur les tarifs de chemin de fer et ils se rendent compte qu'il leur en coûterait plus cher de faire des affaires dans l'est du Canada et tout autant dans l'ouest. Dans ces circonstances ils ne s'établissent pas dans le sud-ouest de l'Ontario si c'est le commerce au Canada qui les intéresse. Ils ne s'établiront pas dans notre région s'ils ont l'intention de faire des affaires d'un océan à l'autre.

M. Pascoe: Puis-je demander au dernier témoin, non pas de citer des cas particuliers, mais de dire si des industries ont refusé de s'y installer?

M. Ringrose: Oui.

M. Pascoe: Ils ont refusé pour cette raison?

M. Ringrose: Un cas particulier me vient à l'esprit. Nous y avons consacré beaucoup de temps, leur avons fourni les tarifs de transport et trouvé un emplacement. Nous croyions l'affaire réglée. Nous avons alors appris par les journaux qu'ils avaient décidé de s'établir plus près de Toronto. Ils ne nous ont pas dit spécifiquement que c'était à cause des tarifs de transport, non pas officiellement, mais nous avons appris que c'était la raison. Nous avons eu des compagnies qui ont quitté Windsor. Une en particulier a quitté Windsor et s'est

installée au nord de Toronto et elle a obtenu des tarifs vers l'ouest encore plus bas que ceux de Toronto parce que la distance est inférieure. Dans ce cas également, ils ne diront pas qu'ils sont partis à cause des tarifs de transport, mais nous avons appris de source officieuse que c'était la raison pour laquelle ils se sont établis où ils sont maintenant.

M. PASCOE: Puis-je poser une question à M. McKeown? Je n'ai pas pris note des chiffres, mais je crois qu'il a mentionné que la distance était beaucoup plus courte par les lignes des États-Unis.

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

M. PASCOE: Quel chemin prendriez-vous par les États-Unis et par où rentreriez-vous au Canada? Pourriez-vous me le dire?

M. MCKEOWN: J'aimerais que M. Merryfield réponde à cette question.

M. Robert MERRYFIELD (*vice-président du trafic-marchandises, Chambre de commerce de Windsor*): Ce serait par Detroit via Chicago et par Emerson (Manitoba) vers Winnipeg.

M. PASCOE: Ce serait alors par la ligne du Sault? Est-ce un service quotidien rapide?

M. MERRYFIELD: Égal à ce que nous obtenons par la route canadienne.

M. MARTIN (*Timmins*): J'aimerais poser une question au Ministre. Est-ce ou cela a-t-il été une question de politique par voie complètement canadienne? Cela a-t-il été un facteur?

M. PICKERSGILL: Il n'y a pas de défense expresse empêchant une compagnie d'expédier par les États-Unis, mais sans rien savoir, ce n'est qu'une pure hypothèse que personne ne devrait faire, je soupçonne que les tarifs de transport sont plus élevés aux États-Unis, et ce serait la raison pour laquelle ce problème se présente. Évidemment, si le tarif combiné de Chatham, disons, ou mieux, de Windsor, qui serait un parcours complètement américain jusqu'à Emerson et North Porter, était réellement plus bas, il n'y aurait rien pour empêcher un expéditeur canadien d'expédier par cette voie sous scellés, me semble-t-il.

M. RINGROSE: Sauf, monsieur, que si vous remplissez une wagonnée de marchandises de Chatham ou de Windsor à destination de Winnipeg, les tarifs du Canada s'appliqueraient via la route canadienne, d'après la distance au Canada, même si le wagon passe par les États-Unis.

M. PICKERSGILL: Même si vous offriez le transport de vos marchandises à la compagnie *Chesapeake and Ohio*?

M. RINGROSE: C'est cela; leurs tarifs sont les mêmes que ceux des Chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien.

M. PICKERSGILL: Il a été démontré que les ministres sont bien malavisés de se prononcer sans connaître les faits. Toutefois, il y a ici un problème et, comme je l'ai dit précédemment, le ministère s'empressera de l'examiner et tâchera de présenter une proposition constructive.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous mettre une motion aux voix à l'effet de faire imprimer comme partie du mémoire à sa place appropriée le tableau des distances apparaissant à la page...du mémoire?

M. DEACHMAN: Je présente la motion.

M. SOUTHAM: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Je présente en outre une motion à l'effet que le procès-verbal jusqu'à ce point soit compris dans le témoignage présenté au Comité, maintenant que nous sommes en nombre.

M. DEACHMAN: Je présente la motion.

M. LEGAULT: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je tiens à remercier MM. McKeown, Merryfield et Ringrose d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et présenté leur mémoire et je suis persuadé que le Comité en tiendra compte. Le Ministre a déjà affirmé que la question sera étudiée. Merci beaucoup.

Avant que la séance soit suspendue, je désire de nouveau signaler au Comité qu'on prépare un bureau pour M. Armstrong de sorte que lorsque le bureau sera prêt, nous pourrons avertir les membres de mettre leurs services à la disposition de M. Armstrong pour ce Comité. Je dois le rencontrer aujourd'hui et examiner ces questions.

Je désire aussi signaler aux membres que nous suspendrons la séance jusqu'à 3 heures et demie lorsque nous prendrons connaissance du mémoire de l'Association canadienne du camionnage. Je demande à tous les membres d'être ici à 3 heures et demie parce que le mémoire est très long. Le mémoire de l'Association canadienne du camionnage est très long, même si on n'en fera pas la lecture complète; selon nos coutumes, un résumé sera lu. Si les membres arrivent à temps cet après-midi, nous pourrons terminer à 6 heures. Sinon, nous devrons poursuivre dans la soirée. Mais il n'y a pas de séance prévue pour la soirée. La seule séance prévue est celle de 3 heures et demie pour l'audition de l'Association canadienne du camionnage. Il n'en tient qu'aux membres de poursuivre dans la soirée.

Demain matin, un bref mémoire nous sera présenté par la *Manitoba Branch Line Association*. Nous nous réunirons de 9 heures et demie à 11 heures et la séance sera suspendue jusqu'à 3 heures et demie.

M. DEACHMAN: Quand étudierons-nous le bill article par article? Pouvez-vous nous donner une idée?

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai mentionné, il est prévu que l'étude par article commencera le 17 novembre. Il n'y aura pas de séances les 14, 15 et 16 novembre à cause de la conférence des Conservateurs. Cependant, comme je l'ai dit hier, j'ai reçu un appel de M. Mauro, conseiller du gouvernement du Manitoba et la province doit présenter un mémoire. Une date provisoire a été établie pour toute la journée du 17 novembre. S'ils ne sont pas ici ce jour-là, nous commencerons l'étude article par article le 17 et retiendrons les articles en litige jusqu'à la présentation du mémoire.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le JEUDI 3 novembre 1966

● (3.30 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Merssieurs, nous sommes en nombre. Nous avons devant nous cet après-midi les témoins de l'Association canadienne du camionnage. Immédiatement à ma droite, se trouve M. John Magee, directeur; M. K. W. Studnicki-Gizbert, professeur adjoint d'économie, Université York, Toronto, et M. Marius Gendreau, sous-directeur, des *Associations canadiennes du camionnage Incorporées.*

On vous a distribué ce matin un résumé du mémoire que vous aviez reçu auparavant. Je demande une motion pour imprimer le mémoire qui a été présenté plus tôt sous forme d'appendice au procès-verbal de notre séance.

M. SOUTHAM: Je présente la motion.

M. STAFFORD: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: M. Magee lira le résumé du mémoire qui vient d'être distribué.

Je vous signale, avant de commencer, que M. Armstrong occupe maintenant un bureau dans l'édifice de l'Ouest, pièce 238. Le téléphone n'y est pas installé présentement. Pour obtenir son aide, veuillez communiquer avec M. Armstrong dans l'édifice de l'Ouest. Il se trouve à la porte voisine du bureau de M. Munro et vous pourriez communiquer avec lui par l'entremise de la secrétaire de M. Munro.

Après la présentation du mémoire, je demanderais à tous les membres de rester pour une séance à huis clos avec M. Armstrong; monsieur Magee, je vous prie de commencer.

M. John A. D. MAGEE (*directeur, Associations canadiennes du camionnage Incorporées*): M. le Président, honorables membres du Comité, c'est un privilège pour les Associations canadiennes du camionnage d'avoir l'occasion d'exprimer leur opinion sur la mesure législative la plus importante sur le transport que notre industrie ait eue à étudier depuis que le premier camion a commencé à rouler sur les chemins. Nous avons préparé un résumé de notre long mémoire et je crois que vous avez tous présentement un exemplaire du résumé. Je présenterai notre exposé suivant le résumé.

Auparavant, j'aimerais mentionner qu'il y a des erreurs sur deux pages de notre mémoire et, monsieur le président, nous avons préparé un feuillet des errata pour ces deux pages; vous nous obligeriez beaucoup en inscrivant dans le compte rendu officiel le texte de ce feuillet des errata.

Le PRÉSIDENT: Nous nous en remettons à notre secrétaire qui verra à ce qu'il soit compris dans votre mémoire lorsque ce dernier sera imprimé, M. Magee.

M. MAGEE: Merci, monsieur le président. Nous avons parmi les spectateurs le président des *Associations canadiennes du camionnage,* M. Georges Gouin, qui est venu donner son appui moral au mémoire que nous vous présentons aujourd'hui.

J'aimerais mentionner, au sujet de M. Gizbert, qu'il a aidé les *Associations canadiennes du camionnage* à traiter les aspects économiques du mémoire, et il est présenté au Comité pour aider dans la partie technique de notre mémoire. M. Gizbert a fait des études à la *London School of Economics* et à l'Université McGill, et il s'est spécialisé dans l'économie des transports dans les deux institutions. De 1954 à 1964, il a occupé divers postes dans le ministère des Transports et la Commission des transports aériens où il a été l'économiste en chef. Il a agi en qualité de conseiller technique des transports auprès de la Banque mondiale, s'occupant des problèmes de la planification et de la réglementation des transports en Nouvelle-Guinée et au Venezuela, et en qualité de conseiller technique auprès de la Commission des transport aériens. Il fait présentement partie du personnel du département de l'économie de l'Université York et son poste académique antérieur était à l'Université Mount Allison à Sackville.

INTRODUCTION

1. M. le président et honorables membres du Comité, l'énoncé de la politique nationale des transports dans l'article 1 du bill No. C-231 est d'importance transcendante. Vu les mots qui apparaissent dans cet article, il n'y a pas lieu de craindre que la politique nationale des transports puisse être manœuvrée dans une direction orientée vers les intérêts d'une forme particulière de transport. Voici l'objectif énoncé:

> Un système économique et efficace de transport faisant le meilleur usage de tous les modes de transport disponibles au coût global le plus bas est indispensable au bien-être et à la croissance économiques du Canada.

2. Après des années de lutte et de controverse dans le domaine des transports, nous avons maintenant un bill en vertu duquel toutes les formes de transports, se faisant librement concurrence les uns aux autres, peuvent concentrer tous leurs efforts à l'établissement du meilleur service possible de transport au coût global le plus faible pour les Canadiens.

BILL C-231

3. L'industrie de camionnage appuie le bill C-231 en principe. L'industrie et ses Associations provinciales et nationales collaboreront de leur mieux à la réalisation de la politique nationale des transports.

4. La conservation d'une forte concurrence dans les transports est le thème dominant la plupart des amendements que nous proposons. Nous osons croire que ces amendements se mériteront d'être étudiés soigneusement par le Comité.

INDUSTRIE CONCURRENTIELLE DES TRANSPORTS DU CANADA

5. Les études de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports confirment le fait que, présentement, la concurrence est le facteur le plus important du marché des transports; depuis la publication du rapport de la Commission, les éléments concurrentiels ont encore augmenté dans les transports. La proportion des marchandises transportées par chemin de fer à des tarifs concurrentiels et des frais convenus a plus que doublé de 1954 à 1964.

6. La nature concurrentielle de l'industrie du camionnage a, pour le moins, contribué largement à réduire le nombre des expéditeurs captifs.

RÉGIE EXTRA-RPOVINCIALE DU CAMIONNAGE

7. La Partie III du bill C-231 intéresse et préoccupe grandement l'industrie du camionnage extra-provincial. Elle fournit les moyens par lesquels une Commission établie par le gouvernement du Canada peut exercer des pouvoirs étendus de réglementation dans le domaine extra-provincial. Jusqu'à présent, comme vous le savez, cette réglementation relevait exclusivement des autorités provinciales.

Exploitation intra-provinciale du camionnage

8. C'est l'opinion des Associations canadiennes du camionnage que la Loi sur les transports nationaux devrait assumer la régie de toutes les lignes traversant les frontières de toutes les entreprises internationales et interprovinciales mais que les lignes intra-provinciales de ces entreprises devraient être régies par des commissions provinciales. Nous recommandons que ceci soit fait en amendant le bill C-231, limitant son application dans l'article 4 en ajoutant les mots suivants à l'article 4 (e): «sauf le transport par une entreprise de véhicule à moteur qui est effectué exclusivement dans les limites d'une province».

Commissions provinciales comme examinateurs de la Commission canadienne des transports

9. Il est reconnu par les Associations canadiennes du camionnage que la Commission canadienne des transports doive régir les modes de réglementation de tous les moyens de transport sous juridiction fédérale pour que les fins du bill C-231 soient réalisées. Cependant, les Associations canadiennes du camionnage recommandent que lorsque des commissions provinciales de réglementation sont prêtes à entendre des réclamations de compagnies de transport extra-provinciales et de préparer des rapports, avec recommandations, à l'intention de la Commission canadienne des transports sur la façon de juger les réclamations, ce rôle utile devrait être exercé conjointement par les commissions provinciales intéressées. Brièvement, monsieur le président, ce que nous proposons là est un système analogue au système des examinateurs utilisé par l'*Interstate Commerce Commission*, et les examinateurs dans ce cas seraient les commissions provinciales lorsqu'elles sont prêtes à agir.

Sous ce rapport, nous proposons l'amendement suivant dans la Partie III:

> 10. La Commission doit nommer un ou des examinateurs dans chaque province pour effectuer les enquêtes que la Commission juge nécessaires en ce qui concerne toute question qui peut être déterminée, prescrite, commandée ou considérée par la Commission en vertu de cette Partie. Si la Loi sur le transport par véhicule à moteur a été mise en vigueur dans une province par proclamation comme il est prévu dans l'article 7 de cette dernière, et aussi longtemps que ladite Loi reste en vigueur dans une province, la Commission provinciale des transports de cette province peut déléguer un ou plus de ses membres qui seront nommés comme examinateur ou examinateurs par la Commission dans cette province, pourvu qu'aux fins de cette Loi l'*Ontario Highway Transport Board* soit considérée comme étant la Commission provinciale des transports dans la province de l'Ontario.

La référence à l'*Ontario Highway Transport Board*, en particulier, est nécessaire parce qu'en Ontario l'agence régulatrice est réellement le ministre des Transports. C'est le ministre des Transports qui, sur la recommandation de l'*Ontario Highway Transport Board*, après que ce dernier a tenu ses séances sur la demande, délivre effectivement le permis d'exploitation.

Droits d'ancienneté

11. Au sujet des droits d'ancienneté, nous proposons au Comité que lorsque le pouvoir de régir l'entrée dans une industrie a été donné à une autorité régulatrice, la coutume a été de reconnaître le droit de continuer un service dès le commencement de la réglementation par une nouvelle autorité.

12. Nous recommandons que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 31 de la Loi.

Paragraphe (7)

Lorsqu'une personne a exploité une entreprise de véhicule à moteur à laquelle cette Partie s'applique avant le temps où cette Partie devient applicable à une telle entreprise et que cette personne détient un permis délivré en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur dans chaque province où ce permis est exigé et où elle exploite une telle entreprise, la Commission doit délivrer à une telle personne un permis pour exploiter une entreprise de véhicule à moteur à laquelle la Partie s'applique, aux mêmes termes et conditions qui sont prescrits dans le ou les permis qui sont detenus par une telle prsonne en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

Violation des permis et des tarifs

13. Le présent article 32 prévoit qu'aucune personne ne doit exploiter une entreprise interprovinciale de véhicule à moteur à moins de détenir un permis délivré par la Commission. La violation de cette règle est déclarée être une offense. Cet Article ne semble pas s'appliquer dans deux situations:

(1) lorsqu'une entreprise de véhicule à moteur est exploitée en violation d'un permis existant;

(2) lorsqu'une entreprise de véhicule à moteur accorde un rabais ou transporte des marchandises à des taux autres que les tarifs adressés à la Commission.

14. Les Associations canadiennes du camionnage proposent ces dispositions comme requises et nécessaires. Il est par conséquent suggéré que les articles 32 et 34 soient amendés comme il suit:

Article 32:

Ajouter un nouveau paragraphe (ii) se lisant comme suit:

(ii) Personne ne doit exploiter une entreprise de véhicule à moteur (ou entreprise de remorque ou de container) ou une entreprise d'expédition de marchandises auxquelles cette partie s'applique en opposition aux conditions du permis délivré en vertu de l'article 31.

Le présent paragraphe (ii) devient le paragraphe (iii) et se lirait comme suit:

(iii) Toute personne qui viole le paragraphe (i) ou le paragraphe (ii) est coupable d'une offense et passible d'une amende après déclaration sommaire de culpabilité...

Article 34:

Le présent article devient le paragraphe (i). Ajouter les nouveaux paragraphes (ii) et (iii) se lisant comme suit:

(ii) Personne, que ce soit une entreprise de véhicule à moteur (une entreprise de remorque ou de transport de containers), un expéditeur

de marchandises, un expéditeur, un consignateur, ou un courtier, ou tout administrateur, employé, agent ou représentant ne doit sciemment offrir, accorder ou donner, ni solliciter, accepter ou recevoir un rabais, une concession ou une distinction injuste en violation d'une disposition quelconque de cette partie, ou qui, au moyen d'une fausse déclaration ou représentation ou par l'utilisation d'une facture, d'un connaissement, d'un reçu, d'une quittance, d'un état, d'un compte, d'une réclamation, d'un certificat, d'un affidavit, d'une déposition, d'un bail ou d'un contrat de vente faux ou fictifs, ou par tout autre moyen ou artifice, n'aidera, ne tolérera ni permettra sciemment ou avec intention à une ou à des personnes à obtenir le transport de personnes ou de biens auxquels cette partie s'applique pour moins que le taux, le tarif ou le prix qui s'applique ou qui cherchera sciemment ou avec intention par quelque moyen ou frauduleusement à éluder ou à contourner la réglementation prévue dans cette Partie.

(iii) Toute personne qui viole le paragraphe (i) et le paragraphe (ii) est coupable d'une offense et passible après déclaration sommaire de culpabilité d'une amende ne dépasant pas $5,000 ou à l'emprisonnement pour une période ne dépassant pas un an, ou à une amende et à l'emprisonnement.

Enregistrement des ententes tarifaires

15. L'article 53 du bill n° C-231 prévoit que «les compagnies de chemin de fer échangeront certains renseignements sur les frais, comme il peut être exigé en vertu de la présente loi et elles peuvent s'entendre et avoir des tarifs communs en vertu et aux termes des règlements ou des ordres établis par la commission».

16. Il est recommandé d'ajouter soit un paragraphe 2(c) à l'article 33 soit un nouveau paragraphe à l'article 35 comprenant la disposition suivante:

Toute entente entre deux ou plusieurs entreprises de transport portant sur les taux, les tarifs ou les prix ou sur les règles ou règlements qui s'y rapportent, doit être soumise à l'approbation de la commission sous peine de nullité. Les parties à une telle entente approuvée par la commission, et leurs directeurs et employés seront et sont par ces présentes exemptés de l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions et des dispositions du Code criminel.

Feuille d'expédition uniforme

17. En vertu de l'article 35, la commission aura l'autorité d'établir des règlements relatifs à une feuille d'expédition uniforme. A ce propos, il y a lieu de croire qu'elle s'occupera d'établir des conditions uniformes de transport et des dispositions tarifaires uniformes.

18. Il serait utile que ces dispositions tarifaires uniformes comprennent une règle visant le paiement et la collecte des taux et des frais. Il est recommandé qu'un nouvel article 35 (b) soit étudié sous la forme suivante:

Aucune entreprise de véhicule à moteur à laquelle la présente partie s'applique ne délivrera ni ne remettra à destination la possession de toute marchandise qu'elle aura transportée jusqu'à ce que soient payés tous les tarifs et frais y compris, sauf d'après les règles et règlements que la Commission pourra établir de temps à autre pour régir le paiement de tous ces tarifs et frais, y compris les règles et règlements visant le paiement hebdomadaire ou mensuel et pour éviter une distinction injuste, une préférence indue ou un tort.

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes

19. Par sa teneur présente, la loi de 1927 sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes lèse l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique et a été la cause du sous-développement de l'industrie du transport dans ces provinces par rapport à celui des autres régions du Canada. Les effets de cette loi affectent le Québec et ont également été défavorables aux compagnies de camionnage de cette province.

20. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes reconnaît ce que nous avançons ici. Elle reconnaît la nécessité d'éviter que les camionneurs soient lésés. La réduction subventionnée des tarifs de fret qui a débuté en 1937, s'appliquait non seulement aux Chemins de Fer du Canadien National, dont le Chemin de Fer Intercolonial faisait partie, mais aux chemins de fer compétiteurs des provinces de l'Atlantique qui, subsides ou non, auraient été obligés d'inviter les réductions de tarif du CNR, si la loi les y avait contraints.

21. Le projet de loi n° C-231 maintient les tarifs de la L.T.T.M.M. aux niveaux réduits, prolongeant la subvention unilatérale des expéditions par rail. Cette discrimination prolongée vient à l'encontre de ces nobles principes de politique de transport national enchassés dans l'article 1 du projet du loi... et je dois dire qu'elle vient également à l'encontre des recommandations de la Commission Royale d'Enquête MacPherson sur le transport, que vous trouverez dans le Volume 2.

22. Nous trouvons, de plus, que les réductions de tarif de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises continueront d'être en vigueur pendant deux ans dans les provinces de l'Atlantique après que ce projet de loi prendra effet.

23. Un traitement aussi rude envers l'industrie du camionnage des Maritimes ne peut aucunement être relié aux constatations ni aux recommandations de la Commission MacPherson.

Inclusion des expéditions par camions dans la L.T.T.M.M.

24. Nous recommandons que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes soit modifiée dans le but de subventionner les expéditions livrées par tous les modes de transport; bref, que le Parlement n'inscrive pas seulement que des subventions seront versées pour aider le transport de fret dans les provinces de l'Atlantique, mais que le parlement reconnaisse que tout transport de fret aie droit à l'aide fédérale, si cette aide doit être continuée.

Annulation des taux réduits en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises.

25. Nous recommandons que les taux réduits en vertu de la Loi de réduction des taux de fret cesse d'être appliquée dans les provinces de l'Atlantique dès que le projet de loi C-231 sera voté.

Subvention pour les «ponts» Est-Ouest.

26. Ce que le gouvernement propose dans le projet de loi n° C-231, c'est de terminer la subvention des «ponts», qui fut recommandée par la Commission MacPherson, mais de geler les taux des «ponts» pour une durée d'un an après que l'article V de la Loi nationale sur le transport soit en vigueur. Une augmentation graduelle des taux est alors permise pendant une période de trois ans. Le rapport MacPherson a encore attiré l'attention spécifiquement sur le fait que la subvention des «ponts» avait un effet nocif sur le développement des compagnies

de camionnage est-ouest et c'était une des principales raisons motivant l'abolition de la subvention des «ponts». On a trouvé ceci au Volume 2.

Abolir les réductions de taux.

27. Nous considérons que la politique proposée concernant la subvention des «ponts», s'oppose à la politique nationale du transport exprimée par l'article 1 du projet de loi. Nous recommandons que les réductions de taux ainsi que la subvention soient abolies afin qu'il y ait, en fait «la possibilté de tout mode de transport, de faire librement concurrence à tout autre mode de transport.»

Messageries par rail.

28. Une compagnie ferroviaire qui exploite un service de passagers qui n'est pas économique, peut réclamer ses pertes 90 jours après l'enregistrement de sa demande de cessation auprès de la Commission canadienne des transports. Sur recommandation de la Commission, le ministre des Finances peut rembourser les chemins de fer en payant des montants n'excédant pas 80 p. 100 des pertes du service des passagers.

29. Dans l'article proposé 314 (1), le paragraphe 1 (c) dit que «vraie perte» veut dire la perte, attribuable au transport des passagers, *du courrier ou des messageries* ou toute combinaison de passagers, *courrier et messageries,* dans l'équipement du service de passagers d'un service de train de passager».

Élimination du courrier et des messageries de la définition de «vraie perte».

30. Les camions transportent maintenant au Canada une forte quantité de courrier. Les services de messageries par rail sont des compétiteurs directs des services de camionnage, pour la plus grande partie des denrées. Nous recommandons que les pertes occasionnées par le service de passagers, remboursables par le ministre des Finances, *n'incluent pas* le transport de courrier ou de messageries. La référence à «courrier et messageries» devrait être enlevée de l'article proposé, 314 (c) paragraphe 1 (c), afin que les subventions pour les pertes des services de passagers ne s'appliquent qu'à ces services. C'est peut-être un point obscur du projet mais il est important, monsieur le président, parce que les soi-disant «wagons de tête» des trains de passagers contiennent du fret et cela fait concurrence à l'industrie du camionnage. Vous avez vu ces trains, messieurs; vous en connaissez l'apparence. Ces voitures pour le fret peuvent être placées à l'avant du train et être suivies des wagons équipés spécialement pour les services de voyageurs; ce peuvent être des wagons frigorifiques; ou des wagons de messagerie; ou encore des wagons mixtes pour courrier et messagerie. Je suis quelque peu amateur des chemins de fer et ordinairement, je demande une chambre faisant face à la voie ferrée à l'hôtel Palliser de Calgary et je n'ai jamais de difficulté à l'obtenir. Je remarquais une fois, un train de passagers venant de l'ouest arrivant à la gare avec 32 wagons de fret de divers genres. Il y avait un wagon à l'arrière qui contenait des passagers . . . j'en ai vu descendre du train . . . et un wagon d'employés ferroviaires. Le point que nous faisons ressortir à ce stage de notre demande, est que nous ne voulons pas de fret, de courrier et de messagerie subventionnés sous le couvert de subvention de passagers.

Remorques Rail-Route.

31. Nous sommes heureux de voir, dans le projet de loi n° C-231, que l'article 45, en y ajoutant le paragraphe 9 à la section 319 de la loi sur les chemins de fer, endosse les recommandations de la Commission MacPherson à

l'effet que les chemins de fer devraient toujours demander les mêmes taux, pour les remorques de compagnies de camionnage indépendantes aussi bien que pour les remorques de compagnies de camionnage appartenant aux compagnies de chemins de fer. Je dirais qu'il y a présentement entente au sein de l'industrie du camionnage, pour que les chemins de fer, depuis que le système rail-route nous est rendu accessible, demandent toujours les mêmes taux pour le déplacement des remorques de leurs propres subsidiaires de camionnage. Mais apparemment la Commission MacPherson a cru bon d'inclure néanmoins une garantie prévenant tout changement dans la situation.

32. Mais les garanties, si elles sont incluses uniquement dans la Loi sur les Chemins de Fer, tel que le Projet de Loi n° C-231 propose, laisse la porte grande ouverte au contournement de la politique recommandée par la Commission Royale et la politique qu'endosse le gouvernement. La porte est grande ouverte au contournement de la clause sur les tarifs de la Loi des Transports sur laquelle nous sommes d'accord, parce que les chemins de fer peuvent convenir que les frais chargés à une de leurs subsidiaires de camionnage qui, dans ce cas, agirait comme expéditrice, et pourra s'entendre sur les charges comportant de telles conditions qu'un transport indépendant ne pourrait concurrencer et indépendantes de camionnage. Telle que la Loi des Transports existe actuellement elle laisse cette porte grande ouverte.

Loi sur le Transport mettant en vigueur la parité des taux de Rail-Route sur des frais convenus.

33. Nous alléguons respectueusement qu'en accord avec les garanties qu'introduirait le gouvernement dans son projet de loi n° C-231 modifiant la Loi sur les chemins de fer, pour prévenir un traitement inusité ou discriminatoire dans les taux chargés aux compagnies de transport faisant la consignation de remorques par rail-route, la Loi des Transports ainsi que la Loi sur les chemins de fer devraient être assujetties aux modifications de la législation appropriés.

Règlement au sujet du Rail-Route, autres contenants et expéditeurs

34. Nous avons présentement plusieurs compagnies de camionnage dont les opérations trans-frontière sont surtout faîtes par rail-route et qui seraient en mesure d'opérer illicitement si la partie n° III au Jrojet de Loi n° C-231 est mise en vigueur tel qu'on la lit présentement. Si c'était le cas, la Commission seraît dans la position où ses règlements sur les tarifs, les connaissements, les assurances et les permis, seraient ignorés par un secteur peut-être important des entreprises de transport.

Définition du terme véhicule à moteur pour inclure les remorques.

35. Afin de surmonter ces problèmes, et pour assurer qu'aucune erreur ne découle de la présente omission de mentionner les membres dans la partie définition de la loi, nous proposons les amendements suivants:

Article proposée n° 3, Alinéa (d)

(d) Entreprise de véhicule-moteur veut dire:

(i) un travail ou entreprise pour le transport de passagers ou de passagers ou de marchandises par véhicule-moteur; et

(ii) un travail ou entreprise, autre qu'un chemin de fer auquel la Loi des Chemins de fer s'applique, pour le transport de marchandises par remorque ou un contenant conçu pour être employé de concert avec un véhicule-moteur.

(e) «Véhicule-moteur» incluera une remorque opérant de concert avec un véhicule-moteur.

Définition d'expéditeurs de fret

36. Nous soumettons que les opérations interprovinciales des expéditeurs de fret devraient aussi être sous la juridiction de la Commission. Notre raison pour cette recommandation est la même que la raison pour notre recommandation relativement au transport rail-route et le transport des contenants; les expéditeurs devraient être soumis aux mêmes obligations et aux mêmes responsabilités envers la Commission et le public que les camionneurs. Nous recommandons qu'une clause spéciale traîtant spécifiquement des expéditeurs soit ajoutée au Projet de Loi n° C-231. Ou alternativement, la partie n° III de la Loi devrait s'étendre pour englober les expéditeurs de fret. En tous cas, nous recommandons qu'un nouvel article n° 3 (f) soit ajouté pour définir les expéditeurs de fret comme suit:

> Entreprise d'expédition de fret veut dire travail ou entreprise autre qu'un chemin de fer auquel la Loi des Chemins de Fer s'applique, transport par air auquel la loi sur le transport s'applique, entreprise de véhicules-moteurs à laquelle la loi sur les véhicules-moteurs s'applique, qui s'engage envers le public; à transporter ou à fournir le transport de biens ou toute classe ou classe de biens à raison d'une compensation, et qui au cours de ses opérations ordinaires et habituelles,
>
> (1) assemble ou groupe ou pourvoit à l'assemblement et à la réparation des expéditions de tels biens et entreprend ou pourvoit aux opérations de manutention d'expéditions fragmentaires et de distribution de telles expéditions groupés, et
>
> (2) Assume la responsabilité du transport de tels biens du point de réception au point de destination, et
>
> (3) utilise pour le transport de tout ou partie de telles expéditions, les services de chemins de fer, les services aériens, les services maritimes ou d'entreprises de véhicule-moteur, assujettis aux parties 1, 2, 3, 4, et 5 de la loi.

Contrôle des opérateurs à bail et des courtiers.

37. Un opérateur à bail est celui qui ne détient pas de permis mais qui poursuit un commerce de camionnage en louant ses véhicules et ses services à son ou ses clients. Un courtier est un opérateur qui possède et conduit un véhicule-moteur enregistré au nom d'une autre personne détenant un permis de transport de marchandises par véhicule-moteur.

38. L'objection contre l'opérateur à bail est évidente. Il concurrence directement les opérateurs licenciés mais peut ignorer la contrainte des règlements auxquels ils sont soumis. L'objection contre le travail exercé par le courtier est que là où le détenteur d'un permis emploie un courtier, il se situe entre l'autorité régulatrice et ceux que les règlements visent. Un opérateur licencié employant des courtiers peut, sans risquer son capital, encourager plus d'opérateurs à desservir un certain territoire qu'il sait ne pas être économique, par rapport au trafic disponible, causant de l'instabilité pour toutes ces entreprises qui doivent se conformer au vrai coût d'opération.

39. La présente rédaction de l'article 3 (d) et de l'article 32 (1) de la Loi n° C-231 donne l'impression qu'en autant qu'un véhicule-moteur sert au transport des marchandises, son opération sera sujette aux règlements de la Commission. Cependant, nous sommes soucieux de voir que cette juridiction étendue se révèle

limitée de telle façon que le contrôle approprié des opérateurs à bail où des courtiers n'est pas affecté.

40. Nous recommandons que les pouvoirs de contrôle de la Commission sur le transport interprovincial des marchandises soit assuré.

ENTRÉE DES CHEMINS DE FER DANS LE CHAMP DU CAMIONNAGE

41. L'effrittement de l'indépendance et la concurrence dans l'industrie du camionnage se poursuit. L'acquisition de compagnies de camionnage par les chemins de fer, l'extension des opérations des lignes de camions des chemins de fer, soulève sûrement, dans une législation du transport aussi important que le Projet de Loi n° C-231, la question d'une politique à long terme de la part du gouvernement.

42. Un tel envahissement s'est poursuivi depuis l'année 1946 et a fluctué suivant les cycles d'activité au CPR durant la période 1946-1948 et 1957-1958, et dans le cas du CNR, surtout depuis la période commençant en 1959.

43. La politique nationale sur le transport en voie d'élaboration pour le Canada au moyen du Projet de Loi n° C-231 amène inexorablement le Comité, nous alléguons, à examiner l'étendue de l'envahissement du domaine du camionnage par les chemins de fer ainsi que l'étendue de leur emprise afin d'en contrôler le champ. Nous soumettons respectueusement que le temps est venu, pour que le Parlement, vu l'importance de l'envahissement par les chemins de fer et la grande variété de services que les chemins de fer contrôlent sur la voirie publique, aille plus loin que les explications faciles de «camionnage auxiliaire» et «d'intégration des services».

44. Les chemins de fer peuvent s'assurer le contrôle de n'importe quelle section de l'industrie du camionnage par l'acquisition d'une compagnie parmi, disons, six compagnies de camionnage indépendantes opérant dans une même route. Dès que la possession du chemin de fer devient un facteur pour cette route, la situation devient identique à celle où le chemin de fer est le principal camionneur . . . L'un de ces chemins de fer a été désigné par la Commission MacPherson comme pouvant «engendrer une incertitude intolérable par des guerres sporadiques de tarif, afin d'empêcher l'industrie du camionnage de survivre». Comment les chemins de fer peuvent-ils créer cette incertitude intolérable? «A cause de leur importance relativement très grande et de leurs moyens et de la permanence relative de leurs investissements comparée aux compagnies exploitant d'autres modes de transport» . . . description de la Commission MacPherson. Naturellement, ils étaient là parlant de la puissance des chemins de fer dans le domaine des taux, mais ce qui est vrai de la puissance du chemin de fer dans le domaine de son archi-concurrent, le camionneur.

45. *Dans les années à venir, au-dessus et au-delà des 93 articles de la Loi Nationale du Transport, les chemins de fer canadiens peuvent contrôler de leurs quartiers généraux à Montréal, le développement du camionnage par le nombre et la localisation de leurs achats dans le domaine du camionnage.*

46. Avec cette puissance et sans réglementation sur l'entrée du rail dans le domaine du camionnage . . . et le Projet de Loi n° C-231 ne contient pas un tel règlement . . . les chemins de fer peuvent effectivement outrepasser la politique nationale du transport établie dans l'article 1.

Contrôle réglementaire d'entrée du rail dans le domaine du camionnage.

47. Notre proposition pour traiter de cet état de chose, si le parlement est disposé à s'en occuper et nous pensons qu'il devrait le faire, dans le cas d'une

législation aussi importante que celle-ci, parce que c'est la législation à plus grande portée générale qui ait été présentée en Chambre depuis des années. Nous recommandons que soit ajouté à la Partie III du projet de loi le nouvel article n° 35 (c) comme suit:

(i) Toute amalgamation, consolidation, vente échange, transfert ou location d'une entreprise de véhicules-moteurs ou toute entente, contrat ou transaction qui apporte un changement dans le contrôle d'une telle entreprise de véhicules-moteurs, sera déclaré nul sans effet à moins de recevoir l'approbation de la Commission avant son entrée en vigueur.

(ii) Nonobstant ce qui précède ou toute autre disposition de cette partie, aucune personne, association ou corporation qui opère ou contrôle toute entreprise de transport autre qu'au moyen de véhicules-moteurs, acquerra les intérêts, ou le contrôle des intérêts dans, ou opérera, une entreprise de véhicules-moteurs, à l'exception d'une compagnie de chemin de fer ou d'une compagnie d'avions passagers ou une compagnie de navigation pour opérer ou contrôler une entreprise de camionnage de concert avec ses services afin de faire la cueillette et livraison des colis dans les centres urbains.

DROIT DE GRIEF, D'APPEL ET D'ENQUÊTE

48. Nous en arrivons maintenant aux questions soulevées dans le Projet de Loi n° C-231 au sujet du droit de grief, d'appel et d'enquête. Au sujet du trafic compétiteur par fret comportant le transport par route ou rail, la Commission MacPherson réserve une restriction à une telle concurrence. Les taux de fret devraient être compensatoires, du moins ceux qui s'appliquent à des frais de transport restreints et pour des courses très courtes; ou pour une période plus longue, à des coûts variables, déterminés pour la période, ou des coûts marginaux pour de longues courses.

49. Maintenant il est facile de créer l'impression, en choisissant certaines citations du rapport MacPherson, que cette commission envisageait une concurrence à termes à peu près égale entre le transport par rail et par camion que d'une part . . . nous avions l'industrie géante du chemin de fer, et d'autre part, nous avions l'industrie géante du camionnage et que l'épreuve de survivance se retrouve dans la capacité pour les industries de mesurer leur puissance économique l'une contre l'autre.

50. Bien entendu, ce ne sont pas deux systèmes géants de camionnage qui existent, l'un propriété publique, l'autre propriété privée, mais des milliers d'entreprises individuelles, petites et grandes, comprenant ce que nous appelons l'industrie du camionnage. La commission a prouvé sa profonde inquiétude qu'un compétiteur économiquement faible, mais non moins compétent, pourrait perdre son commerce et ses investissements, en chargeant des taux plus bas que le prix courant. La commission dit ce qui suit dans le Volume II page 66:

> A cause de leur importance énorme et de leurs investissements relativement permanents comparés aux entreprises employant d'autres genres de transport les compagnies de chemins de fer pourraient créer une incertitude intolérable au sein de l'industrie du camionnage pour des guerres sporadiques de taux qui empêcheraient une industrie efficace de camionnage de survivre.

51. Cette inquiétude transparaît dans les clauses du Projet de Loi n° C-231. La législation proposée assure la *protection* et la *préservation* de la concurrence dans le camionnage. Ceci est, selon notre opinion, la raison des mesures permet-

tant à toutes les parties intéressées, les industries compétitrices de transport incluses, d'exposer leurs griefs à la commission aux séances dévouées aux agissements des chemins de fer. Ces dispositions sont évidemment logiques, et en conformité avec les meilleurs procédés réglementaires.

Statut de l'industrie du camionnage en tant que partie intéressée

52. L'article n° 33 (1) de la Loi des chemins de fer déclare que la «Commission a entière juridiction pour enquêter, entendre et déterminer toute demande présentée par ou dans l'intérêt de toute personne intéressée».

53. Maintenant, la commission a rejeté une demande de l'Association des camionneurs en vertu d'un jugement rendu le 24 mars 1958, ordonnant que les associations...ou toute personne ou compagnie engagée dans le commerce du camionnage... n'était pas une «personne intéressée» de par la signification de la Loi des chemins de fer.

54. Quel sera le statut de l'industrie du camionnage comme «personne intéressée» n'est pas clair en vertu de la Loi nationale du transport et on représente que ce soit éclairci par une modification de l'article 33 de la Loi des chemins de fer ou par une modification de l'article 45 (a), en insérant les mots «en autres transports» sur la ligne après le mot «consignataires».

LOI SUR LE DIMANCHE

55. Nous arrivons maintenant à ce qui pourrait être l'article le moins compris de notre mémoire. Je tiens à assurer le Comité, Monsieur le Président, que l'industrie canadienne du camionnage ne demande aucune condition de camionnage libre le dimanche dans les propositions que nous allons soumettre dans cet article. La plupart de nos compagnies ne travaillent ni le samedi ni le dimanche durant la journée, le commerce étant alors fermé. Cependant, nous avons un problème créé par la Loi sur le dimanche à l'égard des opérations de camionnage à longue distance et c'est le problème que nous voulons vous soumettre...et suggérer un moyen par lequel la Loi sur le dimanche peut être modifiée afin qu'il y ait autorisation limitée... non pas illimitée... pour opérer le dimanche, là où c'est nécessaire.

L'article n° II de la Loi du dimanche permet tout travail en cas de nécessité ou de charité le dimanche et spécifiquement dans les genres de travail en cas de nécessité ou de charité le dimanche et spécifiquement dans les genres de travail permis en vertu de l'alinéa (x) est tout travail que la commission des Transports croit nécessaire de permettre afin d'empêcher les retards indus, au transport du fret par rail.

56. Il y a un corollaire dans la Loi sur les chemins de fer. L'article 59 (1) prévoit l'avis de toute demande à la commission des Transports, au sujet du transport du fret par tout chemin de fer.

57. Des frais de transport additionnels et des retards dans le service sont imposés à certaines compagnies de camionnage par la Loi du Dimanche.

Application aux opérations de camionnage

58. Nous recommandons que l'article 11 (x) de la Loi du Dimanche soit modifié afin de prévoir que puisse être fait tout travail que la Commission canadienne du Transport, en tenant compte de l'objet de la loi, et dans le dessein d'empêcher les délais non justifiés, jugera nécessaire de permettre.

59. Nous recommendons que l'article 59 (1) de la Loi des Chemins de Fer soit modifié pour assurer que l'avis de toute demande à la Commission pour

obtenir la permission de travailler le dimanche, soit transmis au Ministère du Transport et que tel avis énumèrera pleinement les raisons sur lesquelles la demande est basée.

CONTRÔLE DES TAUX MAXIMA

60. Au sujet du contrôle des taux maxima, je vais lire le changement proposé par la principale requête que nous voulons voir considérée comme étant notre attitude officielle vis-à-vis cet aspect du contrôle des taux maxima auquel nous référons.

C'est l'opinion des Associations canadiennes de Camionnage que la procédure proposée pour règlementation des taux maxima est inutilement restrictive à l'égard des expéditeurs et des agences de transport concurrents. Les résultats jugés désirables suivant la législation, seraient possible si la façon de traiter le trafic «captif» était changée. Nous proposons qu'un expéditeur en mesure de prouver que la masse de son trafic est transportée par rail, devrait jouir de la protection des taux maxima sans avoir à confier plus de 50 pourcent de ses expéditions aux chemins de fer. De cette manière l'expéditeur serait libre d'expérimenter avec des moyens de transport alternatifs sans perdre la protection en vertu du règlement. En même temps, les camionneurs compétiteurs pourraient exploiter les alternatives possibles pour en éprouver la praticabilité.

Enlèvement de l'exclusion du service de camionnage quand l'expéditeur est «captif».

61. Nous recommandons respectueusement que l'article 336 traîtant du trafic «Captif», ne devrait pas comporter d'engagement contractuel à l'effet que plus de 50 p. cent du trafic circule par rail; Monsieur le Président, nous en avons des copies si les membres du comité désirent en avoir.

Date d'entrée en vigueur des tarifs enregistrés.

62. Dans l'article 52 (3), du Projet de Loi n° C-231, l'article de la Loi des Chemins de Fer prévoit qu'un tarif de fret qui réduit tout péage autorisé antérieurement par la loi peut être décrété et mis en opération, immédiatement à l'émission du tarif ou après, et avant qu'il soit enregistré auprès de la commission.

63. L'effet de cette disposition doit être considéré en rapport avec un tarif non-compensatoire immédiatement exécutoire et qui, bien que critiqué et trouvé non-compensatoire subséquemment, pourrait causer des dommages incalculables au commerce du camionnage qui doit endurer le choc du tarif compétiteur.

Procédures prescrivant une date d'entrée en vigueur.

64. Il serait possible d'éviter cette situation si un tarif réduisant un péage prenait effet dix jours après l'enregistrement du dit tarif auprès de la commission. Ceci accorderait assez de temps pour protester, s'il y a preuve prima facie de la justification d'une protestation. Ceci donnerait assez de temps à la Commission pour s'assurer si le tarif proposé est compensatoire.

65. Comme alternative, l'alinéa (3) de l'article 333 de la Loi des Chemins de Fer pourrait être supprimé et remplacé par ce qui suit:

> La Commission est autorisée à décréter des règlements sur la date d'entrée en vigueur des tarifs et des frais.

66. Cette disposition pourrait couvrir le transport réglementé par l'article III du Projet de Loi n° C-231 afin que les genres de transport compétiteurs soient sur un même pied.

Le tout respectueusement soumis.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, M. Magee. Avant de commencer à poser des questions, vu que le ministre des Transports doit partir tôt, je lui demanderai d'abord s'il a des explications à donner sur le mémoire.

M. PICKERSGILL: Je remercie le Comité de m'en fournir l'occasion; j'ai en effet un rendez-vous pressant et assez important. Je n'ai pas l'intention de commenter toutes les questions discutées dans le mémoire. Les membres du Comité ne seront pas surpris de m'entendre dire que la première phrase de l'alinéa (3) du sommaire cause beaucoup de satisfaction au ministre, et qu'elle ne peut que le prédisposer en faveur des témoins et du mémoire.

Je puis assurer les témoins et le président de l'Association canadienne du camionnage que nous avons l'intention d'étudier très attentivement toutes les questions soulevées. Je sais que les membres du Comité également se proposent de le faire, car ils se sont toujours montrés très consciencieux à l'égard de tous les mémoires qui leur ont été présentés.

Il y a certaines choses, il me semble, sur lesquelles il serait bon que je donne des indications spéciales, car autrement je pense qu'on pourrait peut-être mal interpréter l'attitude que nous devons adopter; c'est pourquoi je les donne tout de suite.

D'abord à l'alinéa (8) de la page 2, je crois qu'il faut peut-être préciser que seul le Parlement peut légiférer sur les entreprises extraprovinciales. Je pense qu'un gouvernement provincial ne peut faire une loi qui soit intra vires relativement aux activités intraprovinciales d'une entreprise, lorsque cette entreprise peut être considérée comme tombant exclusivement sous la juridiction du Parlement. Toutefois, cela n'a pas pour effet d'invalider ce qui me semble être ici l'intention réelle, et qui est certainement l'intention du bill, à savoir, qu'il nous soit encore possible d'utiliser des agences provinciales comme agences du Gouvernement du Canada et de la Commission, afin d'éviter le double emploi et toute perte, et de faciliter la question entière de réglementation. A l'heure actuelle, la loi est faite par le Parlement mais elle est appliquée par une agence provinciale au nom du Parlement, non comme une agence d'un gouvernement provincial. Si nous déléguons, ainsi que nous pourrons le faire lorsque ce bill sera adopté, certaines des fonctions de la nouvelle Commission,—et que d'autres soient conservées par les agences provinciales, comme ce serait possible si ce bill était adopté dans sa forme actuelle,—je pense que nous agirions selon l'intention réelle du mémoire. Il me fallait, je crois, faire de la lumière sur cette question. D'autre part, si nous tentions d'appliquer la loi dans la forme exacte que nous avons ici, je pense que nous aurions vite fait de nous créer des ennuis.

Je dois dire que l'alinéa (9) me semble fort intéressant. Je crois fermement que nous devons, autant que possible, faire appel aux mêmes arbitres touchant le camionnage extraprovincial que dans le cas du camionnage intraprovincial, dans la mesure où nous pourrons faire l'accord sur ce point entre les gouvernements provinciaux et les agences provinciales.

Pour ce qui est des alinées (11) et (12), nous croyons qu'il est nécessaire de maintenir des droits que je qualifierais de surannés, mais je ne sais pas s'il y a lieu de conserver la façon exacte de les énoncer ici. Cependant, nous reconnaissons que l'idée est bien rendue.

Quant à l'alinéa (13), il nous semble bien qu'il y aurait lieu d'apporter des changements de rédaction à cette partie du bill.

Puis à l'alinéa (14), nous sommes d'avis qu'il faut examiner de très près la façon font il est rédigé. Il s'agit d'une question très technique et nous commencerons à l'étudier immédiatement.

Pour ce qui est de l'alinéa (16), nous en discuterons avec les conseillers juridiques de la Couronne.

Quant à l'alinéa (18), je crois bien qu'il s'agit de quelque chose qu'on pourrait demander à la Commission de régler et qui ne requiert aucun changement à la loi.

Nous passons maintenant à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je dois dire que je ne trouve absolument rien à reprendre aux différents points de vue exprimés dans cet article. Je ne pense pas que nous puissions pour le moment nous prononcer de façon certaine. L'étude sur les provinces de l'Atlantique est en cours. Si elle devait être très longue, je pense qu'il faudrait en discuter, mais nous prévoyons que l'étude sera terminée de bonne heure au printemps, et nous espérons que nous pourrons alors nous prononcer à ce sujet. Il me semble avoir dit en Chambre l'autre jour que nous pourrons nous prononcer en 1968, ou peut-être l'ai-je dit ici devant le Comité,—je ne me souviens plus très bien,—mais, de toute façon, nous avons l'intention d'aborder ces questions aussitôt que possible.

Je sais que les compagnies de camionnage s'attendent que nous reconnaissions qu'elles sont dans une situation difficile et que nous devons tenter de la régler tout de suite mais, à cet égard, je crois qu'elles devront se contenter pour le moment que nous admettons qu'il y a un problème. Nous sommes au fait du problème. Nous ne sommes pas très certains d'avoir encore trouvé la réponse, mais nous espérons la trouver le plus tôt possible. Il s'agit des alinéas jusqu'à celui qui traite de la subvention-pont.

A propos de la subvention-pont, je crois que je me mentirais à moi-même si je ne disais pas que, personnellement, je ne saurais appuyer le changement proposé par les camionneurs. Nous avons reçu de diverses parties du pays des indications très claires que le fait de supprimer cette subvention d'un seul coup aurait pour résultat de créer de très grands désavantages dans certaines régions de l'Ouest canadien. Je pense que nous remédierons à la situation, pas aussi rapidement que les camionneurs le souhaiteraient, mais au moins d'ici à trois ans.

Pour ce qui est de la question des voyageurs, du courrier et des messageries, nous l'étudierons afin de voir si la question peut en réalité susciter un problème assez grave pour justifier un changement au bill.

De toute façon, la Commission aura des pouvoirs très précis, et je pense que le train que M. Magee a examiné à Calgary, durant son insomnie, et qui comprenait un wagon-voyageurs, de nombreux wagons réfrigérants et autres et un wagon-frein, ne peut être considéré comme un des trains de voyageurs que le maire Pascoe nous presserait de subventionner afin de le garder en circulation.

Vu que l'intention de la loi est de maintenir le service de voyageurs dans les régions où il n'y a aucun autre service, le ministre des Finances n'est pas du tout désireux de subventionner un service de trains de voyageurs. Ceci, je puis vous l'assurer. Certes, nous ne sommes aucunement désireux de subventionner les trains-poste, si les compagnies de camionnage acceptent de transporter le courrier sans subvention.

Je crois qu'en définitive nous en arriverons à la conclusion que cette question pourrait être réglée facilement selon les dispositions actuelles, et qu'en fait aucune subvention ne sera accordée pour le courrier et les messageries transportés par de tels trains, bien qu'il pourrait y avoir une légère subvention en raison de la perte subie pour le transport des voyageurs. Si les conseillers juri-

diques, après avoir pris connaissance de la question, estiment que l'intention de la loi n'est pas clairement exprimée, comme nous l'avons dit, nous ferons alors des suggestions en vue des changements à apporter.

Parlons maintenant du service auto-rail. Il importe, je crois, d'examiner cette question de très près. Il peut fort bien arriver que des modifications à la loi s'imposeront.

Quant à la définition des «véhicules à moteur» il compris les remorques, à l'alinéa (35), il semble à prime abord qu'il n'y ait là aucun problème, mais il faudra apporter une modification sous ce rapport.

Au sujet de l'alinéa (36), je dirai que nous nous proposons d'étudier très attentivement ce qui a été déclaré au sujet de l'expédition de marchandises, car il se peut que le bill, dans sa forme actuelle, ne traduise pas très bien notre intention.

Puis, à l'alinéa (47), on dit que les fusions ou consolidations doivent se faire avec l'approbation de la Commission. Je considère cette suggestion comme très importante et nous l'examinerons bien attentivement. L'idée est certes tout à fait recommandable.

A propos des alinéas (52), (53) et (54) traitant de la «partie intéressée», nous espérons pouvoir trouver une solution au problème, mais peut-être pas exactement de la façon proposée ici. Nous connaissons le problème et nous avons l'intention d'y apporter remède.

Je passe à l'alinéa (58) relatif à la Loi sur le dimanche. Je pense, et c'est je crois le sentiment de tout le monde, que vous abordez là une question sur laquelle il y a beaucoup de malentendu, mais il me semble quand même qu'il y ait là un problème. Nous nous efforcerons dans la mesure du possible d'y trouver une solution.

Puis il y a la question du contrôle des taux maximums. Bien entendu, nous tiendrons compte des suggestions qui sont faites. Nous avons eu de nombreuses suggestions à ce sujet, et je pense qu'il serait prudent pour le moment de dire tout simplement que nous les étudierons.

Voilà, je pense, les points les plus importants dont je voulais vous entretenir.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. Pickersgill. Sur ma liste, j'ai les noms de MM. Reid, Cantelon, Horner et Allmand.

M. REID: Monsieur le président, j'aimerais mentionner une chose que j'ai déjà discutée avec M. Pickersgill. Je pense que c'est maintenant le bon moment puisque nous avons ici les représentants des camionneurs.

Ils en ont parlé eux aussi et soulevé la question de la concurrence entre les chemins de fer et les compagnies de camionnage, et dit également que les chemins de fer s'intéressent aux entreprises de camionnage. L'idée du bill, c'est que nous essayons de plus en plus de créer une atmosphère de concurrence dans l'industrie des transports, et le fait demeure que les chemins de fer s'intéressent au camionnage.

Voici ce que je voudrais savoir: quel est présentement le total des investissements des chemins de fer dans l'industrie du camionnage? Avez-vous quelque idée là-dessus, M. Magee? Ont-ils la haute main sur votre industrie? Sont-il en mesure de bouleverser la structure tarifaire?

M. MAGEE: Nous n'avons pas de chiffres sur le total des investissements des chemins de fer dans les entreprises de camionnage. Nous n'avons pu obtenir ces chiffres du Bureau fédéral de la statistique.

En fait, j'ai demandé au Bureau de faire une étude de la question et j'avais la documentation toute prête en main pour témoigner devant le Comité, et c'est

alors que j'ai reçu du Bureau un appel de détresse me disant qu'on avait manqué à la consigne en nous fournissant ces renseignements, et me demandant de détruire le document, ce que j'ai fait. Je ne pense pas que nous ayons de renseignements officiels à ce sujet.

A ma demande, le Bureau de la statistique avait préparé des données sur les investissements et sur les recettes brutes, d'après les tableaux statistiques soumis par leurs compagnies et par toutes les autres compagnies de camionnage au Canada. Le Bureau m'avait passé, non pas le détail au sujet de chaque compagnie,—ce qu'il n'aurait jamais fait,—mais un compte rendu sommaire de la situation des transports par chemins de fer et par camions. Comme je l'ai dit, j'avais des chiffres en main, mais ce ne fut pas pour longtemps.

M. REID: M. le Président, pensez-vous alors que nous pourrions obtenir ces renseignements pour le Comité, vu qu'ils ont trait à...

Le PRÉSIDENT: M. Reid, je vous propose de les demander au Bureau fédéral de la statistique, ou de prier le greffier de les demander.

Une VOIX: Pourrions-nous demander au Bureau fédéral de la statistique de passer devant le Comité?

Le PRÉSIDENT: Oui, car je pense que ce sont des renseignements que nous devrions avoir.

M. PICKERSGILL: Pour ma part, il me semble que le Comité ne peut obliger un fonctionnaire à faire quelque chose contraire aux règlements. Si on nous dit que ces renseignements ne peuvent être fournis...

Le PRÉSIDENT: Nous allons voir s'il est permis de le faire, M. Reid.

M. REID: L'autre question, c'est que nous sommes inquiets de l'influence et du contrôle exercés par les chemins de fer sur l'industrie du camionnage, mais nous n'avons pas de détails ni de chiffres. Est-ce qu'ils vous font concurrence surtout en matière de transport interprovincial, ou est-ce qu'ils le font plutôt à l'intérieur d'une province?

M. MAGEE: Sur les grandes routes?

M. REID: Sur les grandes routes, entre les provinces,—interprovinciales,—ou est-ce surtout à l'intérieur d'une province? Leur influence se fait-elle sentir dans tout le pays ou est-elle plus grande à certains endroits?

M. MAGEE: L'influence des chemins de fer s'étend à tout le pays. Dans l'Ouest par exemple, le Pacifique-Canadien fait du camionnage dans les quatre provinces. Les Chemins de fer Nationaux font la même chose. Ils dirigent de grandes compagnies, et parmi les plus importantes au Canada. L'une d'elle, *Husband Transport Limited*, a été achetée dans l'Est par le National-Canadien. Cependant, la plus grande compagnie au pays, la *Smith Transport Limited*, avait déjà été achetée par le Pacifique-Canadien. Il y a dans les Maritimes des compagnies de camionnage qui sont la propriété du National-Canadien, telles *Eastern Transport* et *Sydney Transport*. Enfin, le National-Canadien vient tout juste d'acheter une autre compagnie en Colombie-Britannique.

L'Association canadienne du camionnage ne représente qu'une partie ou une fraction du nombre total de toutes les compagnies de camionnage; cependant, en choisissant les routes de transport et en obtenant les droits de circulation au moment de l'achat, ces compagnies ont accaparé une très grande partie du trafic dans l'industrie du camionnage. Nous nous y sommes opposés de toutes les façons possibles. Je dirai que déjà le Comité, mais sous un autre nom, a été informé que nous avons combattu le National-Canadien seulement, parce que c'est une com-

pagnie de chemins de fer d'État. Nous avons combattu très énergiquement le Pacifique-Canadien chaque fois qu'il a acheté une compagnie, avant que le National-Canadien ne commence lui aussi à acheter certaines de ces grandes compagnies. Cependant, nous l'avons fait en toute impartialité. Nous ne sommes prévenus contre personne.

M. REID: Jusqu'à quel point sont coordonnées les activités des chemins de fer et celles des compagnies de camionnage appartenant aux chemins de fer? S'agit-il d'une exploitation intégrée ou chacun travaille-t-il de son côté sans effort de coordination?

M. MAGEE: Dans le cas du Pacifique-Canadien, les serivces de marchandises sont intégrés aux transports routiers qui sont achetés d'autres compagnies de chemins de fer. Dans l'Ouest, la *Canadian Pacific Transport Company* continue de concurrencer l'industrie du camionnage, car elle a sa propre exploitation.

Du côté du National-Canadien, certains camions appartiennent directement à la *Canadian National Transportation Limited* et c'est ainsi qu'on les connaît. Puis il y a les compagnies affiliées qu'il a achetées et qui, jusqu'ici, semblent contrôler dans une bonne mesure leurs affaires. Évidemment, cette ligne de conduite peut changer très rapidement. Cela est arrivé dans le cas de toutes les compagnies de camionnage qui ont été acquises par *Canadian Pacific Merchandise Services,* comme les compagnies *O.K. Valley Freight Lines* et *Dench of Canada.*

M. REID: Essayent-ils, à votre avis, d'intégrer leurs services de camionnage et leurs services ferroviaires, et même de transporter les marchandises par avions, comme ils ont commencé de le faire?

M. MAGEE: Ils procèdent de deux façons tout à fait différentes. Dans certains cas et pour faciliter leurs opérations, ils fusionnent les compagnies de camionnage qu'ils exploitent au nom du chemin de fer, ou celui de *Canadian National Transportation Limited,* mais les grandes compagnies de camionnage comme *Smith, Husband* et *Midland Superior Express* font concurrence aux chemins de fer, et elles doivent concurrencer les chemins de fer si elles veulent continuer d'exister dans leur forme actuelle.

Il est vrai que les chemins de fer transportent des remorques de *Midland Superior Express* et de *Smith Transport Limited* par service auto-rail, mais il s'agit uniquement d'une entente commerciale entre les chemins de fer et les camionneurs. Ce n'est pas à vrai dire de l'intégration.

M. REID: Les compagnies de chemins de fer et les compagnies de camionnage qui leur appartiennent sont-elles membres de votre Association?

M. MAGEE: L'Association canadienne du camionnage est une fédération d'associations provinciales de camionnage. Donc, les compagnies de camionnage peuvent être membres de l'Association. Ces compagnies sont au nombre de 7,000 et les compagnies de camionnage appartenant aux chemins de fer sont membres de l'association provinciale de la province ou des provinces où elles ont des camions. En certains cas, ces compagnies font partie du conseil de direction de l'association provinciale mais, en vertu des règlements de l'Association canadienne du camionnage, il n'est permis à aucune personne à l'emploi d'un chemin de fer, ou d'une autre entreprise faisant concurrence aux camionneurs, de prendre part comme délégué aux réunions de l'Association canadienne du camionnage. Les règlements stipulent aussi que quiconque ne peut être délégué aux réunions ne peut non plus devenir directeur.

M. REID: Un des derniers points que je voudrais exposer, c'est la question de la concurrence entre les modes de transport. Voilà une question que le bill doit étudier.

Étant donné la situation que vous avez décrite et la possibilité que les chemins de fer achètent d'autres compagnies, vu les grandes ressources en capital dont ils disposent, croyez-vous qu'en conséquence on verra moins de concurrence entre les divers modes de transport, advenant que les chemins de fer prennent un contrôle suffisant des transports par camions?

M. MAGEE: Avec le temps, si les règlements des chemins de fer ne leur interdisent pas de faire du camionnage, cela arrivera inévitablement. Leurs ressources sont immenses en comparaison des compagnies de camionnage indépendantes, même les plus grandes.

M. REID: Donc, vous avez à peu près la situation classique qu'un économiste appellerait un organisme libre de concurrence dans l'économie, car les chemins de fer n'ont que très peu de concurrence.

A votre avis, le présent bill a-t-il pour but de créer une concurrence artificielle dans l'industrie des transports?

M. MAGEE: Je ne crois pas que ce soit le but. Je pense que le bill, dans la forme qu'il est rédigé, montre bien que l'intention est de sauvegarder l'élément de concurrence. Il peut y avoir de l'artificiel à ce propos, mais la concurrence n'existera que si les taux exigés entre une compagnie de transport et une autre n'ont aucun caractère de compensation. Si les taux n'ont aucun caractère de compensation, alors ils peuvent susciter de l'opposition et des changements par la Commission.

M. REID: Je vous remercie. C'est tout.

M. SHERMAN: M. Magge, à l'alinéa (47) du mémoire court, l'Association canadienne du camionnage veut-elle déclarer qu'on devrait intimer aux chemins de fer de ne pas faire de transport par camions?

M. MAGEE: Non, monsieur. Je voudrais donner des explications à ce sujet. Je suis heureux qu'on ait posé la question. Ce que nous avons proposé, touchant les droits de vieille date, s'appliquerait aux sommes présentement investies par les chemins de fer dans les services, de même qu'aux camionneurs indépendants.

Ce que nous voulons dire, c'est que le temps est venu que le Parlement étudie de très près le fait que les chemins de fer font de plus en plus de transport par camions, puis décide s'il y a lieu ou non d'adopter une ligne de conduite pour l'avenir.

M. CANTELON: Tout d'abord, je voudrais féliciter l'Association du camionnage d'avoir présenté un mémoire aussi détaillé, et surtout d'avoir formulé des recommandations aussi concrètes.

Bien entendu, le ministre a, selon sa façon habituelle bien à lui, examiné à peu près tout cela, et il a fait remarquer qu'il acceptera presque toutes les recommandations, ce qui prouve certes avec encore plus de force que le mémoire est d'excellente préparation.

Trois choses dans le mémoire m'ont intéressé particulièrement; il y a d'autres choses intéressantes, mais je crois qu'il vaut mieux me borner à trois.

D'abord, il y a la question du camionnage interprovincial. A ce propos, j'ai remarqué que le ministre a dit en particulier qu'on aurait beaucoup de difficultés à contrôler efficacement le transport par camions à partir d'une province, contre le gré de celle-ci. Je crois que ces observations sont assez proches de la réalité. Je suis tout particulièrement intrigué par le dernier paragraphe au bas de la page

16 de votre long mémoire. Vous dites qu'il ne semble pas y avoir de difficultés quant à l'Ontario mais que, par ailleurs, la Commission des transports du Québec contrôle le trafic de départ et d'arrivée dans cette province.

Avez-vous quelque opinion quant à la possibilité que la Commission des transports du Québec consente que la Commission des transports assume le contrôle des taux de transport dans les deux sens dans le cas de la province de Québec?

M. MAGEE: A ceci, je réponds que, selon moi, c'est au Parlement du Canada qu'il appartient de décider, non les provinces, et que, de l'avis de nos conseillers, le Parlement a pleinement les pouvoirs de donner force de loi aux dispositions de la partie 3.

La décision du comité judiciaire du Conseil privé dans l'affaire Winter a confirmé que la juridiction en matière de camionnage extraprovincial et de camionnage outre-frontière est du domaine fédéral, et on est même allé plus loin. Le comité déclare que les parcours intraprovinciaux, c'est-à-dire purement provinciaux, d'une entreprise extraprovinciale sont également de la juridiction du Parlement. De sorte que, lorsque le Conseil privé a rendu cette décision, on s'est aperçu que bon nombre de compagnies canadiennes de camionnage tombent sous la juridiction du Parlement et non des provinces.

Je ne vois pas comment un gouvernement provincial pourrait déclarer au Parlement en toute légalité: «Vous vous accaparez des droits qui nous appartiennent, c'est-à-dire quelque chose qui est de notre juridiction.»

M. CANTELON: Bien entendu, vous admettez qu'il y a d'autres difficultés sur ce point. Peut-être la cause n'est-elle pas défendable devant la loi, mais les provinces semblent quand même avoir le sentiment qu'elles aimeraient exercer le contrôle sur toutes leurs entreprises, et c'est là qu'est tout le problème.

M. MAGEE: Je pense que vous mettez là le doigt sur un des aspects les plus délicats, puisqu'il s'agit de décider du contrôle du camionnage extraprovincial, car il y a partage de juridiction entre les transporteurs purement locaux ou provinciaux, qui tombent sous la juridiction provinciale, et les transporteurs outre-frontières, qui tombent sous la juridiction fédérale.

Le ministre a dit à plusieurs reprises durant nos séances que, si la partie 3 doit être appliquée avec succès, il nous faut la collaboration et la bonne foi des gouvernements provinciaux. Je suis à peu près certain qu'après avoir pris des décisions sur les revendications de l'Association canadienne du camionnage, chaque association provinciale de camionnage s'efforcera de convaincre le gouvernement de sa province que la collaboration s'impose. Dans le cas contraire, la situation deviendrait très compliquée.

M. CANTELON: J'espère bien que nous pourrons persuader chacune des parties d'assumer ce contrôle.

En second lieu, je voudrais bien savoir ce que vous pensez de la subvention-pont est-ouest, car vous admettrez qu'il peut y avoir une vraie cause de litige. Ce qui m'inquiète, c'est que j'ai voyagé dans cette région à plusieurs reprises, non seulement l'année dernière mais depuis plusieurs années, et les routes ne me semblent pas tellement favorables à la circulation très lourde. Je ne sais pas si on pourrait trouver une solution à cela. Il me semble que la solution serait de convaincre la province d'Ontario de s'occuper activement de la route transcanadienne. Peut-être auriez-vous des remarques à faire là-dessus.

M. MAGEE: Il y a encore des problèmes au sujet des normes des grandes routes en certains endroits, mais en dépit de ces problèmes, on a connu depuis la grève des chemins de fer en août 1950 un mouvement de concurrence très forte dans l'industrie du camionnage dans l'Est et dans l'Ouest.

M. CANTELON: Vous voulez dire plus particulièrement au nord des Grands lacs et depuis Winnipeg, disons, jusqu'à North Bay?

M. MAGEE: Oui. Nous avons des trajets de Toronto à Winnipeg et de Toronto à Regina, et des trajets depuis Montréal jusqu'à Vancouver. Ceux-ci sont organisés en services aux horaires réguliers et desservis par des compagnies importantes; grâce à un réseau de télétypes, on a un service très régulier et hautement efficace.

La Commission MacPherson a exprimé son opinion quant à la portée que la subvention-pont aura sur le camionnage est-ouest; elle prétend que l'expansion du camionnage a été ralentie par la subvention-pont, et c'est une des raisons pour lesquelles la Commission en a recommandé l'abolition.

M. CANTELON: Pour parler comme quelqu'un de l'Ouest et dans l'intérêt national, il me semble que les taux d'intérêt réduits appliqués dans l'Ouest ont dû représenter des avantages dans cette région, et probablement pour ceux qui ont vendu des produits dans l'Ouest et qui les faisaient transporter en vertu de la subvention-pont.

M. MAGEE: J'admets que les taux réduits sont à l'avantage de l'économie de l'Ouest. A notre point de vue, il faudrait laisser au jeu de la concurrence le soin de fixer les taux, les chemins de fer et les compagnies de camionnage rivalisant entre eux, et il ne doit pas y avoir d'intervention artificielle comme c'est le cas des subventions qu'on accorde pour réduire les tarifs de marchandises.

Si tel est le cas que nous devons avoir des subventions pour réduire les tarifs de marchandises, il faut des taux qui soient encore plus bas que les taux actuels, et alors nous endossons ce que dit la Commission MacPherson, à savoir que lorsqu'une région doit bénéficier d'aide par l'intermédiaire d'une agence de transport, cette aide doit être accordée sans distinctions et de façon à profiter à tous les transporteurs. Si vous n'accordez la subvention qu'à un transporteur en particulier en lui disant: «Vous coupez vos taux et le Parlement vous compensera de la réduction que vous accordez», vous favorisez ce transporteur de façon discriminatoire et au détriment des autres modes de transport. Tel est le point de vue de la Commission MacPherson.

M. CANTELON: Évidemment, je suis enclin à accepter ceci, mais je crois néanmoins que toutes les catégories de transports, y compris les entreprises de camionnage, sont d'une très grande importance nationale, surtout pour ceux qui habitent très loin comme nous, et que les taux réduits sont avantageux non seulement pour l'Ouest et les Maritimes, mais pour l'ensemble du Dominion. Je doute que la concurrence que nous prévoyons dans cette partie du pays aurait pour effet de maintenir les taux aussi bas qu'ils sont aujourd'hui. En somme, il y a là pour moi matière à griefs.

M. MAGEE: Le Docteur Gizbert a étudié cet aspect particulier de la situation. Il pourrait sans doute nous faire part de son point de vue là-dessus.

M. K. W. STUDNICKI-GIZBERT (*professeur adjoint en sciences économiques, Université York*): Ma réponse à cette question serait que, avant tout, je suis entièrement d'accord avec vous, que le but du transport est de servir de moyen de créer des marchés nationaux dans les régions qui sont desservies actuellement. Le point à éclaircir est vraiment celui-ci: Quel est votre objectif à longue

échéance et arriverez-vous, à la longue, à obtenir un plus grand degré d'efficacité en permettant à la concurrence de devenir plus intense? Permettez-moi de m'exprimer de façon quelque peu différente. Il est tout à fait possible que vous obteniez une réduction immédiate des prix moindres en vous fiant à la contrainte que la concurrence exerce sur l'industrie, qu'en lui accordant des subventions; mais en permettant à la concurrence de devenir plus intense, vous encouragez le moyen de transport au prise avec la concurrence, à se procurer un matériel de meilleure qualité, des têtes de lignes mieux installées, et, à la longue, le coût total de la réduction des prix est absorbé par l'augmentation de rendement que permet le matériel moderne. Les salaires sont haussés et vous devez faire de nouveaux placements dans quelque domaine.

M. CANTELON: Suggérez-vous que nous devrions sacrifier une chose certaine dans l'espoir d'obtenir un meilleur profit dans l'avenir?

M. STUDNICKI-GIZBERT: Oui; et c'est là une façon de voir que je partage entièrement. A mon avis, la seule raison pour laquelle les tarifs de transport ont tendance à monter, est que l'industrie du transport emploie énormément de main-d'œuvre. J'aimerais qu'on encourage les gens à placer plus d'argent vers l'achat de matériel moderne, parce que, à la longue, que l'expéditeur paie en tant qu'expéditeur un supplément qui prend son origine dans le portefeuille du consommateur, ou que ce supplément soit payé au moyen d'une subvention prélevée sur les impôts versés par ce même consommateur, le résultat est à peu près le même. Le seul moyen de résoudre ce problème est de prendre des mesures efficaces, comme celles dont vous avez fait mention au sujet de l'amélioration des grandes routes.

M. CANTELON: Bien sûr, la seule différence est que dans un cas vous répartissiez la dépense sur toute la nation et que dans l'autre elle est payée à même le portefeuille d'un groupe assez limité. Cependant, je suis prêt à abandonner ce sujet.

L'autre point au sujet duquel je désire poser quelques questions est celui que mon compatriote a demandé d'examiner comme sujet supplémentaire, il y a quelques instants; il s'agit de l'entrée des chemins de fer dans le champ du camionnage et de l'appréhension que vous cause cette situation qui, à mon avis, semble tout à fait justifiée, surtout lorsque vous dites, à l'article 44, que les chemins de fer peuvent accaparer les leviers de commande simplement en opposant une société de transport à plusieurs autres sociétés, jusqu'à six, dites-vous. Vous estimez donc qu'il devrait exister un règlement qui régirait l'entrée des chemins de fer dans le champ du camionnage et que sans cela le bill sera entièrement inefficace.

A ce sujet, j'aimerais en revenir à la recommandation que vous avez faite en tête de la page 14. Le ministre a dit, si ma mémoire me sert bien, que ces recommandations sont justifiées sur bien des points. En lisant la deuxième, en particulier, il me semble que ce règlement barrerait aux chemins de fer toute entrée dans le champ du camionnage; le seul transport par camion qui leur serait permis serait le transport dans les limites d'une ville ou peut-être dans l'aire de livraison d'une ville, c'est-à-dire dans un rayon de quelques milles. Est-ce là le but de cet article?

M. MAGEE: Les termes dans lesquels l'amendement est présenté sont extrêmement sévères parce que nous estimons que le problème lui-même est extrêmement grave. Nous nous sommes servis des mots «service de messagerie dans les centres urbains» et je pense que lorsque vous parlez de transport de, avez-vous dit, deux ou trois milles...?

M. CANTELON: Il pourrait même s'agir de transport de 20 ou 30 milles.

M. MAGEE: Vingt ou 30 milles constitueraient encore un service de messageries urbain.

M. CANTELON: C'est aussi le nom que je donnerais à un service qui s'étendrait à une région comme celle-là. Donc, l'amendement en question n'a pas pour but d'empêcher les chemins de fer de donner ce service?

M. MAGEE: Non, cela n'est pas son but.

M. CANTELON: Mais, si je comprends bien, il interdirait aux chemins de fer de s'occuper du transport de marchandises de la ville où j'habite à Saskatoon ou vice versa, la distance est d'environ 130 milles. Ils transportent du matériel dans un fourgon ou un camion de marchandise et le livrent à domicile à partir de diverses localités. Ce genre de transport ne leur serait pas permis par le règlement?

M. MAGEE: Je ne pense pas que cela leur soit permis aux termes actuels de l'amendement.

M. CANTELON: Je désire avoir une image claire de cet amendement et je voulais en connaître votre interprétation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. McWilliam*): Puis-je vous interrompre un instant, monsieur Cantelon, votre temps est expiré, mais si vous n'en avez pas pour trop longtemps, je puis vous laisser continuer.

M. CANTELON: Je pensais qu'il me restait environ une minute.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. McWilliam*): Vous avez déjà dépassé de beaucoup le temps qui vous était réservé. Peut-être pourriez-vous reprendre votre questionnaire plus tard, si vous le désirez.

Monsieur Horner, vous êtes le suivant.

M. HORNER (*Acadia*): Laissez moi vous dire tout d'abord que votre mémoire mérite tous nos éloges et que je suis persuadé, vu votre bonne compréhension du bill, que vous avez une idée de la façon dont, en pratique, il touchera les divers modes de transport, particulièrement le transport des marchandises.

Dans un certain sens, le bill n° C-231, nous laisse entendre qu'il existe suffisamment de concurrence dans le domaine du transport pour assurer la protection de pratiquement tous les expéditeurs et dans toutes les régions. Ma vue d'ensemble du bill est-elle exacte?

M. MAGEE: Je pense que vous avez raison.

M. HORNER (*Acadia*): Cependant votre thème principal, que vous présentez à la deuxième page de votre mémoire, porte sur la sauvegarde du fort courant de concurrence qui existe dans le domaine du transport et les amendements que vous proposez dans votre mémoire ont pour objet de protéger et de sauvegarder ce courant de concurrence.

M. MAGEE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Serait-il possible, alors, que vous doutiez vous-même que la concurrence actuelle, dans le domaine du transport, soit suffisante pour protéger les intérêts de l'expéditeur si vos recommandations ne sont pas adoptées? En d'autres termes, si le bill est adopté sans qu'on y apporte les modifications que vous proposez, la concurrence sera-t-elle assez forte?

M. MAGEE: Je pense que le bill, même s'il est adopté tel qu'il est redigé actuellement, tire avantage de toute la concurrence dont nous disposons au Canada à l'heure actuelle. Je ne vois rien dans le bill...

M. HORNER (*Acadia*): Je me rends bien compte qu'il tire avantage de toute la concurrence qui existe actuellement, mais, selon vous, la concurrence est-elle assez forte à l'heure actuelle pour justifier l'adoption du bill par le parlement?

M. MAGEE: Avec cette restriction qu'il est nécessaire de créer une loi de ce genre pour protéger les expéditeurs qui n'ont à leur disposition qu'un seul moyen de transport, je dirai oui. Le bill reconnaît l'existence d'une situation concurren-

tielle puissante, au Canada, d'un bout à l'autre du pays, et il contient les dispositions nécessaires pour assurer que ce courant de concurrence ne souffre pas ni ne soit détruit, par les agissements de l'industrie du transport elle-même, lorsque le puissant fait concurrence au faible; je parle ici en termes de puissance économique. Il contient aussi des dispositions qui protègent l'expéditeur qui n'a aucun autre moyen de transport, en assurant qu'il ne soit pas obligé de payer des tarifs déraisonnables que cette société ne pourrait se permettre. En fait, il tient compte de la situation de l'expéditeur «captif» non seulement lorsqu'il doit faire affaire avec une société de chemin de fer mais aussi, avec une société de camionnage. On y a inclus des dispositions qui tiennent compte du cas où l'expéditeur ne disposerait que d'un service de camionnage.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis d'accord, mais à la page 18 de votre mémoire vous suggérez que la définition générale des mots «expéditeur captif» devrait être changée. Je pense ne pas me tromper en reprenant vos remarques de la façon suivante; si je me trompe, veuillez me reprendre. Vous proposez, en particulier dans votre mémoire principal, qu'au lieu d'être 100 p. 100, il devrait être 50 p. 100 ou plus. Le point où je veux en venir est le suivant: La concurrence actuelle est-elle suffisante; la concurrence a-t-elle suffisamment d'influence sur les tarifs pour que les intérêts de l'expéditeur soient protégés lorsqu'il est moins de 100 p. 100 «captif»?

M. MAGEE: J'ai demandé à M. Gizbert d'étudier ce problème très soigneusement car je m'attendais à ce que quelques questions portent sur ce sujet. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais lui demander de prendre la parole maintenant.

M. STUDNICKI-GIZBERT: Monsieur Horner, je vais d'abord répondre à votre première question, la concurrence est-elle suffisamment forte. Je pense qu'on peut dire qu'il n'y a probablement jamais suffisamment de concurrence viable, dans quelqu'industrie que ce soit, et que c'est la raison pour laquelle nous avons une loi sur les coalitions et qu'il existe des dispositions qui permettent de maintenir ces conditions concurrentielles. Maintenant, j'en viens aux points particuliers; j'estime que si nous tenons compte du genre des quelques centres isolés de monopolisation industrielle que nous appelons «expéditeurs captifs» nous avons une situation régit par des conditions qui sont bien près d'être des conditions concurrentielles. Maintenant, pour en revenir au bill, on y trouve, même dans son état actuel, des dispositions qui donnent à la commission une autorité suffisante pour lui permettre d'ouvrir des investigations et j'ose espérer qu'au moins quelques-unes de ces investigations seront rendues publiques.

M. HORNER (*Acadia*): Il n'est pas nécessaire qu'elles soient rendues publiques.

M. STUDNICKI-GIZBERT: Je m'en rends parfaitement compte.

M. HORNER (*Acadia*): Elles «peuvent» être rendues publiques mais le mot «doivent» n'apparaît pas dans le bill.

M. STUDNICKI-GIZBERT: J'espère que vous, messieurs, verrez à ce que certaines d'entre elles soient rendues publiques et je pense que les mesures de sauvegarde, du genre de celles que la commission et le gouvernement prennent actuellement, évolueront avec les changements qui s'opèreront dans la situation.

La deuxième mesure de sauvegarde est celle qu'ont proposée M. Magee et l'Association canadienne du camionnage et dont le but est, en réalité, de protéger l'état de concurrence qui existe déjà. Elle est tout à fait dans le même ordre d'idée que les lois qui, dans tout autre domaine, empêchent qu'un monopole puisse tuer la concurrence; c'est ce principe qui serait appliqué aux modes de transports.

M. HORNER (*Acadia*): Voulez-vous dire, monsieur Gizbert, et en ceci je m'assure que je saisis bien votre pensée, que si le bill est adopté sans qu'on

tienne compte des recommandations du présent mémoire, dont le but est de sauvegarder et de maintenir la concurrence, certaines de ces conditions vont tout de même s'établir, par la force des choses, soit par décision du parlement soit sous l'influence des pressions économiques. Ai-je raison? Autrement dit, le 100 p. 100 peut ne pas être réduit à 50 p. 100 ou plus par la force des choses, mais il tendra dans cette direction.

M. STUDNICKI-GIZBERT: Cela est tout à fait vraisemblable, M. Horner. J'ajouterais qu'il est toujours possible que certaines pressions se fassent sentir dans une direction opposée. Je suis sûr que la situation devra être surveillée de près. Je pense que le bill fournit une bonne charpente autour de laquelle il sera possible d'organiser la situation. Mais j'oserais dire que la seule chose qu'il fait, c'est de fournir une charpente.

M. HORNER (*Acadia*): Je me rends compte où nous en sommes, M. Gizbert, et tout ce que je puis dire, c'est que j'espère que si quelques-uns des amendements que vous proposez dans votre mémoire ne sont pas adoptés, les pressions économiques se feront sentir suffisamment pour que certains d'entre eux le soient. Combien de temps cela prendra-t-il et qui en souffrira avant que les pressions économiques ne soient assez fortes et que le parlement décide de modifier la loi, je ne le sais vraiment pas. J'espère que ce ne sera pas les associations de camionnage.

Cependant je désire maintenant en revenir à la page 14 et à la deuxième partie de l'article 47. Plusieurs questions ont été posées concernant cet article et je désire comprendre clairement ce que vous y dites. Voulez-vous dire, M. Magee, que les sociétés de chemins de fer qui possèdent à l'heure actuelle les entreprises de camionnage *Husband Transport, Smith Transport,* la *Midland Superior* et autres devraient être obligées d'abandonner ces entreprises en raison de la sécurité économique que leur donnent leurs intérêts dans l'industrie des chemins de fer. Est-ce là ce que vous voulez dire?

M. MAGEE: Non, M. Horner, nous n'avons pas proposé, et ceci n'est nullement en contradiction avec l'amendement que nous proposons, que les compagnies de chemins de fer se défassent des services de transport routier qu'elles possèdent à l'heure actuelle.

M. HORNER (*Acadia*): Voulez-vous dire, alors, qu'elles ne devraient pas être autorisées à donner de l'expansion à ces services?

M. MAGEE: Ce que nous voulons dire est qu'elles ne devraient pas être autorisées à donner de l'expansion à ces services et si le Comité juge que cette demande est outrancière, du moins, la situation devrait être prise en main par le Parlement qui pourrait donner à la Commission des transports du Canada l'autorité de surveiller de près l'expansion des sociétés de chemins de fer dans le domaine du camionnage.

M. HORNER (*Acadia*): Il me reste une question à poser, M. le président.

M. MAGEE: Puis-je ajouter une chose. Je pense avoir dit: surveiller; j'aurais dû dire: surveiller et prendre des mesures.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends parfaitement votre position en la matière, c'est pourquoi il ne me reste aucune question à vous poser sur ce sujet.

En ce qui a trait à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes que vous citez à la sixième page de votre mémoire, au sujet de l'article 19 et de tous les articles suivants jusqu'à l'article 25, vous prétendez que cette Loi, à cause des subventions accordées aux sociétés de chemins de fer, a restreint et limité l'expansion de l'industrie du camionnage dans les provinces Maritimes. Ai-je raison?

M. MAGEE: Tout à fait raison, M. Horner. Telle est notre conclusion et telle fut la conclusion de la Commission MacPherson.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous nous dire ce qui vous a amené à cette conclusion? Je ne suis pas intéressé aux conclusions de la Commission MacPherson. Est-ce parce que le régime de subvention a maintenu les taux de transport trop bas, dans les provinces Maritimes, et est-ce parce que les taux de transport sont trop bas que l'industrie du camionnage a été incapable de s'établir? Ai-je raison en cela?

M. MAGEE: Je pense qu'il s'agit plutôt de ce que les sociétés de chemins de fer, grâce aux subventions qui leur sont accordées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ont été placées dans une position avantagée et discriminatoire dans les provinces de l'Atlantique.

M. HORNER (*Acadia*): Dans la façon dont elles fixent leurs tarifs?

M. MAGEE: En ce que la situation leur permet de fixer les taux de transport. C'est pourquoi la Commission MacPherson a recommandé qu'on cesse de donner des subventions pour les transports de marchandises à l'intérieur des provinces Maritimes et qu'on continue à en donner pour les transports interprovinciaux, vers l'ouest. De plus, elle a recommandé que, dans ce dernier cas, toutes les entreprises de transport aient droit à la subvention.

M. HORNER (*Acadia*): On pourrait dire, alors, si les subventions étaient supprimées, le résultat à courte échéance serait une augmentation des taux de transport, mais que, à la longue, il s'établirait une industrie du camionnage capable de faire concurrence aux sociétés de chemins de fer, de maintenir les taux et peut-être même de les faire baisser? Ma façon de résumer les résultats de l'application future du bill dans ce domaine est-elle exacte?

M. MAGEE: Pour être tout à fait exact au sujet de la situation actuelle, je dois ajouter qu'une bonne partie des tarifs demandés à l'heure actuelle par les sociétés de chemins de fer, dans les provinces Maritimes, est bien au dessous des exigences de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et ceci à cause de la concurrence que leur font les entreprises de camionnage. Ce mode de transport est déjà pas mal important et si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes était supprimée demain, cela n'aurait qu'un effet minimum sur les taux de transport. Les taux pourraient avoir une légère tendance vers la hausse.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne comprends pas cela. M. Magee, je ne comprends pas pourquoi, si les taux sont inférieurs à ce qu'ils devraient être en raison de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, l'industrie du camionnage n'a pas pu s'établir dans cette région.

M. MAGEE: Parce que les sociétés de chemins de fer sont les plus puissantes dans cette région et qu'elles peuvent réduire les prix au plus bas dans une zone d'influence beaucoup plus vaste, grâce aux $13 millions qu'elles reçoivent chaque année sur présentation de leur déclaration au sujet de leurs réductions de tarif, ce qu'elles sont requises de faire en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. HORNER (*Acadia*): En gros, ce que vous voulez dire c'est que, pour employer un terme des chemins de fer, la concurrence, sur le marché des transports, donne aux sociétés de chemins de fer un avantage sur les entreprises de camionnage. Se peut-il que cette façon de présenter les choses soit exacte?

M. MAGEE: Je dirais que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes crée, comme l'a conclu la Commission MacPherson, une situation discriminatoire artificielle et injuste dont souffre l'industrie du camionnage dans les provinces Maritimes. M. Gizbert aimerait ajouter quelque chose à ce sujet.

M. STUDNICKI-GIZBERT: M. Horner, afin de pouvoir vous donner quelques chiffres, je viens de faire quelques calculs dont je ne pourrais garantir la stricte exactitude mais, en gros, le transport routier, par personne, calculé en

tonnes et milles, dans la province de Québec est environ quatre fois plus important que celui des provinces Maritimes. Lorsqu'on établit la comparaison avec le transport routier de l'Ontario, le résultat est encore pire; le rapport est 558 contre 120. Maintenant, comment cela peut-il s'expliquer? Je pense qu'il n'est pas facile de le faire. L'une des raisons est le fait qu'il n'y a jamais assez d'argent investi dans les affaires, quelles qu'elles soient, dans les provinces Maritimes.

M. HORNER (*Acadia*): Ce que vous dites, Dr Gizbert, est que, si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est abrogée, le taux des transports peut très bien devenir quatre fois ce qu'il est maintenant?

M. STUDNICKI-GIZBERT: Je suis sûr qu'ils subiraient une hausse, et c'est pourquoi, si je comprends bien la proposition de l'Association canadienne du camionnage, il est proposé d'accorder des subventions à tous les modes de transport.

M. HORNER (*Acadia*): Il me reste une question à vous poser, M. Magee. Le réseau de grandes routes des provinces Maritimes est-il assez bon pour que vous puissiez réellement faire concurrence aux sociétés de chemins de fer, au cas où la Loi sur le taux de transport des marchandises des provinces Maritimes serait abrogée, sans qu'il soit nécessaire de consacrer de fortes sommes à la construction de grandes routes?

M. MAGEE: Je pense que les routes des provinces Maritimes ont été énormément améliorées au cours des cinq ou six dernières années et qu'elles sont suffisantes pour accommoder les services de camionnage. Je suis sûr que le réseau de grandes routes va continuer à s'améliorer et je suis sûr que nous allons continuer à payer une part juste et équitable des taxes...

M. HORNER (*Acadia*): Je m'en rends parfaitement compte; je voulais seulement avoir votre opinion à ce sujet.

M. ALLMAND: Cela nous mène directement aux questions que j'étais sur le point de poser. Lorsque nous étudions la possibilité de stimuler la concurrence entre l'industrie du camionnage et les chemins de fer, nous devons déterminer s'il existe suffisamment de routes provinciales ou comment il serait possible de les rendre disponibles en quantité suffisante. J'étais sur le point de vous demander comment l'industrie du camionnage, dans les diverses provinces, et d'une façon particulière, aide-t-elle à payer pour la construction et l'entretien des routes; je veux dire en plus de ce que les particuliers paient, en raison de ce que vous utilisez les grandes routes pour votre profit. Ainsi, à titre d'information personnelle, pourriez-vous me dire de quelles façons particulières vous aidez à payer la construction et l'entretien des routes?

M. MAGEE: Nous payons beaucoup plus de taxes que les automobilistes en échange du privilège de nous servir de ces routes.

M. ALLMAND: Quel genre de taxes? Des impôts sur le revenu?

M. MAGEE: Des droits sur l'exploitation de véhicules commerciaux publics.

M. ALLMAND: Oui.

M. MAGEE: La taxe sur l'essence; et nous n'obtenons pas plus de cinq ou six milles au gallon comparé à la consommation des voitures particulières. Nous contribuons dans une très large mesure à la construction et à l'entretien des routes, dans toutes les provinces. Si nous ne le faisions, nous n'aurions pas certaines des grandes routes et des autoroutes dont nous disposons de nos jours.

M. ALLMAND: J'ai lu des rapports, je ne sais pas jusqu'à quel point ils sont exacts, selon lesquels l'industrie du camionnage est en fait subventionnée sous la forme de construction de grande route par le gouvernement et que les entreprises de camionnage ne paient pas, en réalité, en proportion de ce qu'elles reçoivent. Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. MAGEE: Notre opinion est que nous payons une part juste et équitable en échange de l'emploi que nous faisons des grandes routes et nous accueillerions avec plaisir toute étude objective qui éclaircirait cette question. Je l'ai déjà dit plusieurs fois aux membres du présent Comité.

M. ALLMAND: Auriez-vous quelques propositions ou recommandations à faire concernant la construction de grandes routes interprovinciales supplémentaires?

Le PRÉSIDENT: M. Allmand, je suis tenu de statuer que cette question n'est pas pertinente car la construction de grandes routes interprovinciales n'est pas au programme du présent Comité. L'Association des constructeurs canadiens a déjà rédigé un mémoire traitant des programmes de construction de routes nationales, y compris les routes régionales et on n'a pas permis que ce mémoire soit présenté au Comité parce que ce sujet ne fait l'objet d'aucune des dispositions du présent bill. Le bill traite de principes; il ne traite pas de la construction de grandes routes mais du transport.

M. ALLMAND: Sauf le respect que je vous dois, M. le président, je ne vois pas comment nous pouvons adopter un bill dont le but est de stimuler la concurrence entre l'industrie du camionnage et les chemins de fer si nous ne déterminons pas auparavant de quelle façon nous allons leur fournir les routes.

Le PRÉSIDENT: Ce sujet n'a aucun rapport avec le bill et je ne suis interessé que dans le contenu du bill dont l'étude a été confiée au présent Comité. Je me rends compte que c'est là une question importante, mais la portée du bill nous empêche de discuter de la construction des grandes routes.

M. ALLMAND: Dans ce cas, je vais passer à un autre sujet. M. Magee, faites-vous, dans votre mémoire, des recommandations concernant la réglementation de la fusion des entreprises de camionnage et des chemins de fer ou de l'achat par les chemins de fer d'entreprises de camionnage. Il me semble comprendre que plusieurs sociétés de camionnage appartiennent entièrement ou sont des filiales de plusieurs grosses sociétés industrielles, au Canada, et je me demande si certaines de ces sociétés de camionnage ne seraient pas affiliées à votre association; je me demande si vous aimeriez aussi qu'il y ait une réglementation quelconque concernant la reprise d'une société de camionnage par une grosse industrie ou autre entreprise et concernant la fusion de sociétés de camionnages avec ces autres industries ou entreprises.

M. MAGEE: Je ne sais si vous voulez parler de camionnage privée comme dans le cas où l'expéditeur possède un important service de camionnage pour le transport de ses propres produits ou si vous voulez dire qu'il existe des sociétés industrielles qui possèdent des entreprises de camionnage?

M. ALLMAND: Je vais vous donner un exemple. Ce matin, un autre comité a étudié le cas des filiales qui sont la propriété de la seule société *Aylmer Foods*. Cette société possède en propre une autre société; il s'agit d'une société de camionnage qui assure le transport de leurs propres produits mais qui transportent aussi d'autres genres de marchandises. Cependant, 50 p. 100 des marchandises transportées sont des aliments préparés par cette société. Il me semble comprendre qu'il existe bien d'autres exemples comme celui-la et je me demande si vous aimeriez qu'il y ait quelque vérification ou réglementation concernant l'achat de sociétés de camionnage par les sociétés de chemins de fer et si vous aimeriez que ce même principe s'applique aux autres grandes industries ou entreprises.

M. MAGEE: Je pense que le principe est quelque peu différent parce que, lorsque nous parlons de la concurrence dans le domaine de transport, notre objectif est de maintenir cet état de concurrence en proposant que les divers modes de transport restent séparés, indépendants et qu'ils continuent à se concurrencer l'un l'autre. Je ne pense pas que la situation soit exactement la même.

M. ALLMAND: Elle peut ne pas être la même en ce qui concerne les sociétés de camionnage, monsieur, mais veuillez ne pas oublier que les chemins de fer comptent sur ces industries et autres genres d'entreprises pour faire affaire. Maintenant, si nous autorisions, pour prendre un cas extrême, chaque industrie à posséder sa propre société de camionnage et que nous adoptions tous les amendements que vous aimeriez voir adoptés pour la protection de l'industrie du camionnage, il se pourrait que les chemins de fer perdent une bonne partie de leurs affaires. Vous encourageriez une situation dans laquelle les chemins de fer ne seraient plus capables de faire affaire parce que les sociétés de camionnage appartiendraient aux industries de l'alimentation, aux fabricants de meubles, aux sociétés minières etc.

M. MAGEE: Nous touchons ici au domaine du camionnage privé, car, qu'il s'agisse d'une société de camionnage qui soit une société patentée pour l'exploitation de véhicules commerciaux publics et qui transporte non seulement les marchandises produites par l'expéditeur mais, aussi, ait le droit de transporter les marchandises d'un autre expéditeur, ou qu'il s'agisse d'une filiale privée, comme la *Canadian Breweries Transport Limited*, qui n'est qu'un service de camionnage, comme il l'a toujours été, des brasseries canadiennes et qui ne fait pas le service de transport commercial public, nous avons ici une forme de concurrence qui confronte l'industrie du camionnage aussi bien que les chemins de fer et, à cet égard, nous devons faire face aux mêmes difficultés.

M. ALLMAND: C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé si vous pensez que vos recommandations au sujet des chemins de fer devraient être appliquées à tous les autres genres de fusionnement d'entreprises?

M. MAGEE: Dans plusieurs provinces la mutation d'actions d'une société au domaine du transport est régie par des conseils de régie provinciaux; de telle sorte que, dans plusieurs provinces, ce conseil est à même de s'occuper de la situation dont vous parlez.

M. ALLMAND: Il me reste une dernière question. Existe-t-il un certain genre de marchandise qui, à votre avis, pourrait être transportée par camion, qui gagnerait à être transportée par camion, dans le cas de transport interprovincial, et qui le serait probablement si le bill était adopté en tenant compte de toutes les modifications que vous proposez? En autres termes, pensez-vous qu'il y ait un certain genre de marchandise, transportée actuellement d'une province à l'autre par les chemins de fer, que vous pourriez transporter par camion de façon plus économique, si le bill était adopté en tenant compte des modifications que vous proposez?

M. MAGEE: Je ne vois pas comment le bill pourrait une fois adopté constituer un stimulant au transport par camion. Ce n'est pas la façon dont je comprends le bill après l'avoir étudié. Le bill étudie les facteurs de concurrence qui existe dans l'industrie du transport et, en plus de réglementer les taux minimum et maximum de transport, il dit aux divers modes de transport d'y aller de bon cœur, de se faire concurrence. C'est ce que nous faisons maintenant et que nous continuerons de faire lorsque le bill sera adopté, mais le bill en réglementant le taux minimal, empêche qu'un mode de transport n'en accule un autre à la faillite en ayant recours à des taux de perte ou équilibrant tout juste les dépenses, bien que ce dernier mode de transport puisse être celui qui donne le meilleur service tout en étant moins fort économiquement.

M. ALLMAND: Vous avez fait certaines recommandations concernant la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et je me demande, si les modifications que vous proposez étaient adoptées, quelle genre de marchandise que vous ne pouvez transporter à l'heure actuelle, il vous serait possible de transporter? En d'autres termes, en quoi faites-vous l'objet de discrimination?

M. MAGEE: En quoi discrimine-t-on entre nous?

M. ALLMAND: Oui, en ce qui a trait au transport de certains genres de marchandises.

M. MAGEE: Je ne commencerai pas maintenant à énumérer les denrées que nous pourrions transporter à l'avenir lorsque le bill aura été adopté; en outre, il est très dangereux de faire des hypothèses dans ce domaine, pour la simple raison que la concurrence est devenue si vive au sein de l'industrie des transports, que ce que nous avons considéré jusqu'ici comme du trafic de camionnage serait susceptible de changer. Par exemple, on avait l'habitude de considérer le transport des automobiles comme du trafic de camionnage. La remorque s'arrête à la porte de l'entrepôt de l'expéditeur ou de la salle de montre et débarque cinq automobiles. C'est une chose que les camions font tous les jours. Nous avions cette impression jusqu'à ce que les chemins de fer améliorent leurs services sur les longs parcours en utilisant le wagon à marchandises à trois ponts.

On ne peut vraiment prévoir ce que sera l'avenir du trafic en raison des perfectionnements qui résultent de la concurrence et des progrès de la technologie et qui se font toujours plus nombreux, chaque mode de transport rivalisant d'ingéniosité pour améliorer son service.

M. ALLMAND: Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Martin.

M. MARTIN (*Timmins*): Monsieur le président, comme M. Allmand a soulevé le point qui me préoccupe, je ne voudrais pas m'exposer à enfreindre vos décisions. Je m'exprimerai quelque peu différemment. En ce qui concerne les demandes formulées dans le mémoire à l'effet qu'on abolisse le versement de subventions aux chemins de fer, initiative que l'industrie du camionnage considère injuste, plusieurs personnes sont d'avis que les contribuables subventionnent d'une part les chemins de fer et d'autre part l'industrie du camionnage pour ce qui est du coût des bâtiments et de l'entretien des ports.

Je sais que les entreprises de camionnage répondent à cela qu'elles paient leur part de ces subventions en acquittant les frais des permis, de la taxe sur l'essence, etc. A-t-on déjà fait une étude en vue de connaître la proportion des frais acquittés par les entreprises de camionnage relativement aux permis et aux taxes sur l'essence, par rapport aux frais assumés par les chemins de fer pour la construction et l'entretien des emprises des voies ferrées?

M. STUDNICKI-GIZBERT: Pas dans notre pays. Comme vous le savez, il s'agit d'une question très complexe. Je vous donnerai un seul exemple. Lorsque le programme concernant l'aménagement des routes entre les États a été approuvé, le Congrès a confié au Département des travaux publics des États-Unis la tâche d'étudier les coûts et les avantages de la construction des routes et la répartition des frais entre les divers usagers. Il a consacré environ quatre années à la poursuite d'une étude très approfondie et les travaux de recherche ont coûté plus d'un million.

Il y a deux aspects à cette question. Le premier, celui des frais assumés par les camionneurs, qui correspondent ou non à leur juste part. Le deuxième, c'est que l'existence d'une route donne aux camionneurs l'avantage d'utiliser un service public. Étant donné qu'il s'agit d'aspects très différents, il est très difficile de faire la part des avantages qui en sont retirés. En Ontario, à l'heure actuelle, les usagers des routes paient un peu plus que le coût de leur construction. Comment peut-on répartir ce coût entre les camions, les voitures particulières et les poids lourds? Il faut également tenir compte des conditions atmosphériques et

des changements de climat. Il est vraiment impossible de répondre à votre question; nous devons nous limiter à des impressions.

M. MARTIN (*Timmins*): Évidemment, nous devons comprendre qu'une route dont le revêtement est assez solide pour le trafic-voyageur ordinaire verra son revêtement mis en pièces dans quelques semaines par un camion de 60 tonnes. Par conséquent, les routes construites en vue de la circulation du trafic ordinaire ne peuvent servir au transport des marchandises.

Le PRÉSIDENT: Laissons cet aspect de la question. Monsieur MacEwan?

M. MACEWAN: J'aimerais demander à M. Magee s'il est d'avis que la Loi sur les tarifs-marchandises des provinces maritimes devrait être révoquée.

M. MAGEE: L'Association canadienne du camionnage n'a pas adopté de ligne de conduite à cet égard. Elle affirme seulement que si la loi doit continuer d'être appliquée, l'aide accordée aux expéditeurs des provinces Maritimes devrait être répartie équitablement entre tous les transporteurs.

M. MACEWAN: Vous affirmez que si la présente loi doit continuer d'être appliquée pendant deux ans, elle devrait s'appliquer aussi aux camionneurs, n'est-ce pas?

M. MAGEE: C'est exact.

M. MACEWAN: En ce qui concerne la Loi sur la réduction des tarifs-marchandises, vous recommandez que les taux qui ont été réduits en vertu de cette loi devraient être abolis, n'est-ce pas?

M. MAGEE: C'est exact.

M. MACEWAN: Pour quelle raison?

M. MAGEE: Parce que cette loi, à notre avis, constituait une intervention artificielle dans l'établissement des prix dans le domaine des transports et qu'elle a été conçue et promulguée sans qu'on tienne compte qu'il existe au Canada un mode de transport concurrentiel. Les chemins de fer ont été créés l'instrument choisi d'aide à un certain groupe d'expéditeurs. Lorsque nous avons comparu en 1959 devant le Comité permanent des chemins de fer en vue de nous opposer à l'adoption de la Loi sur la réduction des tarifs-marchandises, nous soutenions cette opinion; de fait, nous avons averti le gouvernement que si la loi était adoptée, le montant des subventions augmenterait certainement avant que la question des transports ne soit présentée au Parlement sous forme de loi, et c'est ce que arriva; 70 autres millions ont été versés, de sorte que le total des subventions aux chemins de fer s'établit à environ 100 millions, dont le versement a commencé par l'application de la Loi sur la réduction des tarifs-marchandises, mais qu'on peut attribuer au problème des salaires des employés des chemins de fer. La subvention de 20 millions a été accordée en vue d'atténuer la hausse des tarifs-marchandises autorisée par la Commission des transports en 1958 sur les instances des compagnies de chemin de fer en raison de la convention qu'elles avaient conclue avec les syndicats d'employés sédentaires.

M. MACEWAN: Ainsi que l'a prétendu M. Allmand, êtes-vous d'avis que le genre de marchandises que vos camions peuvent transporter dans la région des Maritimes diffèrent de celles qui sont transportées dans les régions plus industrialisées du Canada? Je vous demanderai également, comme M. Horner, si vous pensez que les entreprises de camionnage pourront ainsi soutenir une aussi vive concurrence avec les chemins de fer dans la région des Maritimes que dans les autres régions du Canada, surtout en Ontario et au Québec?

M. MAGEE: Je pense que la révocation de la Loi sur les tarifs-marchandises dans les Maritimes accorderait un traitement beaucoup plus équitable à l'industrie du camionnage dans cette région et lui permettrait de soutenir une concurrence efficace.

M. MACEWAN: Enfin, êtes-vous d'avis que l'étude dont le ministre a parlé aujourd'hui aura certains résultats, qu'on étudiera les problèmes des chemins de fer et des entreprises de camionnage et que l'étude rendra à ces dernières un grand service dans cette région?

M. MAGEE: Nous sommes d'avis que l'étude poursuivie sous les auspices de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique est impartiale et objective, et qu'elle prend en considération les problèmes de tous les modes de transport dans le contexte de l'économie des Maritimes. D'autre part, ces problèmes ont fait l'objet de très nombreuses études. Nous avons présenté en 1958 au comité interministériel sur le transport dans les Maritimes un mémoire dont la préparation a pris plusieurs mois et qui a nécessité des études très approfondies. Il semble que nous n'en finissons plus de faire des études, et le ministère des Transports nous fait toujours la même réponse dans les termes suivants: Vous avez raison d'affirmer que la Loi sur les taux de transport des Maritimes est périmée. Toutefois, une autre étude sur les problèmes du transport dans les Maritimes est en cours.

Mon président, M. Gouin, m'a donné du fil à retordre. Il a participé dernièrement à Saint-Jean au congrès de la *Maritime Motor Transport Association* et il a déclaré ce qui suit à un groupe furieux d'exploitants de camions des Maritimes: Une autre étude se poursuit qui doit prendre deux ans, puis cette question sera réglée définitivement.

M. MACEWAN: Les gens des Maritimes n'entendent pas rire. Je vous remercie.

M. PASCOE: J'ai pris note des observations du ministre, et il semble que nos recommandations recevront un accueil très sympathique; je vais donc changer de sujet. Je désire poser certaines questions, dont une que je pose à la plupart des témoins. Au sujet de la subvention du pont-rail, envisagez-vous l'établissement d'un service rail-route que les camions utiliseraient sur le trajet du nord de l'Ontario, ce qui augmenterait les recettes des chemins de fer et diminuerait les dépenses des entreprises de camionnage. Croyez-vous que cela serait à l'avantage des provinces des Prairies?

M. MAGEE: Certaines entreprises de camionnage utilisent un service rail-route offert à l'Ouest par les chemins de fer. Ceux-ci ont avantage à attirer le trafic, parce qu'ils peuvent obtenir ainsi une partie des recettes qu'ils perdraient complètement autrement.

M. PASCOE: Il faut dire que ce service permet aux camionneurs de réaliser des économies.

M. MAGEE: Nous n'avons pas à combler les frais d'exploitation de nos tracteurs et nous pouvons réduire notre flotte motorisée. Toutefois, lorsque des grèves ferroviaires se produisent, nous nous demandons si nous n'avons pas abusé du service rail-route.

M. PASCOE: Vous envisagez donc de continuer à assurer un service de camionnage dans l'Ontario nord?

M. MAGEE: Oui.

M. PASCOE: Selon les mêmes caractéristiques que le service actuel?

M. MAGEE: Le service rail-route doit soutenir une très vive concurrence tout en tenant compte de plusieurs facteurs. C'est un autre service dont l'exploitation semble très normale, maintenant que les chemins de fer l'ont mis en marche, mais il devra se plier à d'autres impératifs. Le matériel de camionnage sera amélioré, et si les entreprises en cause constatent qu'il est plus rentable d'effectuer le transport par route plutôt que d'utiliser le service rail-route, elles délaisseront ce service pour revenir au transport par route.

M. PASCOE: Vous affirmez à la page 9 de votre principal mémoire que les véhicules utilisés sont de toutes dimensions. Êtes-vous d'avis que les camions ont atteint leur grandeur maximum ou prévoyez-vous la mise en service de camions plus gros?

M. MAGEE: Il est difficile de le prévoir; cela dépendra du genre de routes qui seront construites dans l'avenir. Leurs capacités ont été augmentées graduellement en autant que les administrations provinciales sont d'avis que les routes et le public peuvent supporter cette augmentation.

M. PASCOE: On trouve également à la même page le passage suivant: «Parallèlement à la hausse du volume du trafic, l'industrie du camionnage a prolongé la longueur maximum du parcours.» Quelle est à l'heure actuelle la longueur moyenne du parcours d'un poids lourd?

M. MAGEE: Le même conducteur serait aux commandes sur toute la longueur du parcours, en bénéficiant de périodes de repos. Il pourrait y avoir deux conducteurs qui dormiraient à tour de rôle.

M. PASCOE: Une dernière question, monsieur le président. J'ai sous les yeux un article intitulé «Est-ce le fouillis au sein de notre industrie des transports?», paru dans la dernière livraison de la revue *The Rural Councillor* publiée en Saskatchewan. Le dernier paragraphe est ainsi conçu: «L'industrie des transports en général devrait faire l'objet d'une enquête approfondie et d'une réorganisation complète. Nous croyons que la mise sur pied en Saskatchewan d'une commission d'enquête chargée d'examiner toute la question serait justifiée.» En ce qui concerne les plaintes sur les retards des livraisons, on affirme que l'entreprise de camionnage en cause ne se préoccupait aucunement dans certains cas. Êtes-vous d'avis que cette affirmation est juste?

M. MAGEE: Si j'étais d'accord, il est probable que l'Association me remercierait de mes services. D'après les observations des expéditeurs, je crois que les services de camionnage assurés en Saskatchewan sont satisfaisants. J'ai participé aux réunions de la *Canadian Industrial Traffic League* en Saskatchewan, et je n'y ai entendu aucune plainte de ce genre. Si elles existent, on devrait certainement y donner suite et remédier à la situation.

M. PASCOE: Par l'entremise de votre association?

M. MAGEE: De la nôtre ou de la *Saskatchewan Trucking Association.*

M. PASCOE: J'en saisirai l'auteur de l'éditorial.

Le PRÉSIDENT: M. Sherman posera les dernières questions.

M. SHERMAN: Monsieur Magee, l'industrie du camionnage semble se considérer victime de distinctions injustes en ce qui concerne sa comparution devant les comités d'enquête sur les questions des transports et des chemins de fer. Je songe aux paragraphes 52, 53 et 54 du court mémoire dans lesquels vous parlez du statut de l'industrie du camionnage comme partie intéressée. Au paragraphe

53, vous faites mention d'une requête de la *Canadian Trucking Association* qui a été rejetée parce que les associations ne constituaient pas une partie intéressée au sens de la Loi sur les chemins de fer. Pourriez-vous nous dire de quelle genre de requête il s'agissait?

M. MAGEE: Nous avons allégué dans un mémoire présenté à la Commission des transports du Canada que certains tarifs-marchandises enfreignaient les dispositions de l'article 334 de la Loi sur les chemins de fer, vu qu'ils étaient plus bas qu'il ne le fallait pour soutenir la concurrence et qu'ils n'étaient pas compensatoires. En toute justice envers la Commission des transports du Canada, je dois affirmer que dans ce cas particulier, après qu'elle eût tenu une séance sur l'aspect juridique, le seul aspect étudié lors de la séance en question, et qu'elle eût décidé que notre association ne constituait pas une partie intéressée, elle a affirmé qu'en vertu de la Loi sur les chemins de fer, elle était autorisée à étudier toute question relative aux tarifs-marchandises. Elle a donc tenu une enquête à laquelle notre association a été appelée à témoigner, non à titre de partie intéressée. Nous n'avons pu en droit invoquer l'application des procédures de la Commission.

M. SHERMAN: A votre connaissance, y aurait-il eu un cas où le contraire se serait produit, à savoir que les entreprises de camionnage demandaient qu'on leur accorde certains privilèges intéressant les chemins de fer, et qu'on a décidé que ceux-ci ne constituaient pas une partie intéressée?

M. MAGEE: Je ne connais pas de cas, mais je sais que là où existe une réglementation provinciale du camionnage, les chemins de fer sont autorisés à comparaître lors des enquêtes et même à s'opposer à l'octroi d'une requête à un client-camionneur en alléguant que le service de transport ferroviaire est suffisant.

M. SHERMAN: Si je ne m'abuse, vous recommandez sur ce point, dans votre très excellent mémoire, une reconnaissance réciproque du fait que les chemins de fer et les camionneurs constituent des parties intéressées lorsque l'une ou l'autre présente une requête concernant le transport sur long parcours au Canada où l'autre mode de transport est concurrent. Êtes-vous d'avis que l'industrie du camionnage constitue une partie intéressée si la requête intéresse les chemins de fer, et que le contraire s'applique également?

M. MAGEE: Oui; en règle générale, le bill C-231 établit de façon impartiale les droits des plaignants, qu'il s'agisse des chemins de fer ou des entreprises de camionnage.

M. SHERMAN: Je vous remercie.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ma question sera brève. Elle porte sur le paragraphe du mémoire relatif au Jour du Seigneur. Les gouvernements provinciaux, en particulier, sont très conscients des problèmes de la circulation de fin de semaine; pour ma part, je me préoccupe du transport par camion autorisé durant cette période. Vous soutenez que cela entraîne des retards excessifs et des frais supplémentaires de transport. Quelle proportion de vos entreprises seraient intéressées et combien seraient autorisées à effectuer le transport les samedi et dimanche?

M. MAGEE: La proportion ne serait pas très élevée, en raison du type d'exploitation défendue par la Loi sur le Jour du Seigneur. J'en igonore le nombre, car nous proposons dans notre modification que cette décision soit laissée à la Commission des transports du Canada. Même si cette modification était adoptée et inscrite dans la loi, il n'est pas sûr que sur 10 compagnies qui présenteraient une demande, toutes les 10 seraient autorisées à exercer une activité qui autrefois aurait contrevenu à la Loi sur le Jour du Seigneur. Il y a un autre point que nous aurions dû mentionner dans le mémoire: à notre avis, les gouvernements provinciaux, du point de vue de la circulation, seraient autorisés à réglementer la circulation la fin de semaine, si cela s'imposait.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Pourraient-ils le faire si le camionnage interprovincial relevait de la commission projetée?

M. MAGEE: Je ne puis répondre avec certitude, vu que je ne suis pas avocat, Toutefois, dans la cause Winner, la décision du Conseil privé semble indiquer que la réglementation routière, même celle du camionnage extraprovincial, par exemple l'application des règlements de la circulation comme signaler de la main pour indiquer un virage, continuerait de relever des administrations provinciales. Je désire souligner que dans un contexte de bonnes relations publiques les entreprises de camionnage, en portant cette question à l'attention du Comité, n'ont ni l'intention ni le désir d'envahir les routes les fins de semaine avec leurs camions. Même si c'était le cas, nous serions fort mal venus de tenter de créer pareille situation.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je crois que le public réagirait en grand nombre.

M. MAGEE: Je suis d'accord avec vous. Nous aurions tous cette impression dans une région encombrée par plusieurs milliers de voitures sur les routes. Nous songeons au transport sur de longs parcours par un camion loin de tout encombrement de la circulation et qui fait du transport interprovincial à partir du vendredi ou du samedi. Rien n'empêche que le voyage puisse se continuer le dimanche. La Commission canadienne des transports pourrait réglementer ce transport en vertu de cette modification, en déclarant ce qui suit: Nous vous autoriserons à vous rendre jusqu'à tel endroit, mais dans tel secteur à circulation dense, vous ne pourrez circuler entre telle et telle heure.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité, je désire remercier M. Magee pour avoir présenté son mémoire qui touche à plusieurs nouvelles questions concernant cet important bill. Je désire également remercier M. Studnicki-Gizbert et M. Gendreau de leur comparution.

Avant d'ajourner la séance, je désire signaler au Comité que nous siégerons demain matin de 9 h. 30 à 11 heures pour la présentation du mémoire de *Manitoba Branch Lines Association*, que vous avez en main depuis quelque temps. Je vous demanderais d'y jeter encore un coup d'œil ce soir afin de pouvoir poser vos questions demain matin. J'aurais voulu tenir une réunion à huis clos avec le Comité et M. Armstrong, mais elle peut être reportée à demain matin.

Le comité s'ajourne jusqu'à 9 h. 30 demain matin.

APPENDICE A-25

RELATIVEMENT AU BILL C-231 (Loi nationale sur les transports) et en particulier à l'article 469 dudit bill

—et—

Mémoire de la CANADA STEAMSHIP LINES LIMITED à ce sujet. A l'honorable président et aux honorables membres du Comité permanent des transports et des communications.

La CANADA STEAMSHIP LINES LIMITED de la ville de Montréal, dans la province de Québec, Canada (ci-après dénommée «CSL») par le soussigné son avocat-conseil, dûment autorisé aux fins des présentes

Soumet respecteusement:

1. Qu'elle constitue une ligne de navires à vapeur et à autre propulsion constituée en corporation fédérale, tombant sous la compétence législative du Parlement du Canada en vertu des dispositions de l'article 92(10)*a*) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et soumise à la réglementation et au contrôle de la Commission des transports du Canada en vertu des dispositions de la Loi sur les transports relativement à ses services de transport de caissage quant aux taux et aux autres questions qui y sont traitées.

2. Outre ses services maritimes de transport de caissage à horaire fixe, la CSL exploite, de concert avec les chemins de fer Nationaux du Canada, des services en commun ferroviaires-maritimes-ferroviaires et maritimes-ferroviaires entre la tête des Lacs et Point Edward (Sarnia). La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien exploite également avec ses propres navires des services ferroviaires et maritimes entre la Tête des Lacs et Port McNichol.

3. Lesdits services ferroviaires et maritimes assurent aux expéditeurs un service moins coûteux en concurrence directe avec les services uniquement ferroviaires, les tarifs-marchandises applicables à cet égard étant inférieurs aux tarifs ferroviaires selon un barème reconnu de suppléments qui reflètent les désavantages des services de transport maritime.

4. Lesdits suppléments ont pour effet de maintenir la concurrence entre les taux mixtes applicables aux services ferroviaires-lacs-ferroviaires et maritimes-ferroviaires et ceux des services uniquement ferroviaires, ce qui fait que lorsque les taux applicables aux services uniquement ferroviaires sont réduits ou maintenus, lesdits taux inférieurs applicables aux services ferroviaires et maritimes sont réduits ou maintenus en proportion, et vice versa, en raison de la concurrence.

5. En conséquence, lorsque la Commission des transports du Canada, par son ordonnance n° 96300, mentionnée à l'article 469 du présent bill C-231, a autorisé une augmentation de 17 p. 100 des tarifs-marchandises applicables au transport par chemin de fer, il a été expressément prévu à l'alinéa 3 de ladite ordonnance, dans les termes suivants, que continuent d'être appliqués les taux différentiels

qui permettent la concurrence entre les taux applicables au transport ferroviaire, au transport ferroviaire-maritime-ferroviaire et maritime-ferroviaire:

«3. *TAUX DIFFÉRENTIELS:*

Les tarifs différentiels reconnus applicables au transport ferroviaire-maritime-ferroviaire et maritime-ferroviaire pourront continuer d'être appliqués quand il y aura possibilité de le faire, même si certains taux via des parcours différentiels puissent être inférieurs ou supérieurs que ce serait le cas si lesdits taux étaient assujétis aux hausses autorisées aux présentes.»

6. En outre, lorsqu'à la suite de l'adoption de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, la Commission des transports, en vertu de son ordonnance 98424 du 10 juillet 1959 et de son ordonnance 101055 du 27 avril 1960, mentionnées également à l'article 469 du bill à l'étude, a ordonné que l'augmentation de 17 p. 100 soit portée respectivement à 10 p. 100 et à 8 p. 100, il a été prévu ce qui suit dans chaque cas au paragraphe 4 de l'ordonnance:

«4. Les dispositions de l'ordonnance 96300 relatives aux tarifs différentiels... s'appliquent aux tarifs revisés établis en vertu de la présente ordonnance.»

7. La CSL a participé aux audiences devant la Commission des transports qui ont donné lieu à l'adoption des ordonnances susmentionnées et s'y est conformée en maintenant le rapport différentiel entre les tarifs ferroviaires-maritimes qu'elle applique en vertu des tarifs ferroviaires augmentés puis réduits, avec le résultat qu'elle a été touchée dans la même proportion que les compagnies ferroviaires qui ont été priées de maintenir des tarifs-marchandises réduits.

8. A ce titre, la CSL a reçu sa part proportionnelle des subventions compensatoires versées en commun avec toutes les autres compagnies de transport touchées et a été incluse avec les compagnies ferroviaires en vue de recevoir sa juste part lors de chaque détermination de la répartition proportionnelle des subventions effectuée par la Commission des transports depuis l'adoption de ladite Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, ainsi qu'il était juste et équitable.

9. Voici la liste des compagnies de transport auxquelles des subventions ont été versées:

Chemins de fer Nationaux du Canada
Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien
Northern Alberta Railways Company
Algoma Central and Hudson Bay Railway Company
Canada Steamship Lines Limited
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company
New York Central System
Chesapeake and Ohio Railway Company
Midland Railway Company of Manitoba
Canada and Gulf Terminal Railway
Great Northern Railway Company
Napierville Junction Railway Company
Ontario Northland Railway

Comme on le voit, la CSL est la seule compagnie non ferroviaire visée par la réduction des taux et le versement conséquent de subventions, les autres compagnies étant des compagnies ferroviaires du Canada et des États-Unis.

10. Lors de l'adoption de la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, le fait que la CSL, compagnie de navigation et non compagnie ferroviaire, serait également touchée a été reconnu, il était défini dans la loi que «compagnie» désigne une compagnie de transport.

11. Sans doute par inadvertance, en rédigeant l'article 469 du présent bill C-231, le rédacteur, en mentionnant les «compagnies admissibles» et ailleurs dans l'article a employé l'expression «compagnies des chemins de fer», ce qui aurait comme résultat, si l'expression n'était pas modifiée, d'exclure la CSL de recevoir sa part juste et équitable des montants mentionnés au paragraphe (2) de l'article, ce qui serait injuste et tout à fait injustifié dans les circonstances.

12. Il est avéré que la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a également maintenu ses tarifs communs ferroviaires et maritimes au plus bas niveau en appliquant les tarifs différentiels reconnus et qu'elle a reçu des subventions à cet égard. Toutefois, à titre de «compagnie ferroviaire», elle ne serait pas touchée par le changement de phraséologie susmentionné et continuerait de recevoir des subventions porportionnelles prévues par le paragraphe (2) de l'article 469 relativement à la réduction de ces tarifs, ce qui, si le texte dudit article n'est pas corrigé ainsi qu'on le demande ci-après, aurait pour résultat d'établir directement des distinctions injustes entre des tarifs identiques réduits et appliqués par deux compagnies de transport concurrentes.

13. La politique nationale des transports proposée à l'article 1 du Bill C-231 prévoit entre autres que chaque moyen de transport sera, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé. Ceci est tout à fait conforme à la ligne de conduite énoncée ainsi qu'il suit à l'article 3 de la Loi sur les transports:

> «La Commission doit remplir les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi et par la Loi sur les chemins de fer aux fins de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les voituriers s'occupant de transport par chemins de fer et par navires, et la Commission doit donner à la présente loi, ainsi qu'à la Loi sur les chemins de fer, telle juste interprétation qui permette d'atteindre le plus efficacement les fins ci-dessus mentionnées.»

14. La CSL a été obligée de réduire les tarifs ferroviaires et maritimes en question à titre de «service public commandé» et à tous égards remplit les exigences de «compagnie admissible» pour la réception de subventions en vertu de l'article 469 du bill en question. Si le texte de l'article 469 n'est pas modifié ainsi que nous le demandons par les présentes, la CSL sera la seule de toutes les compagnies de transport réglementées par l'administration fédérale et tenues de maintenir leurs tarifs-marchandises réduits à laquelle seront refusées les subventions prévues par l'article, fera ainsi l'objet de distinctions injustes et sera placée sans raison dans une situation concurrentielle absolument injuste, ce qui, nous le soumettons respectueusement, ne peut être l'intention du Parlement.

15. En conséquence, la CSL soumet respectueusement et demande que les mots «compagnies de chemins de fer» et «compagnie de chemin de fer» employés dans les divers paragraphes de l'article 469 du bill C-231 soient remplacés par les mots «compagnies de transport» et «compagnie de transport» employés dans la loi antérieure.

APPENDICE A-26

MÉMOIRE AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS
CHAMBRE DES COMMUNES
OTTAWA, CANADA

par

L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE INC.

(Texte)

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

Introduction 1
Bill C-231 4
L'industrie concurrentielle des transports au Canada 8
Le contrôle du camionnage extraprovincial 15
Amendements proposés:
Opérations de camionnage intraprovincial 23
Les régies provinciales agissant comme examinateurs pour la Commission canadienne des transports 26
Les droits acquis 28
Violation concernant les permis et les tarifs 29–30
Dépôts des Ententes Tarifaires 32
L'uniformité des connaissements 32
La Loi sur les taux de transports des marchandises dans les Maritimes.. 34
Amendements proposés:
Application du MFRA à tous les modes de transport 40
Cessation de la Loi sur la réduction des taux de transport 40
La subvention du Pont-Rail 41
Amendement proposé:
Annulation des réduction tarifaires 42
Le trafic de messageries du chemin de fer 44
Amendement proposé:
Élimination des mots «Courrier» et «Messageries» de la définition de «Perte réelle» 46
Le transport Rail-Route 47
Amendement proposé:
Similarité des taux pour le transport Rail-Route dans les cas de tarifs convenus 51
Réglementation du transport Rail-Route et des autres opérations de contenants et des expéditeurs 52
Amendements proposés:
Définition de «Véhicules à Moteur» inclue les remorques 54
Définition des «expéditeurs de marchandises» 55
Contrôle des entreprises à location et des courtiers 56
L'accès du chemin de fer dans le camionnage 57
Amendement proposé:
Réglementation de l'accès du chemin de fer dans le camionnage 65–66
Les droits de plainte, d'appel et d'enquête 67
Amendement proposé:
Le camionnage partie intéressée 76
La Loi sur le dimanche 77
Amendement proposé:
Que la Loi s'applique à l'industrie du camionnage 81
Réglementation des tarifs maximums 82
Amendement proposé:
Que le camionnage ne soit pas inaccessible à l'expéditeur «captif» 84
Date d'entrée en vigueur des taux déposés 85
Amendement proposé:
Règlements pour la mise en vigueur des tarifs 85–86
Appendice—Loi du transport extraprovincial par véhicule à moteur .. 87

INTRODUCTION

L'Assocation Canadienne du Camionnage a comparu à certaines occasions devant des comités parlementaires, surtout le Comité permanent des Chemins de fer, Canaux et Lignes télégraphiques, et notre premier mot veut exprimer toute notre appréciation pour le nouveau nom du Comité permanent des Chemins de fer qui est devenu le Comité permanent des Transports et Communications. Le mot «transports» indique bien l'intérêt que porte le Parlement à *tous* les modes de transport, y compris l'industrie du camionnage. Et le fait que notre industrie soit capable de venir devant un Comité des Transports quand elle désire faire des représentations sur une mesure législative en matière de transport constitue une des innovations encourageantes sur la scène parlementaire fédérale.

L'Association Canadienne du Camionnage est une fédération nationale composée d'associations provinciales de firmes de camionnage «de louage». Les associations sont les suivantes:

Maritime Motor Association
L'Association du Camionnage du Québec Inc.
The Automotive Transport Association of Ontario Inc.
Manitoba Trucking Association
Saskatchewan Trucking Association
Alberta Motor Transport Association
Automotive Transport Association of B.C.

Les membres des associations provinciales de camionnage se rapprochent maintenant du nombre de 7,000 et parmi ces membres on trouve les plus petites et les plus grandes firmes du camionnage au Canada. Entre ces extrêmes, il y a un très grand nombre de firmes individuelles de tous les volumes, qui fournissent une grande variété de services.

— 2 —

Pratiquement, chaque type d'entreprise de camionnage qui a besoin d'un permis d'une régie provinciale de camionnage, délivré pour le transport intraprovincial sous une législation provinciale, ou pour le transport extraprovincial sous la Loi sur le transport par véhicule à moteur du Canada de 1954, est représenté parmi les membres des associations provinciales.

Un service de transport «de louage» de marchandises sur des parcours locaux et à longue distance, entre les villages, les villes et les régions rurales, et entre les grandes villes du Canada, est fourni par ces milliers d'entreprises de camionnage, qui toutes ensemble, composent l'industrie canadienne du camionnage.

Le tonnage total de marchandises transporté entre les grandes villes par les compagnies de camionnage «de louage» en 1963 (la dernière année pour laquelle des chiffres sont disponibles) s'élevait à 188,132,000 tonnes, selon le Bureau fédéral de la Statistique.

Ce que le secteur «de louage» du transport par camion signifie en fonction de l'immatriculation totale, comparativement au rendement des tonnes-milles nettes, se retrouve dans les statistiques, qui attestent de la force et de la contribution de l'industrie du camionnage dans toute l'industrie des transports. Selon les chiffres du Bureau fédéral de la Statistique, les camions «de louage» en 1963 représentaient 6.1 p. 100 de toutes les immatriculations de camions dans notre pays—les camions privés et les camions «de louage»—mais ils ont produit 64.2 p. 100 du total des tonnes-milles nettes pour le nombre total de ces camions, privés et «de louage».

— 3 —

Le nombre d'emplois fournis par l'industrie du camionnage «de louage» dépasse de beaucoup 125,000 personnes, selon les chiffres du Bureau fédéral de la Statistique.*

— 4 —

BILL C-231

Aucune des représentations qui ont été faites par l'Association Canadienne du Camionnage depuis sa fondation à Winnipeg en 1937 n'a eu autant d'importance que celles que nous nous proposons de vous faire maintenant. La raison de cela, c'est qu'aucune mesure législative de la portée du Bill C-231 n'a été expérimentée par l'industrie du camionnage depuis l'avènement du camionnage dans les premières années 1920.

L'exposé de la politique nationale des transports au début du Bill C-231 est d'une importance capitale. L'article 1 engage le Parlement et avise la Commission canadienne des transports que:

> «Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la prospérité et au développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, sauf dans les secteurs où un moyen de transport possède un monopole,
>
> (a) que la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
>
> (b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics; et
>
> (c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;
>
> et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.»

— 5 —

Ceci étant les directives données par le Parlement à la Commission canadienne des transports, il ne peut y avoir de crainte que la politique nationale des transports puisse être orientée vers les intérêts de l'une ou l'autre des formes de transport. Au contraire, après des années de lutte et de controverse dans le domaine des transports, nous voyons maintenant un Bill en vertu duquel toutes les formes de transport, se faisant une concurrence libre entre elles, peuvent concentrer tous leurs efforts à la réalisation du meilleur service de transport possible au prix de revient le plus bas pour la population du Canada.

---

*Nous voulons parler ici de l'emploi direct, et non de l'emploi dérivatif, car dans le cas de l'emploi dérivatif—l'emploi dans les industries connexes qui doivent leur existence à l'industrie du camionnage—il peut y avoir chevauchement, dans les estimations, sur d'autres secteurs de l'économie.

L'industrie du camionnage appuie le Bill C-231 en principe. L'industrie et ses associations vont coopérer au meilleur de leur capacité à la réalisation heureuse de la politique nationale des transports.

C'est notre espoir que le Comité apportera sa considération aux amendements que nous allons proposer. En particulier—tel que doit s'y attendre le Comité—nous avons des recommandations à faire au sujet de la partie III. Mais, à notre avis, aucun amendement proposé par l'Association Canadienne du Camionnage ne fera violence à un principe quelconque du Bill. Nous ne contestons pas le rôle de la Commission canadienne des transports en matière de politiques et de recherches, ni l'autorité générale de la Commission dans le domaine de la réglementation.

La reconnaissance et l'acceptation du rôle concurrentiel de l'industrie du camionnage sont manifestes dans tout le Bill C-231. La conscience des avantages

— 6 —

concurrentiels qui découlent des services de camionnage a été démontrée dans le rapport de la Commission MacPherson et dans les opinions soumises à la Commission par les gouvernements des provinces.

La Commission royale d'enquête a résumé la transformation de la scène canadienne des transports dans les termes suivants:

> «Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le transport au Canada a cessé d'être un monopole, dominé surtout par les chemins de fer, et il a été livré à une vive concurrence entre divers moyens qui s'efforcent d'obtenir tout le trafic possible . . . Comme nous l'avons dit, cette expansion de la capacité, de l'efficacité et des conditions de service des divers systèmes, a grandement profité au pays en général».
>
> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume I, p. 30.

Également, les gouvernements des quatre provinces Maritimes ont insisté sur les points suivants:

> «La concurrence entre les différentes formes de transport est hautement souhaitable et elle est d'une grande importance pour les industries des provinces de l'Atlantique.»
>
> Maritimes Transportation Commission, Royal Commission on Transportation, *Summations and Arguments,* Vol. II, p. 9.

Le mémoire de la province de la Saskatchewan déclarait ce qui suit:

> «Le gouvernement de la province de la Saskatchewan désire insister sur le fait que la réglementation et la coordination de tout le système de transport ne doivent pas étouffer la concurrence. Au contraire, elles doivent être administrées et organisées de façon à ce que la concurrence entre et avec les diverses formes de transport puisse continuer à avoir une place importante dans la détermination de ce que l'expéditeur aura à payer.»
>
> Government of Saskatchewan,
> Royal Commission on Transportation,
> *Summations and Arguments,* Vol. II, pp. 79-80.

— 7 —

La province de Québec a fait la déclaration de principe suivante:

> «Nous croyons que le problème qui fait face à la population du Canada, comme à la population du Québec, ce n'est pas de savoir si nous favorisons une méthode de transport aux dépens d'une autre. Au lieu de cela, nous devrions nous demander quel est le moyen le plus efficace de procurer des services de transports utiles d'un point de vue national de longue portée, et quel est le meilleur moyen de procurer les services au coût le plus bas possible pour le consommateur. Pourtant, nous croyons que tous les cinq grands types de moyens de transport sont les instruments de la ligne de conduite nationale, et que les intérêts économiques et nationaux sont les critères qui servent de guide.»
>
> Mémoire de la province de Québec,
> Commission royale d'enquête sur les transports,
> *Texte officiel des témoignages*, Volume 124,
> pp. 20,664.

Ces sentiments étaient réfléchis dans leur ensemble dans les propositions concrètes pour une ligne de conduite par les gouvernements des provinces de l'Atlantique, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Les avantages qui dérivent de la concurrence du camionnage ont également été mis en lumière avec beaucoup de soin par les gouvernements des autres provinces.

La conservation d'une puissante force concurrentielle dans les transports est le thème qui ressort de la plupart des amendements que nous proposons. Nous avons confiance que ces amendements méritent l'attention du Comité.

— 8 —

L'INDUSTRIE CONCURRENTIELLE DES TRANSPORTS DU CANADA

Dans une large mesure, le changement le plus important qui se soit produit depuis la fin de la deuxième guerre mondiale est la croissance des facteurs de concurrence dans les domaines des transports. L'Association Canadienne du Camionnage et parmi ceux qui, depuis le début des années 1950, n'ont pas cessé d'appuyer sur ce changement de structure fondamental dans le marché des transports et sur les effets du changement sur la politique. Alors qu'elle comparaissait devant le Comité permanent des Chemins de fer, Canaux et Lignes télégraphiques en 1959, l'Association Canadienne du Camionnage, dans son mémoire sur la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, a fourni au Comité une analyse de l'influence universelle de la concurrence dans le transport. Plus tard, dans son mémoire à la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports, l'Association Canadienne du Camionnage a démontré la croissance de la concurrence dans le transport avec infiniment plus de détails. Les études de la Commission ont confirmé la thèse voulant qu'à l'heure présente, la concurrence soit le facteur le plus important sur le marché des transports; depuis la publication du rapport de la Commission, les éléments de concurrence dans les transports se sont accrus encore davantage.

On trouve un signe de la croissance des éléments de concurrence dans les transports, dans le pourcentage de plus en plus élevé du traffic des marchandises par chemin de fer effectué à des taux de concurrence et des taxes convenues. L'augmentation de la proportion du trafic effectué à ces taux de 1954 à 1964 (l'année pour laquelle la plus récente compilation des lettres de voiture a été publiée) est reproduite dans le tableau suivant:

— 9 —

LA STRUCTURE CHANGEANTE DES TAUX DE TRAFIC FERROVIAIRE CANADIEN

De 1954 à 1964

Pourcentage du trafic effectué à des taux de concurrence et à des taxes convenues par régions d'origine et de destination

Région d'origine et de destination [a]	Pourcentage des tonnes-milles transportées à des taux de concurrence et à des taxes convenues (wagons chargés) 1954	1964
Des Maritimes aux Maritimes ...	26.0	54.8
Des Maritimes à l'est	23.2	41.8
De l'est aux Maritimes	5.3	27.7
De l'est à l'est	27.0	71.5
De l'est à l'ouest	34.8	73.1
De l'ouest à l'est	36.3	54.5
De l'ouest à l'ouest (A)	14.0	45.0
(B)	5.0	12.4
CANADA (Toutes les régions) [b] (A)	22.3	53.9
(B)	16.2	34.1

[a] Régions des taux: La région des Maritimes comprend les lignes ferroviaires à l'est de Lévis, P.Q.; la région de l'est comprend les lignes à l'est de Port-Arthur et d'Armstrong, Ont. et à l'ouest de la frontière de la région des Maritimes.

[b] Comprend le petit volume du trafic de l'ouest aux Maritimes et du trafic des Maritimes à l'ouest.

(A) Le trafic aux taux de concurrence et aux taux convenus en pourcentage du total des tonnes-milles *excluant* le trafic aux taux statutaires.

(B) Le trafic aux taux de concurrence et aux taux convenus en pourcentage du total des tonnes-milles *incluant* le trafic aux taux statutaires.

Source: Commission des transports du Canada, *Analyse des lettres de voiture*, 1954 et 1964.

— 10 —

Il est facile d'observer que la proportion du trafic effectué aux taux de concurrence et aux taux convenus a plus que doublé entre les années 1954 et 1964. A l'heure actuelle, si on exclut le trafic du grain aux tarifs statutaires, seules les expéditions du Canada central (région de l'est) vers les provinces Maritimes, aux taux de concurrence et aux taux convenus, représentent moins de 40 p. 100 du trafic, et cette exception s'explique par le fait qu'environ 30 p. 100 des tonnes-milles effectuées entre ces régions constitue des expéditions de grain en vrac.

Cela signifie-t-il que le trafic effectué aux «taux normaux» (c'est-à-dire, les taux de catégories et les taux de marchandises non concurrentiels) représente le trafic captif des compagnies de chemin de fer? Pas du tout. Une partie importante de ce trafic représente des expéditions en vrac de produits miniers, où le plafonnement réel des taux est établi par la position concurrentielle des mines elles-mêmes. Une autre proportion considérable représente le trafic des expéditeurs dont le trafic est dans une grande mesure effectué par camion et qui ne veulent pas s'attacher aux services ferroviaires au moyen de contrats de taxes convenues. En outre, le gel des taux normaux a dans certains cas rendu peu attrayants les taux de concurrence et les taxes convenues, mais si les taux ferroviaires étaient élevés, on adopterait ces expédients pour un pourcentage considérable du trafic.

La situation de la concurrence dans le domaine des transports ne demeure jamais statique. L'amélioration des routes, particulièrement la hausse des limites de chargements, le développement de contenants spéciaux pour le transport des marchandises en vrac, augmentent les cadres virtuellement concurrentiels de l'industrie du camionnage. Le contraire est également vrai: la position concurrentielle des compagnies de chemin de fer se trouve améliorée par les progrès

— 11 —

techniques tels que les gares automatisées, les trains-unités, etc. Et puis, évidemment, l'expédition de contenants par plusieurs modes de transport en même temps exerce une influence croissante sur la concurrence des transports. La principale conclusion qui puisse être tirée de cette courte analyse, c'est que le grand problème aujourd'hui n'est plus de protéger, par des restrictions sur le trafic, les expéditeurs à la merci d'un monopole du chemin de fer, mais de favoriser et de préserver les éléments de concurrence qui existent déjà dans le transport et dont l'importance augmente d'une façon dramatique. La protection d'un «expéditeur captif» au prix de son trafic relié au chemin de fer doit, par conséquent, être considérée comme une mesure rétrograde. Une influence encore plus néfaste sur la concurrence des transports a été exercée par le régime de gel des taux accompagné de subventions, que la mesure législative projetée éliminerait à bon droit.

La structure de la concurrence du transport routier

Il est extrêmement difficile de décrire en quelques mots la structure actuelle de l'industrie du camionnage. Les unités qui font partie de l'industrie varient selon leur volume, leurs fonctions spécialisées et la portée de leurs opérations. Certaines des opérations sont complémentaires à celles des chemins de fer, d'autres sont concurrentielles. Certaines opérations—le transport rail-route et le trafic des contenants—empiètent sur les opérations du chemin de fer et du camion. Il est également difficile de faire une analyse détaillée de l'industrie du camionnage à cause de l'absence comparative de donnée fiables et bien agencées (ce qui s'explique partiellement par la complexité d'une industrie hétérogène et, jusqu'à dernièrement, à cause d'une absence immédiate d'intérêt fédéral). Les données disponibles donnent cependant une idée de la tendance générale de la croissance de l'industrie (voir le tableau suivant):

— 12 —

Croissance du transport routier

Tonnes-milles interurbaines effectuées par les transporteurs routiers canadiens; selon certaines années choisies.

Année	*Tonnes-milles interurbaines effectuées (1,000,000)*
1938	1,515
1947	4,310
1950	7,597
1954	10,012
1964	18,181

Source: Bureau fédéral de la Statistique

En même temps que la croissance du volume du trafic, l'industrie du camionnage a augmenté la longueur maximum de ses trajets.

L'industrie est hautement concurrentielle. En plus de la concurrence entre elles, les firmes de camionnage font une concurrence intense aux compagnies de chemin de fer, et dans une certaine mesure à l'aviation et à la navigation.

Par tradition, l'industrie du camionnage est considérée comme une industrie de «petites firmes». Cela n'est que partiellement vrai. Certains transporteurs ont maintenant réalisé un volume considérable. Bien qu'on voit côte à côte des petites et des grosses firmes, elles ont souvent une tendance à procurer des services quelque peu différents. Nos études sur la structure de l'industrie du camionnage indiquent qu'il existe une relation importance entre le volume de l'opération et la longueur du trajet—normalement, une firme doit atteindre un certain volume avant de pouvoir se spécialiser dans les opérations à long trajet.

Ces considérations conduisent à certaines conclusions qui se rapportent directement à votre étude du présent Bill, et qui se reflètent dans nos recommandations détaillées. Ces conclusions sont les suivantes:

— 13 —

(1) La nature concurrentielle de l'industrie a largement contribué, pour ne pas dire davantage, à réduire le nombre des «expéditeurs captifs».

(2) A cause de la complexité de l'industrie et de la rareté des connaissance détaillées au sujet des opérations de ses différents secteurs, la nouvelle Commission devra faire un travail considérable de recherches détaillées. Il convient de faire remarquer ici qu'à la suite de l'établissement de la Commission des transports aériens, celle-ci a passé environ deux ans à faire un relevé complet de l'industrie en guise de mesure préliminaire à ses activités. L'industrie du camionnage est aujourd'hui considérablement plus grande et plus compliquée que l'était l'industrie des transports aériens en 1946 ou en 1947. Ceci doit nécessairement conduire le gouvernement et la nouvelle Commission à la conclusion qu'elle doit étudier attentivement les problèmes de l'industrie du camionnage avant d'élaborer ses règles de ligne de conduite. Dans ce travail, elle doit compter sur la bonne volonté et sur l'assistance des agences des gouvernements provinciaux, de l'industrie et de ses associations nationale et provinciales.

(3) En plus de ses fonctions de réglementation, la Commission devra aussi s'occuper des aspects plus vastes de la coordination des politiques du transport, et on peut croire qu'elle jouera un rôle important dans l'administration des politiques en employant le transport comme

— 14 —

moyen de politiques nationales ou régionales. De cette façon, les responsabilités de la Commission seront plus grandes que celles des régies traditionnelles. Nous n'avons absolument aucune objection fondamentle à cet élargissement des cadres des responsabilités de la Commission ni aux pouvoirs étendus de réserve qui pourront lui être accordés. Cependant, en exerçant ces pouvoirs, et en élaborant des règles et des règlements en vertu de la nouvelle Loi, il faudra tenir compte des différences dans la structure des diverses industries du transport. Il s'ensuit qu'il faudra peut-être souvent adopter des méthodes différentes pour transiger avec l'un ou l'autre des modes de transport. Les règlements devraient refléter ces différentes méthodes. Il faut insister ici sur le besoin fondamental de consultations entre la Commission et l'industrie.

(4) Le besoin d'adopter des méthodes différentes pour transiger avec les diverses industries de transport ne contredit nullement le principe de

la coordination des politiques du transport en général. Dans les cas où diverses industries du transport sont affectées, cela n'implique aucunement que les effets d'une certaine politique sur les autres modes de transport ne devraient pas exiger une étude extrêmement prudente. Vouloir prétendre le contraire supposerait une contradiction complète de la philosophie de base de la mesure législative proposée.

— 15 —

LE CONTRÔLE DU CAMIONNAGE EXTRAPROVINCIAL

La partie III du Bill C-231 est naturellement d'un grand intérêt pour l'industrie du camionnage extraprovincial. Elle prescrit les moyens par lesquels une Commission établie par le gouvernement du Canada peut s'arroger des pouvoirs de réglementation étendus dans le domaine extraprovincial. Jusqu'à maintenant, une telle réglementation a été exercée exclusivement par les autorités provinciales.

Dans l'ambiance de la réglementation provinciale, la firme typique de camionnage débute comme une firme qui procure des services dans une municipalité ou un comté, ou entre des centres urbains dans une province. A mesure que ses affaires augmentent, la firme typique étend son exploitation jusqu'au point où ses services peuvent se prolonger au-delà des frontières provinciales. La structure de l'industrie dans son ensemble reflète ce mode de croissance de la firme type. L'industrie du camionnage se compose de milliers de firmes individuelles, dont la plupart s'occupent surtout de fournir des services entre différents points d'une même province. Cependant, plusieurs de ces firmes offrent certains services au-delà des frontières provinciales.

Depuis quelques années, il est apparu un certain nombre de firmes de camionnage qui se spécialisent dans le trafic interprovincial, mais ceci n'est pas caractéristique, de sorte que même aujourd'hui la majorité des compagnies de camionnage qui effectuent un trafic interprovincial s'occupent principalement de traffic intraprovincial.

Une des difficultés évidentes dans la réglementation du transport routier interprovincial découle du fait que l'industrie ne peut pas diviser nettement en

— 16 —

firmes qui font du camionnage intraprovincial et en firmes qui font du transport interprovincial. Le sens commun exige que nous reconnaissions le caractère provincial de l'industrie. La loi indique que chaque fois qu'une firme se livre régulièrement à du trafic interprovincial, elle tombe sous la juridiction fédérale, peu importe l'importance relative de ses services interprovinciaux ou extraprovinciaux.

La Loi sur le transport par véhicule à moteur

La réglementation des firmes de camionnage qui font du transport intraprovincial et du transport extraprovincial a été exercée par des régies provinciales en partie sous l'autorité de statuts provinciaux et en partie sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur du Canada de 1954. Dans le passé, il était peut-être approprié et pratique qu'une commission provinciale régisse le trafic extraprovincial. Cependant, à mesure que l'industrie s'est développée et a étendu ses services interprovinciaux, la faiblesse de cette méthode de réglementer le camionnage est devenue de plus en plus évidente. Depuis l'année 1955, les débats et les résolutions à l'Assemblée annuelle de l'Association Canadienne du Camionnage ont mis en lumière les problèmes croissants dans le domaine de la réglementation extraprovinciale.

La Loi sur le transport par véhicule à moteur est reproduite en annexe. Les faiblesses fondamentales de cette Loi sapent sérieusement la réglementation du camionnage extraprovincial. Un effondrement complet de la capacité d'appliquer la réglementation sous la Loi, aurait des répercussions graves sur la stabilité de l'industrie du camionnage extraprovincial. Par conséquent, nous sommes intéressés à ce que les cadres de la partie III du Bill C-231 produisent un système de réglementation efficace et pratique.

— 17 —

Il convient de noter que le secteur de l'industrie du camionnage qui est affecté constitue une partie importante du système des transports du Canada. Sur les 7,000 firmes de camionnage représentées par l'Association Canadienne du Camionnage Inc., environ 1,000 détiennent des permis d'exploitation extraprovinciale. De par la nature de leurs opérations, et en tenant compte de la décision, en 1954, du Comité judiciaire du Conseil privé dans la cause Winner, ces firmes tombent sans aucun doute sous la juridiction fédérale.

Les derniers chiffres disponibles du Bureau fédéral de la Statistique—ceux pour l'année 1963—indiquent que l'industrie du camionnage extraprovincial a produit 34.1 p. 100 du total des tonnes-milles nettes de l'industrie du camionnage du Canada et 19.8 p. 100 du total des revenus.

Le Comité sait que la juridiction sur l'industrie du camionnage est divisée entre les gouvernements fédéral et provinciaux et que les entreprises extraprovinciales relèvent de la juridiction fédérale, tandis que les entreprises intraprovinciales, qui opèrent uniquement dans les limites d'une province, tombent sous la juridiction provinciale (sous réserve d'une clarification par la Cour suprême du Canada qui est nécessaire à l'égard de la juridiction sur certains types d'entreprises intraprovinciales).

Dans le présent système, les opérations de camionnage extraprovincial sont, en vertu de la Loi sur le transport par véhicules à moteur, réglementés par un certain nombre de régies provinciales autonomes, ayant recours en dernier ressort à leurs propres lois provinciales, ce qui est entièrement impraticable. Le fait qu'un tel système de réglementation puisse fonctionner jusqu'à un certain point constitue un hommage au sens commun et à l'intelligence des membres.

— 18 —

des commissions provinciales. Pour les fins de la réglementation extraprovinciale, le Parlement leur dit, dans la Loi sur le transport par véhicule à moteur, de procéder et de réglementer le camionnage extraprovincial de la même manière —car ce sont bien les mots: de la même manière—que pour la réglementation locale. Dix systèmes contradictoires de contrôle extraprovincial ont ainsi été créés. Ce qu'il faut, c'est un système de réglementation coordonnée et uniforme, administrée par la Commission canadienne des transports et qui comptera avec toute fonction utile que les commissions provinciales de réglementation expérimentées peuvent encore accomplir afin d'assister la Commission.

Lorsque le Bill destiné à adopter la Loi sur le transport par véhicule à moteur a été débattu à la Chambre des communes en 1954, l'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports de l'époque, a déclaré ce qui suit:

> «Si cette mesure législative est adoptée, nous allons bientôt savoir comment elle fonctionne. Il a été bien compris à la conférence que si elle ne fonctionne pas avec satisfaction, il n'y aura pas de difficulté à amender la Loi et peut-être à trouver une meilleure solution que celle-ci. C'est certainement la meilleure solution qui a pu être trouvée à ce moment-là.»
>
> (Débats de la Chambre des communes, le 14 juin 1954, p. 5965)

Il a fallu peu de temps à l'industrie du camionnage pour se rendre compte qu'un statut qui dit aux commissions provinciales de porter un chapeau fédéral, et de contrôler les «routes» et les tarifs 'de la même manière' que sous les lois locales était un système de réglementation impraticable. La première fois où nous avons déclaré qu'une nouvelle législation fédérale était nécessaire, c'était lors d'une conférence interprovinciale des régisseurs et administrateurs du trans-

— 19 —

port routier provincial qui a eu lieu à Victoria, C.B., les 17, 18 et 19 septembre 1959. (Cette conférence a précédé la formation de la «Conférence Canadienne des Officiers Supérieurs en Transport Motorisé» qui comprend les administrateurs et les responsables de la réglementation pour le contrôle du camionnage.)

Après un examen des dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, l'Association Canadienne du Camionnage a déclaré dans son mémoire à la conférence interprovinciale de 1959:

> «Il n'y a aucune disposition prévoyant des audiences conjointes des régies provinciales concernées dans les demandes d'exploitation extraprovinciale. Du point de vue de la réglementation, le Parlement a reconnu non pas une industrie canadienne du camionnage mais dix industries du camionnage individuelles—il a coupé l'industrie en dix parties.»
>
> «La Loi telle qu'écrite ouvre la porte à un mécanisme de réglementation—fédérale au point de vue légal—pour qu'il devienne un monstre à plusieurs têtes rendant des décisions diamétralement opposées à l'égard des mêmes demandes d'exploitation extraprovinciale. Il rend légal l'approbation par une régie provinciale—agissant comme une agence fédérale de contrôle—d'une demande d'exploitation extraprovinciale qui est rejetée par une autre régie provinciale. C'est là le sens clair et net des pouvoirs de réglementation fédérale qui sont, en vertu de la loi, conférés individuellement à chaque régie provinciale.»

La régie des transports d'une province peut, et c'est arrivé dans le passé, refuser une demande qui est approuvée par d'autres régies provinciales. Semblables refus par une commission ou l'autre sont survenus, même si en vertu de la loi provinciale ces régies sont limitées à des matières purement provinciales. Ce droit de veto s'étend non seulement aux demandes de permis, mais aussi aux demandes pour un transfert de permis ou un transfert d'action d'un détenteur de permis. Les politiques provinciales, et non pas les politiques nationales, sont donc celles qui déterminent le développement d'entreprises fédérales.

— 20 —

A l'heure actuelle, la plupart des commissions provinciales n'exercent pas de contrôle tarifaire à l'égard des firmes de camionnage sous juridiction fédérale. Cependant, le contrôle des taux dans l'ensemble a augmenté au lieu de diminuer, et tous les problèmes de conflit entre la juridiction d'origine et la juridiction de destination doivent par conséquent s'accroître si on doit trouver les sources de conflit dans la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Et c'est dans la Loi sur le transport par véhicule à moteur qu'on les trouve. La Loi dit que lorsque dans une province les tarifs et taux pour le transport local (intraprovincial) des voituriers sont déterminés par la régie provinciale des transports les taux extraprovinciaux peuvent être réglementés par les régies provinciales de la même manière et aux mêmes conditions que s'il s'agissait de transport intraprovincial.

Chaque régie provinciale a le pouvoir de contrôler le même taux extraprovincial et la Loi sur le transport par véhicule à moteur demeure silencieuse quant à la définition des pouvoirs de chaque régie sur les taux. Si une régie de

réglementation extraprovinciale doit avoir le droit de contrôler un taux extraprovincial, le pouvoir doit être clairement défini, sinon la régie ne sera pas capable d'exercer ses activités de réglementation extraprovinciale. Il n'est pas pratique pour deux—ou même plus—régies provinciales de réglementation, agissant séparément comme agences fédérales de contrôle, d'exercer le pouvoir du contrôle des taux conféré sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Il n'existe pas de définition d'un tel pouvoir entre une régie et une autre. La Loi sur le transport par véhicule à moteur donne à une régie le pouvoir d'approuver le taux et à une autre de le rejeter.

— 21 —

Par exemple, si la province de l'Ontario donnait à la Régie du Transport routier de l'Ontario l'autorité de réglementer en entier les taux pour le trafic intraprovincial en Ontario, et si une telle réglementation était appliquée au trafic extraprovincial, il pourrait se soulever une foule de problèmes dans l'établissement des taux à cause du volume élevé du trafic entre l'Ontario et le Québec. La Régie des transports du Québec applique depuis longtemps un système de réglementation pour tous les taux du transport par camions en direction et en provenance du Québec. La régie des transports du Québec exerce depuis longtemps une réglementation complète des taux pour tout le camionnage effectué au Québec. De quelle façon le système québecois de réglementation des taux pourrait être coordonné à un autre système en vigueur ontarien, défie l'imagination. Il n'y a pas de réglementation commune possible sur une base légale.

En plus de la possibilité d'en arriver à des décisions différentes—chaque décision étant rendue sous l'entière autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur—il surgit une autre complication en raison du fait que toute réglementation des taux extraprovinciaux, qui est sujette aux conditions et aux procédures du contrôle des taux interprovinciaux, abouti à trois systèmes de contrôle différents, actuellement en force dans cinq provinces. Les taux sont déposés en Ontario, ils sont déposés et sujets à un contrôle au Québec et en Colombie-Britannique, et ils sont fixés par les régies en Saskatchewan et au Manitoba.

Le remède évident est d'insérer dans une législation fédérale, comme cela a été fait dans la partie III, des dispositions s'appliquant spécifiquement aux transporteurs routiers qui sont des entreprises interprovinciales ou internationales. Sur ce point, cependant, un mot d'avertissement est nécessaire. Une entreprise de transport international ou interprovincial peut en être une qui opère principalement dans les limites d'une seule province. Ce principe a été établi dans la cause Winner (1954 A.C. 541). Il a été appliqué dernièrement dans deux autres causes, celles de Tank Truck Transport Limited (1960) O.W.N. 433, et de la Liquid Cargo Lines Limited (1965) 1 O.R. 84, où on a maintenu qu'une régie ouvrière provinciale n'avait pas juridiction sur une compagnie de camionnage parce que la compagnie était une entreprise internationale ou interprovinciale, nonobstant le fait qu'une très petite partie des services rendus s'étendaient au-delà des limites de la province concernée.

— 22 —

Le contrôle provincial des portions intraprovinciales des entreprises fédérales

Nous en sommes venus à la conclusion que toute mesure législative adoptée par le gouvernement fédéral à l'égard des entreprises de transport routier international et interprovincial s'applique à l'ensemble de ces entreprises, y compris la portion intraprovinciale, à moins qu'elle ne soit limitée à la portion de l'entreprise qui s'étend au-delà des limites d'une province. C'est l'opinion de

l'Association Canadienne du Camionnage que c'est ceci, en somme, qui devrait se faire: que la Loi nationale sur les transports devrait imposer un contrôle sur les lignes outre-frontières de toutes les entreprises internationales et interprovinciales, mais prescrire que les lignes intraprovinciales de ces entreprises devraient être réglementées par les commissions provinciales. Pour les lignes intraprovinciales qui font partie des entreprises outre-frontières, nous suggérons que le transfert des pouvoirs fédéraux prévu par la Loi sur le transport par véhicule à moteur continue à s'appliquer.

— 23 —

Nous recommandons que cela soit fait en amendant le Bill C-231, en limitant son application dans l'article 4 par l'addition des mots suivants à l'article 4(e): «sauf le transport qui est effectué par une entreprise de transport par véhicule à moteur exclusivement dans les limites d'une province.»

En termes pratiques, ceci veut dire qu'une firme de transport par véhicule à moteur qui opère entre Toronto et Montréal et qui dessert Kingston verrait son trafic Kingston-Toronto contrôlé par la régie provinciale, et son trafic Montréal-Toronto et Montréal-Kingston contrôlé par la Commission canadienne des transports.

Les régies provinciales agissant comme examinateurs pour la Commission canadienne des transports

Il est évident que bien que le système actuel de réglementation extraprovinciale soit impraticable en soi et qu'elle ne puisse en aucune façon être interprétée comme une démonstration de la responsabilité du fédéral dans le domaine du contrôle du camionnage extraprovincial, les régies provinciales de réglementation ont néanmoins des années d'expérience dans le domaine du contrôle du camionnage qui serait d'une grande valeur pour la Commission canadienne des transports dans l'exécution de ses fonctions sous la partie III.

L'Association Canadienne du Camionnage reconnaît que la Commission canadienne des transports doit avoir le contrôle des moyens de réglementation pour tous les modes de transport de juridiction fédérale si les objectifs du Bill C-231 doivent être atteints. Cependant, l'Association Canadienne du Camionnage recommande que lorsque les régies provinciales de réglementation sont disposées à entendre des demandes des transporteurs extraprovinciaux et à faire des rapports, avec des recommandations à la Commission canadienne des transports quant à la disposition des demandes, ce rôle utile soit joué conjointement par les régies provinciales concernées.

— 24 —

Nous avons mentionné le fait qu'environ 1,000 firmes détiennent des permis d'exploitation extraprovinciale. Des centaines et des centaines d'audiences ont lieu dans tout le pays chaque année à l'égard de revisions, de modifications, de prolongements et d'établissements de nouveaux permis d'exploitation. Au moins deux des régies provinciales sont maintenant séparées en deux comités, et souvent les deux comités d'une régie tiennent des audiences conjointes afin de répondre aux demandes extraordinaires qui leur sont adressées. Une tâche formidable attend la Commission canadienne des transports sous la partie III. A part l'expérience ainsi acquise en confiant aux régies provinciales un rôle dans lequel elles assisteraient la Commission fédérale, cette politique aiderait grandement à surmonter le problème créé par la somme de travail formidable, qui va incomber à la Commission suite aux demandes d'exploitation extraprovinciale.

Enfin, le principe de la division des juridictions dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, dans la mesure où il s'applique à l'industrie du camionnage, rend absolument nécessaires une liaison et une coopération complètes entre

la Commission canadienne des transports et les régies provinciales qui réglementent le camionnage. Il ne peut pas y avoir d'erreur à ce sujet: la partie III survit ou échoue dans la mesure où la Commission canadienne des transports peut établir et maintenir une telle coopération. Une régie provinciale de réglementation, par sa décision dans le domaine de la réglementation intraprovinciale—le domaine dans lequel, au point de vue constitutionnel, les régies provinciales sont

— 25 —

suprêmes—pourrait logiquement annuler les décisions rendues par la Commission canadienne des transports. Tout ce qu'une régie provinciale a à faire, c'est de rendre une décision de réglementation dans le domaine intraprovincial diamétralement opposée à une décision de la Commission canadienne des transports et aux considérations que la Commission fédérale avait dans l'esprit en rendant sa décision.

Le fait que des régies provinciales puissent remplir des fonctions dans les cadres de la partie III, avec l'autorité permanente de la Commission canadienne des transports, établira une relation étroite entre ces régies et la Commission, et ce sera la meilleure garantie d'une coopération intelligente dans les domaines séparés de réglementation fédérale et provinciale tel que déterminé par l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique.

Nous suggérons un système semblable au système d'«examinateur» qui est employé par l'Interstate Commerce Commission aux États-Unis. En vertu de ce système, les demandes à l'Interstate Commerce Commission sont d'abord étudiées par les examinateurs locaux qui entendent la preuve appropriée et rendent une décision qui est soumise à une revision et à l'approbation finale de la Commission elle-même. Nous croyons qu'il serait possible de nommer les membres des régies provinciales comme examinateurs de façon à ce qu'au début les affaires qui doivent être considérées par la Commission soient étudiées par les membres des régies de transport provinciales. De cette façon, il y aura continuité entre les activités de réglementation de la Commission et des régies provinciales, continuité qui sera impossible si on ignore l'expérience considérable de ces régies.

— 26 —

Nous proposons l'amendement suivant à la partie III:

> «La Commission nommera un examinateur ou des examinateurs dans chaque province pour conduire les enquêtes que la Commission jugera nécessaires à l'égard de toute affaire qui peut être déterminée, prescrite, ordonnée ou considérée par la Commission sous l'autorité de la présente partie. Si la Loi sur le transport par véhicule à moteur est entrée en force dans une province par proclamation, tel que prévu à l'article 7 de ladite Loi, la régie des transports provinciale d'un telle province, telle que définie dans ladite Loi, peut déléguer un ou plusieurs de ses membres qui seront nommés comme examinateurs par la régie de cette province, à la condition que pour les fins de la présente Loi la Régie du Transport routier de l'Ontario soit considérée comme la régie des transports provinciale de la province de l'Ontario.»

La mention de la Régie du Transport routier de l'Ontario est nécessaire. Sous la loi de l'Ontario qui régit la règlementation du camionnage, la Régie conduit toutes les audiences pour les demandes de permis d'exploitation, mais le ministre provincial des Transports, à qui la Régie fait ses recommandations, est celui qui délivre le permis. En fait, le ministre constitue l'agence de réglementation. C'est pourquoi, dans l'amendement proposé, la mention de la Régie du Transport routier de l'Ontario est nécessaire.

— 27 —

La reconnaissance des droits acquis

Dans les cas où le pouvoir de contrôler l'accès dans une industrie a été donné à une autorité de réglementation, c'est l'usage de reconnaître le droit de maintenir un service qui existait avant la mise en vigueur de la réglementation. Nous supposons que c'est l'intention du gouvernement vis-à-vis les 1,000 camionneurs extra-provinciaux qui sont maintenant en affaires, et que les «droits acquis» seront reconnus par la Commission lorsque la partie III du Bill C-231 sera rendue applicable aux entreprises de véhicule à moteur. Il n'y a cependant aucun article dans le Bill qui prescrit spécifiquement la reconnaissance des «droits acquis». A cet égard, l'industrie du camionnage est traitée différemment des transports par chemin de fer et par air.

Il existe une continuité entre la Commission, la Commission des transports du Canada et la Commission des transport aériens, car ces commissions sont absorbées comme parties de la Commission. En outre, l'article 90 du Bill prévoit la continuation des ordonnances de ces commissions qui l'ont précédé de façon à ce que les droits d'exploitation qui auront été accordés par elles seront maintenus sans autre mesure de la part de la Commission. Malheureusement, il n'y a pas une telle continuité de pouvoir à la disposition de l'industrie du camionnage dans le Bill. Nous soumettons que les firmes de camionnnage qui peuvent faire l'objet des dispositions de la Loi nationale sur les transports ont droit à une certaine assurance que les pouvoirs légitimes d'exploitation, et seulement les pouvoirs légitimes d'exploitation, seront reconnues par la Commission.

—28 —

Nous recommandons que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 31 de la Loi:

PARAGRAPHE 7

«(7) Dans les cas où une personne a exploité une entreprise de véhicule à moteur à laquelle s'applique la présente partie avant le moment où la présente partie est rendue applicable à une telle entreprise de véhicule à moteur, et lorsqu'une telle personne détient un permis délivré sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur dans chaque province où un tel permis est exigé et dans laquelle elle exploite une telle entreprise, la Commission délivrera à une telle personne un permis pour exploiter une entreprise de véhicule à moteur à laquelle s'applique la présente partie, selon les mêmes termes et conditions que ceux qui sont prescrits dans le permis ou les permis que détient une telle personne sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.»

Violations concernant les permis et les tarifs

Le présent article 32 prescrit que personne ne doit exploiter une entreprise interprovinciale par véhicule à moteur à moins d'être détenteur d'un permis délivré par la Commission. Une violation de cette règle est considérée comme une offense. Cet article ne semble pas s'appliquer à deux situations:

(1) quand une entreprise par véhicule à moteur est exploitée en violation d'un permis qui existe;

(2) quand une entreprise par véhicule à moteur donne un rabais ou transporte des marchandises à des taux autres que ceux déposés à la Commission.

A ce propos, il faut noter que la Commission n'a pas le pouvoir d'établir des règles contre les expéditeurs ou les consignataires qui acceptent des rabais ou qui peuvent sciemment ou volontairement obtenir du transport pour moins que le taux, le prix, ou le droit applicable, ou qui frauduleusement ou autrement cherchent à esquiver ou aller à l'encontre d'un règlement établi par la Commission sous la Partie III.

— 29 —

L'Association Canadienne du Camionnage soumet que de telles dispositions sont requises et nécessaires. Conséquemment, nous suggérons que les articles 32 et 34 soient amendés comme suit:

Article 32:

Ajouter un nouvel alinéa (ii) qui se lira comme suit:

(ii) Personne ne doit exploiter une entreprise par véhicule à moteur (ou une entreprise de remorque ou de contenants) ou une entreprise d'expédition de marchandises à laquelle la présente partie s'applique contrairement aux conditions reliées au permis délivré sous l'article 31.

Le présent alinéa (ii) devient l'alinéa (iii) et il devrait se lire comme suit:

(iii) Quiconque enfreint les dispositions du paragraphe (i) ou du paragraphe (ii) est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire du culpabilité, d'une amende. . .

Article 34:

Le présent article doit devenir l'alinéa (i). Ajouter les nouveaux alinéas (ii) et (iii) qui se liront comme suit:

— 30 —

(ii) Aucune personne, que ce soit une entreprise par véhicule à moteur, (une entreprise par remorque ou contenant), un expéditeur de marchandises, un expéditeur, un consignateur, ou un courtier, ou un de leurs officiers, employés, agents ou représentants, ne doit sciemment offrir, accorder ou donner, ou solliciter, accepter ou recevoir un rabais, une concession ou une discrimination en violation d'une disposition de la présente partie, ou, au moyen d'une fausse déclaration ou d'une fausse représentation ou par l'usage d'un compte, d'un connaissement, d'un reçu, d'un récépissé, d'une liste, d'un certificat, d'un affidavit, d'une déposition, d'un bail ou d'un contrat de vente, ou par tout autre moyen ou expédient sciemment ou volontairement, aider, subir ou permettre à une personne ou des personnes d'obtenir du transport de voyageurs ou de propriétés auquel la présente partie s'applique pour moins que le taux, le prix, ou le droit applicable, ou sciemment ou volontairement par ces moyens ou autrement chercher à esquiver ou aller à l'encontre du règlement prévu sous la présente partie.

— 31 —

(iii) Quiconque enfreint les dispositions du paragraphe (i) et du paragraphe (ii) est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende n'excédant pas $5,000 ou d'un emprisonnement d'au plus un an ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

Entente entre des entrepreneurs de transport interprovincial par véhicule à moteur

L'article 33 donne à la Commission l'autorité de rendre des ordonnances relatives à toutes les questions concernant le trafic, les droits et les tarifs d'une entreprise de transport par véhicule à moteur à laquelle s'applique la partie III.

Il est concevable que cette autorisation puisse être considérée comme une exemption, pour les firmes de camionnage, des dispositions de la Loi sur les coalitions. Cela n'est pas très clair d'après la rédaction de l'article 33.

Il existe quelques bureaux de tarifs dans les provinces où les taux du camionnage sont déposés et réglementés par les commissions provinciales de transport. Par l'entremise de ces bureaux de tarifs, les firmes de camionnage déposent des taux communs, sous réserve du droit pour toute compagnie de prendre une mesure indépendante. Ces bureaux de tarifs facilitent le dépôt des taux communs et ils sont dans l'intérêt des expéditeurs. Sans ces bureaux, les expéditeurs seraient submergés dans une confusion de dizaines de milliers de taux en dépôt. Les taux communs qui sont couramment déposés aux régies provinciales de transport sont sensés être effectifs si on se conforme aux règle-

— 32 —

ments visant le dépôt. On a interprété cela comme une suppression des firmes de camionnage de l'opération de la Loi sur les coalitions. Dans toutes les provinces sauf une où les taux sont déposés, les taux sont également sujets à appels par l'expéditeur s'il estime que les taux sont injustes. Sur l'audience d'un appel, la régie peut modifier ou annuler le taux.

Le paragraphe 53 du Bill C-231 suggère le paragraphe 337 de la Loi des chemins de fer qui déclare que:

> "Les compagnies de chemin de fer doivent échanger les renseignements relatifs aux frais qui peuvent être exigés en vertu de la présente loi; elles peuvent convenir d'instituer des tarifs communs, et les percevoir, sous l'empire et en conformité des règlements ou des ordonnances émises par la Commission canadienne des transports."

Il est recommandé d'ajouter soit comme paragraphe 2(c) de l'article 33 ou comme un nouveau paragraphe à l'article 35 la disposition suivante:

> "Une entente entre deux entreprises de transport ou plus concernant les taux, les prix ou les droits, ou les règles ou règlements qui s'y rapportent, sera sujette à l'approbation de la Commission sous peine de nulleté. Les parties à une telle entente approuvées par la Commission, et leurs officiers et employés seront et sont par la présente éliminées de l'opération de la Loi des enquêtes sur les coalitions et des dispositions du Code criminel".

L'uniformité des connaissements

Sous l'autorité de l'article 35, la Commission peut établir des règlements prévoyant l'uniformité des connaissements. A ce propos, on peut supposer qu'elle va entreprendre d'établir des conditions uniformes de transport et de tarifs.

Il serait utile que ces conditions uniformes de tarifs contiennent une règle

— 33 —

concernant le paiement et la perception des taux et des droits. Il est recommandé qu'on étudie la possibilité d'un nouvel article 35(b) dans les termes suivants:

> 35(b) Aucune entreprise de transport par véhicule à moteur à laquelle s'applique la présente partie ne livrera ou n'abandonnera à destination la possession de marchandises transportées par elle jusqu'à ce que tous les frais et les droits sur ces marchandises aient été payés, excepté en vertu des règles et règlements que la Commission pourra de temps en temps prescrire pour régir le paiement de tous ces taux et droits, y compris des règles et règlements pour un paiement hebdomadaire ou mensuel et pour empêcher une disparité injuste ou une préférence indue ou un préjudice.

— 34 —

LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES

Sur la question des subventions pour la réduction des tarifs-marchandises, la Commission MacPherson a été explicite dans le Volume I de son rapport:

> «L'aide au transport destiné, d'après une politique nationale, à aider certains expéditeurs et certaines régions, doit être reconnue pour ce qu'elle est et ne devrait pas être déguisée sous forme de subvention à l'industrie du transport. En outre, lorsqu'une aide de ce genre est distribuée aux divers moyens de transport, elle devrait l'être à tous les voituriers, sans distinction.»
>
> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume I, page 33.

Les principes incorporés dans ces recommandations de politique de la Commission MacPherson sont les seuls principes que la Commission peut adopter si, dans l'ambiance de la concurrence, la Commission doit être juste pour tous les modes de transport.

La Loi de 1927 sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ordonnait que les tarifs des «lignes de l'est» des Chemins de Fer Nationaux du Canada soient réduits de 20 p. 100 sous le niveau des droits ou taux en vigeur le 1er juillet 1927. La réduction s'appliquait au sein des provinces Maritimes et sur les lignes de chemin de fer s'étendant des Maritimes à la province de Québec à partir de la frontière du sud de la province près de Matapédia et de Courchesne jusqu'à la jonction Diamond et Lévis. La Loi mettait en vigueur les recommandations du rapport du 23 septembre 1926 de la Commission royale d'enquête sur les réclamations des Maritimes, sous la présidence de Sir Andrew Rae Duncan. A compter du 1er juillet 1957, la réduction sur

— 35 —

les expéditions ferroviaires interprovinciales de marchandises venant de la région des Maritimes en direction de l'ouest jusqu'à la jonction Diamond et Lévis, a été de 30 p. 100 au lieu de 20 p. 100.

Dans sa forme présente, la Loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes porte préjudice à l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique, et elle a causé le sous-développement de l'industrie du camionnage de cette partie du Canada relativement à l'industrie des autres parties du pays. Les effets de la Loi se font sentir dans le Québec et ils nuisent à l'industrie du camionnage de cette province.

Les quatre secteurs de l'industrie canadienne du camionnage qui sont défavorisés par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont les suivants:

1. L'industrie du camionnage des Maritimes;
2. Les entrepreneurs de camionnage interprovincial qui transportent des marchandises des Maritimes en direction de l'ouest dans d'autres parties du Canada;
3. Les entrepreneurs de camionnage interprovincial qui transportent des marchandises vers l'ouest dans d'autres parties du Canada à partir de la région du Québec qui s'étend de la fontière du sud de la province (près de Matapédia et de Courchesne) jusqu'à la jonction Diamond et Lévis;
4. Le secteur de l'industrie du camionnage du Québec qui opère en concurrence avec le service de marchandises du chemin de fer intra-

— 36 —

Québec sur les «lignes de l'est»—qui s'étendent de la frontière du sud de la province jusqu'à la jonction Diamond et Lévis.

A la suite de son étude de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Commission MacPherson a rapporté ce qui suit:

«De fait, il ressort des témoignages qu'on nous a présentés que les versements effectués sous le régime de la Loi pour le trafic à l'intérieur de la zone désignée et uniquement à l'égard du trafic ferroviaire, tendent à empêcher le complet épanouissement d'autres moyens de transport dans la région atlantique. Nous partageons cet avis.»

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II, page 259.

Les conséquences graves du manque de modernisation de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ont été ainsi exposées par la Commission MacPherson:

«Tant que la Loi ne visera que les transporteurs par voie ferrée, elle aura un effet nuisible sur la répartition des ressources en matière de transport dans les provinces de l'Atlantique et sur les expéditeurs de cette région.»

«Les principes exposés dans le premier volume et énoncés en détail dans le deuxième volume sont mis à l'épreuve dans ce cas particulier. Nous avons la conviction que favoriser un moyen de transport au détriment de tous les autres aurait pour effet de limiter le choix des expéditeurs à cet égard et de maintenir les tarifs, du moins certains d'entre eux, à un niveau plus élevé qu'ils ne le seraient si le jeu de la concurrence se faisait sentir. Il découle de la disparité actuelle de traitement que certaines entreprises commerciales sont contraintes d'utiliser le chemin de fer comme moyen de transport de leurs marchandises, et cela à des taux plus élevés que ceux qui règneraient si l'on traitait tous les moyens de transport sur un pied d'égalité.»

Commission royale d'enquête sur les transports
Rapport, Volume II, pp. 262-263.

— 37 —

L'industrie du camionnage comprend très bien que dans la législation conçue durant les tout premiers jours de l'existence de notre industrie, il n'y avait aucune intention de disparité ou de traitement injuste. L'industrie du camionnage n'était tout simplement par un facteur en 1927. De plus, la Loi reconnaît certainement la nécessité d'éviter la disparité contre les transporteurs. Une des principales conclusions de la Commission Duncan, sur lesquelles la Loi est basée, était que le Chemin de Fer Intercolonial était beaucoup plus long que nécessaire —des considérations internationales, impériales et stratégiques prédominaient sur les considérations commerciales à l'époque où la ligne a été construite. Pourtant, la réduction subventionnée des tarifs-marchandises s'appliquait non seulement aux Chemins de Fer Nationaux du Canada, dont faisait partie l'Intercolonial, mais aussi aux compagnies de chemin de fer concurrentes qui, subventionnées ou non, étaient forcées d'adopter les réductions tarifaires du CNR.

Les recommandations de la Commission MacPherson étaient les suivantes: (1) la subvention sur les tarifs-marchandises des Maritimes devraient être éliminées pour les expéditions intra-Maritimes; (2) la subvention devrait être versée pour aider aux expéditions de marchandises par tous les modes de transport et les expéditions en direction de l'ouest jusqu'à la jonction Diamond

et Lévis; (3) la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devrait demeurer inchangée à Terreneuve pour une période de dix ans.

Pour ce qui est de la recommandation au sujet de Terreneuve, cela signifie tout simplement que les charges de marchandises transportées par l'industrie du

— 38 —

camionnage de cette province qui connaît des débuts difficiles seraient exclues de l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour une période de dix ans. Cette recommandation contredit complètement les conclusions de la Commission dans les deux Volumes I et II—en particulier l'exposé de principe dans le paragraphe préliminaire de ce chapitre—à savoir que l'aide à certains expéditeurs et à certaines régions doit être distribuée à tous les voituriers, sans distinction. La recommandation de la Commission concernant Terreneuve défie toute explication d'un traitement logique, compatible et équitable des voituriers.

Cependant, dans leur plus grande perspective concernant un traitement équitable des modes de transport dans les provinces de l'Atlantique, les recommandations de la Commission, si elles sont mises en vigueur, enlèveraient certainement la disparité qui entrave le développement des firmes de camionnage dans les Maritimes et au Québec.

Non seulement la Commission a fait une juste recommandation à l'égard de ces firmes de camionnage, mais elle a rejeté la seule objection qui pourrait être soutenue pour ne pas donner aux expéditeurs par camion le même traitement que celui qui est donné aux expéditeurs par rail depuis 1927, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

La Commission a déclaré ce qui suit:

> «Les subventions accordées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devraient s'étendre à tous les moyens de transport; voilà ce qui ressort non seulement des demandes que nous ont faites certains transporteurs qui ne bénéficient pas actuellement des subventions, mais aussi des demandes faites au nom des expéditeurs des provinces de l'Atlantique. Cette proposition s'appuie sur

— 39 —

> d'excellents motifs d'ordre économique, mais il semble qu'il en résulterait des difficultés administratives insurmontables.»
>
> «Si la Loi était modifiée de façon à s'appliquer à tous les modes de transport de marchandises, il n'y a pas de doute que les difficultés d'ordre administratif augmenteraient. Nous estimons, cependant, que ce surcroît de travail administratif ne créerait pas de difficultés insurmontables ni d'énormes dépenses. Pourvu que les dispositions de la Loi ne visent que les voituriers publics authentiques et que ceux-ci soient tenus de présenter leurs réclamations de la manière prescrite, le gros des difficultés serait aplani. La certification des réclamations n'exigerait qu'une vigilance normale et une vérification partielle. Il faudrait que toute contravention à la Loi entraîne la perte du privilège de tirer partie des avantages qu'elle offre. Si, comme nous le proposons, les dispositions de la Loi ne visaient que le traffic allant vers l'ouest à partir du territoire choisi, il n'y aurait qu'un nombre raisonnable de réclamants.»
>
> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II pp. 261-262.

Malgré les difficultés connues de l'industrie du camionnage des provinces Maritimes et malgré les conclusions de la Commission MacPherson, nous nous

trouvons, avec le Bill C-231, en face d'une politique qui va directement à l'encontre des recommandations de la Commission. Il s'agit d'une politique qui, à notre sens, est sévère et injuste pour les firmes de camionnage concernées.

Le Bill C-231 maintient les taux de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes aux niveaux réduits, continuant ainsi l'octroi de subventions unilatérales des expéditions par chemin de fer. Le maintien de cette disparité est une dénégation des hauts principes de la politique nationale des transports consacrés dans l'article I du présent Bill.

En outre, nous constatons que les réductions tarifaires de la Loi sur la

— 40 —

réduction des tarifs-marchandises doivent se continuer pendant deux ans après la mise en vigueur du Bill.

Un tel traitement de l'industrie du camionnage des provinces Maritimes est loin des conclusions et des recommandations de la Commision MacPherson. En effet, la Commission a dit ceci:

> «Dans un régime de concurrence, le recours à un seul mode de transport, que ce soit le chemin de fer ou un autre, en vue d'atteindre des fins régionales ou nationales, peut fausser sérieusement la répartition des ressources, peut atteindre les fins désirées par des moyens indûment coûteux, ou peut se révéler d'un plus grand secours au mode de transport choisi qu'à la région ou à l'industrie qu'on se proposait d'aider. Des mesures telles la «subvention pont-rail», la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes doivent être considérées sous cet angle.»
>
> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume 1, pp. 37-38.

Nous recommandons que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit amendée pour prescrire une aide ou subvention sur les expéditions effectuées par tous les modes de transport.

Nous recommandons que les taux réduits en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises cessent de s'appliquer dans les provinces de l'Atlantique dès la mise en vigueur du Bill C-231.

— 41 —

LA SUBVENTION DU «PONT-RAIL»

Au sujet de la subvention du «pont-rail», la Commission MacPherson a déclaré ce qui suit:

> «Le camionnage entre l'est et l'ouest du Canada a progressé rapidement malgré ces subventions. Mais cela est surtout attribuable aux améliorations techniques apportées aux camions, à l'amélioration des routes et à une plus grande efficience de la part de la direction. Ces améliorations ont été assez importantes pour permettre à l'industrie du camionnage de soutenir la concurrence malgré les avantages que ces subventions accordaient aux chemins de fer. Cependant, on ne saurait douter que ces subventions aient entravé l'expansion de la concurrence.»
>
> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II, p. 282.

La Commission a fait la recommandation suivante:

> «En résumé, la subvention du 'pont-rail' a porté préjudice aux voituriers concurrents. Cependant, la preuve indique que la concurrence réus-

sirait mieux que les subventions à abaisser les tarifs. Ces subventions n'accordent pas une aide impartiale aux voituriers publics et aux usagers des transports. De fait, elles sont appliquées de façon injuste à l'égard de ces deux catégories. Elles peuvent accorder des avantages économiques injustes à certaines régions au préjudice de certaines autres régions. Elles semblent appliquées mal à propos à une région dont la production et les perspectives sont aussi vastes que la région de Sudbury-Armstrong-tête des Grands Lacs, comparativement à d'autres régions du Canada. C'est une politique très difficile à appliquer, vu les distinctions injustes qui sont inhérentes à son principe.»

«A la lumière de ces considérations, nous recommandons que la subvention du 'pont-rail' soit abolie.»

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II, p. 282.

Lorsque la Commision MacPherson a condamné la subvention du 'pont-rail' pour avoir «entravé la croissance de la concurrence du camion» et pour «la

— 42 —

disparité et l'injustice inhérentes dans son application», elle portait évidemment son attention sur les résultats des répercussions des taux ferroviaires dérivant de la subvention. Quand la Commission MacPherson a recommandé que la subvention du 'pont-rail' soit abolie, elle voulait dire en fait—et il ne peut certainement pas y avoir de doute au sujet de cette interprétation—que les réductions tarifaires du 'pont-rail' devraient prendre fin.

Ce que le gouvernement propose dans le Bill C-231, c'est de mettre fin à la subvention, mais de geler des taux réduits du 'pont-rail' pour un an après la mise en vigueur de la partie V de la Loi nationale des transports. Un an après la mise en vigueur de la partie V, les taux de marchandises pourront être augmentés pour rapporter au Pacifique-Canadien et au National-Canadien des revenus additionnels de 3 millions de dollars; deux ans après la mise en vigueur de la partie V, une autre augmentation des taux sera permise pour rapporter des revenus additionnels de 2 millions de dollars; trois ans après la mise en vigueur de la partie V, une autre augmentation sera permise pour rapporter environ 2 millions de dollars de revenus additionnels.

Nous ne connaissons pas d'explication de la politique du gouvernement concernant la nécessité de maintenir cette «disparité» et cette «injustice» qui, à moins que la Commission ait tort, entraveront la croissance de la concurrence du camionnage durant la période où une partie quelconque de ces réductions tarifaires demeureront en vigueur. Nous estimons que la politique proposée à l'égard de la subvention du 'pont-rail' est absolument contraire à la politique nationale des transports exposée à l'article 1 du Bill. Nous recommandons que les réduc-

— 43 —

tions tarifaires, aussi bien que la subvention, soient abolies de façon à ce qu'en fait, il puisse y avoir «la capacité de l'un des modes de transport de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport.»

— 44 —

LE TRAFIC DE MESSAGERIES DU CHEMIN DE FER

L'article 42 du Bill C-231 apporte de très longs amendements à l'article 314 de la Loi sur les chemins de fer pour prescrire des abandons de lignes d'embranchement et de services de voyageurs, et pour indemniser les compagnies de chemin de fer pour les pertes subies dans l'opération de ces lignes et de ces services. Une compagnie de chemin de fer qui opère un service de voyageurs non rentable peut réclamer pour les pertes subies, quatre-vingt-dix jours après que sa demande pour la discontinuité a été déposée à la Commission canadienne des

transports et, sur la recommandation de la Commission, le ministre des Finances peut rembourser la compagnie de chemin de fer en lui payant des montants n'excédant pas 80 p. 100 de la perte de voyageurs.

Dans l'article 3141, le paragraphe (1) (c) prescrit que «perte réelle» signifie perte attribuable au transport de voyageurs, de courrier ou de messageries ou à toute combinaison de transport de voyageurs, de courrier et de messageries dans du matériel du service-voyageurs par un service de trains de voyageurs.

La difficulté ici, c'est que la définition de «messageries» est enlevée de la Loi sur les chemin de fer et les compagnies de chemin de fer n'ont plus à obtenir l'approbation de la Commission pour déterminer ce qui constitue des messageries. Comme résultat, les compagnies de chemin de fer pourraient à tort et à travers relier aux trains de voyageurs des wagons de marchandises et les décrire comme des services de messageries.

Parce que les tarifs de messageries sont déposés de la même manière que les tarifs-marchandises, et que le même principe des taux compensatoires s'appli-

— 45 —

quent aux tarifs de messageries, il est concevable que le service de messageries combiné avec le service de voyageurs, ouvrirait la porte à des subsides pour le mouvement de marchandises pour lequel le Parlement n'a pas l'intention de donner des subsides.

Les membres du Comité savent fort bien que l'équipement à la tête des trains de voyageurs se compose de toutes sortes d'équipement pour le transport des marchandises. Il peut s'agir d'un wagon couvert ordinaire—habituellement équipé dans un tel cas de trains de roulements spéciaux pour atteindre une plus grande vitesse. Ce peut être un wagon de messageries, qui sera combiné avec du transport de courrier et de messageries, ou de messageries seulement. Ce peut être un wagon frigorifique—alors peint aux couleurs des trains de voyageurs de la compagnie ferroviaire en question, mais un wagon frigorifique transportant autant de marchandises qu'un camion sur la route. Ce peut être un wagon de triage du courrier non seulement pour transporter le courrier mais pour faciliter son triage en transit. Ce peut être un wagon plate-forme chargé de contenants de messageries, lesquels contenants sont adaptables à des camions.

On a constaté que les trains de voyageurs des deux grandes compagnies de chemin de fer comportent un grand nombre de ces trains mixtes qui circulent sous les horaires réguliers de trains de voyageurs.

La situation peut être éliminée tout simplement en opérant tous ces trains de marchandises séparément, sans équipement de voyageurs, avec un fourgon à l'arrière. Nous aurions alors un train de marchandises. Que des messageries et du courrier circulent avec des trains de voyageurs, ou que ce soit la décision des compagnies de chemin de fer de faire circuler de tels trains mixtes, il semble d'après le Bill C-231 que tous ces services de marchandises—courrier et messageries—pourraient prendre une partie de la subvention des services de voyageurs.

— 46 —

Ce n'est sûrement pas la décision du gouvernement de subventionner le transport de ce trafic en concurrence directe avec les services de marchandises de l'industrie du camionnage. Agir ainsi serait incompatible avec la politique nationale des transports exposés à l'article 1.

Nous nous opposons fermement à un octroi de subventions des services de courrier et de messageries des compagnies de chemin de fer, octroi dérivé d'une subvention des services de voyageurs ou de toute autre subvention. Les camions transportent actuellement au Canada un volume élevé de courrier. Les services de messageries sont en concurrence directe avec les services de transport des camions pour ce qui est de presque toutes les marchandises. Nous recommandons

que les pertes subies dans les services de voyageurs qui peuvent être remboursées par le ministre des Finances ne comprennent pas le transport du courrier et des messageries. La mention de «courrier et messageries» devrait être éliminée du paragraphe (1) (c) de l'article 3141, de façon à ce que les subventions pour les pertes des services de voyageurs soient limitées à ces services.

— 47 —

LE TRANSPORT «RAIL-ROUTE»

Le transport de remorques du chemin de fer sur des wagons en plate-forme—communément appelé transport rail-route—se compose presque entièrement de trois éléments: (1) des remorques qui sont une partie du service de transport de marchandises par chemin de fer et qui sont employées pour donner un service de transport rail-route aux expéditeurs; (2) des remorques des lignes de camionnage subsidiaires appartenant aux compagnies de chemin de fer; (3) des remorques de compagnies de camionnage indépendantes. Dans la mesure où nous le savons, les compagnies de chemin de fer ont continué leur politique de transporter les remorques des catégories (2) et (3) aux mêmes taux et aux mêmes conditions. Les remorques des lignes de camionnage du chemin de fer—en exemple, la Midland Superior Express Limited dans le cas du National-Canadien et la Smith Transport Limited dans le cas du Pacifique-Canadien—sont traitées par les compagnies de chemin de fer simplement comme les remorques d'une autre compagnie de camionnage; et la compagnie doit payer au chemin de fer le plein tarif pour ce transport.

La Commission MacPherson déclarait à la page 101 du Volume II:

> «Cependant, la possession d'établissements de camionnage par les chemins de fer suscite deux recommandations d'ordre politique, en rapport avec cette façon de diversifier les moyens de transport. La première concerne les avantages économiques réels que comporte la combinaison des facilités de la route et du rail. Dans la mesure où de telles facilités existent, on doit exiger des chemins de fer qu'ils offrent à tous les

— 48 —

> camionneurs les services du rail aux conditions et aux prix offerts aux entreprises de camionnage que possèdent les chemins de fer. Quand un camionneur décide d'utiliser les services ferroviaires pour une partie ou pour la totalité du trajet, il est un expéditeur et il devrait avoir le droit de se présenter devant la Commission des transports à ce titre, soit individuellement, soit conjointement avec d'autres intéressés.»

Nous sommes heureux de voir que dans le Bill C-231 la clause 45 ajoute la sous-clause (9) à la clause 319 de la Loi des chemins de fer et donne ainsi effet à cette recommandation. Le fait qu'elle ne donne qu'un effet partiel à la recommandation nous amène à une considération de la Loi sur les transports aussi bien que de la Loi sur les chemins de fer.

Les sauvegardes nécessaires, si elles ne sont insérées que dans la Loi sur les chemins de fer, comme l'envisage le Bill C-231, laissent la porte ouverte à l'évasion de la politique recommandée par la Commission royale d'enquête et à la politique acceptée du gouvernement. La porte est grande ouverte à l'évasion dans les dispositions de la Loi sur les transports qui traite des taxes convenues.

La Loi sur les transports a déjà été employée—par le moyen d'une taxe convenue—par une compagnie de chemin de fer comme un moyen d'éviter les restrictions imposées explicitement dans la Loi sur les chemins de fer. Si on dit explicitement aux compagnies de chemin de fer dans les nouvelles dispositions de la Loi sur les chemins de fer, qu'elles doivent transporter les remorques de

leurs subsidiaires du camionnage aux mêmes conditions, et aux mêmes taux, que ceux qui s'appliquent aux remorques des compagnies de camionnage indépendantes, elles peuvent esquiver cela immédiatement en se servant de la Loi sur les transports pour faire des taxes convenues avec leurs propres subsidiaires du camionnage.

— 49 —

On pourrait prétendre que puisque la Loi sur les chemins de fer reconnaît explicitement les subsidiaires de camionnage du chemin de fer comme des *expéditeurs* quand ils consignent des remorques à des wagons en plate-forme, les compagnies de chemin de fer auraient parfaitement le droit de publier un taux de transport rail-route comme taxe convenue en vertu de la Loi sur les transports, plutôt qu'un taux de transport rail-route en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Il est vrai que la Loi sur les transports, en vertu de laquelle les taxes convenues sont établies, prescrit que l'expéditeur de marchandises qui sont les mêmes que, ou semblables aux marchandises qui font l'objet des taxes convenues, et qui offre ses marchandises à transporter en vertu de circonstances et de conditions pratiquement semblables, peut obtenir volontairement des compagnies de chemin de fer (ou, si non volontairement, par une ordonnance de la Commission des transports) un taux fixe basé sur les taux des taxes convenues qui existent. En théorie donc, si la compagnie ferroviaire tentait de préjudicier des compagnies de camionnage indépendantes qui expédient des remorques en employant des taxes convenues pour faire des arrangements tarifaires spéciaux avec les subsidiaires de camionnage du chemin de fer, les compagnies de camionnage indépendantes pourraient s'adresser à la Commission canadienne des transports pour un taux fixe en vertu de la Loi sur les transports.

Cependant, le pouvoir d'employer une telle mesure pour faire disparaître la discrimination est sujet au pouvoir de l'expéditeur de se conformer aux conditions imposées dans la Loi sur les transports—«marchandises...qui sont les mêmes que, ou semblables à celles qui sont offertes pour le transport dans des circonstances et des conditions pratiquement semblables aux marchandises qui font l'objet des taxes convenues...».

— 50 —

Et pour la compagnie de chemin de fer, il y a un moyen de passer à côté. La compagnie ferroviaire pourrait permettre au camionneur de remplir ces conditions en insérant dans la taxe convenue une exigence que l'expéditeur installe sa propre voie d'évitement à un point désigné par les compagnies de chemin de fer pour le chargement et le déchargement des remorques. D'autres dispositions pourraient être imposées aux expéditeurs—la condition qu'ils paient pour la construction des wagons en plate-forme ou de l'équipement nécessaire pour le transport rail-route.

Ces exemples sont pris dans une taxe convenue que le Pacifique-Canadien a faite avec la Canadian Pacific Transport Company dans l'ouest du Canada. Dans ce cas, le Pacifique-Canadien a d'abord mis en vigueur un tarif de transport rail-route en vertu de la Loi sur les chemins de fer dans lequel la Canadian Pacific Transport Company était nommée comme l'expéditrice exclusive des remorques. Elle offrait des taux extrêmement bas dans ce tarif pour le transport des remorques de la CPT.

Le tarif a fait l'objet d'une plainte à la Commission des transports par l'Association Canadienne du Camionnage, et par d'autres, principalement sur le motif que diverses dispositions de la Loi sur les chemins de fer défendaient à la compagnie de chemin de fer de nommer un seul expéditeur à qui un taux s'appliquerait exclusivement. Avant que l'affaire soit entendue à une audience publique en vertu de la Loi sur les chemins de fer, le Pacifique-Canadien a retiré le tarif. La compagnie de chemin de fer a ensuite institué à la place une taxe convenue en vertu de la Loi sur les transports. Dans cette taxe convenue, il y avait les dispositions que nous avons mentionnées—y compris la condition

qu'on pouvait demander à l'expéditeur d'ériger sa propre voie d'évitement, présumément de son terminus de camions à la cour de transport rail-route la

— 51 —

plus près. Ce sont là des moyens par lesquels peuvent être esquivées les sauvegardes que le Parlement implante exclusivement dans la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du maintien des mêmes taux du transport rail-route pour les firmes de camionnages indépendantes, et les firmes de camionnage des compagnies de chemin de fer qui expédient des remorques par rail.

Nous suggérons respectueusement que, conformément aux sauvegardes que le gouvernement créerait dans le Bill C-231 en vertu de la Loi sur les chemins de fer, pour prévenir un traitement inusité et préjudiciable dans les taux chargés aux compagnies de camionnage qui consignent des remorques par transport rail-route, la Loi sur les transports aussi bien que la Loi sur les chemins de fer devraient faire l'objet d'amendements législatifs appropriés.

— 52 —

RÈGLEMENTATION DU TRANSPORT «RAIL-ROUTE» ET DES AUTRES OPÉRATIONS DE CONTENANTS ET DES EXPÉDITEURS

Un volume important du trafic interprovincial des marchandises est effectué par le transport «rail-route» ou par des remorques sur des wagons plates-formes. Il s'agit d'opérations où les marchandises sont chargées sur une remorque qui est ensuite transportée à un terminus de transport «rail-route» par un véhicule à moteur. Au terminus du chemin de fer, la remorque est détachée du véhicule à moteur et elle est chargée sur un wagon plate-forme de chemin de fer. La remorque est ensuite transportée par chemin de fer du terminus ferroviaire à sa destination, où elle est déchargée et traînée par une autre unité de véhicule à moteur à sa destination ultime.

Le transport «rail-route» est une forme spécialisée d'opération de contenants, bien qu'à date elle soit probablement la meilleure méthode connue de transporter des marchandises dans des grands contenants. Il y a un certain nombre de compagnies aux États-Unis et au Canada qui emploient beaucoup de grand contenants qui peuvent être transportés d'un camion ou d'un châssis de remorque sur un wagon plate-forme de chemin de fer.

Les opérations de contenants, y compris le transport «rail-route», sont très économiques sur de longs trajets. En conséquence, les opérations «rail-route» représentent maintenant une partie importante du trafic interprovincial. Il n'existe pas encore de statistiques qui montrent la mesure du transport «rail-route» interprovincial faisant partie de tout le transport «rail-route» pour une année quelconque. Cependant, comme le transport «rail-route» se fait sur les trajets plus longs, les tonnes-milles du transport «rail-route» sont sûrement dans

— 53 —

une large part des expéditions interprovinciales. Selon l'Association des Chemins de Fer du Canada, les opérations de transport «rail-route» du CNR et du CPR représentaient 279,000,000 de tonnes-milles brutes en 1957 et 2,451,000,000 de tonnes-milles brutes en 1963. Nous prévoyons qu'à l'avenir on fera de plus en plus usage de cette forme de transport et d'autres opérations de contenants pour le transport interprovincial des marchandises.

Nous croyons savoir que c'est actuellement la politique de l'administration du chemin de fer au Canada de limiter les services de transport «rail-route» principalement aux compagnies de chemin de fer elles-mêmes, à leurs filiales, et aux compagnies de camionnage qui détiennent des permis pour des opérations routières entre les terminus de chemin de fer concernés. Cependant, il ne serait pas réaliste de supposer que la politique actuelle ne peut pas changer. Par

conséquent, nous prévoyons qu'une partie importante du trafic pourrait à l'avenir être sollicitée, recueillie et livrée par des firmes qui n'opèrent pas de véhicules à moteur à travers les frontières provinciales, qui ne seraient pas «une entreprise de véhicules à moteur reliant une province à une autre...» et qui, malgré le transport interprovincial, ne relèveraient pas de la juridiction de la Commission.

Nous devrions ajouter que notre inquiétude n'est pas purement académique. Il y a actuellement un certain nombre de firmes de camionnage dont les opérations outre-frontières se font principalement par «rail-route» et qui seraient en position d'effectuer des opérations sans permis si la partie III du Bill C-231 entrait en vigueur dans sa présente phraséologie. Si c'était le cas, la Commission

— 54 —

se trouverait dans la position de voir ses ordres et règlements quant aux tarifs, aux connaissements, à l'assurance et aux permis totalement ignorés par un secteur virtuellement important des entreprises de transport.

Pour surmonter ces problèmes, et pour assurer qu'il n'y aura pas de confusion à cause de la présente omission de mentionner les remorques dans l'article des définitions de la Loi, nous suggérons les amendements suivants:

PROJETS D'UN PARAGRAPHE (D) À L'ARTICLE 3

(d) Une entreprise par véhicule à moteur signifie:
  (i) un ouvrage ou une entreprise pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur; et
  (ii) un ouvrage ou une entreprise, autre qu'un chemin de fer auquel s'applique la Loi sur les chemins de fer, pour le transport de marchandises par une remorque ou un contenant destiné à une opération conjointe avec un véhicule à moteur.

(e) «Véhicule à moteur comprend une remorque opérée conjointement avec un véhicule à moteur.

Nous soumettons que les opérations interprovinciales d'expéditeurs de marchandises devraient aussi tomber sous la juridiction de la Commission. Notre raison pour cette recommandation est la même que pour notre recommandation à l'égard des opérations de transport «rail-route» et de contenants: les expéditeurs devraient être soumis aux mêmes obligations et aux mêmes responsabilités vis-à-vis de la Commission et du public que le sont les camionneurs. Nous recommandons qu'une partie spéciale traitant particulièrement des expéditeurs soit ajoutée au Bill C-231. Ou alternativement la partie III de la Loi devrait être

— 55 —

prolongée pour inclure les expéditeurs de marchandises. De toute façon, nous recommandons qu'un nouveau paragraphe 3(f) devrait être ajouté pour définir ainsi les expéditeurs de marchandises:

«Une entreprise d'expéditeur de marchandises signifie un ouvrage ou une entreprise autre qu'une compagnie de chemin de fer à laquelle s'applique la Loi sur les chemins de fer, qu'un transport par voie aérienne auquel s'applique le Loi sur l'aéronautique, qu'un transport par eau auquel s'applique la Loi sur les transports, qu'une entreprise de transport par véhicule à moteur à laquelle s'applique la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui se tient à la disposition du public en général pour transporter ou pour fournir le transport de propriétés ou d'une ou plusieurs classes de propriétés pour une rémunération et où, dans le cours ordinaire de son entreprise

(1) assemble ou consolide ou fait assembler et consolider des expéditions de ces propriétés et accomplit ou fait accomplir des opérations d'arrimage et de distribution à l'égard de ces expéditions consolidées, et

(2) assume la responsabilité du transport de ces propriétés d'un point de réception à un point de destination, et

(3) utilise pour tout ou une partie du transport de ces expéditions les services d'un chemin de fer, du transport par voie aérienne, du transport par eau ou une entreprise de transport par véhicule à moteur, sous réserve des parties 1, 2, 3, 4 et 5 de la présente Loi.»

Le contrôle des entrepreneurs à location et des courtiers

Plusieurs autorités provinciales ont trouvé qu'il était difficile d'empêcher les entrepreneurs à location et les courtiers de violer la réglementation provinciale à l'égard des opérations de camionnage.

Un entrepreneur à location est celui qui ne détient pas de permis mais qui effectivement opère une entreprise de camionnage en louant son véhicule et ses

— 56 —

services à son client ou à ses clients. Un courtier est celui qui possède et opère un véhicule à moteur qui est immatriculé au nom d'une autre personne détenant un permis pour transporter des marchandises par véhicule à moteur.

L'objection à un entrepreneur à location est évidente. Il est en concurrence directe avec des entrepreneurs qui détiennent des permis, mais il peut ignorer la réglementation à laquelle ils sont soumis. L'objection aux opérations des courtiers, c'est que lorsqu'un entrepreneur détenant un permis se sert de courtiers, il se place entre l'autorité de réglementation et les parties auxquelles la réglementation se serait appliquée. Un entrepreneur qui détient un permis et se sert de courtiers peut, sans risquer son propre capital, encourager plus d'entrepreneurs qu'il peut être économique de le faire si on tient compte du trafic disponible, à desservir un trajet en particulier, et à créer ainsi une instabilité parmi toutes les firmes qui doivent tenir compte du coût véritable de l'opération.

La phraséologie actuelle de l'article 3(d) et de l'article 32(1) du Bill C-231 donne l'impression que du moment qu'un véhicule à moteur est employé pour le transport de marchandises, son opération peut être soumise à la réglementation de la Commission. Cependant, nous craignons que cette vaste juridiction puisse s'avérer limitée au point où un bon contrôle des entrepreneurs à location ou des courtiers n'existera pas.

Nous recommandons que le pouvoir de la Commission de contrôler tout le transport interprovincial des marchandises par véhicule à moteur soit assuré.

— 57 —

L'ACCÈS DU CHEMIN DE FER DANS LE DOMAINE DU CAMIONNAGE

Les seules politiques positives recommandées sur ce problème par la Commission MacPherson, ont été incorporées dans le Bill C-231. Voici ce que la Commission a déclaré à ce sujet:

> «Cependant, la possession d'établissements de camionnage par les chemins de fer suscite deux recommandations d'ordre politique, en rapport avec cette façon de diversifier les moyens de transport. La première concerne les avantages économiques réels que comporte la combinaison des facilités de la route et du rail. Dans la mesure où de telles facilités existent, on doit exiger des chemins de fer qu'ils offrent à tous les camionneurs les services du rail aux conditions et aux prix offerts aux entreprises de camionnage que possèdent les chemins de fer. Quand un camionneur décide d'utiliser les services ferroviaires pour une partie ou pour la totalité du trajet, il est un expéditeur et il devrait avoir le droit de se présenter devant la Commission des transports à ce titre, soit individuellement, soit conjointement avec d'autres intéressés. Pour que la

Commission puisse savoir si l'on fait jouer certaines préférences à l'encontre d'un ou de plusieurs transporteurs, on devrait exiger des sociétés ferroviaires, puisqu'elles sont propriétaires de camions, qu'elles mettent à la disposition de la Commission des données complètes sur les frais et les recettes, y compris, en particulier, le coût du capital.»

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II, p. 101.

Conformément à cette conclusion, l'article 45 du Bill C-231 créerait un nouveau paragraphe (9) à l'article 319 de la Loi sur les chemins de fer, qui exigerait que les compagnies de chemin de fer fournissent aux camionneurs indépendants les mêmes facilités aux mêmes taux que celles qu'elles fournissent aux compagnies de camionnage qui leur appartiennent.

La Commission MacPherson a déclaré ce qui suit:

«La Commission devrait être autorisée à obliger les chemins de fer à tenir une comptabilité strictement distincte à l'égard de leurs opérations

— 58 —

dans chaque mode de transport. La section de la détermination des coûts devrait être en mesure, en tout temps, de fournir aux commissaires des renseignements qui indiquent clairement la différence entre les coûts imputables à l'exploitation ferroviaire et ceux que l'on doit imputer à l'exploitation routière d'un chemin de fer. Sans aucun doute cela comportera, au début et périodiquement par la suite, des modifications de la Classification uniforme des Comptes, pour que ces comptes puissent servir à la détermination des coûts et non pas uniquement à la préparation du bilan.»

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II, p. 102.

Cette recommandation de la Commission trouve son expression à l'article 69 du Bill C-231 qui propose que l'article 387 de la Loi sur les chemins de fer soit amendé pour exiger que la classification uniforme des comptes des compagnies de chemin de fer soit revue et revisée, pour assurer que des comptes séparés soient tenus pour l'actif et les revenus des entreprises ferroviaires et non ferroviaires, et leurs opérations par modes de transport.

Nous sommes heureux d'accueillir les deux dispositions du Bill C-231, qui traitent de l'accès réalisé à date par les compagnies de chemin de fer dans le domaine du camionnage. Nous considérons comme une grave omission qu'un Bill, qui n'impose aucune restriction sur la capacité d'un moyen de transport de concurrence librement avec un autre moyen de transport, n'ait aucune disposition pour mettre fin au droit d'acquisition et de contrôle croissant du camionnage pour les chemins de fer.

En attendant, l'indépendance et le caractère concurrentiel de l'industrie du camionnage disparaissent graduellement. L'achat de firmes de camionnage par les compagnies de chemin de fer et le prolongement de l'exploitation de leurs

— 59 —

lignes de camionnage, soulèvent sûrement dans une législation du transport de l'importance du Bill C-231 la question d'une politique future du gouvernement.

Cette intrusion des chemins de fer persiste depuis l'année 1946 avec des fluctuations de la part du CPR pendant les années 1946 à 1948 et 1957-1958, et dans le cas du CNR, surtout depuis 1959.

En fait, la plus récente acquisition par le Canadien National s'est produite à la veille des audiences de ce Comité, et il s'agissait d'une des plus grandes compagnies de camionnage de la Colombie britannique dont le principal propriétaire était le président sortant de charge de l'Association Canadienne du Camionnage.

Toutes ces mesures d'accès dans le domaine du camionnage ont été combattues par l'Association Canadienne du Camionnage. Malgré les renseignements erronés donnés au printemps 1964, par les Chemins de Fer Nationaux du Canada, au «Comité sessionnel des Chemins de fer possédés et contrôlés par le gouvernement» à savoir que l'Association Canadienne du Camionnage ne s'opposait qu'à l'accès du Canadien National parce que celui-ci était de propriété publique, le fait est que chaque achat par le Canadien Pacifique a été opposé par l'industrie du camionnage organisée; toutes les mesures légales qu'il a été possible de prendre pour préserver les forces concurrentielles indépendantes de l'industrie du camionnage ont été prises et ont été poursuivies avec vigueur et ténacité.

L'opposition de l'Association Canadienne du Camionnage a été façonnée au milieu d'une controverse dans les rangs du camionnage lui-même (certaines compagnies de camionnage aimeraient à laisser la porte ouverte à la vente aux

— 60 —

compagnies de chemin de fer). Néanmoins, la politique de l'Association a été stable dans son application. Si la constance est une vertu, il convient de noter que notre politique a fait face à toutes les tempêtes de l'accès du rail pendant une période de plus de vingt ans, et elle reste la même aujourd'hui.

Vu les fortes tendances actuelles vers le monopole dans d'autres secteurs de l'économie, ce que les gouvernements de pratiquement tous les pays ont tenté de contrôler et d'entraver, il semblerait plutôt étrange que les mêmes tendances au monopole n'existent pas dans le transport. En fait, elles existent; c'est là l'essence du problème de l'accès du chemin de fer dans le domaine du transport routier.

La Commission royale d'enquête MacPherson est venue près de reconnaître le problème. Le passage pertinent du rapport (à la page 29 du Volume I) déclare ce qui suit:

> «Les camionneurs, d'autre part, alarmés par les très grandes ressources financières des chemins de fer, ont prétendu que (l'accès du rail dans le transport routier) représente un retour possible à l'époque du monopole du transport. Une fois que les chemins de fer se seront assurés une situation dominante dans le camionnage, d'après les camionneurs indépendants, l'élément de concurrence du transport actuellement fourni par cette forme de voiturier va disparaître. Même s'il existe des raisons d'inquiétude, évidemment, dans cette tendance vers une espèce de 'consortium du transport', possédé et exploité par les chemins de fer, il *semblerait* que l'économie de l'industrie du camionnage...*semble* éliminer cette possibilité d'une réapparition du transport monopolisé entre les mains des sociétés ferroviaires. ...Nous *voudrions croire* que l'industrie du camionnage forte et active, par l'entremise de ses associations, *serait en état* de jeter l'alarme dans le public et auprès des autorités fédérales au cas de restriction commerciale découlant de cette source.
>
> Rapports de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume I, p. 29.
> (les points soulignés sont de nous)

— 61 —

Le nombre de clauses conditionnelles et les suppositions hésitantes rendent ce passage plutôt unique parmi les énoncés de la Commission royale d'enquête. Bien que l'industrie du camionnage puisse se sentir flattée par la mention qui en est faite, on peut se demander sérieusement jusqu'à quel point ses associations peuvent être «en état de jeter l'alarme dans le public et auprès des autorités fédérales», et jusqu'à quel point le fait de jeter cette alarme auprès des autorités peut être efficace, à moins qu'il n'existe réellement des cadres de réglementation efficace.

Bien sûr, la politique nationale des transports pour le Canada exposée dans le Bill C-231 amène inexorablement le Comité à examiner dans quelle mesure les compagnies de chemin de fer ont pénétré dans le domaine concurrentiel du camionnage et jusqu'à quel point elles sont en mesure de pouvoir en établir le contrôle. Le Parlement doit assurément avoir une politique établie sur l'accès du rail si les mots «*compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement Concurrence à tous les autres moyens de transport*» ne sont pas réduits à un simple verbiage.

Nous soumettons respectueusement que le temps est venu pour le Parlement, voyant l'ampleur qu'a prise l'intrusion du chemin de fer et l'immense variété de service contrôlés par les compagnies ferroviaires sur les routes, d'aller au-delà d'explications grandiloquentes au sujet d'un «camionnage collaborateur» ou d'une «intégration des services».

En l'occurrence, les compagnies de chemin de fer peuvent argumenter qu'à toutes fins pratiques elles opèrent leurs lignes de camionnage en concurrence

— 62 —

avec la compagnie ferroviaire parente (excepté les lignes de camionnage absorbées dans les services de marchandises du Canadien Pacifique). Elles peuvent soulever le point qu'il existe une concurrence tarifaire entre le service ferroviaire et la firme de camionnage de la compagnie de chemin de fer. On peut citer un cas où une filiale d'une compagnie ferroviaire a utilisé des services de transport 'rail-route' non pas de la compagnie parente, mais de la compagnie de chemin de fer rivale pour le motif que cette dernière donnait un service de transport 'rail-route' plus commode. Il est facile de forger une situation de concurrence tout à fait éblouissante afin d'écarter toute allégation voulant qu'il y ait un contrôle restrictif d'un moyen de transport par un autre, même s'il existe une propriété en commun.

Mais ce genre d'analyse ne pénètre pas au cœur du problème. Le souci de l'Association Canadienne du Camionnage et, en fait, le souci de quiconque est intéressé à un système de transport véritablement concurrentiel et viable, c'est que derrière une apparence de concurrence entre moyens de transport contrôlés par les mêmes intérêts, il existe une mainmise de plus en plus grande des compagnies de chemin de fer sur l'industrie du camionnage.

Un des chiffres employés pour détourner l'analyse approfondie qui serait nécessaire pour examiner ce problème, c'est le nombre de compagnies qui ont fait l'objet d'acquisitions par les chemins de fer à date—une poignée des 7,000 firmes que représente l'Association Canadienne du Camionnage.

Mais ce n'est pas par le nombre de compagnies ni même par la flotte totale

— 63 —

de camionnage 'de louage' qui sont passés sous la propriété des compagnies de chemin de fer, que nous pouvons connaître la mesure dans laquelle les chemins de fer sont en train d'assurer et d'accroître leur contrôle des opérations de

transport de marchandises sur les routes. La question du nombre réel de firmes qu'elles ont achetées et du nombre total de camions que ces achats représentent —un petit pourcentage de la totalité, admettons-le—n'est que l'aspect superficiel de ce problème de l'accès des chemins de fer dans le transport routier. En effet, le contrôle peut être réalisé par les compagnies de chemin de fer dans un secteur donné de l'industrie du camionnage au moyen d'un seul achat parmi, disons, six compagnies de camionnage indépendantes qui opère sur un trajet. Du moment que la propriété de camions par une compagnie ferroviaire devient un facteur sur ce trajet, il existe une situation où le transporteur dominant est la compagnie de chemin de fer propriétaire d'une flotte de camions—les compagnies de chemin de fer que la Commission MacPherson a particulièrement désignée comme étant capable de «créer une incertitude intolérable au moyen de guerres tarifaires, de sorte qu'une industrie du camionnage efficace ne puisse pas survivre.» Comment les compagnies de chemin de fer pourraient-elles créer cette incertitude intolérable? «Par leur volume et leurs ressources énormes, et par la permanence relative de leurs investissements comparativement aux firmes des autres moyens de transport» nous dit la Commission MacPherson, et ce qui est vrai du pouvoir d'une compagnie de chemin de fer dans le domaine tarifaire, est également vrai du pouvoir d'une compagnie de chemin de fer qui investit des fonds dans le domaine de son maître-compétiteur, le camionnage.

— 64 —

Ainsi, le contrôle que les chemins de fer sont en train de gagner dans l'industrie du camionnage, est un contrôle bâti sur un choix judicieux de firmes situées d'une façon stratégique. Le Comité peut être sûr qu'une chose encore plus importante que le calibre du personnel, l'état de l'équipement, et la suffisance des terminus, c'est le droit *d'exploitation* détenu par la firme de camionnage que la compagnie de chemin de fer achète.

La Commission MacPherson ne s'est pas attaquée à ce problème dans son rapport; elle a eu soin de l'éviter.

Les remarques dans le rapport de la Commission royale d'enquête au sujet de «l'industrie du camionnage forte et active» sont flatteuses comme nous l'avons fait remarquer, mais c'est une façon presque amusante d'aborder la question du contrôle par les compagnies de chemin de fer de l'une des forces concurrentielles, que la Commission elle-même a jugée si importante pour le transport canadien.

Étant donné la portée de la mesure législative qui lui a été soumise, le Comité permanent des Transports et Communications place peut-être le Bill C-231 dans la catégorie des mesures législatives à long terme. Il estime peut-être qu'avec l'adoption de ce Bill en particulier, il faudra beaucoup de temps avant que le problème des transports, une fois les mains de la Commission canadienne des transports, soit de nouveau devant le Parlement. S'il en est ainsi—s'il est vrai que le Bill C-231 commande actuellement une étude en profondeur du transport, opportunité qui peut ne pas se présenter de sitôt devant le Parlement—il existe certainement un besoin urgent de ne pas négliger la question de l'accès du chemin de fer dans le domaine du camionnage. *Il se peut qu'au cours des années qui vont suivre, dépassant les termes des 93 articles de la*

— 65 —

Loi nationale des transports, les compagnies canadiennes de chemin de fer puissent réglementer de leur quartier général à Montréal le développement des transports de surface selon le nombre et l'endroit de leurs achats dans le domaine du camionnage.

Avec ce pouvoir, et sans réglementation de l'accès du rail dans le camionnage—et une telle réglementation n'existe pas dans le Bill C-231—les compa-

gnies de chemin de fer peuvent effectivement contourner la politique nationale des transports établie à l'article 1.

Les conséquences à long terme des achats d'opérations de transport routier qui sont stratégiques, achats qui procureront aux chemins de fer un petit nombre des propriétés, *mais un contrôle décisif* de l'industrie du camionnage «à cause de leur volume et de leurs ressources relativement énormes», ne sont pas dans l'intérêt des consommateurs de l'ouest canadien, des provinces de l'atlantique, ni en effet du Canada central—si la Commission MacPherson avait raison quand elle a dit ceci:

> «Le fait de donner à l'organisation du transport, au Canada, une allure concurrentielle, au lieu d'une allure monopolistique, a eu des effets profonds tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du domaine du transport. La capacité accrue, alliée à la généralisation des moyens alternatifs de transport et à une plus grande efficacité découlant de la poussée de concurrent, a eu pour conséquences des tarifs moins élevés et de meilleurs services que ceux qu'il aurait eu autrement. Dans l'ensemble, le pays a bénéficié de l'amélioration générale qui a eu lieu dans tout le réseau des transports.
>
> Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume I, p. 13.

Il est donc recommandé que le nouvel article 35(C) suivant soit ajouté à la partie III du Bill:

— 66 —

35(c) (i) Toute fusion, consolidation, vente, échange, transfert ou location d'une entreprise de transport par véhicule à moteur ou tout accord, contrat ou transaction qui doit occasionner un changement dans le contrôle d'une telle entreprise de transport par véhicule à moteur sera nul et de nul effet à moins d'être approuvé par la Commission avant d'être effectué.

(ii) Nonobstant ce qui précède ou toute autre disposition de la présente partie, nulle personne, société ou corporation opérant ou contrôlant une entreprise de transport autre qu'une entreprise de transport par véhicule à moteur ne devra acquérir un intérêt ou un contrôle ou l'opération d'une entreprise de transport par véhicule à moteur, excepté qu'une compagnie de chemin de fer ou une ligne d'aviation ou une compagnie de navigation pourra opérer ou contrôler une entreprise de transport par véhicule à moteur conjointement avec ses services de transport pour les fins de ramassage et de livraison dans les centres urbains.

— 67 —

LES DROITS DE PLAINTE, D'APPEL ET D'ENQUÊTE

Tandis que l'industrie du camionnage n'est pas d'accord avec toutes les recommandations de la Commission MacPherson, celle-ci s'est certainement montrée au diapason des nouvelles tendances révolutionnaires qui se sont manifestées dans le domaine des transports. La Commission a reconnu nettement que si on ne veut pas que toute la structure des transports du Canada soit déformée et faussée, les divers modes de transport doivent concurrencer l'un avec l'autre dans des conditions qui permettront à chacun de tabler entièrement sur ses avantages particuliers au point de vue de la technologie, du service et des frais.

L'industrie du camionnage n'a absolument rien à craindre de cette philosophie et elle ne la met pas en doute devant le Comité. Notre industrie en est une qui est née et qui a grandi dans une atmosphère de concurrence—une industrie qui a lutté pour son existence non seulement à la face d'une concurrence

interne—le camionneur 'de louage' contre le camionneur 'de louage', ou le camionneur «de louage» contre le camionneur privé—mais aussi contre deux des plus grands réseaux ferroviaires de l'hémisphère occidental.

Pour ce qui est du trafic concurrentiel des marchandises capable d'être effectué par route ou par rail, la Commission MacPherson place une restriction sur une telle concurrence. C'est que les tarifs-marchandises doivent être compensatoires, au moins dans la mesure des faux-frais directs pour le transport à court terme; ou, pour une période plus longue, aux frais variables selon la période, ou encore aux frais marginaux à longue échéance.

— 68 —

On peut facilement créer l'impression que la Commission MacPherson a vu les modes de transport par voie ferrée et par camion se faire une concurrence à des conditions à peu près égales—que d'un côté nous avions l'industrie géante du chemin de fer, et de l'autre côté l'industrie géante du camionnage, et que le jeu de la survivance résidait dans la capacité de l'une de ces industries à lancer sa force économique contre l'autre.

Que ce soit là la thèse du rapport MacPherson, c'est vrai. Mais la Commission MacPherson savait parfaitement aussi qu'une comparaison de la force économique de l'industrie du chemin de fer et de l'industrie du camionnage ne pouvait pas être réaliste à moins d'aller voir ce qui se passe derrière les mots «industrie du camionnage».

Et évidemment, ce qu'il y a là n'est pas deux réseaux géants de camionnage, l'un de propriété publique, l'autre de propriété privée, mais des milliers de firmes individuelles, des petites et des grandes, qui composent ce qu'on appelle l'industrie du camionnage. La Commission royale d'enquête s'est inquiétée du fait qu'un concurrent économiquement plus faible, mais non moins efficace, pourrait être mis hors d'affaires et que sa mise de fonds pourrait être détruite, en exigeant des taux inférieurs au niveau des dépenses. Ce souci est évident dans les dispositions du Bill C-231.

La Commission a déclaré ce qui suit:

> "On ne verra pas des directeurs éclairés exiger, pour le transport des marchandises, un tarif qui, selon toute apparence, leur rapporterait des revenus inférieurs aux débours directs, c'est-à-dire au coût directement afféré au transport. Une entreprise qui emploierait des méthodes de ce genre serait vite ruinée.»

— 69 —

> «Mais justement, toutes les choses ne sont pas égales. En raison de l'ampleur plutôt considérable de leur organisation et de leurs ressources et de la permanence relative de leurs investissements, comparativement à ceux des compagnies qui assurent divers autres modes de transport, les chemins de fer pourraient s'ils le voulaient, en suscitant des guerres de tarifs par-ci par-là, engendrer une incertitude intolérable dans l'industrie du transport par camions, à tel point qu'une industrie de camionnage, même de premier ordre, ne pourrait subsister.»
>
> «La réglementation du tarif devra, comme par le passé, contenir une disposition relative au tarif minimum. Si ceci caractérisait la réglementation des tarifs de tous les modes de transport ce serait idéal, mais vu les difficultés d'ordre administratif et la réalité économique ce n'est pas aussi essentiel pour l'industrie du camionnage, à condition qu'on permette aux nouvelles entreprises de prendre librement leur place. Une entreprise de camionnage qui établit des taux inférieurs aux frais directs d'un transport déterminé ne tardera pas à être remplacée. En attendant que ceci se produise il en résulte un transfert de revenu de l'entreprise à l'expéditeur.»

«Quant aux compagnies de chemin de fer, qui, pour la plupart, s'étendent à travers le pays, représentant une forte mise de fonds dans un nombre restreint d'entreprises et ne se font guère de concurrence en matière de prix, il faut maintenir la réglementation afin de s'assurer qu'on n'établira jamais de tarifs inférieurs aux frais directs de transport. Quand les chemins de fer continuent d'appliquer des tarifs identiques pour certains parcours le taux minimum permis devrait être déterminé d'après les frais pertinents du parcours le plus coûteux. Si le tarif minimum était établi d'après les frais du parcours moins long ou moins coûteux, une des compagnies de chemin de fer se verrait obligée d'offrir des tarifs inférieurs au taux minimum stipulé dans la Loi. Donné cette mise en garde, il n'y a pas lieu d'empêcher les chemins de fer d'offrir leurs services à des tarifs identiques. Dans les limites réglementées des taux maximums, des tarifs identiques ou communs ne restreignent pas en soi la concurrence. Selon la période de temps envisagée, le taux minimum pourrait être égal aux faux-frais directs pour une période de temps très courte, ou s'il s'agissait d'une période plus longue, aux frais variables tels qu'ils sont définis pour la période en question, ou encore, aux frais marginaux à

— 70 —

longue échéance. En ce qui concerne la répartition des ressources entre les divers modes de transport pendant une longue période de temps, les frais marginaux à longue échéance constituent sans aucun doute le minimum approprié.»

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume II, pp. 81-82-83.

La mesure législative projetée prévoit la *protection* et la préservation d'une telle concurrence. Ceci, à notre avis, est la raison d'être des dispositions permettant à toutes les parties intéressées, y compris les industries de transport qui se font concurrence, de faire des représentations auprès de la Commission aux audiences relatives aux mesures prises par les compagnies de chemin de fer. Ces dispositions sont évidemment logiques et elles sont conformes aux bonnes pratiques de réglementation.

Les présentes agences fédérales de réglementation ont tenu pour pratique d'entendre les représentations des entreprises de transport dans la même industrie—ceci en effet est une partie essentielle du système «adversaire» de la pratique judiciaire ou quasi-judiciaire. Acceptant ce principe, il serait grandement illogique de limiter son application aux firmes dans la même industrie *quand les principales répercussions de la concurrence proviennent des mesures prises par des firmes dans d'autres industries concurrentes.*

Une mesure prise par le CNR ou le CPR peut n'avoir que très peu ou pas du tout d'effets sur l'autre compagnie ferroviaire, mais elle peut conduire éventuellement à l'élimination de l'exploitation de compagnies de camionnage concurrentes dans la région affectée par certaines politiques tarifaires des chemins de fer. Étant donné les ressources inégales d'une compagnie de chemin de fer et de ses compétiteurs du camionnage, la préservation de la concurrence—ce qui est dans

— 71 —

l'intérêt public—exige que les compagnies affectées, soit elles-mêmes ou par l'entremise de leurs associations—devraient pouvoir se plaindre à la Commission.

On a avancé l'argument que le droit d'un mode de transport concurrent empêcherait le libre développement d'un équilibre concurrentiel basé sur des avantages économiques inhérents. Cet argument est fondé sur la confusion des «avantages économiques inhérents» et de la «force de concurrence». Si on permet à tous les modes de transport de mettre en valeur leurs avantages économiques

inhérents au moyen d'une plus grande efficacité, des progrès technologiques, d'un service d'une meilleure qualité, etc., une telle mise en valeur doit être considérée hautement avantageuse. Si cependant, une organisation particulière de transport emploie son pouvoir économique de ressources massives pour éliminer la concurrence au moyen d'une guerre tarifaire peu rentable, une telle mise en valeur n'a rien à voir avec le libre jeu réciproque des forces de la concurrence, ou des avantages inhérents. C'est là l'exercice d'une stratégie de monopole et non pas un geste de concurrence.

La prémisse de base du rapport MacPherson était que le système de transport doit être considéré comme un tout. L'application pratique de ce principe est garantie par les dispositions de la Loi qui combinent les fonctions de recherche et de réglementation. Ces dispositions imposent à la Commission le devoir d'élaborer des mesures propres et des politiques relatives à tous les modes de transport et à l'inter-relation de ces modes. Une chose inséparable de la réalisation de ces objectifs de politiques, c'est le droit de plainte contre des mesures «concur-

— 72 —

rentielles»—en fait, de monopole—des compagnies de chemin de fer par d'autres modes de transport.

Nous appuyons entièrement la procédure d'appels proposée qui prévoit des appels à la Commission plénière, des décisions d'un Comité qui se spécialise dans la réglementation d'un mode de transport. A cause de sa composition même, la Commission plénière peut à l'occasion être mieux équipée pour relier les intérêts d'une industrie de transport en particulier (par exemple, les chemins de fer) à l'intérêt public plus grand qui se rattache à tout le système de transport dans son ensemble.

Dans nos remarques préliminaires, nous avons souligné que bien que les mêmes principes de base doivent être appliqués à tous les modes de transport, leur application doit être modifiée pour prendre connaissance des caractéristiques de l'une ou l'autre des industries de transport. Ainsi, le volume même des compagnies de chemin de fer, comparativement à même les plus grandes organisations de camionnage, soulève des problèmes différents, dont le plus important est la possibilité de l'exercice du pouvoir économique de ressources énormes pour en arriver à certains résultats concurrentiels. Aucune compagnie de camionnage ne peut au moyen de réductions tarifaires éloigner de force une compagnie ferroviaire d'un marché particulier, mais une compagnie de chemin de fer peut, au moyen de réductions tarifaires judicieuses, éliminer tout un secteur de l'industrie du camionnage. A cause du fait que les frais conjoints, les frais de réseaux et les frais généraux forment une bien plus grande partie des dépenses des chemins de fer, la détermination du caractère compensatoire d'un taux de

— 73 —

chemin de fer en particulier est une affaire d'une extrême difficulté comparativement à l'établissement du prix de revient d'une opération de camionnage particulière. D'un autre côté, le volume même des compagnies de chemin de fer, et par conséquent, un système de prix de revient élaboré et raffiné permet un type d'enquête différent.

Le principe des frais compensatoires comporte une grande confiance dans l'établissement du prix de revient. Ceci, en retour, exigerait que la Commission fasse des études intenses non seulement des dépenses réelles, mais aussi des méthodes de l'établissement du prix de revient. Il nous paraît très important que de telles études des méthodes et des principes de l'établissement du prix de revient devraient être conduites non seulement sur une haute échelle, mais qu'elles devraient faire l'objet d'un examen minutieux de la part des parties virtuellement intéressées.

Ce que la Commission royale d'enquête a dit au sujet du danger de guerres tarifaires isolées par les chemins de fer contre l'industrie du camionnage a peu de sens à moins que les droits d'appel et d'audiences par la Commission canadienne des transports ou un Comité approprié de cette Commission ne soient accordés à l'industrie du camionnage, tel que stipulé dans le Bill C-231. Les expéditeurs qui jouissent de taux qui ne sont pas compensatoires ne précipiteront jamais une plainte à la Commission pour la simple raison qu'ils détiennent pareil taux; ils n'ont aucunement le désir de bloquer un taux ferroviaire qui transporte les marchandises à perte. La mention par la Commission royale d'enquête d'une industrie du camionnage efficace capable de persister au milieu de l'incertitude intolérable des guerres tarifaires des chemins de fer ne devient qu'un simple

— 74 —

verbiage si de telles situations, quand on croit réellement qu'elles existent, ne peuvent pas être portées à l'attention de la Commission canadienne des transports dans l'espoir qu'elles feront l'objet d'une enquête.

Le statut de l'industrie du camionnage comme «partie intéressée» en vertu de la Loi nationale sur les transports

L'article 39 du Bill introduit l'article 45(a) dans la Loi sur les chemins de fer, qui prescrit qu'à toute audition de la Commission aux fins d'établir une ordonnance ou de donner une directive, une permission, une sanction ou une approbation relatives à une question concernant les chemins de fer, les représentants des gouvernements provinciaux et municipaux «ou toute association ou autre organisme représentant les intérêts d'expéditeurs ou de destinataires» peuvent comparaître devant la Commission et être entendus par elle sous réserve des règles de procédure que la Commission peut prescrire avec l'approbation du gouvernement en conseil.

La note explicative dans le Bill énonce ce qui suit: «Cette nouvelle disposition permettrait aux représentants des gouvernements provinciaux et municipaux et aux intérêts spécifiques de comparaître et d'être entendus par la Commission des transports à l'égard de questions au sujet desquelles ils ne pourraient pas, au sens légal du mot, être des parties *intéressées*».

L'article 33 de la Loi sur les chemins de fer déclare au paragraphe (1) que «la Commission a pleine juridiction pour instruire, entendre et juger toute requête présentée par une partie intéressée ou en son nom».

— 75 —

Le paragraphe (5) du même article stipule ce qui suit:

> «La décision de la Commission sur la question de savoir si une compagnie, une municipalité ou une personne est ou n'est pas partie intéressée, au sens du présent article, est finale et lie toutes les compagnies, les municipalités et les personnes.»

Le 21 août 1957, l'Association Canadienne du Camionnage a fait à la Commission des transports du Canada une demande pour le rejet de certains taux de concurrence publiés par les Chemins de Fer Nationaux du Canada et la Compagnie du Chemin de Fer du Pacifique-Canadien dans l'ouest canadien. A une audience du 20 février 1958, les deux compagnies de chemin de fer ont présenté une motion pour le renvoi de la demande pour le motif que la requérante n'avait aucun statut pour invoquer la juridiction de la Commission.

La Commission a renvoyé la demande de l'Association Canadienne du Camionnage dans un jugement en date du 24 mars 1958, dans lequel elle statuait ce qui suit:

> «Dans l'opinion de la Commission, ce que le Parlement a fait en employant l'expression «partie Intéressée» dans l'article 33 de la Loi sur les chemins de fer, c'est une réserve limitant le droit de faire une de-

mande et d'ordonner à la Commission d'«instruire, entendre et juger» cette demande, à une partie qui est «intéressée»; mais un tel «intérêt» dont une partie a besoin dans les circonstances de sa demande doit être une espèce d'intérêt que le Parlement avait en vue en donnant le droit de faire une demande à la Commission concernant des taux de chemin de fer et en imposant à la Commission le devoir de la juger.»

«Alors que la question est débattable mais n'a pas besoin d'être décidée ici, la Commissiion n'estime pas que la requérante ou toute personne ou compagnie qui se livre au commerce du camionnage soit nécessairement en dehors de l'article tout simplement parce que le camionnage est un genre de commerce relativement nouveau qui est entré en existence depuis que l'expression en question a été employée pour la première fois dans le statut.»

— 76 —

«Eu égard au problème que le Parlement a eu à solutionner dans la Loi sur les chemins de fer et aux remèdes qu'il a apportés et aux fins du contrôle des taux et à la portée de cette Loi, pour avoir droit à la reconnaissance comme une «partie intéressée» et par conséquent pour avoir le droit de formuler une plainte en vertu de la Loi sur les chemins de fer à l'effet que des taux du chemin de fer sont injustes et déraisonnables, non compensatoires et plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence, la Commission conclut que la partie par laquelle ou au nom de laquelle une telle plainte est formulée doit avoir un intérêt plus direct que celui d'un voiturier concurrent dont l'intérêt est de réduire la concurrence fournie par la compagnie de chemin de fer, nonobstant les dispositions de la Loi sur les chemins de fer qui permettent expressément aux compagnies de chemin de fer de publier des taux de concurrence. Ceci ne veut pas dire, cependant, qu'une personne ou une compagnie qui se livre au commerce du camionnage ne pourrait pas avoir le statut d'une «partie intéressée» dans une plainte alléguant une disparité injuste dans des facilités, des taux ou des services de chemin de fer. Ce point ne doit pas être tranché ici, car la requérante n'allègue pas de disparité injuste.»

Ce que sera le statut de l'industrie du camionnage comme «une partie intéressée» sous la Loi nationale sur les transports n'est pas clair, et nous soumettons que cette question devrait être clarifiée par un amendement à l'article 33 de la Loi sur les chemins de fer ou par un amendement à l'article 45(a) projeté, en insérant les mots «ou d'autres voituriers» après le mot «destinataires».

LA LOI SUR LE DIMANCHE

L'article 11 de la Loi sur le dimanche permet tout travail de bienfaisance nécessaire, et particulièrement parmi les classes de travaux qui sont permis au paragraphe (x) il y a tout travail que la Commission des transports du Canada juge nécessaire afin d'empêcher un retard indû relativement au transport des marchandises sur un chemin de fer.

On trouve un corollaire dans la Loi sur les chemins de fer. Le paragraphe (1) de l'article 59 prévoit un avis d'une demande à la Commission des transports du Canada se rapportant au transport des marchandises sur un chemin de fer.

L'article 20 du Bill C-231 amende la Loi sur le dimanche en substituant la Commission canadienne des transports à la Commission des transports du Canada. Cet amendement de routine ne tient pas compte de la condition stipulée à l'article 1 à l'effet que «la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport.» Et il ne tient pas compte de la condition suivante: «la présente Loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.»

L'amendement au Bill C-231 est sans aucun doute considéré comme un amendement de routine. En fait, il est restrictif. Il confirme une grave disparité de la part du gouvernement fédéral contre l'industrie du camionnage, malgré le fait que dans le contexte de la Loi sur le dimanche aucune disparité semblable n'est pratiquée contre les autres modes de transport de juridiction fédérale.

La Loi sur le dimanche, dans sa rédaction actuelle, empêche les compagnies de camionnage de continuer l'opération de leurs véhicules le dimanche. Nous comprenons que beaucoup de gens qui conduisent leurs automobiles le dimanche préfèrent peut-être qu'il n'y ait pas de circulation de camions le dimanche (bien que le point de vue des automobilistes n'ait rien à voir directement avec les objectifs de la Loi sur le dimanche). Dans les conditions de circulation pare-choc à pare-choc auxquelles doivent faire face les automobilistes sur les routes situées autour des localités à populations denses, ils croient avoir suffisamment de problèmes le dimanche, même en l'absence des camions.

Dans l'industrie du camionnage, nous sommes entièrement sympathiques à cette réaction. Nous croyons également que certaines entreprises de camionnage font face à des circonstances qui nécessitent—et méritent—la considération attentive du Parlement.

Il existe deux catégories d'entrepreneurs canadiens de camionnage qui sont défavorisées par l'interdiction du camionnage le dimanche imposée par cette loi: (1) les entrepreneurs qui fournissent un service routier de transport de marchandises entre plusieurs provinces du pays; et (2) les entrepreneurs de camionnage interprovincial ou intraprovincial qui fournissent un service routier de transport de marchandises entre des points séparés par de longues distances. Dans ces deux catégories, des dépenses additionnelles de transport et des retards déraisonnables dans le service sont imposés à certaines firmes de camionnage par la Loi sur le dimanche.

Il y a un certain nombre de firmes de camionnage à longue distance sur des trajets allant jusqu'à 2,700 milles qui sont également défavorisées par la Loi sur le dimanche. Ce sont les firmes qui procurent un service entre l'est et l'ouest du Canada. La situation se retrouve sur les trajets entre le Canada central et les provinces Maritimes. Ces entrepreneurs placent souvent les véhicules sur des routes peu fréquentées très tôt le dimanche. Cela ne cause aucun inconvénient au public automobiliste que le camion se rende à sa destination. Réciproquement, l'observance du dimanche par le chauffeur n'est pas rehaussée s'il doit arrêter, car il demeure «en service» durant tout le temps qu'il est arrêté et il est éloigné de sa famille.

C'est sans aucun doute la reconnaissance de conditions semblables qui ont conduit les législateurs de la Loi sur le dimanche à insérer certaines dispositions à l'égard des opérations des chemins de fer et des navires.

Suffit pour la position des transports par rail et par eau. Examinons maintenant la position des lignes aéiennes. Nous sommes incapables de trouver une disposition dans la Loi sur le dimanche qui permet à Air Canada et à CPA de conduire des opérations «entièrement libres» le dimanche—de marchandises et de messageries aussi bien que de passagers. Les opérations d'Air Canada et de CPA le dimanche—nous ne les déplorons pas mais nous les citons tout simplement comme un fait—démontrent une extrême flexibilité vis-à-vis les dispositions de la Loi sur le dimanche. C'est une flexibilité, dans des circonstances spéciales, mais non pas sur une base nationale comme dans le cas d'Air Canada, de CPA et d'autres transports, dont l'industrie du camionnage a besoin.

Notre opinion sur la façon dont sont traitées d'autres formes de transport soulève inévitablement la question d'un traitement juste et équitable de tous les modes de transport de marchandises qui se font concurrence dans certaines sphères d'exploitation. L'industrie du camionnage ne serait pas plus justifiée de se plaindre de la concurrence des transports par voie ferrée, par eau et par air que ces modes de transport seraient justifiés de se plaindre de la concurrence des camions. Nous nous attendons à faire face à la concurrence quant au service et aux frais. Nous sommes entièrement prêts à cela. Nous prétendons, cependant, que nous ne devrions pas avoir à le faire en vertu d'une législation fédérale qui immobilise tous les camions à longue distance le dimanche, pendant que les transports par voie ferrée, par eau et par air sont autorisés à poursuivre leurs opérations.

Du fait que la Loi sur le dimanche omet de mentionner les camions, nous ne concluons pas que le gouvernement cause délibérément préjudice à l'industrie du camionnage comparativement au traitement qu'elle accorde aux transports par rail, par eau et par air. La loi sur le dimanche a été adoptée avant le développement de l'industrie du camionnage. Pour cette raison, et aussi parce que la Loi incorpore clairement le principe de considération spéciale pour des agences de transport en regard des opérations nécessaires le dimanche, nous soumettons que la Loi devrait être examinée de nouveau et amendée: (1) pour corriger les anomalies qu'elle crée à l'égard de certaines compagnies de camionnage à longue distance; (2) pour assurer un traitement juste et équitable de tous les modes de transport. Une telle mesure de la part du gouvernement conduira à une amélioration considérable dans le service de transport routier de marchandises à longue distance dans certains cas particuliers, et réduira les frais à une époque dans certains cas particuliers, et réduira les frais à une époque où les autres dépenses de l'exploitation du camionnage augmentent. Nous soumettons respectueusement que ce serait là des résultats souhaitables du point de vue du public expéditeur.

Nous recommandons que l'article 11(x) de la Loi sur le dimanche soit amendé pour prescrire que pourra être fait le dimanche tout travail que la Commission canadienne des transports, en tenant compte de l'objectif de la Loi et dans le but d'empêcher des retards indus, jugera nécessaire de permettre.

Nous recommandons que le paragraphe (1) de l'article 59 de la Loi sur les chemins de fer soit amendé pour prescrire que l'avis d'une demande à la Commission pour la permission de faire un travail le dimanche sera donné au ministère des Transports, et établira les raisons pouvant justifier ce travail.

RÉGLEMENTATION DES TARIFS MAXIMUMS

Le Bill C-231 propose des réformes radicales dans le contrôle des taux ferroviaires. Le Bill fait une distinction—comme la Commission MacPherson —entre la réglementation du tarif maximum et la réglementation du tarif minimum. Les deux types de réglementation des taux ferroviaires intéressent directement l'industrie du camionnage. Évidemment, les compagnies de chemin de fer doivent avoir la capacité de faire une concurrence tarifaire tel que le possède l'industrie du camionnage. Personne dans l'industrie du camionnage ne soutiendrait le contraire. Les compagnies de chemin de fer sont des entreprises immenses, puissantes et lourdement subventionnées. Chacune des deux grandes compagnies ferroviaires est beaucoup plus considérable que n'importe quelle compagnie de camionnage qui existe actuellement au Canada. L'objectif doit donc être celui de garantir une grande somme de liberté pour les compagnies de chemin de fer dans la fixation de leurs taux, mais d'empêcher en même temps cette concurrence des prix de se transformer en une arme monopolisatrice destinée à éliminer la concurrence.

Le paragraphe 53 du Bill propose que le paragraphe 336 de la Loi des chemins de fer établisse un système de réglementation pour les taux maximums à l'égard du trafic captif des compagnies de chemin de fer, et basé sur les dépenses ferroviaires pour ce qui était considéré comme un chargement normal de 30,000 livres. Afin d'obtenir la protection du contrôle des taux maximums, l'expéditeur aurait à déclarer que son traffic est «captif». En retour du tarif maximum établi, l'expéditeur devrait confier à cette compagnie de chemin de fer toutes les expéditions relatives à la marchandise en question, au tarif maximum stipulé dans sa demande. Ce tarif maximum et l'engagement relatif aux expéditions seraient pour un an au moins, et après, aussi longtemps que le taux déterminé demeurerait en vigueur.

Cet engagement avec la compagnie de chemin de fer relatif aux expéditions serait, en somme, un genre de taxe convenue, mais comportant deux exceptions importantes: (1) cent pour cent des expéditions en question seraient confiées à la compagnie de chemin de fer, alors que même dans le cas d'une taxe convenue un expéditeur peut négocier un pourcentage plus bas du total de ses expéditions; et (2) les taxes convenues sont des accords volontaires entre l'expéditeur et la compagnie ferroviaire, tandis que le système proposé comporterait un facteur de coercition. Ce que le Bill dit est ceci: «nous vous donnons à vous, l'expéditeur, une protection contre l'exploitation par les compagnies de chemin de fer à la condition que vous vous engagiez à confier toutes vos expéditions au transport ferroviaire»!

L'Association canadienne du camionnage a toujours prétendu que le caractère répréhensif des taxes convenues, du point de vue de l'intérêt public, c'est qu'elles enchaînent une proportion des expéditions tellement grande aux compagnies de chemin de fer, qu'il est extrêmement difficile pour l'expéditeur, sinon impossible, de faire des expériences avec les autres modes de transport. Ceci maintient les conditions de monopole dans le transport. Ces objections s'appliquent avec encore plus de force à la proposition du Bill. La «captivité» des expéditions est définitivement une condition qui laisse à désirer. Par conséquent, il s'ensuit que tout développement qui accroît la facilité de la concurrence dans le domaine du transport devrait être encouragé. Cependant, la concurrence entre les transports ne peut pas s'établir soudainement—elle s'est toujours développée graduellement au moyen d'expériences continuelles par les expéditeurs et les voituriers. Si les expéditeurs ont à envoyer 100 pour cent de leur trafic pour être déclarés «captif» aucun établissement graduel de la concurrence ne sera possible.

C'est l'opinion de l'Association canadienne du Camionnage que la règle proposée pour la réglementation du tarif maximum est inutilement restrictive pour les expéditeurs et les voituriers. Les résultats que la législation juge souhaitables pourraient être réalisés si la définition des expéditions peut prouver que la majorité de ses expéditions—50 p. 100 ou plus—peuvent être expédiées par chemin de fer, il devrait avoir droit à la protection du tarif maximum sans la nécessité d'enchaîner toutes ses expéditions aux compagnies de chemin de fer. De cette façon, l'expéditeur serait libre de faire des expériences avec les autres modes de transport sans perdre la protection de la réglementation. En même temps, les voituriers concurrentiels pourraient développer des alternatives possibles et faire des expériences sur leur nature pratique.

Il est respectueusement recommandé que le paragraphe 336 devrait définir comme «expéditions captives» celles où 50 p. 100 ou plus des expéditions sont transportées par chemin de fer. Il ne devrait pas y avoir d'engagement par contrat pour que toutes les expéditions soient transportées par chemin de fer.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DES TAUX DÉPOSÉS

En vertu du paragraphe (3) de l'article 52, l'article 52, l'article 333 de la Loi sur les chemins de fer prescrirait qu'un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la Loi pourrait être appliqué et mis en vigueur, dès l'émission du tarif et avant d'avoir été déposé à la Commission.

L'effet de cette disposition doit être considéré en fonction d'un tarif non compensatoire qui peut être mis en vigueur immédiatement et qui, même si une plainte a été formulée et qu'il aura été jugé non compensatoire par la suite, pourrait causer des dommages incalculables à la firme ou aux firmes de camionnage qui souffrent des répercussions du tarif au point de vue de la concurrence.

Il y aurait une chance d'éviter cette situation si un tarif réduisant une taxe entrait en vigueur dix jours après que ce tarif a été déposé à la Commission. Ce ci donnerait le temps de formuler une plainte s'il y avait une preuve prima facie qu'une plainte était justifiée. Ceci donnerait aussi le temps à la Commission d'examiner si le tarif proposé était compensatoire.

Nous réalisons qu'une date de mise en vigueur pour augmenter ou réduire les taux, peut exiger une action rapide de la part de la Commission. Pour réaliser cela, il peut être nécessaire de donner à la Commission la discrétion nécessaire pour édicter des règlements sur cette question au lieu d'établir des règles strictes dans un statut. Comme alternative, par conséquent, le paragraphe (3) de l'article 33 de la Loi sur les chemins de fer pourrait être retranché et remplacé par le suivant:

(3) «La Commission est autorisée à édicter des règlements sur la question de la date de la mise en vigueur des tarifs, prix et droits.»

Cette disposition pourrait être appliqué au transport régi par la partie III du Bill C-231 de manière à ce que tous les modes de transport concurrentiels soient sur le même pied.

2-3 ELIZABETH II

CHAP. 59.

Loi concernant le transport extra-provincial par véhicule à moteur

(Sanctionnée le 26 juin 1954.)

SA Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

TITRE ABRÉGÉ.

Titre abrégé.

1. La présente loi peut être citée sous le titre: Loi sur le transport par véhicule à moteur.

INTERPRÉTATION.

Définitions: «transport extra-provincial»

2. Dans la présente loi, l'expression

a) «transport extra-provincial» signifie le transport de voyageurs ou de marchandises au moyen d'une entreprise extra-provinciale;

«entreprise extra-provinciale»

b) «entreprise extra-provinciale» signifie un ouvrage ou une entreprise pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur, reliant une province à une autre ou d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites d'une province;

«voiturier fédéral»

c) «voiturier fédéral» désigne une personne qui exploite une entreprise extra-provinciale;

«loi de la province»

d) «loi de la province» signifie une loi d'une province ou municipalité, non inconciliable ni incompatible avec la présente loi;

«voiturier local»

e) «voiturier local» désigne une personne qui exploite un ouvrage ou une entreprise, n'étant pas une entreprise extra-provinciale, pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur;

«transport local»

f) «transport local» signifie le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur autrement qu'au moyen d'une entreprise extra-provinciale;

«entreprise locale»

g) «entreprise locale» signifie un ouvrage ou une entreprise pour le transport de voyageurs ou de marchandises par véhicule à moteur, qui n'est pas une entreprise extra-provinciale;

«commission provinciale de transport»

h) «commission provinciale de transport» signifie une commission, un conseil, bureau ou office ou autre corps ou personne ayant, en vertu de la loi d'une province, le pouvoir de contrôler ou de réglementer l'exploitation d'une entreprise locale.

EXPLOITATION D'UNE ENTREPRISE.

Permis d'exploitation.

3. (1) Lorsque, dans une province, la loi de la province exige un permis pour la mise en service d'une entreprise locale, nulle personne ne doit y exploiter une entreprise extra-provinciale, sauf si elle détient un permis délivré sous l'autorité de la présente loi.

Délivrance du permis.

(2) La commission provinciale de transport, dans chaque province, peut, à sa discrétien, délivrer à une personne un permis d'exploiter une entreprise extra-provinciale en pénétrant dans la province ou en passant à travers celle-ci, aux mêmes conditions et de la même manière que si l'entreprise extra-provinciale y exploitée était une entreprise locale.

TARIFS ET TAUX.

Tarifs et taux.

4. Lorsque, dans une province, les tarifs et taux à imposer par un voiturier local pour le transport local sont déterminés ou réglementés par la commission provinciale de transport, les tarifs et taux à imposer par un voiturier fédéral pour du transport extra-provincial dans cette province peuvent, à la discrétion de la commission provinciale de transport, être déterminés et réglementés par la commission provinciale de transport de la même manière et sous réserve des mêmes conditions que si le transport extra-provincial dans cette province était du transport local.

GÉNÉRALITÉS.

Exemption.

5. Le gouverneur en conseil peut exempter toute personne ou la totalité ou quelque partie d'une entreprise extra-provincial, ou tout transport extra-provincial, de l'ensemble ou de l'une quelconque des dispositions de la présente loi.

Peines.

6. (1) Quiconque viole une disposition de la présente loi ou omet de se conformer à un ordre ou à une instruction donnée par une commission provinciale de transport sous l'autorité de la présente loi, est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration sommaire de culpabilité, une amende de mille dollars ou un emprisonnement d'un an, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement.

Affectation des amendes.

(2) Une amende infligée en vertu du paragraphe (1) doit être versée, par le magistrat ou fonctionnaire qui la reçoit, au trésorier de la province où elle a été infligée.

Proclamation dans une province.

7. La présente loi n'entrera en vigueur dans une province que sur émission d'une proclamation du gouverneur en conseil, déclarant que cette loi est en vigueur dans ladite province.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 35

SÉANCE DU VENDREDI 4 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

De la Branch Lines Association du Manitoba: M. J. C. Doak, conseiller; M. R. De Pape, président; M. G. Jamieson, vice-président.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25171—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président:

et messieurs

Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Cantelon
Deachman
Groos
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
Langlois (*Chicoutimi*)
Legault
MacEwan
Martin (*Timmins*)
Mather
McWilliam
Nowlan
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rideout (Mme)
Sherman
Southam
Stafford (25).

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

PROCÈS-VERBAUX

Le VENDREDI 4 novembre 1966
(59)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Cantelon, Deachman, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Groos, Jamieson, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, Mather, McWilliam, O'Keefe, Pascoe, Reid et Southam (16).

Aussi présents: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. Régimbal, député; M. Donald Armstrong, conseiller économique du Comité.

Aussi présents: De la *Branch Lines Association* du Manitoba: M. J. C. Doak, conseiller; M. R. De Pape, président; M. G. Jamieson, vice-président.

Sur la proposition de M. Pascoe, avec l'appui de M. Legault,

Il est décidé: —Que le mémoire de la *Branch Lines Association* du Manitoba sera publié en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (voir Appendice A-27).

Le président, M. Macaluso, invite M. De Pape à faire une déclaration introductoire au nom de la *Branch Lines Association* du Manitoba.

M. De Pape présente M. Doak et lui demande de résumer le mémoire de la *Branch Lines Association* du Manitoba.

Après le sommaire, l'honorable J. W. Pickersgill commente brièvement le mémoire.

Les membres interrogent les témoins.

A 10 h. 55 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

PROCÈS-VERBAUX

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le VENDREDI 4 novembre 1966

● (9.45 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous sommes saisis ce matin du mémoire de la *Branch Lines Association* du Manitoba. Les témoins qui présenteront le mémoire sont, à ma droite, M. J. C. Doak, M. R. De Pape et M. G. Jamieson, respectivement conseiller, président et vice-président de la *Branch Lines Association* du Manitoba. Vous avez le mémoire en main depuis plus d'une semaine et, par conséquent, je prierai M. Doak d'en dégager les points saillants au lieu de le lire en entier. Quelqu'un veut-il proposer que le mémoire soit publié en appendice?

M. PASCOE: Je le propose.

M. LEGAULT: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: M. De Pape voudrait dire un mot.

M. R. DE PAPE (*président de la* Branch Lines Association *du Manitoba*): Monsieur le président, j'ai ici quelques feuillets qui contiennent la version française de ce que j'allais dire, si quelqu'un en désire. Monsieur le président et membres du Comité des transports et des communications, j'aimerais faire une courte déclaration officielle avant la présentation de notre mémoire. Je m'appelle René De Pape et j'exploite une minoterie à Somerset (Manitoba). Je suis président de l'une des 21 associations locales d'embranchements qui forment la *Branch Lines Association* du Manitoba.

En décembre 1963, un groupe de citoyens de la région de Somerset a organisé une assemblée publique dans le dessein de présenter leur cause à l'autorité, quelle qu'elle soit, qui serait chargée d'examiner le projet du National-Canadien d'abandonner les embranchements desservant ma région. Notre groupe, à Somerset, a pris le nom de *Lorne Branch Line Association*, et fut la première des 21 associations d'embranchements formées à cette fin dans leurs régions respectives.

Je suis aussi président de la *Branch Lines Association* du Manitoba. Je suis accompagné de notre vice-président, M. Gregor Jamieson, de McAuley (Manitoba), de notre secrétaire exécutif M. Fred Pelly, de Winnipeg, et de M. J. C. Doak, de Virden (Manitoba), conseiller de notre association.

Même s'il s'agit de la deuxième fois que notre association fait une présentation au Comité, c'est la première fois que j'y viens. Notre première présentation remonte à mars de l'an dernier, alors que nous avons cru que votre Comité pourrait tirer profit de la réaction de nos membres à la façon dont on a procédé pour abandonner des embranchements dans le passé. Aujourd'hui nous avons des observations à formuler sur les principes généraux du bill n° C-231, de même que certaines propositions sur des articles précis du bill. Nous sommes heureux d'avoir le privilège de comparaître devant le Comité et nous espérons que nos observations et propositions sauront vous être utiles dans l'élaboration d'un projet de loi qui servira le mieux les intérêts de tous les intéressés.

Je suis heureux de vous présenter M. J. C. Doak, conseiller de notre association, qui présentera notre mémoire.

M. J. C. DOAK (*conseiller de la* Branch Lines Association *du Manitoba*): Monsieur le président, monsieur le ministre et membres du Comité, comme l'a mentionné le président du Comité, vous avez ce mémoire en main depuis quelque temps déjà et je ne traiterai que du début et de la fin, tout en résumant les points saillants de la partie centrale et en y ajoutant quelques commentaires.

Comme nous l'avons fait dons notre mémoire, nous aimerions féliciter le gouvernement, la Chambre et, en particulier, votre Comité, pour la présentation de ce bill. Sauf erreur, presque tous les mémoires reçus pendant votre tournée d'enquête à travers le pays au commencement de l'année recommandaient la création d'une commission des transports, et la forme que prendra la projet de loi déterminera si cette commission sera en mesure de répondre aux besoins du pays et des collectivités qui bordent ces embranchements, de même que des exploitants des chemins de fer. Vos recommandations influeront pour beaucoup sur la forme que prendra le projet de loi.

Les recommandations de l'association des embranchements se divisent en deux groupes. Elles visent tout d'abord les principes qui, selon nous, aideront la commission nationale des transports à répondre aux besoins de la population, de la collectivité et des chemins de fer; elles visent ensuite une modification du texte, que le mémoire donne en détail, de manière à fixer plus clairement ces objectifs.

En résumé, l'un de nos premiers points est la question de l'avis public. En un mot, nous ne croyons pas que la publication d'un avis dans la *Gazette* du Canada comme telle, plutôt que dans la *Gazette* du Manitoba, constitue véritablement un avis public au sens où l'entend le profane. Comme nous l'avons signalé, plusieurs formes d'avis, qu'il s'agisse d'avis aux créanciers ou d'avis de confiscation de propriété de particuliers, sont plus largement diffusées ailleurs que dans la *Gazette* du Canada: par exemple, dans le journal local ou dans un quotidien de la région. Nous proposons que l'avis soit publié dans un quotidien au moins, et de préférence, dans un hebdomadaire de la région. C'est la formule que nous avons proposée non seulement pour la demande initiale, mais encore pour l'avis d'audition de la demande et de toute revision de la demande. Soit dit en passant, vous vous souviendrez que, à l'occasion de la Commission royale d'enquête sur les transports, volume II, page 73—ce n'est pas dans le mémoire—on a fait lire une annonce complète dans toutes les localités intéressées. Ainsi, notre recommandation tendant à la publication de l'avis au moins dans un quotidien de la région est un peu plus modeste que les recommandations de la Commission. Et nous recommandons instamment l'adoption de cette recommandation minimum au moins; et il serait préférable que l'avis soit publié dans toutes les collectivités de la région en cause, comme le recommande le rapport de la Commission royale d'enquête.

Il est aussi question des affiches dans les gares. Selon nous, l'affichage dans les gares, surtout une fois l'abandon commencé, n'est pas suffisant, car un grand nombre de ces gares n'ont pour tout personnel que des gardiens, parfois seulement des concierges; parfois même il n'y a personne. Par conséquent, l'avis doit être uniforme et nous proposons une publication uniforme dans un quotidien. S'il y a affichage, que ce soit dans un bureau de poste ou dans les bureaux municipaux.

Passons maintenant à la forme d'avis et au moment de la publication. Nous demandons respectueusement que l'avis soit d'une dimension minimum, de préférence sous forme d'annonce, et non pas en petits caractères parmi les appels d'offres et les avis juridiques, et qu'il soit prévu un délai minimum entre la publication et l'événement annoncé. La Commission royale d'enquête a recommandé un délai suffisant pour permettre aux intéressés de produire des déclara-

tions et pour permettre à la commission de demander des renseignements supplémentaires. Or, si cela doit s'appliquer aux diverses parties en cause, il semblerait nécessaire de prévoir un minimum de 30, et probablement de 60 jours, entre la date de la parution de l'avis et la date des contre-déclarations et des demandes de renseignements supplémentaires. Pour ce qui est des auditions, maintenant, d'autres groupes vous ont fait remarquer, je crois, qu'il existe un droit fondamental de se faire entendre devant toute commission, devant toute cour; aux termes du bill, il s'agira là d'une cour d'archives. Par conséquent, nous nous opposons fortement aux mots «le cas échéant» à l'article 134. Ces mots supprimés, on lirait «auditions publiques». Nous demanderions l'inclusion des mots «auditions publiques» dans les autres articles, comme par exemple dans celui qui traite de la revision de la demande. Nous vous signalons également que le rapport de la Commission royale d'enquête disait «Des auditions publiques auront lieu». Encore une fois, nous croyons que c'est un minimum absolu et que toute demande, toute revision ou tout décret concernant les collectivités dont l'embranchement à l'étude constitue une nécessité vitale devrait faire l'objet d'une audition publique. Nous avons ajouté également que l'ordre des auditions ne doit pas être fixé par une seule partie, mais plutôt par la commission ou par tous les intéressés.

• (9.55 a.m.)

Quatrièmement, nous avons parlé de l'intérêt public et de la rentabilité. Nous sommes d'avis, qu'il faut traiter de ces deux points ensemble. Nous nous rendons compte que l'article 314C, qui traite de la rentabilité au paragraphe (1) et au paragraphe (3), établit les divers facteurs qui doivent entrer en ligne de compte dans l'intérêt public. Mais on peut considérer ces facteurs davantage comme une réflexion après coup, ou comme moyens d'atténuer les répercussions, une fois fait le calcul de la rentabilité. Nous estimons qu'il va de l'intérêt public d'étudier ces facteurs simultanément. Nous estimons qu'ils doivent constituer un facteur principe, tout comme le facteur de la rentabilité ou de la non-rentabilité de la ligne. Vous avez entendu le président d'une ligne aérienne, qui vous a dit, et je le cite: «que les transports et l'intérêt public sont si intimement liés, qu'on ne peut absolument pas les traiter séparément». Par conséquent, nous demandons respectueusement de bien préciser aux paragraphes 1 et 5 de l'article 314C, visant respectivement la demande initiale et la revision, que ces questions ne doivent pas être étudiées seulement comme questions connexes, mais bien comme questions d'égale priorité constituant véritablement un facteur à examiner.

Encore au sujet de l'article 314C, même si notre mémoire ne le mentionne pas précisément, nous avons parlé de la suppression du mot «immédiatement» après «si la ligne doit ou non être abandonnée» car nous estimons que le mot «immédiatement» est trop restrictif. De plus nous croyons qu'il ne devrait pas s'agir de déterminer si la ligne doit être abandonnée immédiatement ou après un certain temps, mais plutôt de déterminer si elle doit être abandonnée, tout court.

Deuxièmement, vous noterez bien qu'il est déclaré que s'il n'y a pas eu de perte au cours de l'année écoulée, on ne doit pas abandonner l'embranchement. Nous estimons qu'il faut élargir la portée de ce critère de façon à interdire l'abandon d'embranchements rentables, même s'ils ont occasionné une perte l'année précédente. Ou s'il y a des facteurs relatifs à l'intérêt public qui jouent contre l'abandon, alors on doit s'opposer à l'abandon. En d'autres termes, le seul critère ne doit pas nécessairement être la rentabilité ou la non-rentabilité. Nous pensons également que l'emploi du mot «rentable» à l'article 314C (1) joue contre le public. Par exemple, l'article 314C dit, pour ce qui est de la détermination de la non-rentabilité, s'il y a «une perte réelle dans une ou plusieurs des années de comptabilité prescrites». Ce n'est donc pas en déterminant s'il y a

perte ou non dans l'une ou plusieurs des années de comptabilité que l'on voit si l'embranchement est rentable. Mais s'il est rentable, on ne peut rejeter la demande qu'en cas de déficit d'exploitation dans la dernière année de comptabilité prescrite. Ainsi donc, la rentabilité ne se mesure que d'après le dernier exercice financier et la non-rentabilité d'après l'une ou plusieurs des années prescrites de la période de comptabilité. Nous dirions plutôt qu'on devrait déterminer la rentabilité ou la non-rentabilité en se fondant sur toutes les années de comptabilité prescrites, ce qui ne serait pas, effectivement, contre l'intérêt public.

Quant aux embranchements ou aux lignes de chemin de fer, comme nous l'avons mentionné, nous remarquons que le titre de cette partie du bill a trait à la rationalisation de lignes ou d'exploitations. Puis le sous-titre vise les embranchements. Or, ne nous préoccupons-nous pas des lignes de chemin de fer, qu'il s'agisse d'embranchemens ou d'autres lignes? L'article 168 de la loi initiale dit «toute ligne». Si l'on ajoute le mot «embranchement», qu'adviendra-t-il alors des lignes principales? Or, nous notons que les cartes du ministère des Mines et des Relevés techniques indiquent comme lignes principales certaines lignes que vous ne considéreriez pas normalement comme telles, par exemple la ligne du National-Canadien entre Portage-Glasgow et Dauphin. Puis il est à se demander si la ligne Winnipeg-Edmonton du Pacifique-Canadien est une ligne principale. Nous estimons que le mot «embranchement» ne répond pas à l'objectif poursuivi—je pense qu'on l'emploie parce que le rapport de la commission l'employait —et que le mot «embranchement» à l'article 314, notamment aux alinéas *b*, *c* et *g*, devrait être remplacé par le mot «ligne». Il devrait s'agir de déterminer s'il faut abandonner ou non une ligne de chemin de fer.

Nous estimons également qu'il faut examiner le bill pour voir à quoi s'étend la protection. Est-ce à une voie d'acier ou à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer? Nous proposons que les mots «l'exploitation de» soient ajoutés avant les mots «embranchements» ou «lignes», selon le cas, à l'article 314G relatif à la protection de la ligne. On aurait ainsi «l'exploitation de la ligne». Il faut, selon nous, protéger l'exploitation et l'entretien, sans quoi on tombera dans une désuétude voulue, soit par manque d'entretien, soit par excès d'entretien, qui pourraient l'un et l'autre rendre une ligne non rentable. Vous répliquerez, je le sais, que la loi impose des normes minimums relativement à l'entretien d'une ligne, mais nous connaissons tous le sort du *Dominion*.

Passons maintenant au service. Nous avons signalé, dans notre mémoire, divers aspects du service à l'égard desquels nous ne voyons aucune disposition quant aux normes, aux installations, au personnel de service, aux télégrammes du soir, au service téléphonique, à la consigne des bagages, au transport de marchandises et aux promptes réservations. Il n'y a aucun ordre pour les réservations. Cela s'applique notamment dans certains cas, sur une ligne privée, qui semble accepter les réservations de grands centres d'abord et remplir ensuite les places vides grâce à des réservations des petites localités. La même chose s'applique à la disposition relative aux wagons couverts de service et à d'autres produits. Nous croyons qu'une ligne sans entretien minimum ou une ligne sans service n'en est pas une.

Pour ce qui est des questions touchant l'intérêt public, et notamment l'article 314C, les premiers mots de l'article 314C (3) portent sur les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public. C'est-à-dire, à l'avis de la commission. Nous proposons la substitution des mots «peuvent être» dans l'intérêt public aux mots «à son avis». C'est-à-dire que la commission ne devrait pas préjuger ce qui est dans l'intérêt public, mais devrait entendre les faits pertinents avant de décider si ce l'est. On ne devrait pas rejeter de façon préliminaire ce qui peut être per-

tinent. Nous proposons un élargissement de la portée de l'article 314C (3), paragraphes *a* à *h*; par exemple, le paragraphe *d* portant sur les répercussions sur les autres lignes. Que dire des répercussions sur la partie de la ligne qui reste? Il est aussi question d'autres moyens de transport pour la région, mais que dit-on des autres moyens de transport pour tel ou tel genre de produits? Il ne suffit pas toujours de se demander s'il y a un service d'autobus; il faut aussi se demander s'il existe un moyen de transporter des céréales ou un produit en vrac du genre qui sera le plus atteint par l'abandon de la ligne, car les modes de transport ne sont pas tous les mêmes et, par conséquent, nous devons examiner les autres possibilités.

A cet égard, j'aimerais citer un commentaire du rapport de la Commission royale d'enquête relativement à la manutention de produits en vrac: «Toutes les lignes des provinces des Prairies disposent d'installations de manutention de céréales, car il est impossible de transporter des céréales par camion de façon économique d'un élévateur rural à l'autre ou d'un élévateur rural à un terminus d'exportation. La perte d'une ligne ferroviaire entraîne la perte des installations connexes de manutention de céréales.» Voilà. C'est tiré de la page 77 du rapport de la Commission royale d'enquête, volume II. Nous nous rendons compte que ce ne sont que des guides et que, comme bien d'autres, ils deviendront presque des critères de détermination avec le temps. Nous estimons que la plupart de ces guides adoptés pour protéger l'intérêt public sont de nature négative, défaitiste. Ils présupposent l'abandon de telle ou telle ligue et ce n'est plus alors qu'une question de temps, et de la façon d'en atténuer les conséquences. Cela, bien sûr, à l'exception des deux ou trois derniers, qui recommandent une mise en commun ou une réorganisation des installations. Nous proposons des facteurs positifs à la page 8 de notre mémoire, tels l'intérêt public, l'intérêt local et les possibilités d'ensemble de la région.

Je vous demanderais maintenant de regarder la carte du Manitoba. Vous avez entendu des rumeurs à propos du temps, qui n'a pas été trop long, pendant lequel nous avons eu un gisement de potasse à très fortes possibilités, soit un gisement de près de 100,000 acres en vertu de baux ou de licences, dans une région desservie par des embranchements ne servant d'ordinaire qu'au transport des céréales. Il faut examiner ces choses: les ressources naturelles et autres de la région, l'accroissement des céréales, du transport de marchandises, et de l'industrie de la région, l'importance de la localité, l'importance des installations et la population. Mais ce qui importe extrêmement, ce sont les divers programmes fédéraux, provinciaux et municipaux de stimulation de la mise en valeur de la région. Par exemple, on vient de former dans l'Ouest du Manitoba une société de développement régional connue sous le nom de *Westland Regional Development Corporation,* qui est constituée de 61 municipalités et qui s'occupe de l'expansion industrielle de l'Ouest du Manitoba. Ce serait certes un grand pas en arrière, dans certains cas, que de supprimer ces embranchements particuliers, même si ce n'est pas tous. Nous devons aussi tenir compte de l'effet d'un monopole du rail sur l'industrie quand on supprime un embranchement alors qu'il n'y a aucun concurrent au même endroit. Cela nous ramène à la situation où Winnipeg—avec tout l'effet que cela comporte pour le Manitoba—est le seul centre industriel, quand on supprime le chemin de fer concurrent. Impossible de diversifier l'industrie.

• (10.05 a.m.)

Parlons maintenant de l'hiver et des restrictions saisonnières. Nous nous sommes butés à ce problème et vous vous souviendrez que nous avons été immobilisés pendant une semaine ou deux en mars dernier, alors que tous les moyens de transport autres que le chemin de fer étaient paralysés. Vous devez

également vous souvenir de ceci: Pourriez-vous construire une route à aussi bon marché que le déficit annuel d'un embranchement quelconque, afin d'assurer le transport des céréales?

Est-ce que l'entretien de cette route à lui seul pour le transport des produits en vrac et des grains n'exigerait pas un montant plus élevé que celui de la perte annuelle pour cet embranchement? Évidemment, toute route est construite entièrement au moyen de subventions et à vos frais.

Nous croyons également que la façon dont ces lignes sont exploitées devrait faire l'objet d'un examen. Ce ne devrait pas être une affaire unilatérale comme de savoir si les agglomérations se développent ou si elles y mettent du leur ou si elles jouent un rôle dans la région, on devrait se demander aussi si le chemin de fer joue un rôle? Qu'a-t-il fait en fait de services? A-t-il laissé la ligne dériver? Nous avons présumé que les agglomérations se meurent et nous avons supposé que le chemin de fer ne serait plus nécessaire. De fait, cette hypothèse est en contradiction des efforts du gouvernement; elle est contraire au genre de programme d'encouragement à la mise en valeur que nous avons connu.

Il est également important de constater le renversement complet de la tendance au cours des quatre, cinq ou six dernières années, depuis l'époque de la commission MacPherson, et les deux principes fondamentaux sur lesquels est fondé ce bill, messieurs, ont été presque complètement erronés depuis la tenue des premières audiences de la commission. Je vous renvoie en particulier au volume II de la commission royale, à la page 166. A mesure que je lirai les prévisions, vous connaîtrez immédiatement les réponses. Voici les prévisions pour l'agriculture. On nous dit que dans le domaine de l'industrie agricole, le transport des grains perdra de son importance relative et connaîtra une diminution absolue par rapport aux dix dernières années. Eh bien! c'est exactement le contraire de ce qui s'est produit et des chiffres que nous avons.

En second lieu, il semble qu'il y aura une tendance continue à conditionner les aliments à proximité des points de production et de n'expédier au marché que les produits finis. Or, messieurs, cette transformation des produits et l'alimentation des bestiaux aux points de l'Ouest pour les expédier vers l'Est est quelque chose que nous souhaiterions voir augmenter pour la diversification de l'industrie. Ceux d'entre nous qui ont eu quelque chose à faire avec une entreprise d'alimentation du bétail savent que c'est une entreprise très difficile à rendre rentable. J'ignore si celle de Moosomin a été payante. Celle de Virden ne l'a pas été, et je sais que le résultat est que les bestiaux en sortent encore en grande partie en vrac. Ainsi, en ce qui concerne l'industrie agricole, le rapport de cette commission était fondé sur une diminution du transport des grains et sur une diminution de l'expédition en vrac des bestiaux. Voilà pourquoi nous proposons que le bill soit examiné sous ce jour.

Il faut aussi se rappeler que les routes sont construites aux frais du public. Elles sont une subvention au camionnage. Avec l'accroissement du trafic des grains, le potentiel de trafic des produits miniers qui a surgi dans l'Est de la Saskatchewan et le très fort potentiel qui existe maintenant dans l'Ouest du Manitoba, qu'en sera-t-il du coût de l'argent demain si ces lignes doivent être remplacées? Nous entendons parler de ces maisons de rapport qu'on est à construire à Vancouver, qui auront de l'espace inoccupé, parce que la construction coûte moins cher aujourd'hui qu'elle ne coûtera demain. Ne coûte-t-il pas moins cher de garder les lignes ferroviaires qui ont été construites il y a 50 ou 60 ans, alors que l'argent était relativement bon marché?

Les embranchements aériens ont de la difficulté à réaliser un profit et il est reconnu que nous avons besoin d'une nouvelle ligne de conduite pour le transport par air. Que comprend cette nouvelle ligne de conduite pour le transport par air? Elle comprend le versement de subventions aux transporteurs régionaux qui contribue au bien national. Parce que ce besoin existe encore dans la nouvelle ligne de conduite pour le transport par air, pourquoi la ligne de conduite au

sujet du transport par chemin de fer devrait-elle être renversée? Pourquoi ne continuerions-nous pas, lorsque c'est à l'avantage du pays, de l'agglomération et du chemin de fer, à pratiquer le versement de subventions?

Nous avons examiné aussi les dispositions relatives aux appels. Lorsque nous parlons d'appels, nous parlons du droit fondamental d'appel. Or, nous nous rendons compte que ce bill prévoit des appels; toutefois, nous proposons qu'il soit clairement dit qu'il existe un droit d'appel dans un certain délai après la présentation de la demande d'abandon, en vertu du paragraphe (4) de l'article 314C. Nous disons aussi en effet que l'appel ne devrait pas se faire à l'organisme de premier ressort. Or, nous nous rendons compte que normalement la question sera tranchée dans des comités de trois membres et un appel se ferait probablement (comme il est indiqué sur le bill) à la Commission dans son ensemble. Or, je prétends que la Commission ne devrait pas siéger à titre de tribunal de dernier recours contre son propre comité, qui fait partie de la Commission, à titre de tribunal de premier ressort. Nous proposons que les fonctions administratives et les fonctions judiciaires soient distinctes. Nous soumettons respectueusement que l'appel devrait se faire à un organisme extérieur, un organisme, en fait, qui n'ait pas de rapport avec ce genre d'affaires, un organisme qui puisse aborder l'appel d'une façon vraiment objective. Nous préférerions le gouverneur en conseil, ou un organisme de la Chambre, ou peut-être un organisme renouvelable au sein du Comité, si la chose est possible, ou bien un corps judiciaire. L'abandon est trop étroitement apparenté à l'intérêt local et à l'intérêt national; par conséquent, l'organisme qui entend cet appel devrait avoir un large aperçu et une compréhension des intérêts de la nation et non seulement du transport. Nous croyons aussi qu'un délai de 30 jours est trop court, il devrait être de 90 jours.

Premièrement, au sujet de cet organisme, nous disons que l'audition devrait être distincte de la cour d'appel; séparer et divorcer le domaine administratif du domaine judiciaire. Il est donné à la Commission le pouvoir d'exiger des demandes d'abandon, de faire des recommandations au sujet de l'exploitation et, ensuite d'entendre ces demandes. Aussi, si vous considérez l'alinéa b) de l'article 16, vous verrez que la Commission doit entreprendre des études, recommander une ligne de conduite, établir des normes et particper (c'est la Commission qui sera le tribunal) au travail de l'organisation intégrée en ce qui concerne le transport. Donc, elle sera un organisme administratif et en même temps un corps judiciaire siégeant, en effet, pour entendre les appels et comme tribunal relativement à sa propre ligne de conduite administrative et à sa propre participation en vertu de l'article 16. Nous proposons que ces quatre fonctions: les recherches, l'administration, la direction et le judiciaire, soient distinctes, au moins le judiciaire. Ce qui veut dire que la fonction active du participant doit être distincte de la fonction objective en qualité de juge de ce qui a été fait. La fonction judiciaire devrait être complètement séparée, tout comme vous avez votre organisme régulateur, le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion, qui est distinct de Radio-Canada, et la recommandation minimum de notre association est que ces fonctions soient séparées et qu'au moins le domaine administratif soit distinct du domaine judiciaire. Vous avez le personnel dans cet organisme. Cela ne nécessiterait pas plus de personnel. Nous proposons qu'il y ait deux organismes différents et qu'ils soient séparés, tout comme le magistrat de police et l'agent de police. Nous nous efforçons toujours de séparer ces deux groupes. Ils peuvent relever tous les deux du ministère du procureur général mais nous nous efforçons de tenir les magistrats séparés des agents de police, et ils ne se rencontrent probablement qu'à l'audience.

• (10.15 a.m.)

Nous avons proposé aussi que toutes les demandes soient entendues en vertu de la clause 314 et non simplement en vertu de la clause 168. Cependant, nous croyons comprendre que l'honorable Ministre a indiqué dans le débat du 8

septembre à la Chambre des communes qu'il en serait ainsi. Nous avons une nouvelle autorité, nous avons une nouvelle politique, nous avons un nouveau bill, et par conséquent, toutes les demandes doivent être entendues en vertu de la nouvelle clause 314.

Juste une remarque à propos de la clause 336, le taux fixé. L'association considère cette clause particulière, sauf votre respect, complètement impratique et inapplicable. Cet article, en effet, présente de dix à douze obstacles à l'expéditeur captif. Les limites probables, la fixation du taux, les coûts variables, l'engagement par écrit, l'expédition pendandt un an ou à peu près, l'expédition minimum, les livres et registres disponibles, le pouvoir de recouvrer l'excédent sur le taux maximum, possibilité d'annulation du taux par la Commission, copies de lettres, documents et correspondance entre l'expéditeur et le chemin de fer, et ainsi de suite, à déposer. Puis, il y a une formule de demande à remplir, et finalement, cela ne peut s'appliquer qu'entre des points du Canada et cela doit être examiné de nouveau après cinq ans par la Commission?

Notre commentaire à ce sujet à la page 10 est, en fait: qui pourrait passer à travers tout cela? Qui pourrait se permettre le temps et l'effort, et pourquoi? Il existe certainement une meilleure façon de protéger un expéditeur captif et l'intérêt public.

Nos commentaires au sujet de la clause 317 sont que l'expéditeur particulier, ne devrait pas être tenu, en effet, de protéger l'intérêt public de sa propre initiative contre le chemin de fer et ses ressources avec des taux déjà imposés. Nous proposons que la Commission puisse aussi établir une telle initiative. Je me rends compte qu'en vertu du paragraphe (5) de l'article 334 la Commission peut prendre une telle initiative, lorsqu'un taux n'est pas compensatoire. L'article 317 ne se rapporte pas seulement aux taux qui ne sont pas compensatoires, il se rappporte à toute action ou omission dans l'établissement des taux ou dans tout domaine, à tout particulier qui prend fait et cause pour l'intérêt public. Nous croyons, en ce qui concerne les renseignements «confidentiels» mentionnés à seul particulier.

Nous en arrivons maintenant aux renseignements confidentiels. Nous croyons, en ce qui concerne les renseignements «confidentiels» mentionnés à l'article 387C (et il a été fait mention de tels renseignements à des audiences devant vous), qu'en réalité le concurrent en connaît probablement plus que les gens qui comparaissent devant vous. C'est le public qui a le moins de facilité pour savoir quels sont ces taux, qui a le moins de ressources, et ce sont les gens les plus atteints. Le concurrent a une bonne idée de ce qu'ils sont et nous croyons que le qualificatif de «confidentiel» ne peut qu'empêcher une détermination convenable lors de l'audition du sujet et que cela n'atteindra pas défavorablement les chemins de fer à cause de leur rapport de concurrence dans les affaires et de leur connaissance du métier.

En traitant de la question de la nature «confidentielle» si les frais dans des éléments comme celui-ci doivent être confidentiels, il faut dire que l'abandon est fondé en premier lieu, comme nous l'avons vu dans le présent bill (jusqu'à ce que ces facteurs d'intérêt public soient élevés à une plus grande proportion), sur la rentabilité de la ligne. Or, la rentabilité d'une ligne dépend des frais et la possibilité d'étudier la demande avec succès dépend de ces faits en cause que sont les frais. Comme les comptes rendus des journaux l'ont montré, le président de l'un des chemins de fer qui ont comparu devant le Comité a fait savoir que les compagnies demandent et demanderont que les chiffres des frais, ou certains d'entre eux, soient tenus confidentiels. Refuser de dévoiler les frais ou exiger qu'ils soient confidentiels est, en fait, l'élimination du processus de l'audition. Par conséquent, notre association ne saurait souligner trop fortement que si les parties doivent connaître ces demandes et les étudier, elles doivent avoir les chiffres; autrement, tout le fondement et processus du bill offre peu ou point de protection au public.

Au sujet de la clause 314A, qui se rapporte aux frais et aux revenus, nous supposons que la méthode de comptabilité serait fixée par règlement. Nous espérons qu'elle sera fixée après audition de toutes les parties en cause et que cette méthode d'établissement du prix de revient sera constante ou qu'elle sera connue de demande en demande, de sorte que nous n'ayons pas à affronter des méthodes différentes de la part des chemins de fer aux différentes auditions. Les chiffres du trafic devraient également être disponibles pour la préparation des contre-demandes. Elle n'est pas explicitement mentionnée dans le mémoire, mais je crois que cette méthode d'établissement du prix de revient est toute la clef du problème. Je suis convaincu que vous pouvez liquider tout le système des transports, en particulier le transport ferroviaire, par des méthodes artificielles, techniques et impraticables.

Je puis penser à un exemple, et je ne l'ai pas choisi. Il arrive tout simplement que c'était la seule demande que j'avais à la maison lorsque je relisais le mémoire avant de m'embarquer à bord de l'avion, et elle se rapportait à la subdivision de Lenore. En l'examinant, nous avons constaté qu'entre 1961 et 1963 les recettes ont augmenté de 25 p. 100 sur le réseau. Nous avons constaté que la quantité de grains dans certains élévateurs a baissé aussi bas que 12 p. 100, que dans d'autres elle a augmenté de 60 p. 100 mais que l'augmentation d'ensemble dans la région à abandonner était de 30 p. 100 pendant ces dix dernières années. Pendant les trois dernières années, soit de 1961 à 1963, l'augmentation des denrées a été de 10 p. 100 et celle des grains de 50 p. 100, et cela pour les trois années choisies par le chemin de fer. Pour ces trois ans, alors, les recettes de cette ligne ont augmenté de 25 p. 100, en moyenne. Après déduction des frais directs d'exploitation de la ligne, il restait un profit de 160 p. 100; ce n'était qu'après avoir ajouté les frais généraux du P.-C., plus le prix de son argent s'il récupérait la voie ferrée, que l'on pouvait constater une perte. Il montre des frais de $186,000 pour la voie ferrée et de $21,000 pour l'argent, que je calcule à environ 12 p. 100. Quelle petite entreprise dans votre région pourrait rester en affaires avec une méthode de comptabilité semblable? Les entreprises peuvent obtenir 12 p. 100 sur leur argent, mais quelles entreprises peuvent être exploitées avec de pareils frais généraux? Si vous prenez les frais généraux que vous affectez à ces embranchements, si cet embranchement ou un embranchement comme celui-ci est abandonné, où vont ces frais alors? Ils vont aux embranchements qui restent, lesquels deviennent alors encore moins rentables parce qu'ils supportent un fardeau plus lourd. Puis, ils retombent sur la ligne principale, et après qu'ils sont retombés sur la ligne principale, le tronc de l'arbre doit supporter toute la charge et la ligne principale devient non-rentable. Un arbre ne vit pas sans ses branches et les méthodes mécaniques, fixes, d'ordinateur, artificielles d'établissement du coût peuvent forcer une personne ou une entreprise à se retirer des affaires.

Un autre aspect intéressant, c'est que lorsque vous regardez ces chiffres après qu'y ont été ajoutés le coût de l'argent à 12 p. 100 et tous ces autres facteurs, cette ligne perdra $74,000 (pas au début, elle avait un profit de presque ce montant) mais elle a perdu $74,000. Elle a 21 milles de voie ferrée, ce qui fait moins de $2,000 par mille. Or, quelle route ouverte par tous les temps pouvez-vous construire et entretenir pour moins de $2,000 par mille? Une ligne ferroviaire, je crois, dans ces circonstances, messieurs, est une véritable aubaine. Pour le dire carrément, c'est un vol à ces prix.

Il existe un autre aspect dans le rapport de la commission royale. Je crois que nous ne pouvons pas regarder la comptabilité d'une manière complètement abstraite, parce que si on se reporte au rapport de la Commission, à la page 90, dans le volume I, il faut admettre que cet aspect fait l'objet de l'une des observations dissidentes ou distinctes de l'un des commissaires; toutefois, il dit en premier lieu, je crois, que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, ayant obtenu certains avantages très réels lorsqu'elle a entrepris à

perpétuité d'accepter le plafond sur ces tarifs des grains, est devenue partie à un contrat qui est encore en vigueur et qui doit être observé. Puis, le commissaire continue et souligne la plaidoirie du Manitoba, et montre comment, lorsque la ville de Winnipeg voulut modifier son contrat avec le Pacifique-Canadien, le Pacifique-Canadien a porté sa cause jusque devant le Conseil privé pour maintenir le caractère sacré de ce contrat.

A cause du fait que le P.-C. maintient que les autres parties doivent considérer les avantages que leur ont procurés les contrats passés avec la compagnie, je ne puis accepter maintenant que nous devions ne pas tenir compte des avantages que le P.-C. a retirés de l'accord du Nid-du-Corbeau. Ainsi, tous ces aspects doivent être pris en considération, mais ce ne sont pas les mêmes aspects que vous pourriez appliquer, abstraitement, à une entreprise située à Montréal ou à un embranchement situé au fond des Prairies. Dans l'industrie du pétrole, je pense souvent aux méthodes de comptabilité que nous appliquons dans le cas des puits de pétrole. Parfois, lorsque nous avons affaire à une grande compagnie, nous imposerons des méthodes de comptabilité qui exigeront la production d'un puits de 32 barils par jour, mais vous pouvez avoir des puits produisant aussi peu que sept barils par jour et faire de l'argent. La différence entre sept et 32 barils par jour, je suppose, est la différence sur beaucoup de ces embranchements entre la méthode de comptabilité utilisée et une méthode de comptabilité qui pourrait très bien être employée.

• (10 h. 25)

Je dirai que, bien que notre mémoire ne soit pas orienté directement en premier lieu vers les méthodes de comptabilité (cette question sera traitée plus à fond, je crois comprendre, par les provinces et par le pool et ainsi de suite) ces méthodes pourraient être la chose qui empêcherait nos efforts de porter fruit, si loin que nous soyons allés dans le domaine des auditions publiques des appels et des autres moyens mécaniques que nous avons proposés. Ne perdons pas de vue les méthodes de comptabilité.

Pour conclure, disons que nous avons une nouvelle façon d'aborder le problème. Nous avons un bill qui est nouveau et nous avons le mécanisme, mais le mécanisme, lui, a-t-il changé? Nous avons les règlements, règles et ordonnances d'antan, et je sais qu'ils continueront d'exister tant qu'ils n'auront pas été révoqués, mais nous avons les mêmes personnes. Avons-nous une nouvelle voiture mais avec les mêmes conducteurs? Nous conduira-t-elle mieux? C'est là le point. L'industrie ferroviaire est une industrie capitale (elle remplit une fonction publique) et nous soumettons respectueusement que le bill ne devrait pas faire passer, ni sembler faire passer les intérêts des chemins de fer avant celui du public.

Nous entrons dans une période où l'on stimule la décentralisation des autres industries tant pour les progrès de la nation que pour sa survie. Il y a évidemment eu de la part des chemins de fer des demandes de taux plus compensatoires et d'autres demandes d'abandon; toutefois, il y a également eu constamment de la part du public une forte demande en vue de l'établissement d'une autorité nationale des transports pour la sauvegarde et la protection des besoins du peuple du Canada en matière de transport et pour la cessation de l'application, dans ce domaine, de mesures rétrogrades tendant à dépouiller la population rurale et à ralentir la mise en valeur de grandes étendues du Canada.

Ce dont nous avons un urgent besoin c'est une nouvelle autorité des transports qui assure la survie sociale et économique et le bien-être de toutes les parties du Canada. En outre, une priorité absolue, sans conditions, devrait être accordée à ces facteurs ainsi qu'aux économies matérielles sur un embranchement donné.

Le tout est respectueusement présenté par la *Branch Line Association of Manitoba*. Merci, Messieurs.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je tiens en premier lieu à féliciter M. Deask et la *Manitoba Branch Line Association* des explications fort complètes qu'ils ont données de leur mémoire, et de leur compréhension très grande et fort documentée de l'application directe de ce bill aux denrées et à leur problème particulier, au Manitoba.

Votre dernière remarque de la page 15 et celle du bas de la page 14 m'ont beaucoup intéressé. Au bas de la page 15, vous dites: «Ce dont nous avons un urgent besoin, c'est une autorité qui assure la survie sociale et économique de toutes les parties du Canada.» Au bas de la page 14, vous dites: «Le bill ne devrait pas sembler faire passer les intérêts des chemins de fer avant celui du public».

De fait, ce bill résulte du rapport MacPherson, comme vous le savez. Croyez-vous qu'à l'époque du rapport MacPherson toute l'industrie ferroviaire se trouvait dans une atmosphère pessimiste qui n'est plus apparente aujourd'hui?

M. DOAK: C'est certainement le cas, en ce qui concerne l'expédition des grains, comme nous l'avons indiqué ci-dessus. L'expédition des grains, qui est l'exemple que j'ai justement pris avant-hier soir, a monté de 30 p. 100 en moyenne, de 50 p. 100 au cours des trois dernières années et de 30 p. 100 en dix ans. Je crois, monsieur Jamieson, que le vice-président, a une accumulation de la ligne McAuley qui expédie de cet endroit, et que vos expéditions ont monté aussi de 30 à 50 p. 100, n'est-ce pas?

M. G. JAMIESON (*vice-président,* Branch Lines Association of Manitoba): En moyenne, l'augmentation est à peu près la même.

M. HORNER (*Acadia*): Non seulement, pourtant, en ce qui concerne les grains. Prenons l'Ouest du Canada et de grandes parties de l'Est du Canada. Ne constatons-nous pas une nouvelle vigueur dans la mise en valeur des richesses, en particulier dans l'industrie de la potasse dans l'Ouest? Même l'industrie de l'uranium, qui en 1958 et 1959 était dans le marasme, prend de l'avance. Vous pouvez aller en Colombie-Britannique et dire la même chose de l'industrie forestière. Vous pouvez descendre dans les provinces Maritimes ou dans le Nord du Québec, pour le minerai de fer, et ainsi de suite.

Ce que je tente de dire, c'est ceci: ce bill résulte du rapport MacPherson. Le rapport MacPherson a été rédigé et ses conclusions ont été établies au cours d'une période, au Canada, pendant laquelle toute l'industrie des transports était dans le marasme et présentait un aspect peu encourageant. Êtes-vous d'accord avec ce résumé?

Si le bill est rédigé dans cette atmosphère, peut-être est-il dans l'erreur. C'est ce que vous tentez de faire comprendre, je crois, dans les deux passages que j'ai lus.

M. DOAK: Aussi, dans les deux parties du rapport que j'ai citées et qui ont trait aux prévisions sur l'agriculture, et le danger des experts et des études qui prévoient trop longtemps d'avance et combien ils peuvent se tromper. A l'époque, il semblait logique, probablement, de faire les prédictions de la page 166 du volume II du rapport. Je soumets respectueusement que ce n'est pas le moment de penser à abandonner les embranchements ferroviaires. Nous avons vu une augmentation de 25 à 50 p. 100 pendant les quelques dernières années. Quelle autre entreprise en fait autant? Continuons à ce rythme pendant trois ou six ans encore et nous aurons atteint de 50 à 75 p. 100, puis nous aurons à remettre cet embranchement en service. Combien cela nous coûtera-t-il?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, je suis d'accord; mais, je devrais peut-être dire, en premier lieu, que je suis d'accord sur beaucoup de choses que vous dites dans ce mémoire. Je suis d'accord sur la question de l'avis public; je suis d'avis, comme vous, que les appels devraient être entendus par un organisme différent et que les organismes d'administration et les organismes de réglementation devraient être distincts. Je suis d'accord sur ces trois points particuliers, mais je

veux traiter de la question de l'intérêt public contre les intérêts des chemins de fer ou les intérêts des autres modes de transport.

Encore aujourd'hui, comme auparavant, l'intérêt public se trouve sauvegardé jusqu'à un certain point, et la Commission des transports protège l'expéditeur captif. Par exemple, les chemins de fer, avant d'augmenter un tarif (particulièrement un tarif non concurrentiel), doivent obtenir la pleine approbation de cette Commission. Est-ce exact?

Or le nouveau bill établit l'inverse. Les chemins de fer peuvent monter leur tarif; et si quelqu'un s'estime expéditeur captif, c'est à lui de prouver que la hausse lèse l'intérêt public, ou nuit à son industrie, et qu'un ajustement devient nécessaire. Vous dites que le bill déroge; je prétends qu'il fait passer l'intérêt des chemins de fer avant celui du public.

M. DOAK: Il déplace la responsabilité.

M. HORNER (*Acadia*): Il déplace la responsabilité.

M. DOAK: Il s'agit non seulement du public, mais de ceux qui prennent son intérêt. Combien de gens et de commerces ont le temps et la possibilité d'agir ainsi?

M. HORNER (*Acadia*): Permettez-moi de vous féliciter encore de votre mémoire et de sa compréhensivité. Je suis tellement d'accord avec vous que je dois admirer cette magnifique présentation. J'espère que tous les membres du Comité attesteront les faits que vous avez mentionnés et les conditions qui ont déclenché ce bill, conditions qui n'existent plus. Toute l'industrie des transports regarde avec optimisme l'avenir, tandis que le bill est d'inspiration pessimiste.

Je ne poserai pas d'autres questions, en ce moment.

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président.

J'approuve sans réserve les remarques faites par M. Horner sur le mémoire illuminatif que M. Doak et ses associés ont présenté, ici ce matin, au nom de la *Manitoba Branch Lines Association*. Selon moi, ils nous ont démontré qu'ils connaissent parfaitement les problèmes de l'Ouest canadien. Je viens de Saskatchewan, province voisine de la leur, et les mêmes problèmes me préoccupent. J'estime que M. Doak nous a certainement présenté un cahier très méritoire.

Depuis plusieurs jours, le ministre nous fait le plaisir d'assister aux auditions. Ses commentaires sur certains aspects du cahier nous ont rendu grand service. Si le Comité y consent, j'aimerais donc que le ministre nous dise quelques mots sur ce cahier. Ses paroles élimineront bien des questions et nous feront épargner du temps.

M. PICKERSGILL: La Chambre se réunit à 11 heures, et je ne voudrais pas accaparer tout votre temps. Si cependant vous y voyez avantage, j'aurais un ou deux points à mentionner.

En premier lieu vient celui des auditions. Je crois l'avoir dit clairement quand les consortiums ont présenté leur mémoire, et l'avoir répété à chaque présentation, si d'autres auditions semblent nécessaires sur quelque aspect d'un abandon possible, nous verrons à faire rédiger à nouveau le bill pour qu'il les permette.

A propos des prix, nous l'avons bien spécifié, nous voulons que le bill pourvoie manifestement à des auditions publiques, quand les gens le désirent.

• (10.35 a.m.)

En ce qui concerne la bifurcation de la Commission, si je puis m'exprimer ainsi, depuis la réception de votre mémoire j'ai répété, vous avez eu l'obligeance de le mentionner dans vos remarques, la déclaration que j'ai faite à la Chambre: il y aura un seul président, mais deux vice-présidents, l'un à la recherche et à la consultation, l'autre aux fonctions régulatrices. La section régulatrice ne comportera, en matière d'administration, que les fonctions essentielles; tout comme à l'heure actuelle, la Commission des transports a un greffier, ou secrétaire, qui expédie les avis et fait toutes ces choses. Il ne faut pas de mélange entre les prétendues fonctions administratives, au sens où le ministère des Transports en utilise, et les fonctions régulatrices. Là-dessus, on satisfait donc en grande partie à vos désirs.

Votre suggestion concernant les dispositions qui, dans le bill, portent sur l'abandon des lignes, a peut-être quelque valeur. Je ne puis m'empêcher de penser que nous ne devrions pas faire cette distinction plutôt artificielle de lignes principales et d'embranchements, ou que, si nous la faisons, nous devrions définir bien clairement l'expression «lignes principales».

Au sujet de l'abandon, il y aurait sans doute avantage à incorporer au bill quelques-uns des points positifs que la page 8 de votre cahier mentionne. La négativité apparente repose sur l'hypothèse que les chemins de fer (visant naturellement à faire des profits) ne demanderont d'abandonner une ligne que s'ils estiment y perdre de l'argent. Autrement, mieux vaut leur nommer de nouveaux directeurs, car tenter de supprimer un aspect profitable semble une manière assez stupide de diriger un commerce.

Si j'ai bien compris, vous désirez qu'on attache plus d'importance à conserver ces lignes dans l'intérêt du public qu'à servir l'intérêt des chemins de fer. Mais c'est là l'objectif intégral du bill. Le bill, sous le rapport des embranchements, vise à donner la première place à l'intérêt public; là où les chemins de fer perdent de l'argent, nous les paierons pour faire marcher la ligne, si l'embranchement vaut mieux qu'un autre moyen de transport.

J'en conviens, si un embranchement occasionne une perte assez mineure et s'il coûte beaucoup plus cher d'instaurer un autre moyen nécessaire de communication, c'est bien plus raisonnable de conserver la ligne. Un autre cahier du Manitoba, voilà une couple de jours, prétendait (tout comme un cas célèbre qui vient du Nouveau-Brunswick et que Mme Rideout connaît bien) qu'on ferait beaucoup mieux, dans certains cas, de capitaliser la perte éprouvée par le chemin de fer et d'en attribuer le montant à une bonne route provinciale qui servirait non seulement au transport du blé, mais à diverses autres fins auxquelles l'embranchement ne saurait servir. La Commission devra peser ces circonstances. Rappelez-vous que tout cet argent, où qu'il aille, va venir du Trésor, et que le

ministre des Finances désirera obtenir les meilleurs transports pour la somme qu'on lui demandera. Je crois (idée qui, nouvelle, nous semble parfois étrange) qu'à l'avenir ce sera non pas la voie ferroviaire mais le gouvernement qui déterminera ce qui, aux points de vue économique et social, offre le plus d'avantages: garder la ligne et rembourser la perte, ou prendre une autre disposition plus favorable. Cela, je crois, règle le premier point.

L'autre point que je pourrais mentionner (et je ne cherche aucunement à critiquer), c'est que nous avions ici cette carte, et que vous n'en avez pas parlé, si j'ai bonne mémoire. Je me demande ceci: ne constatez-vous pas que toute cette idée de garantir jusqu'à 1975 le plus grand nombre de lignes ne diffère pas totalement de la solution préconisée par la Commission MacPherson, qu'elle n'est pas beaucoup meilleure et qu'elle ne se rapproche pas davantage de ce que vous désirez? Quand, sur la carte, vous regardez les lignes non garanties et que vous vous rappelez qu'aucune d'elles ne peut s'abandonner sans une audition ni une pleine considération, vous comprenez que le changement de perspective de ces trois ou quatre dernières années, si bien qualifié par M. Horner, ne nous a pas échappé. Nous sommes parfaitement d'accord avec lui. Je ne m'entends pas toujours d'aussi bon cœur avec M. Horner que présentement.

M. HORNER (*Acadia*): Cet accord me fait grand plaisir.

M. PICKERSGILL: Je ne signalerai même pas le changement de gouvernement. Je ne me le permettrais pas.

Sans aucun doute, les perspectives sont plus optimistes. Elles reposent sur les faits, comme M. Horner l'a souligné à juste titre. C'est non seulement la formidable amélioration de la situation du blé, tant dans la production que dans les occasions d'exportation, mais encore l'énorme développement de la potasse, l'augmentation continue du commerce d'huile et de gaz dans notre Canada occidental, et la croissance graduelle de l'industrie secondaire.

M. HORNER (*Acadia*): Nous devrions mentionner que ce relèvement a commencé en 1961. Je sais que le ministre abonde dans mon sens, sur ce point.

M. PICKERSGILL: Certainement; je ne contesterais jamais cette assertion.

Je n'irai pas trop loin, parce que je veux consulter des experts (je ne suis pas rédacteur). Mais je pense que, dans l'ensemble, nos objectifs se ressemblent beaucoup; et, avec M. Horner et M. Southam, je conviens que votre mémoire est très constructif. La seule critique que je pourrais faire, c'est qu'il est peut-être encore un peu moins optimiste que nous le sommes, M. Horner et moi.

M. CANTELON: M. le président, je désire féliciter M. Doak, au sujet du cahier qu'il a présenté, et dire que le ministre a traité d'à peu près tous les points que j'allais aborder. Le ministre a consenti de bon cœur à tout ce que je voulais faire ressortir. Avec plaisir, je constate que la situation lui semble aujourd'hui bien différente de ce qu'elle était quand le rapport de la Commission MacPherson a paru. Certains d'entre nous jugeaient trop pessimiste ce rapport; nous sommes heureux de voir que le ministre, lui aussi, partage maintenant cette opinion.

D'après ce qu'il vient de dire, il a l'air de croire que ce bill subira beaucoup de corrections; j'espère que mon interprétation est exacte. Autrement, je m'en tiens là, et je vous félicite à nouveau de ce cahier. Il a révélé des points qu'on n'avait pas assez soulignés auparavant, notamment le sujet de la publication minimum, ainsi que la séparation des fonctions judiciaires et administratives de la nouvelle commission.

Enfin, personne ne s'est beaucoup étendu, jusqu'à maintenant, sur la manière d'obtenir des renseignements au sujet des prix. Nous avons essayé de nous renseigner, nous aussi, mais sans grand succès.

M. PASCOE: Monsieur le président, à mon tour je dis que c'est un très bon cahier. Et je suis content que le ministre ait été ici pour se rendre compte de tout. Il semble passablement d'accord.

Les arguments, exposés avec vigueur, s'appliquent tout aussi bien à la Saskatchewan qu'au Manitoba.

• (10.45 a.m.)

Vous avez raisonnablement élucidé le problème de l'expéditeur captif. A ce sujet, je désire insister sur ce que vous avez dit: le camion ne saurait transporter de façon économique les céréales sur une grande distance. C'est tout à fait important, en ce qui concerne les expéditeurs captifs.

Le ministre a parlé de cette carte; et, dans vos déclarations, vous avez fait allusion aux possibilités de la région. Je songeais à nouveau (j'ai déjà posé la question à des témoins manitobains) à la ligne qui monte à Hodgson; elle est en noir là-haut, et elle ne gèle pas. La région a-t-elle de grandes possibilités? Aura-t-on besoin de cette ligne ferroviaire, au cours des années à venir?

M. DOAK: Tout d'abord, merci d'avoir soulevé cette affaire. J'y pensais, lorsque le ministre parlait, quand il disait que le chef de l'opposition du Manitoba y avait fait allusion, et pendant qu'il rapportait les bonnes recommandations que tous les deux avaient faites, à ce sujet. La ligne de Hodgson (je ne dirai pas qu'elle est spéciale) diffère d'avec plusieurs autres en ce que, comme vous le voyez, les autres parties du Manitoba jouissent d'un assez bon réseau routier. M. Molgat a très correctement choisi une région qui, bien que possédant un grand chemin, n'a rien de comparable à ceux qui côtoient les lignes de l'Est et de l'Ouest.

Je causais, voilà quelques minutes, avec le représentant de ce district, et j'apprenais que tous les élévateurs sont au nord de la ligne, et que vous pouvez aller de Poplarfield jusqu'au haut de la ligne, à l'est, ce qui fait environ 16 milles. Si vous construisez une ligne à cet endroit-là (je crois que le rapport Menzies le recommande), vous pouvez abandonner la partie sud, car les élévateurs suivants sont, en bas, juste au nord de Grosse-Île, où se trouve la jonction avec la ligne à conserver. C'est donc une situation particulière.

Je n'ai que deux mots à dire sur la recommandation de M. Molgat. Premièrement, le principe de la grande route s'applique probablement à cette ligne. Deuxièmement, comme vous, de même que la Commision, vous l'avez signalé, le grain ne saurait se camionner de Hodgson à Grosse-Île. C'est tout simplement

incontestable. Sans doute, la réponse est-elle qu'il faut un réseau routier dans cette région-ci, mais qu'on doit préférer une ligne ferroviaire pour cette autre région, comme le ministre l'a mentionné voilà un instant.

M. PICKERSGILL: Vous devriez dire une grande route à revêtement dur. En 1925, pendant que je faisais du vélo dans cette région, la pluie a pris; il y avait là la pire bourbe manitobaine que j'aie vue de ma vie.

M. PASCOE: Un très bref commentaire. A la page 3, vous parlez des journaux et ainsi de suite. Je pense aussi à la télévision et à la radio. J'imagine qu'elles vont servir. La Commission ne devrait-elle pas envoyer à tous les postes de télévision et de radio, ainsi qu'à tous les journaux, quelque avis sur lequel ils établiraient un reportage? Cela ne coûterait rien, et le message atteindrait beaucoup plus de gens.

M. DOAK: Nous n'avons fait qu'une recommandation minimum, M. Pascoe.

M. PASCOE: Je le comprends; mais je crois que le reportage aurait une plus grande portée.

M. DOAK: Nous ne voulons pas imposer de restriction à la télévision.

M. PASCOE: Voici mon dernier mot: je conviens absolument que nous ne devons pas présupposer l'abandon des lignes, et que nous devrions regarder d'un œil plus optimiste les possibilités futures. Voilà.

Le PRÉSIDENT: Je désire remercier M. Doak, M. DePape et M. Jamieson d'avoir bien voulu, au nom de la *Branch Lines Association of Manitoba,* nous présenter aujourd'hui ce cahier. On l'a bien accueilli, c'est un bon cahier, et les commentaires du ministre semblent vous permettre un peu d'optimisme.

Avant l'ajournement, je voudrais signaler aux membres ceci; lundi, le Comité se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi. A ce moment-là, le ministère des Transports déposera les amendements prêts, et en donnera une explication verbale.

Mardi matin, à 10 heures, nous recevrons la province de Colombie-Britannique. Si le ministère des Transports n'a pas fini, lundi, ses amendements, nous tenterons de les obtenir pour mardi ou mercredi.

M. PICKERSGILL: Puis-je dire un mot, sur ce point? Quelques amendements porteront sur les représentations que les camionneurs ont faites hier; et je ne crois pas que nous puissions leur donner, pour lundi, une forme qui les rendent présentables au Comité. Ils seront prêts mercredi. Nous avons eu l'occasion d'examiner la plupart des autres cahiers arrivés plus tôt.

Le PRÉSIDENT: J'apprends que, lundi, on apportera les amendements qui seront disponibles. Les autres viendront dans le courant de la semaine.

Jeudi, nous recevrons la *Mining Association of Canada,* la Chambre de commerce de Winnipeg; et, la semaine prochaine, nous aurons peut-être la Commission maritime canadienne.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Nous avons eu beaucoup de cahiers et beaucoup de propositions; c'est assez difficile de maintenir la séparation. Ne pourrait-on nous dresser une liste des projets d'amendement?

M. PICKERSGILL: Nous pourrions en faire dresser une, je crois. Ainsi, quand le Comité sera prêt à étudier le bill article par article, ce que, paraît-il, vous espérez commencer bientôt...

Le PRÉSIDENT: M. Mauro, conseiller du gouvernement du Manitoba, nous a confirmé que son groupe sera ici, le jeudi 17 novembre, pour toute la journée. L'étude article par article commencera le 18.

M. HORNER (*Acadia*): Et la province d'Alberta?

Le PRÉSIDENT: Nous n'en avons pas entendu parler. Mais nous voulons bien lui accorder une audition, pendant ce temps-là.

M. PICKERSGILL: Au sujet des amendements, je ne crois pas que ce soit une tâche énorme (bien qu'elle demande beaucoup de travail) de mettre en tableau les propositions des divers cahiers, pourvu que le Comité ne nous tienne pas responsables de ce résumé et qu'il convienne que le ministère a fait pour le mieux. Nous ne voulons pas reproduire les cahiers. Autrement dit, celui qui, ayant présenté un cahier, estimera que nous n'avons pas récapitulé convenablement son amendement, ne pourra pas accuser de fausse déclaration délibérée le fonctionnaire. Le Comité trouverait très utile de posséder ce tableau, non pas comme pièce à l'appui, mais à titre d'auxiliaire. A cette condition, je puis faire rédiger pour le 18 un résumé de tous les amendements reçus, sauf, peut-être, ceux du gouvernement manitobain, qui ne comparaîtra que la veille. Cela dépendra de la promptitude à nous remettre le cahier. Si nous l'obtenons assez tôt, nous en incorporerons les amendements. Si nous ne pouvons pas, le cahier sera quand même tout frais dans l'esprit de chacun.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. Pickersgill.

M. SOUTHAM: M. le président, je me demande si le secrétaire du Comité a déjà songé à préparer un programme analogue à celui que nous avons suivi.

Le PRÉSIDENT: Nous demanderons au secrétaire de distribuer un nouvel ordre du jour, sous réserve, comme je l'ai dit, de la comparution de la Commission maritime canadienne. Le Comité s'ajourne donc jusqu'au lundi 7 novembre, à 3 h. 30 de l'après-midi.

APPENDICE A-27

La *Branch Lines Association of Manitoba,* tout en voulant éviter de pécher par présomption, veut quand même féliciter le gouvernement, la Chambre et en particulier votre comité d'avoir présenté un projet de loi qui prévoit l'établissement d'une Commission nationale des transports.

On nous dit que c'est ce qui a été préconisé, sous une forme ou sous une autre, dans à peu près tous les mémoires qui vous ont été soumis jusqu'ici cette année, dans les cadres de l'enquête que vous avez menée à la recherche des faits auprès des intéressés.

C'est la teneur du bill C-231 qui déterminera si cet organisme répondra aux besoins de la nation, des collectivités dont l'existence même est en jeu, de la population et des chemins de fer. Or le contenu du projet de loi dépendra dans une large mesure, croyons-nous, de vos recommandations.

Les propositions que la *Branch Lines Association of Manitoba* entend soumettre à votre attention portent sur deux points particuliers.

A. Les principes qui aideront la Commission nationale des transports à réaliser ses objectifs et à répondre aux besoins que nous venons de mentionner, y compris ceux des chemins de fer.

B. Les changements au texte et à la phraséologie du bill C-231 qui permettront d'appliquer plus clairement ces principes dans l'intérêt public.

1. *Avis public:*

Le public doit être dûment et véritablement renseigné. La *Gazette du Canada* n'est pas une publication que lisent communément les habitants des régions qui seront visées. La loi exige qu'on publie au moins dans un journal régional (autre que le *Gazette du Canada* ou du Manitoba) des informations comme les Avis aux créanciers d'une succession, la perte d'un titre par un particulier et autres renseignements du même genre (qui pourtant intéressent moins le public que les demandes d'abandon de lignes). Par conséquent, en matière de publicité, le moins que le projet de loi puisse exiger, c'est que l'avis soit publié dans un journal quotidien ou, de préférence, dans un hebdomadaire de la région (en plus d'être publié dans la *Gazette*).

i.e., Art. 314B (page 22, ligne 37)

ajouter après le mot «Canada»

«et dans au moins un journal quotidien publié ou répandu dans les régions intéressées»...

Art. 314C

(1) Les audiences portant sur une demande d'abandon doivent être précédées d'un avis public suffisant.

(3) L'examen de toute question intéressant le public doit être précédé d'un avis public suffisant.

(5) Tout nouvel examen d'une demande doit être précédé d'un avis public suffisant.

Les ordonnances interdisant l'abandon doivent être publiées et un avis public minimum analogue doit être donné:

i.e., Art. 314G (1).

Les demandes d'abandon, Art. 314B (3), les rapports sur les pertes, Art. 314B (4) et sur les abandons, Art. 314C (6), devraient aussi faire l'objet d'un avis public. L'affichage dans une gare, d'un avis comme celui qu'exigeait l'ancienne commission ou comme celui qu'exige la nouvelle commission, n'est pas un avis public suffisant. Souvent ces gares, en particulier le long des lignes de transport de marchandises, ne sont souvent occupées que par un agent ou un concierge. Le public, les collectivités et les cultivateurs fréquenteront plus vraisemblablement les élévateurs, les parcs à bestiaux ou les hangars à marchandises. Les avis devraient être uniformisés, comme nous le recommandons ci-dessus, et être publiés, par exemple, dans un journal quotidien. L'affichage, quand il y a lieu, doit se faire dans les bureaux de poste ou des bureaux municipaux, non pas seulement dans les gares.

2. *Format et moment de l'avis*

Pour être efficace, l'avis doit atteindre certaines dimensions ou consister de préférence en une affiche au lieu d'être imprimé en petits caractères au milieu d'une longue liste d'avis publics ou d'appels d'offres. Comme pour les autres avis statutaires, il faut prévoir un intervalle minimum entre la publication de l'avis et l'événement sur lequel il porte.

3. *Audiences*

Comme dans les autres cas où les droits des particuliers sont en jeu, toute demande d'abandon ou de revision d'une demande, et toute ordonnance de la Commission, devrait comporter le droit fondamental à une audience. Les commissions, organismes et tribunaux ne rendent pas habituellement d'ordonnances et n'engagent pas de procédures qui mettent en jeu les droits d'un particulier, ni à plus forte raison l'intérêt du public, de régions ou de collectivités entières ou d'une industrie essentielle, sans audiences et sans un avis suffisant:

Art. 314C

(1) (page 23, ligne 45)
supprimer les mots «le cas échéant» après le mot «que».

Art. 314C

(3) (page 25, ligne 3)
ajouter les mots «à une audience publique», ou une expression équivalente, après le mot «examiner».

Art. 314C

(5) (page 26, ligne 16)
ajouter les mots «à une audience publique», ou une expression équivalente, après le mot «réexaminer».

L'ordre d'examen des demandes ne devrait pas être déterminé par une seule des parties, c'est-à-dire par le chemin de fer, comme le prévoit l'Art. 314C (2) c) mais plutôt par la commission ou par une entente entre les parties.

4. *Intérêt public et côté économique*

On peut supposer que les questions d'intérêt public énumérées à l'article 314C (3), à l'audience concernant l'abandon de lignes, seront examinées en même temps qu'on déterminera si la ligne est rentable aux termes de l'Art. 314C (1). Cependant, pour que l'article soit plus clair et son interprétation plus certaine il faudrait insérer à l'Art. 314C (1), après le mots «non rentable» (page 23, ligne 49), les mots «et déterminer si des considérations d'intérêt public s'opposent à l'abandon de la ligne», ou encore une autre disposition pourrait être ajoutée à ce sous-alinéa afin qu'il soit bien compris que ces questions devront être tranchées en même temps qu'on déterminera si la ligne est rentable ou non

afin que l'intérêt public soit non seulement considéré mais qu'il soit effectivement le facteur dominant dans la décision d'autoriser ou non l'abandon de la ligne. Comme l'a dit le président d'une des lignes aériennes: Le transport et l'intérêt public sont si intimement liés qu'on ne peut pas les dissocier».

Lorsque l'article 314C (5) *b*) sera étudié de nouveau, il conviendrait de déclarer clairement que les facteurs énumérés à 314C (3) seront pris en considération en même temps qu'on étudiera l'élément de rentabilité. L'intérêt public, l'intérêt local, le bien des collectivités et de la région ne sont pas simplement des considérations qui se greffent indirectement sur la question de la rentabilité et de l'intérêt des chemins de fer mais ce sont des facteurs réels qui ont tout autant de poids.

Article 314C

(1) (page 24, 1re ligne)

le mot «immédiatement» devrait être supprimé de même que les mots «dans l'affirmative» à la ligne qui précède (page 23, ligne 49).

Ces restrictions ne sont pas nécessaires et la commission devrait être laissée libre de se prononcer suivant les circonstances. Au même sous-alinéa:

Page 23, ligne 47

supprimer les mots «qui lui semblent».

5. *Lignes secondaires ou lignes ferroviaires?*

La rubrique qui précède l'article 314A est effectivement intitulée «Abandon ou rationalisation de lignes ou d'exploitations»; pourtant, on lit, en sous-titre, «Embranchements non rentables». Pourquoi ne supprimerait-on pas complètement le mot «Embranchements»? Est-ce qu'il ne s'agit pas d'étudier le cas de lignes ferroviaires et de les abandonner ou de les conserver? L'article 168 de la loi initiale portait sur l'abandon de toute ligne.

Si l'on emploie le mot «Embranchement» dans le projet de loi, entend-on par là que les lignes principales ne seront pas protégées? Certaines lignes qui ne sont pas plus actives que les embranchements figurent sur les cartes comme lignes principales (par exemple, la ligne Portage-la-Prairie—Gladstone—Dauphin du CN, indiquée comme ligne principale par la Division des relevés du ministère des Mines).

Si l'on retient le mot «Embranchement» et s'il est défini dans le projet de loi en fonction des lignes principales, pourquoi ne définit-on pas les lignes principales? La ligne du CN, mentionnée ci-dessus, est-elle une ligne principale? Et la ligne Winnipeg-Edmonton du PC?

Nous croyons donc qu'il y aurait lieu de supprimer le mot «Embranchement», en particulier à 314B, C et G.

6. *Que veut-on protéger, deux voies d'acier ou l'exploitation d'une ligne?*

A l'article 314G (1) *a*) (page 31, ligne 9), il est question de désigner des régions dans lesquelles il ne sera pas abandonné d'embranchements. Nous soumettons respectueusement qu'il y aurait lieu de statuer plutôt que l'exploitation d'aucun embranchement ne sera abandonné.

En outre, croyons-nous, c'est l'exploitation «et l'entretien» de la ligne qu'il faudrait protéger; autrement, on risque de se heurter à une désuétude voulue ou à un entretien soit excessif soit inexistant, puisqu'il serait possible ainsi, de propos délibéré, de faire en sorte que la ligne ne soit pas rentable. On nous dira que des normes minimums d'entretien existent déjà, mais qu'est-il advenu du train de voyageurs «Dominion»?

Quant au service: Il semble y avoir peu de garanties ... vérification de la protection, messageries, services de marchandises ... réservations, célérité, réservations sans méthode ... modernisation ... fonds nécessaires pour assurer le

service, les wagons-marchandises et les installations régulières ... personnel de la gare en fonction lorsque les trains ... service télégraphique du soir, téléphone (information à bord sans passer par l'interurbain) ... bagages, transport des denrées. Une ligne de chemin de fer suppose un minimum d'entretien et de service.

7. *Questions qui concernent l'intérêt public*

L'Art. 314C (3) (page 25, ligne 3) prévoit que la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public:

> Les mots «à son avis, concernent» devraient être supprimés et remplacés par les mots «qui peuvent concerner». Cela signifie que la Commission ne doit pas avoir d'idées préconçues mais doit entendre tous les témoignages qui peuvent être pertinents avant de se prononcer. Elle ne doit pas rejeter d'avance des considérations qui peuvent être pertinentes.

Les alinéas (a) à (h) de l'Art. 314C (3) doivent être amplifiés pour inclure les rubriques qui peuvent intéresser le reste de *la* ligne, par opposition aux autres lignes mentionnées au sous-alinéa (d). Les autres moyens de transport, dont il est question à (d), ne doivent pas se limiter à ceux de la région même mais doivent inclure expressément les autres moyens accessibles pour le transport des denrées transportées sur la ligne à l'étude (ainsi, la plupart des régions ont accès à d'autres moyens de transport qui ne sont pas nécessairement valables pour le produit transporté sur la ligne: expédition de céréales par wagonnées et produits en vrac).

La plupart des éléments-témoins énumérés sont d'ordre négatif; ils s'inspirent d'une attitude pessimiste, présupposent un abandon éventuel, sauf pour (f), (g) et (h), et ont pour objet d'accorder à la région un certain temps pour s'adapter à cet abandon; il faudrait appuyer plutôt sur des éléments d'ordre positif qui pourraient faire contrepoids à la non-rentabilité et motiver le maintien en service d'une ligne non rentable.

Ces facteurs positifs devraient être inclus et l'emporter sur les facteurs négatifs. Ce sont:

- Le véritable intérêt public
- L'intérêt local
- Le potentiel général de la région
- Les ressources naturelles et autres de la région
- Toute augmentation, dans la région,
  - du volume de céréales
  - du volume de transport-marchandises
  - du nombre d'industries
  - de l'étendue de la collectivité
  - des services
  - de la population
  - des plans et programmes et des stimulants offerts pour le développement de la région, aux niveaux fédéral, provincial et municipal.
- Le monopole qui en résulte en matière de transport, ou du moins le monopole ferroviaire aux mains d'une seule entreprise pour les collectivités ou la région.
- Les conséquences, pour la région, les collectivités, l'expansion industrielle et la décentralisation, de l'absence de taux ferroviaires de concurrence.
- Le caractère saisonnier d'autres moyens de transport et les limites que leur impose l'hiver.

— La possibilité de conclure des baux ou d'autres ententes avec toute société (non pas simplement avec une société ferroviaire) ou avec un organisme gouvernemental (municipal, provincial ou autre).
— La façon dont la ligne a été exploitée.
— Le pourquoi de ce mode d'exploitation et ses effets possibles sur la non-rentabilité et sur l'insuffisance des recettes ou de la circulation.

Cela revient à dire que toute lacune du service ferroviaire est un élément qui mérite considération au même titre qu'un fléchissement du volume de transport dont il peut être l'une des causes. Depuis trop longtemps, nous présupposons que nos collectivités sont en voie de disparition et que le chemin de fer ne sera plus nécessaire. C'est une supposition qui contrecarre les efforts du gouvernement et qui ne manque pas d'étonner chez un pays jeune.

Nous tenons pour acquis qu'un embranchement qui n'est pas rentable n'a pas sa raison d'être ou que son maintien n'est pas d'intérêt national. Cela ne concorde pas avec les programmes de développement dont les résultats ne se mesurent pas uniquement en dollars, mais en fonction de l'expansion, de l'activité économique et des avantages qui en résultent dans l'intérêt public.

Il est difficile de tirer des bénéfices d'exploitation des lignes aériennes secondaires mais elles sont jugées nécessaires et nous apprenons que la nouvelle politique aérienne comprend, dans certains cas, des subventions aux transporteurs régionaux qui contribuent à l'intérêt national en assurant des services aériens à des régions qui autrement en seraient privées.

Tout comme les subventions aux lignes aériennes secondaires peuvent servir l'intérêt national, les subventions aux embranchements ferroviaires peuvent s'inspirer du même objectif.

8. *Appel*

Premièrement, le droit fondamental d'appel devrait être prévu à 314C (4).

Deuxièmement, l'organisme de première instance ne devrait pas être le même que le tribunal de dernière instance ni que le tribunal d'appel. L'Art. 314 ne fait mention partout que de la «Commission». Or, aux termes du projet de loi, la Commission désigne la Commission canadienne des transports. L'Art. 17 (4) prévoit que c'est à la Commission que seront déférés les appels de décisions rendues par un comité de la Commission. Il s'agit donc du même organisme dans les deux cas. Soit dit en passant, la loi ne semble pas prévoir à l'Art. 314 que le comité des chemins de fer de la Commission peut être assimilé à la Commission ou entendre ces causes.

Quoi qu'il en soit, nous soumettons respectueusement que l'appel devrait être entendu par un organisme extérieur qui ne soit pas directement lié au domaine des chemins de fer et qui soit en mesure de se prononcer sur un plan purement objectif, de préférence le gouverneur en conseil, un organisme de la Chambre des communes ou même un tribunal judiciaire. L'abandon de lignes étant étroitement lié à l'intérêt local et à l'intérêt national, le tribunal d'appel doit être en mesure d'envisager la question dans ses plus larges perspectives et de considérer les intérêts de la nation dans leur ensemble et non pas uniquement du point de vue du transport.

A l'Art. 314C (4) *a*), il faudrait substituer les mots «quatre-vingt-dixième jour» aux mots «trentième jour» (page 26, ligne 9) afin que la période minimum d'adaptation soit toujours de quatre-vingt-dix jours.

9. *La Commission—Distinction entre fonctions administratives et judiciaires.*

La loi confère à la Commission le pouvoir de recevoir des demandes d'abandon, de formuler des recommandations aux chemins de fer en matière d'exploitation et à d'autres égards et d'entendre les demandes d'abandon.

Les fonctions d'avocat et de juge, exercées par la Commission, devraient être nettement distinctes comme aussi celles qui lui sont dévolues à l'égard de l'audition de témoins experts, de l'administration et de la recherche. Non seulement les fonctions de témoin, de juge et d'avocat devraient-elles être distinctes mais la recherche, l'administration, le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire devraient être dissociés, en particulier en ce qui concerne le pouvoir judiciaire. A l'heure actuelle, c'est comme si la même personne agissait à la fois comme greffier du tribunal, avocat de la Couronne, témoin et juge.

Les fonctions judiciaires de la Commission doivent être complètement dissociées de ses fonctions administratives. L'organisme de réglementation ne devrait pas être lié à l'administration; il doit en être distinct comme l'est le B.G.R. de Radio-Canada ou comme on recommande souvent que le soient les bureaux de la police de ceux du magistrat. Si l'appareil judiciaire est trop près de l'appareil administratif ou de l'industrie, son indépendance et son objectivité en sont compromises, sans qu'il y ait de sa faute.

La *Branch Lines Association of Manitoba* recommande que toutes les fonctions administratives soient dissociées de toutes les fonctions judiciaires et que l'administration soit confiée à un agent d'administration. C'est le moins qu'elle puisse demander. Même si, au niveau provincial, la police et la magistrature relèvent toutes deux du Procureur général, il se fait continuellement des démarches pour que les deux fonctions soient complètement dissociées et même isolées l'une de l'autre, sauf, naturellement, lorsqu'une cause est entendue par un tribunal.

10. *Toutes les demandes devraient être entendues aux termes de l'Art. 314 et non de l'ancien article 168.*

L'Art. 314F devrait stipuler que toutes les demandes déposées aux termes de l'Art. 168 seront retirées et que toutes les demandes seront désormais présentées aux termes de l'article 314, C'est, croyons-nous, ce qu'a déclaré l'honorable ministre à la Chambre des communes le 8 septembre 1966.

11. *Article 336—Détermination du taux*

L'Association estime que cet article est tout à fait déraisonnable et inapplicable.

Au risque de se répéter, elle signale qu'il suscite à l'expéditeur «captif» dix ou douze obstacles qu'il lui faut surmonter:

(1) il doit demander que soient déterminée l'échelle probable de variation d'un taux;

(2) il doit ensuite demander qu'un taux soit fixé;

(3) il est alors en présence de coûts variables et de coûts d'immobilisations approuvés par la Commission comme convenant au PC;

(4) il doit ensuite s'engager par écrit à expédier des marchandises par chemin de fer;

(5) (a) il doit continuer ses expéditions pendant au moins un an et aussi longtemps que le taux fixé est maintenu;

(b) pour profiter du taux fixe, il faut un volume minimum d'expéditions.

(6) il doit mettre ses livres et ses dossiers en disponibilité ou s'exposer à ce que le taux soit annulé;

(7) si le taux fixé est annulé, la compagnie peut exiger le taux maximum de l'expéditeur;

(8) en tout temps après un an, la Commission peut annuler le taux fixé;

(9) (a) la demande de l'expéditeur doit être acompagnée de copies de toutes les lettres qu'il a échangées avec le chemin de fer;

(b) la forme et le contenu des demandes peuvent être déterminés;

(13) l'expéditeur ne peut faire transporter de denrées qu'entre des endroits situés au Canada;

(16) après cinq ans, la Commission devra présenter un rapport sur l'application de l'article 336.

A toutes fins pratiques, qui voudrait se soumettre à ces conditions? Qui pourrait y consacrer assez de temps et d'efforts et pourquoi? On pourrait certes trouver un meilleur moyen de protéger l'expéditeur «captif» et l'intérêt public.

L'article 317 ne permet pas à un particulier d'exiger une audience et un avis publics. Il doit donc par ses propres moyens tenter de protéger l'intérêt public contre le chemin de fer et ses ressources après que les taux ont déjà été fixés par la compagnie. La protection limitée assurée par l'article 317 pourrait être renforcée s'il était prévu, à 317 (1) (b), que la Commission devra prendre des mesures de sa propre initiative si l'intérêt public est compromis.

12. *Renseignements confidentiels*

L'Art. 387C stipule que les renseignements confidentiels communiqués par une compagnie à la Commission ne seront pas révélés. POURTANT:

— l'abandon se fonde avant tout sur la rentabilité de la ligne;
— la rentabilité d'une ligne dépend du coût de revient;
— l'acceptation et le rejet d'une demande dépendent des faits constatés, par exemple, les coûts, etc.;
— les nouvelles parues dans les journaux après la comparution d'un président de chemin de fer devant le comité indiquent que, de l'avis des chemins de fer, les chiffres portant sur les coûts, ou du moins certains de ces chiffres, sont confidentiels;
— refuser de communiquer le chiffre des coûts ou prétendre que ces données sont confidentielles c'est enlever toute raison d'être aux audiences.

L'Association ne saurait donc trop insister sur le fait que, pour que les parties puissent étudier convenablement ces demandes, elles doivent posséder ces données; autrement, les principes qu'incarne le projet de loi et les méthodes qu'ils prévoient n'assureront au public qu'une protection limitée, sinon inexistante.

Aux termes de l'Art. 314A, la perte réelle signifie l'excédent des frais sur les recettes. Nous soumettons respectueusement que, si la méthode de calcul ou de comptabilité n'est pas déterminée par le projet de loi, elle devrait être établie par des règlements après audition de toutes les parties afin que la méthode d'examen des demandes soit à peu près uniforme. Si les modes de calcul sont modifiés, les règlements devraient l'être également afin que les parties intéressées sachent sur quelle base les coûts doivent être établis.

«Les chiffres relatifs au trafic», mentionnés à 314D (5) (page 28, ligne 27), devraient être accessibles pour la préparation d'une contre-demande. Pour pouvoir préparer convenablement une demande, pour épargner du temps à l'audience, pour tirer au clair les points principaux ou les données en litige, chacune des parties doit être à même de procéder à un examen préliminaire des données.

13. *Un nouveau concept*

On parle beaucoup depuis des années d'un nouveau concept ou d'une nouvelle politique du transport. Le projet de loi est nouveau, la méthode est nouvelle mais les rouages sont-ils les mêmes? Les anciens règlements, règles, ordonnances et directives demeureront en vigueur jusqu'à leur abrogation. Les articles 80 91 perpétuent d'autres dispositions qui pourraient compromettre le succès de la méthode nouvelle. (Partie VI)

Le transport ferroviaire est une industrie essentielle qui doit desservir le public. Nous soumettons respectueusement que le projet de loi ne devrait pas placer, ou donner l'impression qu'il place, l'intérêt des chemins de fer au-dessus de l'intérêt public. Nous entrons dans une ère ou d'autres industries sont encouragées par des concessions à la décentralisation pour favoriser tant l'essor que la survivance de la nation.

Bien entendu, les chemins de fer réclament des taux plus compensateurs et l'abandon d'un plus grand nombre de lignes; mais la population a réclamé aussi énergiquement et avec autant de persistance l'établissement d'une administration nationale des transports en vue de sauvegarder et de protéger l'intérêt du public dans ce domaine et d'enrayer les mesures rétrogrades qui pourraient vider nos campagnes de leurs habitants et nuire à l'essor de régions importantes du Canada.

Nous avons un besoin urgent d'une nouvelle administration des transports pour assurer la survivance sociale et économique et la prospérité de toutes les régions du Canada. Il faut en outre qu'on accorde sans aucune réserve la toute première priorité à ces considérations tout en tenant compte des économies qu'il est possible de réaliser à l'égard d'une ligne en particulier.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 36

SÉANCES DU LUNDI 7 NOVEMBRE ET DU MARDI 8 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. R. R. Cope, directeur des chemins de fer et des routes; M. Jacques Fortier, chef du contentieux et avocat-conseil. *Représentant le gouvernement de la Colombie-Britannique:* M. C. W. Brazier, c.r., avocat-conseil; M. J. I. Guest, économiste-conseil; M. Norris Martin, surveillant de la recherche et de la mise au point, Pacific Great Eastern Railway; M. R. B. Pederson, préposé à la recherche, Bureau de l'économique et de la statistique, Victoria.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25173—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président:

et Messieurs

Allmand	Howe (*Wellington-Huron*)	Nowlan
Andras	Langlois (*Chicoutimi*)	O'Keefe
Bell (*Saint Jean-Albert*)	Legault	Olson
Cantelon	MacEwan	Pascoe
Deachman	Martin (*Timmins*)	Reid
Groos	Mather	Rideout (Mme)
Hopkins	McWilliam	Sherman
Horner (*Acadia*)		Southam
		Stafford—(25).

(Quorum 13)

Le secrétaire du Comité,

R. V. Virr.

PROCÈS-VERBAUX

Le LUNDI 7 novembre 1966
(60)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Allmand, Andras, Cantelon, Deachman, Groos, Howe (*Wellington-Huron*), Hopkins, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, MacEwan, Martin (*Timmins*), Mather, McWilliam, O'Keefe, Pascoe, Southam (18).

Aussi présent: M. Donald Armstrong, conseiller économique du Comité.

Représentant le ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. R. R. Cope, directeur des chemins de fer et des routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et avocat-conseil.

Le président présente les fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Baldwin dépose des projets d'amendement au Bill C-231 et le Secrétaire distribue des copies de ces amendements. M. Baldwin explique que quelques-uns de ces amendements sont le résultat de recommandations contenues dans divers mémoires et que d'autres sont de nature administrative et émanent du ministère des Transports.

A 4 h. 5 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à 10 heures du matin, le mardi 8 novembre 1966.

Le MARDI 8 novembre 1966
(61)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10h. 17 du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Cantelon, Deachman, Groos, Horner (*Acadia*), Hopkins, Langlois (*Chicoutimi*), Macaluso, Mather, McWilliam, Nowlan, O'Keefe, Pascoe, Reid, Sherman, Southam, Stafford (17).

Aussi présent: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, M. Donald Armstrong, conseiller économique du Comité.

Représentant le gouvernement de la Colombie-Britannique: M. C. W. Brazier, C.R., avocat-conseil provincial; M. J. I. Guest, conseiller économique; M. Norris Martin, surveillant des recherches et des mises au point, chemin de fer Pacific Great Eastern; M. R. B. Pederson, préposé aux recherches, Bureau des méthodes économiques et de la statistique, Victoria.

Sur une motion de M. Mather, avec l'appui de M. Reid,

Il est décidé que le mémoire du gouvernement de la Colombie-Britannique soit imprimé en appendice au procès-verbal et aux témoignages de la séance d'aujourd'hui (voir Appendice A-28).

Le président présente les représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique et invite M. Brazier à faire des observations supplémentaires relativement à son mémoire.

Les membres interrogent les témoins sur leur exposé.

Vu qu'il n'y a plus de questions, à midi et vingt le Comité s'ajourne jusqu'à 9 heures et demie du matin, le jeudi 10 novembre 1966.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le MARDI 8 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

J'aimerais mentionner à ceux des membres qui sont ici qu'il n'y aura pas de séance demain, comme cela avait été proposé hier, au sujet des autres amendements. Étant donné la manière dont les amendements ont été présentés, nous avons pensé qu'il vaudrait mieux que le ministère des Transports distribue des copies des amendements supplémentaires avec des notes explicatives au bas. Elles seront entre les mains des membres du Comité lorsque les fonctionnaires du ministère viendront de nouveau lors de l'étude article par article et s'il y a des questions sur ces amendements particuliers, il y sera répondu à ce moment. Cette mesure a pour but d'épargner le temps du ministère et du Comité vu que la procédure suivie hier n'a pas semblé donner grand-chose. Nous avons pensé qu'il vaudrait mieux les distribuer en y ajoutant des notes explicatives.

M. CANTELON: Je n'ai pas fait d'objection, hier, monsieur le président, mais j'ai trouvé impossible de placer ces amendements au bon endroit et d'examiner la loi en même temps. Je me demande si...

Le PRÉSIDENT: J'en ai parlé à M. Baldwin, ce matin, et nous sommes convenus que la meilleure méthode à suivre serait de les distribuer à l'avance en y ajoutant des notes explicatives.

M. CANTELON: Les aurons-nous sous une forme telle que nous puissions les agrafer et les insérer dans la loi?

Le PRÉSIDENT: Ils vont essayer. M. Cope est ici et ils vont voir s'ils peuvent le faire. Ce n'est pas nécessaire d'avoir le préambule, M. Cope, seulement la page, l'article et l'amendement, de façon qu'on puisse le détacher et le coller dans le bill.

Nous allons entendre ce matin le mémoire de la province de la Colombie-Britannique. Voici, à ma droite, M. C. W. Brazier, C.R., avocat-conseil provincial; M. J. I. Guest, conseiller économique; M. Morris Martin, surveillant des Recherches et des mises au point du Pacific Great Eastern, et M. R. B. Pederson, préposé aux recherches au Bureau des méthodes économiques et de la statistique, de Victoria.

Je demande une motion pour que le mémoire principal soit imprimé en appendice aux témoignages d'aujourd'hui.

M. MATHER: Je propose que le mémoire principal soit imprimé en appendice aux témoignages d'aujourd'hui.

M. REID: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'opposition?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: J'ai expliqué à M. Brazier que le Comité a depuis longtemps pour ligne de conduite de ne pas laisser lire le mémoire principal vu que le Comité l'a en main à l'avance, mais de laisser lire le sommaire du mémoire et commenter brièvement les principaux points. Les membres sont bien au courant des questions qui seront posées, M. Brazier?

M. C. W. BRAZIER (*avocat-conseil provincial, province de Colombie-Britannique*): Monsieur le président, j'allais demander au Comité d'être indulgent au sujet de cet exposé. Il m'a semblé qu'il ne suffisait pas de lire simplement le sommaire tel qu'il est. Je n'ai pas l'intention de lire tout le mémoire, mais je pense que les membres du Comité tiendront compte du fait que la province de la Colombie-Britannique, comme d'autres provinces du Canada, a consacré beaucoup de temps au cours des dernières années à l'étude et à l'examen des problèmes auxquels les chemins de fer de ce pays doivent faire face.

J'ai moi-même eu l'honneur de représenter la province de la Colombie-Britannique devant deux commissions royales et je m'estime encore relativement jeune, bien que quelques-uns de mes cadets puissent ne pas être de cet avis. Nous avons fait un énorme travail au cours des années. Je crois que le ministère, et le ministre sans doute, tiendront compte du nombre incalculable d'heures que nous avons employées à essayer de faire comprendre le problème comme nous le voyions aux différents organismes auxquels nous avons eu affaire à ce moment.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brazier, je comprends bien tout cela. Toutefois, tous les autres témoins se sont soumis à cette ligne de conduite et ils ont, eux aussi, consacré beaucoup de temps à la rédaction de leurs mémoires; cela n'est pas un reproche. Nous tenons à collaborer mais, d'autre part, c'est la ligne de conduite du Comité, la politique unanime du Comité, fermement établie par le Comité, de ne pas laisser lire les mémoires. Il est arrivé que le président se soit laissé fléchir et il a été fortement critiqué par les membres ensuite. Par conséquent, je crois, c'est une coutume qui a été établie par ce Comité parce que nos membres sont très au courant des questions de transport et je pense que si vous voulez lire votre sommaire et en commenter brièvement les principaux points, nous allons continuer. Je suis d'avis que nous ne pouvons pas permettre la lecture du mémoire complet parce que cela est contraire à la ligne de conduite du Comité.

M. BRAZIER: Comme je l'ai dit tout à l'heure, en raison de la décision du Président du Comité, je ne lirai pas le mémoire au complet, mais je...

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas vous contraindre, M. Brazier, vous savez, mais si vous pouviez mentionner des points de votre mémoire principal et...

M. BRAZIER: Oui; je voudrais parler des points principaux de mon mémoire et du sommaire même.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien.

M. BRAZIER: Au bas de la première page, j'ai dit que la province de la Colombie-Britannique avait proposé que le prix du transport reflète, autant que possible, le coût du service et, en conséquence, nous avons préconisé une structure tarifaire fondée sur le coût.

Nous avions déjà fait cette proposition devant la Commission royale Turgeon, en 1950, et le rapport de cette commission en rend compte à la page 133. Je dois dire que la Commission Turgeon n'a pas accepté notre proposition à cette époque, mais le rapport résume en peu de mots la position que j'avais prise devant la Commission, comme il suit: «L'avocat de la province a déclaré: 'Nous n'avons jamais proposé que le principe du coût du service soit rigidement

appliqué. Nous ne l'avons pas fait pour la simple raison qu'il est très difficile d'établir le coût avec précision, et parce qu'il semble également raisonnable de présumer que la majoration du coût, en d'autres termes le bénéfice, varierait quelque peu d'une catégorie ou d'une denrée à l'autre.'»

Je pense qu'aujourd'hui, nous adressons le même reproche à la disposition du bill qui prévoit l'adoption de ce principe d'une structure tarifaire fondée sur le coût.

Dans l'ensemble, nous appuyons le bill. Nous croyons cependant qu'on a trop insisté dans la rédaction du bill sur les recommandations de la Commission royale MacPherson. La commission royale n'a pas été instituée en vue de libérer les chemins de fer de la réglementation (et cela semble le principal but du bill à l'étude, les libérer de la réglementation) mais le mandat de la commission royale était exposé brièvement dans le décret du Conseil. Il consistait à faire enquête sur les inégalités des tarifs de marchandises et leurs répercussions sur les différentes régions du Canada et à recommander les mesures législatives et autres qui pouvaient et devaient être prises dans l'intérêt de l'économie nationale afin d'éliminer ou d'atténuer ces inégalités.

Ce ne sont pas les chemins de fer qui ont demandé la nomination d'une commission royale. Ce sont les expéditeurs et les provinces. C'était le mal qu'elle devait combattre. Je veux faire remarquer au Comité qu'on a insisté dans un sens tout différend sur les résultats de cette commission royale en rédigeant le bill qui est proposé. Nous croyons que, dans l'intérêt public, le Comité devrait rétablir l'équilibre dans le bill.

Dans le mémoire, je souligne aussi que le Canada n'offre pas encore un marché du transport entièrement concurrentiel. Il y a des régions et il y a des denrées et des formes de transport qui sont encore soumises aux lois du monopole. Si je ne me trompe, dans son exposé devant ce Comité, le président du P.-C. a mentionné que 70 p. 100 du trafic de ce chemin de fer lui sont apportés par 110 expéditeurs et que 30 p. 100 lui viennent de centaines de milliers d'autres expéditeurs. Ce sont ces autres centaines de milliers qui ont besoin d'être protégés. Les 110 sont de gros expéditeurs et je suis sûr qu'ils sont en mesure de négocier et d'obtenir des taux ferroviaires qui les satisfont mais chacun des milliers de petits expéditeurs ne peut pas défendre lui-même ses intérêts.

La loi actuelle prévoit nettement une certaine protection de l'expéditeur au moyen des dispositions concernant les distinctions injustes tant à l'égard de l'expéditeur que de l'endroit. Vous ne devez pas oublier que ces dispositions sont complètement supprimées dans le bill et nous croyons que cela est dangereux. Le petit expéditeur doit être protégé par la loi.

La loi prévoit que toute personne qui croit que le taux qui lui est demandé n'est pas approprié peut s'adresser à la Commission des transports et prouver que le taux demandé est préjudiciable à l'intérêt public. Messieurs, je ne sais pas si l'un d'entre vous avez déjà essayé, à titre particulier, de prouver que quelque chose n'est pas dans l'intérêt public, que quelque chose qui vous touche personnellement est contraire à l'intérêt public. C'est une preuve presque impossible à faire. Comment les affaires d'un seul homme peuvent-elles être favorables ou préjudiciables à l'intérêt public?

Nous avons donc proposé qu'une légère modification soit apportée à la Loi, que les mots «ou son affaire» soient ajoutés à l'article 317(1). Autrement dit s'il peut prouver que son affaire doit en souffrir, il a le droit de comparaître devant la commission.

Nous en venons maintenant à ce que, j'en suis sûr, va être l'article le plus discuté de la Loi, et je pense que le ministre et le ministère s'en rendent compte;

il s'agit de la disposition concernant le taux maximal précisant que le taux maximal est fondé sur le transport en wagon de 30,000 livres et un relèvement de 150 p. 100 sur les dépenses variables. J'aimerais à revenir en arrière et insister une fois de plus sur ce que j'avais déjà déclaré en 1951, que nous ne prétendons pas que le principe relatif au coût du service soit appliqué rigidement à cause de la difficulté à déterminer le coût avec précision. On s'est rendu compte qu'il est toujours difficile de déterminer le coût avec précision.

Bien sûr, la situation s'est énormément améliorée depuis 1951 et les sociétés de chemins de fer, j'en suis sûr, peuvent de nos jours déterminer le montant de leurs dépenses à très peu de chose près. De plus, en supposant que les frais soient nettement plus élevés, cet accroissement des frais devrait varier, à mon avis, selon le genre de transport auquel il s'applique.

Pour être tout à fait franc, nous avons nous-mêmes été incapables d'offrir une suggestion acceptable au ministère au sujet de la manière dont il faudrait changer cette disposition, mais, à notre avis, 150 p. 100 au-dessus des dépenses variables est tout simplement un pourcentage ridicule sur lequel se fonder, si je puis m'exprimer en termes aussi forts. Je pense que l'un des témoins pour le Pacifique-Canadien ou un des témoins comparaissant pour une société de chemins de fer, peut-être était-ce le National-Canadien dans ce cas, a déclaré que 70 p. 100 des frais encourus par les chemins de fer sont des frais variabes et que donc 30 p. 100 seulement sont des frais fixes. Maintenant, 30 dans 70 ne font qu'environ 43 p. 100 ce qui est loin du relèvement de 150 p. 100 qui sera permis par la Loi.

Nous n'avons pas fait ce calcul avec précision et il nous est impossible de le faire parce que nous ne connaissons pas le montant exact des frais des chemins de fer. En conséquence, nous avons essayé, dans notre mémoire, de montrer aux membres du Comité combien ce 150 p. 100 est exagéré lorsqu'on le compare à tous les autres frais que nous connaissons avec certitude. Bien sûr, les seules données dont nous soyons certains sont celles qui ont été publiées aux États-Unis par la *Inter-state Commerce Commission.*

Au tableau numero cinq de notre mémoire, nous indiquons quel est le montant de la hausse dans quatre des principales régions des États-Unis; cette hausse varie de 24 à 35 p. 100. une fois de plus, nous sommes loin de 150 p. 100. Nous estimons avoir prouvé de façon parfaitement claire que ce pourcentage est tout à fait excessif.

Comme je l'ai déjà dit, cependant, nous nous rendons compte que nous non plus ne possédons pas la bonne réponse. Nous ne savons pas ce que le pourcentage devrait être. C'est pourquoi nous proposons que des mesures transitionnelles soient appliquées entre le moment où le bill sera adopté et la décision finale au sujet du montant de la hausse et de la façon de calculer les frais.

Notre régime d'amortissement des frais n'a jamais eu aucun rapport avec un poids de marchandise imaginaire qui serait transportée dans un wagon fermé. Nous avons toujours pensé qu'il devrait être en rapport avec le transport réel. Notre tableau n° 7, le dernier tableau du mémoire indique le poids réel, à l'expédition, des principales marchandises expédiées de la Colombie-Britannique, au cours de l'année 1964. Vous remarquerez, je pense, que pas une seule de ces marchandises n'a été expédiée en lots de 30,000 livres; 40,000 est le lot le plus petit; la moyenne est de 80,000 livres et les lots peuvent aller jusqu'à 145,000 livres. Ce sont là les poids à l'expédition, ceux qui, à notre avis, devraient servir à déterminer le montant des frais.

Cependant, en Colombie-Britannique, nous sommes extrêmement désireux de voir que quelques progrès se fassent dans ce domaine. Le gouvernement m'a chargé de présenter ses compliments au ministre pour avoir finalement amené le rapport de la Commission MacPherson à sa conclusion.

La loi, telle qu'elle est rédigée actuellement, précise qu'on fera une étude du taux de transport du grain établi en vertu de la Loi de la convention du Nid-de-Corbeau, pendant les trois prochaines années et qu'un rapport sera ensuite présenté au Parlement sur les pertes dont les chemins de fer auront souffert à cet égard. Nous proposons, et j'ai particulièrement insisté sur ce point à la page 13 de notre mémoire, un amendement en vertu duquel toute décision concernant la réglementation des taux maximums ne pourrait être prise qu'après une période d'attente semblable à celle que j'ai mentionnée plus haut. Pendant ce temps, la nouvelle commission pourrait étudier la situation à la lumière des chiffres réels mis à leur disposition et pourrait recommander au ministère la meilleure formule à adopter. Nous proposons, et j'insiste sur ce point parce que nous estimons qu'il est très important, que l'article 336 soit modifié pour inclure que «..... la Commission peut, après avoir fait les investigations qu'elle juge nécessaires, déterminer un taux égal aux frais variables du transport de marchandises et un montant de taux fixes ne dépassant pas les taux actuellement en vigueur à moins que la Commission n'en donne l'autorisation, et ce pour une période de trois ans ou jusqu'à ce que la Commission présente au gouverneur en conseil un rapport précisant quel pourcentage elle juge raisonnable de permettre, au-dessus du montant des frais variables, pour déterminer les taux maximums.»

Cela donnerait à la commission le temps d'étudier la situation, ainsi que je l'ai déjà dit auparavant; de plus, cela donnerait aux chemins de fer la même protection que leur donnent les taux qui sont actuellement en vigueur pour chaque classe de marchandise et qui sont les taux les plus élevés qu'ils ont le droit de demander à l'heure actuelle; les exemples que nous donnons démontrent que, en appliquant la règle de 150 p. 100 aux frais variables imputables au transport de lots de marchandises de 30,000 livres, le taux maximum serait deux ou trois fois plus élevé que le taux permis actuellement. Ce sont là les taux qui ont le le plus augmenté au cours de la période d'après-guerre. Nous ne pensons pas que les taux actuels sont justes et raisonnables, simplement parce qu'ils ont été augmentés, fois après fois, au cours de cette période. A notre avis, ils ont tous été faussés pendant cette période. Mais nous estimons que, comme mesure temporaire et transitionnelle, il serait possible de les maintenir à leur maximum actuel jusqu'à ce que quelque nouvelle formule équitable ait été mise au point.

C'est tout ce que j'avais à dire, messieurs, au sujet de la formule proposée pour l'établissement des taux maximum.

M. PICKERSGILL: Je vais devoir partir avant la fin de la session aussi aimerais-je demander au témoin d'éclaircir un point.

Il a parlé des taux qui s'appliquent actuellement aux classes de transport. S'agit-il des taux après réduction en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, ou des taux établis par la Commission des transports du Canada?

M. BRAZIER: Par la Commission des transports du Canada.

M. PICKERSGILL: Cela veut-il dire que la réduction imposée par la loi ne serait plus en vigueur?

M. BRAZIER: Exactement.

M. PICKERSGILL: Je pensais simplement qu'il est bon que nous soyons au courant du fait.

M. BRAZIER: Nous estimons que cela devrait donner aux chemins de fer une protection suffisante en ce qui concerne leurs taux.

J'aimerais profiter de l'occasion pour parler aux membres du Comité d'un ou deux autres points qui nous tiennent à cœur.

Le premier est la question du transport vers la côte du Pacifique du grain destiné à l'exportation. Comme le Comité le sait sans doute, les taux établis en

vertu de la Loi de la convention du Nid de Corbeau, pour les céréales expédiées des provinces des Prairies à Fort-William s'appliquent indifféremment à toutes les expéditions de céréales vers ce point, qu'il s'agisse de céréales pour usage domestique ou que le grain soit destiné à l'exportation vers les États-Unis, vers l'Europe ou vers toute autre partie du monde. Les dispositions de cette loi n'ont jamais visé les céréales destinées à l'exportation expédiées à Vancouver. Le taux de transport des céréales d'exportation expédiées à Vancouver ont été établis en vertu d'une décision spéciale de la Commission des transports du Canada parce que les taux en vigueur à ce moment constituaient une discrimination injustifiée contre les ports de la côte du Pacifique. Une seule exception avait été faite, c'est que ces taux ne s'appliqueraient qu'au grain exporté vers l'Europe, vers l'Asie ou vers tout autre pays du monde excepté les États-Unis. En conséquence, nous ne profitons pas, à Vancouver, des taux de transport des céréales d'exportation pour le grain exporté vers les marchés de Californie ou vers l'Alaska; pendant ce temps, les céréales exportées de Fort-William vers New York ou tout autre marché américain sont transportées au taux de transport des céréales d'exportation. Il est même arrivé que des céréales soient exportées de Fort-William vers la Californie parce que le coût total du transport était moindre en passant par ce port qu'en passant par Vancouver.

L'amendement que nous proposons est que les mots «et vers tous autres pays, y compris les États-Unis d'Amérique et l'Alaska» soient ajoutés à la disposition de la Loi. Autrement dit, placer les ports de la Colombie-Britannique sur un pied d'égalité avec Fort-William en ce qui a trait au taux de transport des céréales d'exportation.

M. PICKERSGILL: Je me demande s'il me serait permis de poser une question à ce sujet? Le mémoire présenté par la *British Columbia Federation of Agriculture* (Fédération des agriculteurs de Colombie-Britannique) demande que les taux de transport des céréales destinées à l'usage domestique, en particulier les céréales de provende, soient revisés. Je suppose de ce que vous venez de dire que vous n'appuyez pas cette demande?

M. BRAZIER: M. Pickersgill, nous avons soigneusement étudié cette question et je puis dire ceci; au cours des années passées, le gouvernement de la Colombie-Britannique a appuyé les demandes de réduction des taux de transport présentées à la Commission des transports du Canada, au moins à deux reprises, à ma connaissance. Nous avons étudié la situation actuelle et nous estimons que les subventions accordées actuellement pour le transport des céréales destinées à la consommation domestique sont amplement suffisantes; elles entrent dans le cadre d'une politique générale qui s'applique à tout le Canada; elles vont vraisemblablement être maintenues et il n'est nullement nécessaire de leur apporter quelque changement que ce soit.

M. PICKERSGILL: Vous ne vous inquiétez pas du fait que si votre proposition était acceptée, les céréales de provende canadiennes seraient meilleur marché dans l'état de Washington qu'elles ne le seraient dans le sud de la Colombie-Britannique continentale?

M. BRAZIER: Comme je l'ai dit, pourvu qu'on continue de verser les subventions qui sont accordées actuellement, la situation est tout à fait satisfaisante; la subvention contrebalance pratiquement la différence de prix.

M. PICKERSGILL: C'est tout simplement une autre question qu'il m'avait semblé bon de soulever.

M. BRAZIER: Nous parlons brièvement des lignes secondaires. Je pense que nous pouvons dire qu'en Colombie-Britannique notre position à l'égard des voies secondaires, est restée la même depuis de nombreuses années; nous estimons que lorsque les services que donne une ligne, ne peuvent être rendus économiquement, ils devraient être discontinués ou que les frais des services qui doivent être maintenus dans l'intérêt de la nation devraient être pris à charge

par le Trésor national. La question des lignes secondaires ne nous touche guère en Colombie-Britannique. C'est même avec étonnement que je regarde aujourd'hui la carte des lignes secondaires de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba; je peux très bien m'expliquer pourquoi cette question des lignes secondaires nous inquiète moins qu'eux.

J'ai ici quelques cartes, malheureusement pas pour chacun des membres, qui indiquent la situation ferroviaire en Colombie-Britannique; j'aimerais, monsieur le président, s'il est possible, les distribuer aux membres du Comité. Comme vous le savez peut-être, la ligne principale du Pacifique-Canadien traverse la Colombie-Britannique de Field à Vancouver. La ligne de la vallée Kettle traverse la partie sud de la province et relie Lethbridge à Spences Bridge. La ligne du National-Canadien rejoint Banff à Vancouver en longeant la rivière Thompson et possède un embranchement principal qui dessert Prince-Rupert; nous avons en plus notre propre société de chemin de fer, la *Pacific Great Eastern,* qui dessert la vaste région de l'intérieur de la Colombie-Britannique. En étudiant ces cartes, et je regrette de ne pas en avoir eu une pour chacun des membres, vous constaterez que le réseau de chemins de fer de la Colombie-Britannique est entièrement différent de celui des provinces des Prairies.

Nous avons aussi incorporé à notre mémoire un article sur la réglementation des transports aériens. C'est là une chose que nous n'avons jamais auparavant offert à l'attention d'une commission, mais comme les bureaux chefs de la *Canadian Pacific Airlines* et d'une autre société à laquelle je porte un intérêt personnel, la *Pacific Western Airlines,* sont situés en Colombie-Britannique, nous avons pensé, après avoir bien étudié la question, qu'il serait pertinent de proposer, dans notre mémoire, que, si elle entre dans le champ de la concurrence en ce qui a trait au transport, la société Air-Canada devrait être soumise aux mêmes règles que les autres sociétés de transport aérien du Canada. C'est la raison pour laquelle nous avons incorporé à la Loi un court article sur les transports aériens.

Nous en venons enfin à l'article qui traite des sociétés qui ont droit aux subventions. Vous remarquerez en étudiant la carte que vous avez en mains, que la société de chemins de fer *Pacific Great Eastern* dessert une bonne partie de la province de la Colombie-Britannique. Elle constitue vraiment une section du réseau national de transport du Canada. Ses lignes rejoignent, au nord, la société de chemins de fer *Northern Alberta,* exploitée conjointement par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien; elles traversent la province et assurent le transport vers Prince-George où elles rejoignent le réseau du National-Canadien; elles amènent les marchandises à Vancouver et à Vancouver-Nord où elles sont confiées tant au National-Canadien qu'au Pacifique-Canadien. Elles constituent vraiment une section du réseau national. Nous estimons donc, en Colombie-Britannique, que si une subvention quelconque est versée pour l'amélioration du réseau national de transport du Canada, il ne serait que juste et équitable qu'on prenne des dispositions pour qu'une partie de la subvention soit versée à la société de chemins de fer *Pacific Great Eastern* en raison des services que ses lignes peuvent rendre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brazier, prétendez-vous qu'un réseau de chemin de fer qui ne dessert qu'une seule province, qui est entièrement situé dans les limites de cette province et qui appartient à la province donne un service d'intérêt national?

M. BRAZIER: Oui, absolument.

Le PRÉSIDENT: Je désirais simplement éclaircir la chose.

M. BRAZIER: Je vais aussi passer aux membres du Comité des exemplaires du rapport annuel de la société de chemins de fer *Pacific Great Eastern.* Je pense avoir suffisamment d'exemplaires pour en donner un à chacun. J'aimerais vous lire trois passages du rapport annuel du vice-président et du directeur général.

Malheureusement les pages ne sont pas numérotées, mais il s'agit du rapport du vice-président et du directeur général. Il dit:

> La société se bute continuellement au difficile problème d'établir des taux semblabes à ceux de plus d'une douzaine de société de chemins de fer fonctionnant au Canada qui reçoivent des subventions. La *P.G.E.* ne reçoit aucune subvention mais la société de chemins de fer *Northern Alberta* a reçu une subvention de $1,143,000 pour l'exercise financier de 1964-1965. Au cours des cinq dernières années, les subventions versées par le gouvernement fédéral aux sociétés de chemins de fer se sont élevées à $90 millions par an.

Je pense que vous n'êtes déjà que trop au courant de ce chiffre.

> La *P.G.E.* est obligée d'abaisser ses propres tarifs pour les amener au même niveau que ceux des sociétsé qui reçoivent des subventions. Il est bon de noter également que la *P.G.E.* s'est donné comme principe directeur de payer les mêmes salaires que les grandes sociétés de chemins de fer qui desservent la Colombie-Britannique.
>
> Il est évident que la seule solution serait que le gouvernement fédéral accorde à la société de chemins de fer *Pacific Great Eastern* des subventions au fonctionnement et à la construction semblables à celles qu'il verse aux autres sociétés de chemins de fer, afin de la rendre concurrentielle dans tous les domaines.

Je vais vous citer un seul petit exemple; j'admets volontiers qu'il ne concerne qu'une petite quantité de trafic mais il montre bien ce qu'est actuellement la situation en Colombie-Britannique. La société de chemins de fer *Great Northern* est une société qui appartient entièrement à des Américains; ses lignes rejoignent Vancouver à White Rock, sur la frontière et assure le trafic entre Vancouver et White Rock; elle reçoit une subvention pour le transport des marchandises depuis le jour où les taux ont été réduits. La *P.G.E.* possède une ligne qui va de Squamish à Vancouver, du côté opposé de Vancouver. Elle ne reçoit aucune subvention; pourtant ses taux ne peuvent pas être montés et doivent rester alignés sur ceux des sociétés nationales de chemins de fer. C'est ainsi. L'objectif premier de la société est de favoriser la mise en valeur des territoires de la Colombie-Britannique. La mise en valeur de la Colombie-Britannique est aussi importante pour l'économie nationale que la mise en valeur de toute autre région du Canada. Le simple fait que l'une est sous la surveillance directe du Parlement du Canada et l'autre, sous celle du gouvernement de la Colombie-Britannique n'est pas une raison suffisante pour que la société de chemins de fer provinciaux ne reçoive pas de subventions alors que ces taux subissent le contrecoup des taux demandés par la société nationale.

Puis-je à présent vous lire le paragraphe de mon mémoire qui traite de cette question? Bien que le montant de la subvention à laquelle la *P.G.E.* a droit ne puisse en aucun cas ni l'enrichir ni la ruiner, il n'est que justice, dans le cadre de notre nouvelle politique dans le domaine des transports, que la *P.G.E.* ainsi que toute autre société de chemins de fer qui ne serait pas, à l'heure actuelle, du ressort direct du Parlement du Canada, ait droit aux subventions.

Aussi, la province de la Colombie-Britannique propose que l'article 469 (1) (a) qui défini les «sociétés ayant droit» soit modifié par l'addition des mots « et comprend tout autre société de chemins de fer approuvée par le gouverneur en conseil, aux fins du présent article». Maintenant le gouverneur en conseil peut encore refuser d'accorder la subvention s'il le juge bon. Mais, au moins, la Loi que le présent Comité est chargé d'étudier n'interdira pas que l'on prenne en considération les demandes qui pourraient être présentées, à l'avenir, concernant les subventions à la reduction des taux de transport ou les subventions à un genre particulier de transport, que le gouvernement du Canada jugerait devoir subventionner dans l'intérêt de la nation.

Monsieur le président, s'il m'est permis de dire quelques mots des tableaux que nous avons inclus à notre mémoire, je pense que le moyen le plus rapide et le plus facile de le faire, afin qu'ils apparaissent au procès-verbal, est que je vous lisent les notes que j'ai préparées à ce sujet.

Le tableau n° 1 montre la distance parcourue par tonne pour chaque genre de marchandise. Les chiffres qui indiquent le revenu apparaissent également à ce tableau mais ils n'ont été donnés que pour l'intérêt qu'ils pourraient avoir.

Le tableau n° 2 est une reproduction du tableau n° 1 mais plus en détail. Il indique la distance parcourue, par tonne de marchandise, ainsi que la direction du trafic, c'est-à-dire, de l'extérieur vers la province, de la province vers l'extérieur et dans les limites de la province. Il donne ces renseignements en détail.

Le tableau n° 3 indique la quantité de marchandise transportée par trains dans la province. J'attire spécialement votre attention sur ce tableau et je suis certain que les chiffres qu'il donne ne peuvent pas être contestés. Les transports par chemins de fer, en Colombie-Britannique, sont les plus longs qui soient au Canada 784.6 de moyenne, et rapportant aux chemins de fer le plus haut revenu moyen par tonne, $12.2.

M. PICKERSGILL: J'aimerais demander des éclaircissement sur un point. Vous dites, «la Colombie-Britannique a». Voulez-vous dire que quel que soit l'expéditeur, que ce soit un expéditeur de Toronto ou la Commission canadienne du blé ou qui que ce soit, ses expéditions en Colombie-Britannique comportent un trajet plus grand qu'en n'importe quel autre endroit?

M. BRAZIER: C'est exact. Les frais de transport des marchandises qui entrent et sortent de Colombie-Britannique, sont plus élevés que pour toute autre région du Canada.

M. PICKERSGILL: Il se pourrait fort bien que la Commission canadienne du blé soit la plus grande...

M. BRAZIER: Non; en établissant ces tableaux, M. Pickersgill, nous n'avons pas compté les céréales dont les taux de transport sont fixés par la Loi.

M. PICKERSGILL: Je vois.

M. BRAZIER: Oui. Je ne suis pas venu ici pour me plaindre à propos des $12.2 par tonne. Si nos transports sont plus longs, bien sûr nous sommes certains de payer le taux le plus élevé par tonne. Nous ne nous attendons pas à ce que quiconque expédie de la marchandise à une distance moyenne de 300 milles, paie le même taux par tonne que nous payons pour l'expédier à 700 milles. Ceci vous donne une idée de la situation qui est celle de la Colombie-Britannique comparée à celle des autres provinces du Canada.

Le tableau n° 4 n'est qu'une répétition sous une forme différente des pourcentages apparaissant au tableau n° 3. Les tableaux n° 5 et 6 traite des taux établis par la *Interstate Commerce Commission.* Nous établissons le rapport entre les chiffres qu'ils ont publiés et ce que leurs taux maximum seraient si la règle des 150 p. 100 était applicable aux États-Unis. Nous découvrons que les taux seraient de 115 à 125 ou 130 p. 100 plus élevés que les taux demandés actuellement aux États-Unis pour ce genre de transport.

Le tableau n° 6 fait la comparaison entre les divers taux maximum, calculés selon notre propre fomrule, pour les différentes catégories de transport. Le tableau n° 7 compare le vrai tonnage transporté au bordereau de transport échantillon que la Commission des transports du Canada a pris comme modèle. Nous avons tenté d'y indiquer le poids de chaque lot des diverses marchandises entrant ou sortant de Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, M. Brazier. Avant que ne commence l'interrogatoire, j'aimerais à vous poser une question à propos de la société de chemins

de fer *Pacific Great Eastern*. Le gouvernement de la Colombie-Britannique accepterait-il de vendre la *P.G.E.* au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien?

M. BRAZIER: Monsieur le président, tout ce que je puis dire, c'est que je n'ai pas de directives à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je n'en parle que parce que je présume que la question serait traitée au point de vue subvention, tout comme dans le cas des chemins de fer principaux, monsieur Brazier.

M. PICKERSGILL: J'aimerais dire un mot au sujet du *PGE*. Nous, évidemment, nous n'aurions pas la présomption de légiférer pour le *PGE*, pas plus que pour n'importe quel autre citoyen du Canada, parce qu'une personne est sujette à la loi du pays tout comme n'importe quelle autre personne, mais ce n'est pas le cas d'un chemin de fer et nous n'aurions pas la présomption de légiférer à son sujet. Et nous n'aurons pas non plus la présomption de légiférer au sujet de l'*Ontario Northland Railway*, excepté pour le petit embranchement de l'*Ontario Northland Railway* qui, me dit-on, traverse la frontière du Québec, et qui, je pense, est sujet aux lois canadiennes et obtient un subside de $170 par année à cause de cet embranchement particulier. Je ne pense pas que le *PGE* serait intéressé à un subside de $170 par année, même s'il traversait la frontière de l'Alberta.

Un point que je voulais signaler, c'est que dans le cas d'une industrie de cette nature, c'est une question générale et plutôt distincte du débat actuel. Cela n'a pas de rapport vraiment direct avec le projet de loi, parce que je ne pense pas que le témoin, en tant qu'avocat, contesterait le point que l'amendement qu'il suggère ne ferait que créer une présomption sentimentale parce qu'il ne prévoit pas d'appropriation d'argent. Il ne suggère pas qu'aucune partie des $110 millions ne soit payée au *PGE*, cela ne fait que stipuler que le rapport doit être fait au Gouverneur Général en conseil et que ce dernier, dans sa sagesse, pourra décider ensuite de recommander au Parlement que quelque chose lui soit payé. Cela pourrait se faire aussi bien sans avoir de rapport avec le projet de loi. Inclure une référence au projet de loi créerait, évidemment, comme je dis, une présomption sentimental et cela créerait des espoirs et des attentes, mais je penserais, évidemment, que nous ne pourrions pas très bien faire une exception à l'égard du *PGE*, laquelle nous ne serions pas prêts à faire, dans les mêmes circonstances, pour un autre chemin de fer, tel que le *Ontario Northland*, qui n'est pas un chemin de fer aussi long que le *PGE*, mais qui lui ressemble sous beaucoup d'aspects, ou au moins paraît lui ressembler.

Je suggère que l'on considère cela comme étant une question distincte et séparée du projet de loi. Si le *PGE* demandait l'émission d'une charte fédérale, ce qui, je présume, s'il circule au complet à l'intérieur d'une province, est leur droit strict, il serait sujet à toutes les lois du Parlement canadien et alors il pourrait évidemment être traité comme n'importe quel autre chemin de fer.

Si l'on me permet de faire une autre observation au sujet du contenu du projet de loi, dans ce mémoire très bien préparé, on soulève des questions plutôt impressionnantes. Je puis dire que, pour ma part, en parlant de moi et des fonctionnaires de mon ministère, que nous les considérerons avec respect et attention. Je ne pense pas pouvoir aller plus loin que cela, madame la présidente, et peut-être que le Comité voudra bien m'excuser.

M. BRAZIER: Madame la présidente, avant que le ministre ne nous quitte, pourrais-je rappeler le rapport annuel du *PGE*. Vers la troisième avant-dernière page, il y a un tableau montrant la valeur du revenu provenant du transport du *fret* par les autres chemins de fer du Canada. C'est un chiffre impressionnant. Il y avait $22 millions en 1964. Il y avait une valeur de $22 millions en fret provenant du *PGE* et allant aux autres chemins de fer du Canada.

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas que l'on puisse contester que ce soit une partie importante des chemins de fer de tout le pays. Je ne suggérerais pas un seul instant que ce ne soit pas le cas et peut-être devrions-nous trouver un moyen de leur donner des fonds pour qu'ils puissent numéroter leurs pages.

M. BRAZIER: A mon retour, j'en parlerai au président du chemin de fer.

M. PICKERSGILL: Je n'aimerais pas que vous pensiez que j'en ai parlé le premier.

M. BRAZIER: J'aimerais faire un autre commentaire au sujet du rapport. A la première page, vous remarquez une liste des directeurs et il est intéressant de noter que l'un des directeurs est un ancien gérant provincial des Chemins de Fer Nationaux du Canada en Colombie-Britannique, et un autre est un ancien vice-président du Chemin de Fer Canadien du Pacifique pour la région du Pacifique. Nous profitons de l'expérience des deux chemins de fer principaux, au moins dans le cas du Bureau de Direction.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Brazier, j'ai trouvé votre mémoire excellent, mais vos commentaires à son sujet m'ont laissé dans la confusion. A la toute première page, vous dites que vous voulez que le coût des services soit aussi près que possible du coût de la production de ces services. Plus loin dans le mémoire, vous continuez en disant qu'il n'est plus question de 150 p. cent, que vous ne l'approuvez pas. A la page 2, vous dites que le projet de loi C-231 semble avoir comme préoccupation principale les règlements des chemins de fer ou l'élimination des règlements des chemins de fer. A la page 3, vous suggérez que le Canada se dirige encore vers la concurrence dans le domaine du transport, et qu'à l'intérieur du système de transport, il y a toujours des éléments monopolisateurs qui demeurent retranchés. Si le projet de loi est basé sur le fait, comme vous le dites dans ces trois premières pages, qu'il s'occupe par dessus tout des règlements des chemins de fer ou de leur élimination, et que dans le domaine du transport, il y a encore un retranchement d'éléments monopolisateurs, comment pouvez-vous nous dire—vous ne le dites pas dans le mémoire, ou du moins, je n'ai pas vu l'endroit où vous le dites dans votre mémoire, et je pensais l'avoir tout lu—vous appuyez le mémoire et vous félicitez le Ministre de l'avoir présenté? Je veux savoir pourquoi vous le supportez et pourquoi vous félicitez le Ministre de l'avoir présenté, s'il repose sur des prémisses au sujet desquelles vous n'êtes pas d'accord.

M. BRAZIER: Nous avons signalé, monsieur Horner, le fait que nous avions cette réserve extrêmement importante apportée à notre appui général du projet de loi, et c'est la section du contrôle des taux maxima. Il n'y a pas de doute à ce sujet, nous ne trouvons pas la chose satisfaisante, et c'est l'article inclus ici pour le contrôle des taux, dans l'article sur les monopoles, si la chose était encore économique.

M. HORNER (*Acadia*): Vous êtes aussi en désaccord avec l'article 317. Vous suggérez, à la page 5, que jusqu'à ce jour, en vertu de la loi actuelle des chemins de fer, il appartient aux chemins de fer de faire la demande d'augmentation de taux, et ils doivent avoir l'approbation de la Commission des Transports, et vous pensez que c'est peut-être aller trop loin. C'est un article très important. Vous dites qu'il y a beaucoup de règlements et de protections dans la loi actuelle des chemins de fer, tant pour les expéditeurs que pour les localités. Elles sont toutes abrogées. Le fardeau n'est pas placé sur les chemins de fer. Et pourtant, voici les deux parties les plus importantes du projet de loi, telles que je les vois, les articles 336 et 317, l'expéditeur captif. Vous êtes en désaccord avec ces deux parties du projet de loi, et pourtant, vous dites que vous êtes d'accord avec le projet de loi et que vous recommandez au Ministère de le présenter.

M. BRAZIER: Monsieur Horner, puis-je dire un mot. Nous ne nous inquiéterions pas du retrait des articles au sujet de la préférence indue et de l'injuste

discrimination, si nous pensions que la clause se rapportant à la détermination des taux maxima était une bonne clause. Lorsqu'on aura élaboré et mis en vigueur une formule convenable, alors nous n'attacherons pas la même importance aux articles se rapportant à la discrimination injuste.

M. HORNER (*Acadia*): C'est bien. Parlons de cet article particulier durant une minute. Vous avez dit que si le 150 p. cent n'était pas tout à fait 150 p. cent, ceci accorderait une protection en vertu de l'article 317. Ai-je raison? Je généralise ce que vous avez dit. En parlant de cette partie du projet de loi, vous avez dit que vous n'étiez pas certain au sujet du 150 p. cent, cela ne semble pas juste. Cela ne se compare pas très bien avec 43 p. cent, nous lui donnerons une période d'essai de trois ans.

M. BRAZIER: Non, non. Je vais vous arrêter ici, si j'en ai la permission, monsieur Horner. Nous ne suggérons pas que le 150 p. cent soit l'objet d'une période d'essai de trois ans. Nous disons que les taux actuels par catégories devraient être conservés, en fait, comme étant le plafond pour les prochains trois ans et que l'on élimine complètement le 150 p. cent. Le 150 p. cent, tout comme n'importe quel chiffre que nous aurions pu déterminer nous-mêmes, serait bien au dessus des présents taux par catégories. Nous disons que les chemins de fer devraient s'en tenir aux présents taux par catégories, au cours de cette période, jusqu'à ce que nous ayons trouvé ce que devrait être le pourcentage de profit.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, vous dites d'éliminer l'article 336 jusqu'à ce qu'on se soit entendu au sujet d'une période de trois ans, quand cela peut-il être fait?

M. BRAZIER: Nous ne...

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne le dites pas clairement, mais c'est ce que cela veut dire.

M. BRAZIER: Oui. Nous disons que le taux établi ne devra pas dépasser le présent taux par catégories sans permission de la Commission des transports, dans cette période.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une couple d'autres questions à poser sur d'autres sujets, monsieur Brazier, mais il me semble que votre mémoire est basé sur votre opinion et sur les conditions économiques de la Colombie-Britannique, et lorsque vous dites que vous êtes d'accord avec le projet de loi, cela semble provenir d'un raisonnement différent que je trouve difficile à comprendre, parce que les deux raisonnements ne semblent pas concorder.

Au sujet du mouvement du grain domestique vers Vancouver, voulez-vous dire que vous êtes satisfait si le blé domestique voyage dans les mêmes conditions par rapport aux subventions? Vous avez conscience évidemment, du fait que l'ensemble du projet de loi n° C-231 a pour objet de se débarrasser des subventions. C'est l'un des principaux principes avancés, et pourtant vous dites que vous êtes satisfait, de laisser le blé domestique tel qu'il est, une autre subvention le couvre. Ne pensez-vous pas...

M. BRAZIER: Ce n'est pas le cas, monsieur Horner, et vous me corrigerez si je n'ai pas raison, mais la subvention pour les grains de provende n'est pas une subvention aux chemins de fer, c'est une subvention aux fermiers. Peut-être ne faisons-nous qu'essayer de rationaliser...

M. HORNER (*Acadia*): C'est une interprétation. C'est tout comme la subvention pour le beurre. Qui en profite? Je dirais que c'est le consommateur et non pas le fermier.

M. BRAZIER: Nous considérons cela comme une espèce de subvention différente de celles dont on parle dans ce projet de loi.

M. HORNER (*Acadia*): Oh, je ne suis d'accord pour dire que c'est une différente sorte de subvention, mais l'un des principes du projet de loi consiste en l'abolition des subventions, et pourtant vous dites de laisser les taux de *fret* des

grains domestiques tels qu'ils sont, et ils sont l'objet de subventions. Ne pensez-vous pas que si le principe est valable dans le cas du projet de loi C-231, il est alors valable et devrait être suivi dans la plupart des cas? En d'autres termes, si l'on abolit les subventions gouvernementales, peut-être ce principe serait-il une bonne chose de toutes façons.

M. BRAZIER: J'ai bien peur de ne pouvoir ajouter quoi que ce soit, à ce que j'ai dit, monsieur Horner, à ce sujet. Vous vous rappellerez qu'autrefois, au temps où l'on avait beaucoup de doutes à savoir si la subvention pour les grains de provende serait renouvellée d'année en année—vous vous souviendrez que c'était, au début, une mesure d'urgence de guerre, sur une base annuelle—il y avait toujours cette crainte que l'année suivante, la subvention ne serait pas payée et que les fermiers auraient à faire face à des taux de *fret* domestique plus élevés. Pour cette raison, nous avons accepté, à ce moment-là, d'appuyer ceux qui étaient ici, monsieur Creelman et son groupe, et nous les avons accompagnés à la Cour Suprême du Canada.

M. HORNER (*Acadia*): Une autre question au sujet du tableau 3 de votre mémoire. Qu'entendez-vous par revenu moyen? Est-ce le revenu moyen des Chemins de fer Nationaux du Canada et Canadien du Pacifique ensemble, ou bien cela inclut-il la totalité y compris le *PGE*, qu'est-ce que c'est? Quel est le sens de ce tableau?

M. BRAZIER: Il est tiré d'une étude de la commission des transports. Ce serait une analyse des bordereaux d'expédition.

M. HORNER (*Acadia*): Oh Oui! Je comprends, une analyse des bordereaux d'expédition.

M. BRAZIER: Et celà comprendrait toutes les expéditions, des Chemins de fer Nationaux du Canada, du Chemin de fer Canadien du Pacifique et le *PGE*, toutes les expéditions allant à ces chemins de fer.

M. HORNER (*Acadia*): D'où prenez-vous les taux par catégories?

M. BRAZIER: Nous ne montrons pas ici les taux par catégories.

M. HORNER (*Acadia*): Mais quel est le pourcentage?

M. BRAZIER: C'est la circulation réelle, je dois avouer que cela fait déjà cinq ans que j'ai comparu devant la Commission MacPherson à ce sujet et il a passé bien de l'eau sous les ponts, mais si je me souviens bien les expéditions affectées par les taux par catégories au Canada, étaient quelque chose comme 5 p. 100 ou moins.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, 4.9 p. cent, mais je me demande quel était le pourcentage pour la Colombie-Britannique?

M. BRAZIER: Bien, évidemment, les taux par catégorie sont les mêmes par tout le Canada, excepté dans le cas des provinces de l'Atlantique.

M. HORNER (*Acadia*): Non, je me demandais quel pourcentage du revenu cela représentait.

M. BRAZIER: Nous n'avons pas de chiffre avec nous aujourd'hui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur O'Keefe?

M. O'KEEFE: Je désire poser une question, monsieur le Président, et peut-être deux, et je laisserai les détails aux experts qui m'entourent.

Ma question se rapporte aux subvention que l'on pourrait accorder au *Pacific Great Eastern Railway*. Monsieur Brazier, considérez-vous juste qu'une province comme la Colombie-Britannique, une province pour laquelle j'ai la plus grande admiration, et qui a reçu au temps de la Confédération un chemin de fer ayant coûté quelque $25 millions, voit son propre *Pacific Great Eastern Railway* recevoir une subvention, provenant au moins en partie des contribuables de Terre-Neuve, par exemple, une province qui a apporté, entre autres cadeaux à la Confédération, son propre chemin de fer?

M. BRAZIER: Tout ce que je puis dire, monsieur O'Keefe, c'est que si vous parcourriez toute la ligne du *PGE* aujourd'hui, vous pourriez constater le développement qui se produit maintenant et qui contribue à augmenter la richesse nationale, et vous vous objecteriez à ce qu'une subvention comme il en est payé ailleurs au Canada, soit payée à ce chemin de fer pour compenser les pertes subies et les différences de taux qui résultent des politiques se rapportant aux chemins de fer. Maintenant, tout ce que nous disons ne s'applique qu'en autant que la politique nationale des chemins de fer affecte les taux du *PGE*.

M. O'KEEFE: Mais n'êtes-vous pas d'accord pour dire que l'un des grands principes de ce projet de loi est d'essayer d'éliminer les subventions aux chemins de fer ou toutes autres sortes de subventions, et ce, complètement, dans ce domaine? N'est-ce pas l'un des grands principes du projet de loi dont a parlé monsieur Horner, je crois?

M. BRAZIER: Oui, sans doute, et je pense que si vous aviez le temps de revenir au mémoire qui a été présenté à la Commission MacPherson, vous constateriez que, s'il y a quelque chose, nous avons été ceux qui ont plaidé le plus énergiquement, devant cette commission, pour l'abolition éventuelle des subventions, du moins en ce qui touche le transport par chemin de fer, et que les subventions aux chemins de fer ne soient payées que si le Parlement canadien décide qu'il est d'intérêt national, de conserver un service que les chemins de fer ne peuvent maintenir économiquement.

M. O'KEEFE: Ainsi, vous donneriez votre appui en faveur de subventions pour un tunnel sous le détroit de Belle-Isle et un chemin de fer en direction des chutes Churchill, au Labrador?

M. BRAZIER: J'ai bien peur, monsieur O'Keefe, de ne pas être...

M. O'KEEFE: N'est-ce pas la même chose?

M. BRAZIER: Je ne connais pas les circonstances. Si la politique nationale sur le transport affecte la situation de cet endroit, je suis bien certain que nous l'appuyerions tout comme nous vous demandons votre appui dans ce cas-ci.

M. O'KEEFE: Merci, monsieur le Président, j'ai terminé pour le moment.

M. GROOS: Monsieur le Président, je ne pense pas qu'il n'y ait personne ici venant de la Colombie-Britannique qui sous-estimerait l'importance du *PGE* pour la Colombie-Britannique.

Je signale à quelques-uns des autres membres du Comité, s'ils ne le savent pas déjà, qu'en Colombie-Britannique le transport et les communications sont notre plus grand problème, avec toutes ces montagnes et ces rivières et ces lacs, allant chacun de son côté, et ainsi de suite. Il est coûteux d'aller d'un endroit à l'autre dans la province et c'est difficile, et cela ne fait aucun doute dans mon esprit que le fait d'organiser le *PGE* a ouvert le Nord d'une façon qui n'aurait pas été possible sans lui. Je puis certainement voir pourquoi le gouvernement provincial désire garder un certain contrôle sur cela. Nous pouvons certainement développer le nord de la Colombie-Britannique nous-mêmes, et je soupçonne mieux que si le chemin de fer était en d'autres mains, mais il y a une ou deux choses qui m'inquiètent à ce sujet et j'aimerais vous poser une question. Peut-être plus tard, pourrais-je poser aussi une question au Dr Armstrong.

Je pense que je cite vos paroles correctement, en disant que les taux du *PGE* doivent être gardés dans les normes des taux des autres chemins de fer. Il n'y a pas de loi disant que c'est le cas. Voulez-vous nous dire ce que vous entendez par le mot «doivent».

M. BRAZIER: Monsieur Guest connaît mieux que moi la question des taux, monsieur Groos, et il vous l'expliquera.

M. GUEST: Monsieur le Président, la majeure partie du transport de marchandise qui prend sa source au *Pacific Great Eastern Railway* est transférée soit aux chemins de fer Nationaux du Canada ou au Pacifique-Canadien. Dans le cas du National-Canadien il y a ce qu'ils appellent les taux inter-lignes. Par exemple, si le taux est de $2 les cent livres, le *Pacific Great Eastern,* en tant que premier transport, obtient une part, et nous dirons que cette part est de 30 cents les cent livres. Les autres chemins de fer reçoivent $1.70. Maintenant, le taux de ce déplacement de William Lake en Colombie-Britannique à Montréal est contrôlé par la Commission des Transports. Le seul contrôle que le *PGE* a sur ce taux est le montant de la part pour laquelle il peut négocier avec les autres chemins de fer, mais le taux lui-même est complètement en dehors de son contrôle.

Maintenant, si nous considérons le déplacement qui est entièrement sur la ligne du *PGE,* et je parle du transport des grains de provende du district de Rivière-la-Paix en Colombie-Britannique, tout à fait au nord, à Fort St-Jean, et en bas à la vallée du Fraser, le taux que le *PGE* demande pour ce grain de provende est déterminé par le taux que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien demandent depuis l'Alberta jusque dans ces mêmes régions. Ce taux est déterminé par la Commission des Transports ou contrôlé par celle-ci. Le taux des grains de provende est un taux pour marchandises non sujet à la concurrence et il est sujet à la réduction de 10 p. cent. Lorsque les chemins de fer réduisent le taux de transport de grains de provende en Colombie-Britannique, le *Pacific Great Eastern Railway* doit faire la même chose pour faire face à la concurrence. Ainsi, indirectement, ils dépendent complètement de ce que font les autres chemins de fer et des règlements édictés pour les autres chemins de fer par la Commission des Transports.

M. GROOS: Est-ce que vous suggérez que si la répartition de ce $2 théorique dont vous venez de parler n'était pas satisfaisante pour le *Pacific Great Eastern Railway,* qu'il ne pourrait rien faire à ce sujet?

M. GUEST: Non, ils n'y peuvent rien. Ils doivent négocier la répartition avec le chemin de fer. En fait, comme monsieur Martin l'a signalé, ces répartitions sont normales, ce qui signifie qu'ils utilisent le même procédé de négociations avec le *PGE* qu'avec les autres chemins de fer. Si le taux était porté à $3, le *PGE* obtiendrait une part plus grande, ou s'il était réduit, ils obtiendraient une plus petite portion. Ils n'ont aucun contrôle sur les taux.

M. GROOS: Mais vous n'êtes pas dans une très bonne position pour négocier, pour deux raisons. D'abord, vous fournissez 22 millions de tonnes d'expédition et deuxièmement, vous n'êtes pas sous le contrôle de la Commission des Transports.

M. GUEST: Je pense que l'argument que l'on a fait ressortir dans le mémoire et l'argument avancé par monsieur Brazier, c'est qu'alors que le *Pacific Great Eastern Railway* n'est pas directement sous le contrôle de la Commission, il l'est indirectement parce que ses taux sont en rapport avec les taux des autres chemins de fer du Canada, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Au point de vue de la répartition, si leur part est de 10 p. cent du taux total, si le taux augmente de 10 p. cent, leur part remonte, et si le taux baisse, elle baisse. Ce sont des répartitions normales. Ils n'ont aucun contrôle sur cela. Le seul contrôle que pourrait avoir le *PGE,* du point de vue des négociations, serait d'aller vers un chemin de fer et de dire: «Maintenant, nous allons donner plus au Pacifique-Canadien qu'au National-Canadien». Évidemment, ces deux chemins de fer s'entendent comme larrons en foire, de sorte qu'ils doivent se diriger vers le *Milwaukee Railway,* par exemple, et leur dire: «Peut-être que nous pourrions vous donner quelques wagons de plus». De sorte que le National-Canadien en vient à dire: «D'accord, nous allons céder et vous donner un autre cent». C'est à peu près la mesure de la pression qui peut être faite.

M. GROOS: Cet argument ne me paraît pas très convaincant. Il me semble que si j'avais à faire transporter 22 millions de tonnes de marchandises par année tout en entrevoyant la possibilité que cette quantité augmente énormément au cours des années à venir; s'il m'était possible de traiter non pas seulement avec deux chemins de fer canadiens qui se font concurrence l'un et l'autre, mais aussi, puisqu'une part de ces 22 millions de tonnes doit être transportée de l'autre côté de la frontière, avec des chemins de fer américains, j'aurais l'impression que je suis en excellente position pour négocier avec ces chemins de fer et qu'il me serait possible d'en arriver à une meilleure répartition de ce $2 dont vous parlez.

Je me demande si M. Armstrong peut me dire ce qui arriverait si les recommandations de la Colombie-Britannique au sujet du paiement de subventions au Pacific Great Eastern Railway étaient approuvées. Combien d'autres réseaux privés de cette sorte, ou combien de lignes qui ne relèvent pas de la Commission des transports, sont en cause ici et quelle longueur de voie ferrée représentent-ils?

M. ARMSTRONG: Il y a quinze chemins de fer au Canada qui ne touchent pas de subventions et qui ne relèvent pas de la compétence fédérale; j'imagine que le PGE est de loin le plus important. Le deuxième en importance est sans doute l'Ontario Northern Railway qui, cependant, touche une très faible subvention uniquement à l'égard d'un embranchement qui traverse la frontière provinciale. Il faudrait donc sous ce rapport accorder aux autres chemins de fer les mêmes avantages qu'au PGE.

M. GROOS: Le PGE ne se trouve-t-il pas dans une situation un peu exceptionnelle non seulement en ce qu'il est le plus long chemin de fer privé, si l'on peut me passer cette expression, mais en ce qu'il assure une gamme très variée de services et qu'il dessert plusieurs grandes villes en pleine voie d'expansion et des industries qui se caractérisent par leur très grande diversification tandis que les autres chemins de fer d'autres parties du Canada, sur lesquels j'ai pu me renseigner, ont été construits à des fins spéciales, pour une exploitation minière, par exemple, ou pour autre chose, et acceptent maintenant d'autres petites tâches accessoires?

M. ARMSTRONG: C'est un argument qui a du bon. D'autre part, la plupart des autres réseaux apportent de la clientèle aux grands chemins de fer, ce qui n'est certes pas le cas pour Wabash. Mais cela est vrai d'un grand nombre de ces autres embranchements: ils alimentent les réseaux principaux. Il me semble que l'argument de l'avocat conseil portant que le PGE fait partie du réseau canadien de chemins de fer est tout à fait valable. C'est pour cette raison que le gouvernement de la Colombie-Britannique ne franchit pas l'étape suivante et ne prend pas les moyens légaux nécessaires pour en faire une partie de l'exploitation. Le chemin de fer ne semble guère autonome à l'heure actuelle; il est presque forcé de se conformer aux règles et règlements fédéraux sans en tirer aucun avantage.

M. BRAZIER: Les grands quais de Vancouver d'où toute la potasse de la Saskatchewan est expédiée ou chargée à bord du Pacific Great Eastern Railway à Vancouver-Nord offrent un excellent exemple de la façon dont le PGE est lié aux autres chemins de fer canadiens, ce qui ne peut manquer d'influer sur sa situation. La potasse doit maintenant être transbordée, des autres lignes au PGE, pour être transportée vers d'autres endroits. Il existe donc une liaison étroite mais le PGE n'est pas en mesure de traiter avec le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien en matière de taux parce que sa part ne représente qu'une toute petite partie du total.

M. GROOS: Tout ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que je voudrais bien que nous trouvions moyen d'aider ce chemin de fer à assurer ce qui me paraît être un service essentiel dont le besoin se fait sentir de plus en

plus. Nous nous heurtons en ce moment à la loi et il nous semble impossible d'imaginer un moyen d'aider ce chemin de fer sans avoir à en faire autant pour beaucoup d'autres qui sont peut-être moins essentiels.

M. MATHER: Je tiens à remercier M. Brazier, ses collègues, ainsi que la Colombie-Britannique du mémoire très solide et très documenté qu'ils ont présenté. J'aurais deux ou trois observations à faire à l'appui de quelques-uns des points qu'ils ont soulevés. Pour commencer, j'appuie sans hésiter l'idée de procéder à une étude de trois ans avant d'inclure dans la nouvelle loi une formule d'établissement des taux maximums. C'est ce que soutiennent les auteurs du mémoire et, à mon avis, ils ont parfaitement raison. Nous pénétrons dans un domaine nouveau et j'estime qu'il nous faut considérer tous les éléments qui entrent en ligne de compte, éléments dont quelques-uns ne sont pas encore très bien connus. L'idée d'une étude me paraît excellente. Deuxièmement, j'engage le Comité à écouter l'appel de la Colombie-Britannique,—j'espère qu'il lui donnera son appui,—à l'égard de la péréquation des taux de transport de céréales destinées à l'exportation aux États-Unis; la Colombie-Britannique devrait être placée sur le même pied que les autres provinces et les distinctions injustes dont elle est l'objet à cet égard devraient disparaître. Pour ce qui est de l'idée d'accorder une subvention financière fédérale à la Colombie-Britannique ou au PGE, je suis d'accord avec le ministre lorsqu'il dit que cela ne relève pas de la loi que nous sommes à étudier; j'aimerais quand même qu'on y songe. Comme certains témoins l'ont signalé, il est clair que le PGE, en Colombie-Britannique, subit la concurrence d'autres chemins de fer qui sont subventionnés; en plus d'être lié au réseau général canadien de transport ferroviaire, comme l'ont fait observer des témoins, il doit rivaliser avec d'autres lignes qui touchent des subventions pendant que lui doit s'en passer et c'est pourquoi son cas mérite d'être étudié.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Mather?

M. MATHER: Je voudrais savoir quels arguments on peut invoquer contre cela. On n'a exposé jusqu'ici aucune raison valable.

Le PRÉSIDENT: Nous ne sommes pas ici pour répondre, monsieur Mather, mais pour interroger les témoins.

M. MATHER: Je demande au témoin quels sont les principaux arguments qu'on peut invoquer contre cette idée.

M. BRAZIER: L'argument principal a toujours été que nous ne relevons pas de la Commission des transports, que nous ne relèverons pas non plus de la nouvelle commission et que, par conséquent, nous ne pouvons pas participer aux subventions qui peuvent être accordées et qui peuvent être du ressort de ces organismes.

Qu'on ne s'y méprenne pas, la Colombie-Britannique veut conserver son autorité sur le PGE. Quant à nous, nous croyons que nous pouvons contribuer davantage à l'essor de la province en ayant ce chemin de fer sous notre contrôle. Si, dans l'intérêt national, certains tarifs sont subventionnés, nous ne voyons pas pourquoi le PGE ne profiterait pas des mêmes subventions que n'importe quel autre chemin de fer canadien pour le transport des mêmes marchandises.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire, monsieur Brazier, que la même considération devrait être accordée aux 13 ou 14 autres chemins de fer que M. Armstrong a mentionnés?

M. BRAZIER: S'ils transportent les mêmes denrées que celles pour lesquelles les autres chemins de fer touchent des subventions. Je crois que M. Armstrong a tout à fait raison: la plupart des réseaux dont il parle sont des chemins de fer

industriels affectés au transport d'une denrée en particulier. Nous ne demandons pas qu'on nous place sur in pied différent du reste du pays. Nous représentons la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Vous dites, en somme, que ce chemin de fer est d'intérêt national; en conséquence, toute la question se trouve ainsi remise sur le tapis.

M. MATHER: Monsieur le président, accordez-moi un mot de plus; je voudrais revenir pour un instant à la partie du mémoire où le témoin demande que la Colombie-Britannique profite du même traitement que le reste du pays à l'égard du transport de céréales destinées à l'exportation aux États-Unis. En vertu de quel argument pourrait-on s'y opposer?

M. BRAZIER: Ma foi, on a toujours retrouvé cette disposition dans les tarifs publiés par les chemins de fer; parfois, après de très longues années, il est difficile de déterminer quel était la raison d'être du texte initial. J'ai ici le texte des tarifs du Pacifique Canadien et j'y lis ceci: «Pour exportation en Afrique, en Asie, en Australie, en Europe, aux îles Fiji, aux îles Hawaï, en Nouvelle-Zélande, aux Philippines, en Amérique du Sud, aux Antilles mais non dans la partie continentale des États-Unis ni en Alaska».

Pour avoir des explications là-dessus, il faudrait, je le crains, que je m'adresse à Jerry McGeer, car c'est lui qui, initialement, a été à la source de cette exception qu'on a faite il y a déjà bien des années pour le tarif de transport des céréales exportées de Colombie-Britannique. Je ne saurais expliquer cette omission.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, à la page 6 du mémoire, Partie IV, le témoin explique pourquoi, à son avis, la formule de l'article 336 devrait être modifiée; il poursuit son argumentation jusqu'à la page 13 et y formule finalement une proposition d'amendement. Je voudrais demander à notre conseiller, M. Armstrong, de commenter ce projet d'amendement à l'article 336 car il ne me semble pas comporter de changement du tout. Je voudrais que M. Armstrong nous explique les points techniques qui ont pu retenir son attention.

M. ARMSTRONG (*conseiller du Comité*): La proposition que renferme le mémoire de la Colombie-Britannique a déjà été étudiée par la Commission royale MacPherson; de fait, j'irais jusqu'à dire que la proposition MacPherson ne diffère pas tellement de celle que renferme le mémoire. Je crois que si vous comparez les taux de catégorie avec la formule du 150 p. 100, vous en arriverez à peu près aux mêmes résultats. Pour certains taux de catégorie, vous constaterez qu'ils représentent le double des taux variables; dans d'autres cas, il peut arriver qu'ils atteignent jusqu'à 300 p. 100 des taux variables. Dans l'ensemble, la différence n'est pas tellement grande. N'oubliez pas qu'il ne s'agit ici que de moins de 5 p. 100 du trafic global, c'est-à-dire que, dans le cas de 95 p. 100 des expéditions, les taux maximums ne s'appliquent pas. La raison pour laquelle on a décidé de ne pas conserver les taux de catégorie, comme le taux maximum par exemple, est précisément celle qu'on invoque dans le mémoire de la Colombie-Britannique, à savoir que les taux de catégorie reposent sur la tradition et ne sont pas axés sur les coûts. Ceux qui ont réfléchi à ce problème et qui en ont discuté ont cru qu'il valait mieux, logiquement, se fonder sur un maximum axé sur les coûts plutôt que sur un maximum qui n'est en somme qu'un accident historique, qui ne se rattache que de très loin au coût de revient ou qui, en réalité, est simplement l'aboutissement d'une longue série d'accidents historiques.

L'autre raison pour laquelle nous avons pensé que la formule axée sur les coûts proposée par la Commission royale MacPherson serait préférable tient à ce que les taux s'ajusteraient d'eux-mêmes avec le temps tandis que, si nous optons pour les taux de catégorie, nous courons le risque de nous retrouver avec des

taux statutaires pour le transport des céréales. Si nous conservons ces taux statutaires, ils ne suivront pas les variations de la productivité ni les fluctuations de prix alors que la formule MacPherson serait rajustée avec le temps; si la productivité augmente plus vite que les salaires, ces charges diminueront; si l'accroissement des coûts dépasse les gains de productivité, elles augmenteront. Cela se fera automatiquement, sans audiences prolongées et compliquées. Autrement dit, avec le temps, les forces économiques rajusteront ces taux maximums; on a jugé à ce moment-là que ce serait un avantage.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, M. Guest aurait peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

M. BRAZIER: Monsieur le président, puis-je ajouter un mot? J'ai ici un tableau sur le transport en vrac de certaines denrées; on me dit que ces chiffres nous ont été fournis par le Pacifique-Canadien. J'en extrais les chiffres afférents au bois de charpente, probablement la denrée la plus importante de la Colombie-Britannique. Le taux particulier pour cette denrée est actuellement de $1.52 les cent livres, jusqu'à Toronto, je suppose. Le taux maximum de catégorie, pour les expéditions au taux de catégorie, serait de $3.08, soit un peu plus du double du taux dit «spécifique». Il y a aussi un taux général de $1.59, qui dépend du volume du chargement. Le taux maximum proposé ici serait de $4.65, soit le taux actuel de catégorie de $3.08 auquel il faudrait ajouter le taux prévu par la formule, soit 150 p. 100, ce qui donne $4.65. Ces taux varient d'un bout à l'autre du pays.

M. ARMSTRONG: Je n'ai pas dit que les taux de la formule MacPherson étaient toujours plus élevés ou toujours moins élevés; j'ai dit qu'ils variaient beaucoup. Cet exemple est caractéristique. Si les chemins de fer avaient opté pour le maximum, s'ils avaient appliqué le taux de catégorie, ce qui eût été parfaitement légitime, le taux aurait été de $3.08. Ils n'ont pas choisi ce taux mais un taux beaucoup plus bas. Pourquoi? Ma foi, à cause de la concurrence! Or les conditions de cette concurrence ne changeront pas parce que nous aurons changé la formule maximum. Autrement dit, pour ce genre de transport, le taux maximum importe peu; nous sommes bien loin d'en être là.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser à M. Brazier ou à M. Guest. On a parlé une ou deux fois de la situation indépendante du *PGE* et on a donné à entendre que ce chemin de fer pourrait être intégré au réseau national. Prenons le cas d'une wagonnée de potasse expédiée le long du Fraser en passant par Burrard Inlet, par la rive nord, à destination des quais de Vancouver. Est-ce qu'il n'y a pas un raccordement entre le National-Canadien et le *PGE* sur la rive nord?

M. BRAZIER: C'est exact.

M. DEACHMAN: Je suppose qu'on prélève des frais d'aiguillage pour le passage d'un wagon d'une ligne ferroviaire à un autre en pareil cas, n'est-ce pas?

M. BRAZIER: Oui, c'est ainsi qu'on procède, je crois, monsieur Deachman.

M. DEACHMAN: Si, au contraire, nous n'avions affaire qu'à un seul chemin de fer, ces frais d'aiguillage n'existeraient pas. Donc, s'il n'y avait qu'une seule ligne au lieu de deux dans la région, le coût réel de transport de la potasse vers les ports du littoral ne comporteraient pas de frais d'aiguillage et seraient réduits d'autant. A combien d'autres denrées ce régime s'applique-t-il sur le côté nord du port de Vancouver et dans quelle mesure le coût d'expédition de ces denrées

en est-il accru sur la rive nord par opposition au coût de revient sur la rive sud où il n'y a qu'un seul chemin de fer national? Est-ce que l'existence du *PGE*, qui n'est pas un chemin de fer national, sur la rive nord, ne gêne pas l'épanouissement et l'expansion de la rive nord puisqu'elle aboutit à des taux défavorables par rapport à ceux de la rive sud?

M. BRAZIER: Je ne crois pas, monsieur Deachman, que la situation là-bas soit tellement différente de ce qu'elle est ailleurs au Canada là où il existe deux réseaux, peu importe que ces deux réseaux soient le *PGE* et le National-Canadien ou le CN et le CP. Si, par exemple, la même cargaison était expédiée à Port-Moody, il y aurait quand même des frais de transbordement entre le CN et le CP; quant à savoir si l'existence d'un chemin de fer terminus desservant toute la région ferait disparaître cet inconvénient, je ne saurais dire. Même là, il y aurait quand même des frais de raccordement avec le chemin de fer terminus.

M. DEACHMAN: Seriez-vous favorable à l'idée d'un chemin de fer terminus pour atténuer la confusion causée par l'existence de cinq compagnies ferroviaires différentes dans la partie continentale inférieure de la province?

M. BRAZIER: Je n'ai pas suivi de près la situation ces dernières années. J'ai déjà préconisé autrefois l'établissement d'un chemin de fer terminus.

M. DEACHMAN: Je suis heureux de vous l'entendre dire, monsieur Brazier; nous pourrons peut-être un jour vous ramener au bercail.

M. NOWLAN: Les questions de M. Deachman m'ont déjà fourni une partie des renseignements que je voulais obtenir. Je voudrais également commenter les observations de M. Armstrong qui dit que c'est pour des motifs de concurrence qu'on n'a pas exigé les taux maximums. M. le président peut me reprendre mais, si j'ai bien compris, plusieurs des témoins qui ont comparu ici, y compris le ministre,—j'aurais aimé qu'il fût présent maintenant,—ont déclaré catégoriquement qu'il n'existe pas d'expéditeur «captif». Je me suis demandé si M. Brazier pourrait nous donner des noms d'expéditeurs captifs. A la page 3 du mémoire, on affirme catégoriquement que certains expéditeurs sont complètement à la merci des chemins de fer. Les deux présidents de nos deux grands réseaux, de même que le ministre, invitent continuellement les expéditeurs captifs, soit directement soit indirectement, à s'identifier afin que nous puissions discuter de ces taux avec eux; mais jamais personne ne se présente.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous signaler que deux groupes, qui se disaient expéditeurs captifs, se sont présentés, l'un était *The Coal Operators' Association of Western Canada* et l'autre le groupe des exploitants de mines de charbon de Fernie; notons qu'il existe aussi une situation nettement exceptionnelle au Labrador.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, le témoin de la Saskatchewan l'a confirmé lui aussi, et sans hésitation. Il y a des expéditeurs captifs en Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Nous avons demandé qu'on nous cite des cas précis et il lui a été impossible d'en nommer. Il a dit qu'il y en avait peut-être un; c'était un exploitant de mine, je crois.

M. NOWLAN: Je me souviens qu'on a mentionné un cas mais il est peut-être contestable. Comme M. Brazier connaît très bien ce domaine d'activité, je me demande s'il pourrait nommer quelqu'un qui, aux termes de la loi, est un expéditeur qui n'a d'accès qu'au chemin de fer.

M. BRAZIER: Monsieur le président et monsieur Nowlan, je me rends compte que la captivité est toujours une question de degré. Je suis très catégorique en disant que l'expéditeur qui transporte du bois d'œuvre de Vancouver à, disons, Sudbury, pour l'éloigner des Grands lacs, est captif des chemins de fer. Il n'y a aucun doute qu'on aurait pû le transporter par camion, car il existe une voie publique qui s'y rend; mais, la marchandise est d'une telle valeur qu'une fois arrivée à destination et livrée, elle ne peut pas supporter un taux particulièrement élevé et pouvoir encore être mise en marché.

Le PRÉSIDENT: Il y a deux genres de concurrence ferroviaires, n'est-ce pas?

M. BRAZIER: Leurs taux seraient les mêmes et il n'y a pas de doute là-dessus. Mais le même expéditeur qui envoie de la marchandise à Montréal peut ne pas être captif.

M. NOWLAN: Le ministre a mentionné ceci et donné suite à ce que M. le Dr Armstrong avait affirmé même sur ce taux. M. Armstrong a dit que le taux maximum, pour le bois d'œuvre par exemple, n'est pas une taxe, mais avait été imposé à cause de raisons de concurrence. Voilà la raison pourquoi je vous ai demandé d'indiquer où se trouvait cet expéditeur captif. Je comprends votre explication et moi-même aussi, en tant que nouveau membre du Comité, j'apprécie votre mémoire parce qu'il est compréhensible, détaillé et donne à réfléchir, même si on ne l'accepte pas dans tous les points. Il n'est pas doux en général et, certes, je crois qu'il a soulevé beaucoup d'intérêt dans le Comité et j'espère que le bill comporte quelques unes de vos propositions.

A la page 13, vous avez mentionné que vous vouliez avoir un délai de trois ans pour établir un taux maximum. Je suppose que le *PGE* et d'autres chemins de fer sont prêts à échanger leurs données pour qu'un juste taux puisse être établi.

M. BRAZIER: Il n'est pas du tout question de cela. Certes, je ne peux pas parler pour le chemin de fer national. Il semble exister une répugnance de la part des chemins de fer nationaux à révéler les coûts, bien que les chemins de fer américains semblent révéler les leurs.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, M. Nowlan a posé au témoin la question à laquelle je pensais, et qui concernait les expéditeurs captifs. Les membres du Comité ont été bien intrigués d'entendre les témoins des deux chemins de fer affirmer sans équivoque que, suivant eux, une telle chose n'existait pas dans notre transport.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'ils aient dit sans équivoque qu'il n'y en avait pas une; je pense qu'ils ont dit qu'ils n'avaient pas entendu parler d'une.

M. SOUTHAM: Je voudrais demander à M. Brazier s'il veut déclarer publiquement qu'il est fermement convaincu qu'il y a des expéditeurs captifs dans la province de...

M. BRAZIER: Oui; dans mon esprit il n'y a aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nommer quelques industries, M. Brazier?

M. BRAZIER: Non, je ne crois pas que cela s'applique à une industrie en particulier. Cela s'applique à des taux particuliers. Certainement personne n'aurait accepté les augmentations de taux s'il n'avait pas été captif.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'est beaucoup occupé de cette question et c'est pourquoi nous avons demandé pratiquement à tous les témoins s'ils pouvaient nous indiquer un expéditeur qui pourrait se juger lui-même un expéditeur captif aux termes de ce nouveau bill...

Une VOIX: Il doit se déclarer lui-même un expéditeur captif.

Le PRÉSIDENT: ... et qui pourrait dire à la Commission, «Je suis un expéditeur captif». Pourriez-vous nous indiquer quelques expéditeurs de la Colombie-Britannique qui pourraient entrer dans cette catégorie?

M. BRAZIER: Avec l'exemple que je vous ai donné, Monsieur le président, j'ai essayé de vous nommer des expéditions de Vancouver à Sudbury. Ce n'est pas l'expéditeur, mais le transport qui est captif du bill.

Le PRÉSIDENT: Il est question ici, en vertu du nouveau bill, d'un expéditeur qui doit se déclarer captif parce qu'il ne peut pas négocier un certain tarif. Sommes-nous d'accord jusqu'ici?

Si nous nous basons sur le bill, et que vous avez les informations nécessaires, pouvez-vous nous dire quels expéditeurs de la Colombie-Britannique se prévaudraient de la chance qui leur est accordée pour aller à la commission et déclarer qu'ils sont expéditeurs captifs, après s'être souvenu de l'article du bill?

M. BRAZIER: Évidemment, si vous allez interpréter le bill de façon étroite, tel que vous le faites.

Le PRÉSIDENT: ... Ce n'est pas le cas, M. Brazier; c'est le texte même du bill.

M. BRAZIER: Si une interprétation étroite permet que, parce que j'envoie des marchandises à un endroit où il m'est possible d'utiliser un camion, mais que j'expédie aussi vers d'autres marchés que je ne peux atteindre que par chemin de fer, je ne peux pas venir à la Commission et dire «écoutez, je suis un expéditeur captif en ce qui a trait à ce trafic, alors ce bill est encore pire que nous le pensons.»

Le PRÉSIDENT: D'après cette carte, je crois que les expéditeurs de la ligne de chemin de fer *PGE* sont vraiment des expéditeures captifs. Vous ne pouvez pas le nier, M. Brazier.

M. BRAZIER: Il existe des routes ici. Et une autoroute à travers la majeure partie de cette région.

Le PRÉSIDENT: Prétendez-vous que tous les expéditeurs de la ligne de chemin de fer *PGE* ont le choix du mode de transport?

M. BRAZIER: Dans une région, oui.

Le PRÉSIDENT: Pour leurs produits?

M. GUEST: La carte du *PGE* n'indique encore aucune route dans la région comprise entre Pemberton et Lillooet.

Le PRÉSIDENT: Alors vous voulez dire que si quelqu'un voulait expédier des marchandises de Chetwynd vers le sud de la Colombie-Britannique il serait économique pour lui d'expédier par camion?

M. BRAZIER: Il existe des compagnies de transport qui opèrent de Prince George à Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Mais est-il économique d'expédier les marchandises par camion?

M. BRAZIER: Bien, cela doit. Ce sont des hommes d'affaires.

M. SOUTHAM: En réponse à la question que j'ai soulevée, je crois que nous avons eu d'autres commentaires utiles du témoin, et je les apprécie.

M. Brazier, pourriez-vous avancer quelles régions géographiques de la province pourraient être plus visées en ce qui a trait aux expéditeurs captifs?

Je pense que s'il existe une province au Canada où se pose le problème des expéditeurs captifs c'est bien celle de la région montagneuse de la Colombie-Britannique où il n'y a pas de choix entre les services.

M. BRAZIER: Certes, nous possédons un système de grandes routes assez bon dans la mesure où l'on veut faire des envois de marchandises par camions; il existe donc un choix de moyens de transport.

M. SOUTHAM: Mais je songe au bois d'œuvre et aux minerais et à la proximité où ils se trouvent par rapport à la voie du Pacifique-Canadien. Pensez-vous qu'il existe assez de concurrence sur le marché pour établir un tarif sans appellation d'expéditeur captif?

M. BRAZIER: Naturellement, l'accès aux marchandises qui doivent être expédiées est un facteur dont il faut tenir compte lorsque l'on décide si oui ou non il s'agit en l'occurrence d'un expéditeur captif. Prenons l'exemple des fournisseurs de charbon de l'ouest du Canada. Je ne pense pas que l'on puisse mettre en doute la qualité d'expéditeur captif des producteurs de charbon de Fernie, par exemple qui expédient leurs marchandises au Japon. Celles-ci ne pourraient être vendues s'il fallait faire appel aux transports routiers.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, comme M. Nowland et plusieurs autres membres présents ici, j'aimerais féliciter M. Brazier et les autres témoins qui se trouvent ici ce matin pour le mémoire fort complet qu'ils nous ont présenté.

En me basant sur vos remarques j'en déduis que vous possédez une vaste expérience des questions de transport. Vous faites remarquer que vous avez soumis un mémoire à la Commission royale Turgeon et à la Commission royale MacPherson. Vous êtes au courant que, depuis une année ou deux, il existe une controverse parmi les membres du Comité au sujet des techniques d'établissement des coûts de revient qui sont utilisés par les deux compagnies en cause et que l'on n'est pas d'accord sur les chiffres qui sont donnés. Avez-vous eu l'occasion de faire appel à des experts en comptabilité des prix de revient pour votre propre compte ou comment en venez vous à ces conclusions?

M. BRAZIER: Non, nous ne l'avons pas fait. Tous les chiffres concernant les prix de revient dont nous avons disposé ont été pris dans les rapports publiés par la Chambre de commerce internationale.

M. SOUTHAM: Nous avons eu un certain nombre de discussions avec les compagnies de chemins de fer au sujet des systèmes de coûts variables, d'analyse de régression et ainsi de suite qu'elles emploient. Vous serez d'accord avec nous j'en suis sûr en ce sens qu'il faudrait faire appel aux meilleurs spécialistes de la comptabilité des prix de revient que l'on puisse trouver.

M. BRAZIER: Certainement.

M. SOUTHAM: Vous seriez 100 p. 100 d'accord.

M. BRAZIER: Certainement.

M. SOUTHAM: C'est tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Horner?

M. HORNER (*Acadia*): M. Brazier, vous avez plus tôt laissez entendre que ce que vous proposez réellement est que le Comité laisse de côté l'article 336 pour une période de trois ans. Est-ce que je me trompe en assumant ceci?

M. BRAZIER: Disons plutôt—adopte un deuxième plafond pour les tarifs.

M. HORNER (*Acadia*): Un deuxième plafond pour les tarifs par catégories?

M. BRAZIER: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Si je comprends bien ce que dit M. Armstrong les tarifs sont dans la plupart des cas plus élevés?

M. BRAZIER: Non; ils sont à peu près les mêmes.

M. HORNER (*Acadia*): Dans l'ensemble, ils rentrent à peu près dans la formule du 150 p. 100.

M. BAZIER: Je le crois.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, vous semblez dire que le bill améliorerait la situation actuelle, même s'il enlève aux expéditeurs locaux une partie de la protection dont ils jouissent actuellement et qu'il n'en prévoit aucune pour une période d'au moins trois ans. C'est ce que vous proposez à ce Comité.

M. BRAZIER: Je ne dirais pas «aucune». Je crois qu'il contient une certaine mesure de protection, M. Horner. Puis-je insérer dans ce contexte que, ayant prôné un système axé sur les frais dès 1950, nous sommes maintenant heureux de voir l'aboutissement de nos efforts sur ce point. Peu de gens nous ont appuyés en ce qui a trait à ce système axé sur les frais. Je crois que le Bill nous engage dans la bonne voie si nous pouvons protéger les expéditeurs d'ici à ce qu'il reçoive son entière application, et que cela est appelé à donner au Canada le réseau de transport le plus efficace possible.

M. HORNER (*Acadia*): Je pense également qu'un système axé sur les frais est celui que les chemins de fer devraient avoir la permission d'établir. Je pense aussi que tous les modes de transport devraient être soumis à une autorité unique. C'est là une excellente idée, mais j'aimerais revenir aux points sur lesquels nous ne nous entendons pas, vous et moi. Vous dites dans votre mémoire que l'égalisation des tarifs dont il est question dans la clause 317 de l'ancienne Loi des chemins de fer est appelée à disparaître. A la page 4, vous parlez de distinction injuste à l'endroit des expéditeurs et vous dites que le critère «localité» doit disparaître. Vous dites encore que ce n'est pas aux chemins de fer à établir la preuve que l'augmentation du tarif est justifiée, mais bien à l'expéditeur de prouver qu'elle ne l'est pas. Chacun sait que sauf la clause 314, la clause 336 est la seule à offrir une protection véritable, en ce qu'elle exige que vous prouviez que l'intérêt public serait lésé.

M. BRAZIER: Nous proposons une modification de tout cela.

M. HORNER (*Acadia*): Oui, je le comprends. Mais vous dites que la clause 336 devrait demeurer en vigueur pendant trois ans, en fait. Néanmoins, vous exprimez l'avis que le Comité devrait approuver l'adoption de ce bill bien qu'il soit fondé sur des principes que vous rejetez et qu'il abolisse toute protection aux expéditeurs et aux localités; enfin que le bill, en retour, n'a rien d'autre à offrir que le miroitement d'une forme imprécise de protection dans trois ans.

J'aurais une autre question à poser si vous ne désirez pas commenter plus avant ce que je viens de dire.

M. BRAZIER: Je crains de n'avoir rien à ajouter à ce que j'ai déjà exprimé.

M. HORNER (*Acadia*): Que vouliez-vous dire dans cette phrase qu'on retrouve à la page 7, à mi-page: «Le Bill C-231 protège l'expéditeur qui est «effectivement» captif des chemins de fer.» Voudriez-vous définir ce que vous entendiez pas «effectivement» dans cette phrase?

M. BRAZIER: C'est ce que je tentais d'expliquer. Il est nécessaire de donner une interprétation très large au sens de ce mot.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous dites que c'est l'interprétation la plus large?

M. BRAZIER: Je n'aurais aucune hésitation à le soutenir devant la Commission des transports ou tout autre organisme désigné.

M. HORNER (*Acadia*): Le bill ne dit-il pas, à l'article 336, lorsqu'un expéditeur conclut un engagement par écrit, comme il est prévu au paragraphe (4), que cet expéditeur est tenu de faire des expéditions par chemin de fer pendant une période d'une année à compter de la date à laquelle le taux fixé entre en vigueur. Et n'a-t-il pas l'obligation d'expédier toutes ses marchandises une fois qu'il a présenté une demande pour obtenir un taux?

M. BRAZIER: Il s'agit bien d'un an.

M. HORNER (*Acadia*): Pendant un an il doit expédier la totalité des marchandises.

M. BRAZIER: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous déclarez qu'il s'agit là de l'interprétation la plus large?

M. BRAZIER: Non. Mais je parlais de l'éventualité où il pouvait rendre cet article applicable à son cas.

M. HORNER (*Acadia*): Voici le point où nous éprouvons quelque difficulté, et vous de même. Le Comité rencontre de la difficulté. Il y a à peine un moment, M. Southam et le président posaient certaines questions concernant une expédition «captive» et vous avez déclaré qu'il était difficile d'identifier un expéditeur sans alternative pour ce qui a trait à ce parcours particulier. Maintenant, parce que trouver une collectivité se déplaçant du point X au point A. Ainsi, comment pouvez-vous vous adresser à la présente Commission pour obtenir un taux fixe en vertu de l'article 336 si vous n'exercez pas de contrôle sur toutes les denrées allant de X à Y.

M. BRAZIER: J'ai donné un exemple plutôt simple qui m'était venu comme ça. J'ai mentionné du bois à transporter de Vancouver à Sudbury; vous avez un taux fixe là, et ce chantier en particulier, chaque fois qu'il fait une expédition de Vancouver à Sudbury, doit expédier par chemin de fer pendant une période d'un an. En d'autres termes, cela justifie la constatation qu'il est un expéditeur sans alternative pour ce qui a trait à ce parcours particulier. Maintenant, parce que l'expéditeur a fait par camion une expédition de Vancouver à Westminster de quelques madriers de deux par quatre, qui traînaient autour de son chantier, une Commission décide donc qu'il n'est pas un expéditeur sans alternative. Je ne pouvais pas être d'accord. Je ne peux pas comprendre cette interprétation.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, c'est l'interprétation qui a été donnée au Comité. Les représentants du Pacifique-Canadien, lorsqu'ils étaient devant nous, ont déclaré que toutes les marchandises devaient être transportées—toutes les marchandises. Eh bien, j'ai dit que j'avais essayé d'en arriver à une conclusion quant à savoir comment la présente Commission interpréterait l'article 336 lorsqu'il serait établi, et tout le monde a reconnu que toutes les marchandises de l'expéditeur sans alternative devaient être transportées.

M. BRAZIER: Mais si vous vous reportez simplement à l'article 336, M. Horner, on y lit, un expéditeur de marchandises—voyons c'est à (a)—pour lesquelles il n'existe pas d'autre service de transport. Ce n'est pas à l'égard de l'expéditeur qu'il n'existe pas d'autre alternative; c'est à l'égard de ces marchandises pour lesquelles il fait la demande, qu'il n'y a pas d'autre alternative.

M. HORNER (*Acadia*): Oui. Reportons-nous alors, si vous le voulez bien, au milieu de la page 7 de votre mémoire. Qu'est-ce que vous entendez par effectivement captif du rail? Voulez-vous parler d'un expéditeur de bois à Sudbury? Supposons que 80 p. 100 de son bois est envoyé à Sudbury, ou à un endroit semblable à Sudbury, et que 20 p. 100 aille ailleurs; est-ce que cela, en un sens, serait ce que vous entendez, par effectivement captif du rail? Disons qu'une certaine quantité soit simplement envoyée à Calgary.

M. BRAZIER: Voici un terme de jurisprudence que la commission devra analyser. Les tribunaux sont constamment appelés à déterminer la réaction d'une personne raisonnable dans des circonstances données. Quand est-on modéré et quand ne l'est-on pas? Je l'ignore, mais je suppose que la commission établirait certaines normes, 80 p. 100, peut-être?

M. HORNER (*Acadia*): Le Canadien-Pacifique n'accepterait pas du tout 80 p. 100.

M. BRAZIER: Reconnaissons tout de même que, par le passé, le Pacifique-Canadien a dû accepter des décisions qui ne lui plaisaient pas.

M. HORNER (*Acadia*): Je le reconnais certainement, il le faut bien. Accepteriez-vous l'interprétation que je prête au terme «effectivement»?

M. BRAZIER: Je prouverais volontiers devant une commission ou un tribunal quelconque que 80 p. 100, ou approximativement, signifierait «effectivement engagé».

M. HORNER (*Acadia*): Vous êtes convaincu de pouvoir prouver que telle est la signification qu'attache l'article 336 au terme «effectivement», que ce terme signifie 80 p. 100, ou approximativement.

M. BRAZIER: Je serais prêt à le prouver.

M. HORNER (*Acadia*): Et vous croyez que vous réussiriez à en convaincre une commission?

M. BRAZIER: Chaque fois que je parais devant un tribunal, je parie cinquante contre cinquante que je gagnerai.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je voudrais vous poser une question. Doit-on inviter les membres de la Commission des transport à paraître devant le comité?

Le PRÉSIDENT: Les membres de la Commission des transports n'ont jamais demandé de paraître devant le comité et je ne vois pas pourquoi nous les inviterions.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je demanderais maintenant que le comité directeur réfléchisse sérieusement, à mon avis, au fait que nous ne parviendrons pas à découvrir la signification exacte de l'article 336 à moins que des experts viennent nous interpréter la législation actuelle et antérieure. Ce nous serait d'un grand secours d'entendre ces témoins. Je vous demanderais donc, monsieur le président, de suggérer au comité directeur de convoquer les membres de la Commission des transports pour qu'ils puissent nous faire part de leur propre conception de l'intérêt public et des facteurs qui l'affectent. Ils ont l'habitude du sujet, en ayant traité depuis plusieurs années, particulièrement en ce qui concerne les protections que ce nouveau bill suprime au transport ferroviaire et les protections que ce même bill accorde, supposément, aux expéditeurs et aux localités. Monsieur le président, je vous prie instamment de considérer sérieusement ma demande et d'y réfléchir, autrement ce comité ne pourra arriver à aucune conclusion. Comme je l'ai fait remarquer, vous lisez dans le mémoire les termes suivants: «effectivement engagé envers les chemins de fer». M. Brazier prétend qu'il peut prouver efficacement devant une commission que 80 p. 100 est ce que signifie l'article 336. Nous avons entendu les autorités des réseaux ferroviaires refuser absolument d'admettre qu'un expéditeur engagé le soit à 80 p. 100; il lui faudrait l'être à 100 p. 100. Nous avons entendu d'autres témoins affirmer la même chose et, en fait, le ministre du Transport a exprimé l'avis que ce devrait être 100 p. 100. Je crois qu'en relisant le procès-verbal, je pourrais relever ces déclarations dans les témoignages. Je veux qu'on étudie cette question sérieusement parce que nous ne pouvons pas nous accorder sur la signification de ce qu'on nous demande d'accepter ou

d'approuver avant que des experts, habitués à prendre des décisions dans le sens que j'ai déjà indiqué, viennent nous éclairer. Nous éliminons certains contrôles et nous en conservons d'autres. Il ne nous faudra pas agir à l'aveuglette lorsque ce comité approuvera ce bill. Monsieur le président, j'en appelle à votre attentive considération.

Le PRÉSIDENT: Le président étudiera la question. Je dois vous faire remarquer, toutefois, que la Commission des transports n'est pas l'organisme qui devra approuver ces définitions. Daprès ce bill, la Commission des transports sera amalgamée à la commission elle-même. Nous avons parmi nous, Dr Armstrong, qui a été expert conseil auprès de la Commission royale MacPherson. Vous êtes libres de lui poser des questions si vous le désirez.

M. HORNER (*Acadia*): Non, non.

Le PRÉSIDENT: Je vous fais simplement remarquer que le président réfléchira à ce que vous avez exposé et, en même temps, que M. Armstrong est à votre disposition pour vous aider à résoudre tout problème que vous voudriez lui soumettre. Je vous prierais donc de lui poser vos questions.

H. HORNER (*Acadia*): Vous n'avez pas compris ce que j'ai dit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, je suis certain qu'il est prêt à coopérer.

M. SHERMAN: Permettez-moi une autre question, monsieur le président. Le ministre sera-t-il rappelé ou trouvera-t-il le temps de revenir aux audiences d'aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Comme vous le savez, monsieur Sherman, le ministre a toujours assisté aux séances. Il part pour la Colombie-Britannique aujourd'hui et sera absent cette semaine. Toutefois il reviendra assister à d'autres séances de ce comité.

M. SHERMAN: Il ne sera donc pas présent aujourd'hui pour entendre les questions qui pourraient surgir après la présentation immédiate du mémoire?

Le PRÉSIDENT: Pas aujourd'hui. Il sera de retour la semaine prochaine. Il n'y a pas de raison pour laquelle vous ne pourriez pas alors lui poser les questions qu'aurait suscitées ce mémoire.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais poser une question au Dr Armstrong. Dr Armstrong, dans votre interprétation de l'article 336, après avoir entendu l'avis du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et du ministre à l'égard du 100 p. 100 que j'ai discuté moi aussi avec M. Brazier, tout à l'heure, que pourrait-on, selon vous, prouver avec succès au sujet de la définition d'un expéditeur engagé?

M. ARMSTRONG: Monsieur Horner, je crois que les mots clefs, dans cet article, sont «ces marchandises». Je considérerais que l'expéditeur engagé en est un qui transporte des marchandises déterminées sur un parcours déterminé. Je n'entends pas par marchandises déterminées une catégorie générale de machandises telles que le bois, le minerai et autres choses du genre. Je suggérerais que l'expéditeur qui désire se déclarer engagé et se met sous le couvert de la loi, dirait: ce tarif particulier d'ici à là, sur ces marchandises expédiées sous telles conditions, est un tarif beaucoup trop élevé. C'est alors que la nouvelle commission examinerait ces marchandises expédiées sous telles conditions, et les interpréterait comme étant «ces marchandises». Si l'expéditeur est vraiment engagé, alors il n'a pas le choix; il expédiera par fer. Monsieur Horner, j'ai l'impression que ce problème n'en est vraiment pas un et que si les sociétés ferroviaires ont vraiment un tel avantage sur les autres moyens de transport, elles obtiendront le commerce du transport. Elles auront le monopole de ce commerce et non pas seulement une partie. Lorsque la commission examinera telles marchandises spé-

cifiques expédiées d'un point à un autre, à un tarif spécifique, ce sera ces marchandises déterminées et ce parcours déterminé de ces marchandises déterminées qui seront considérés engagés. C'est ainsi que j'interprète «expéditeur de marchandises» comme en étant un qui expédie des marchandises bien déterminées et qui ne laissent pas de choix. Bien entendu, je dirais que si un expéditeur veut déclarer engagées des expéditions sur des parcours déterminés, alors qu'il en confie d'autres à des camions de transport, les cargaisons des camions ne seront pas comprises dans ces marchandises. Voilà mon interprétation.

M. HORNER (*Acadia*): J'accepte votre réponse et je l'étudierai. Je veux vous poser une autre question. Vous avez paru devant la Commission royale MacPherson, Dr Armstrong?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Êtes-vous d'avis que la Commission, dans son rapport, a trouvé qu'un climat de pessimisme entourait les sociétés ferroviaires et qu'elle a tenté dans ses recommandations d'améliorer leur situation?

Le PRÉSIDENT: Cette même question a été posée dans un autre mémoire. M. Horner a posé la même question à l'égard d'un autre mémoire.

M. HORNER (*Acadia*): Et ils ont admis.

M. ARMSTRONG: Que les sociétés ferroviaires étaient pessimistes? Je crois que je ne vous comprends pas.

M. HORNER (*Acadia*): Que l'exploitation des chemins de fer à ce moment-là, se faisait dans un climat de pessimisme et que les recommandations MacPherson, en conséquence, visaient à alléger les problèmes financiers qui assaillaient les chemins de fer à ce moment-là, ou les menaçaient pour l'avenir. N'êtes-vous pas d'avis que tel était le but de quelques-unes des recommandations du rapport de la Commission MacPherson?

M. ARMSTRONG: Je ne me souviens pas que les membres de la Commission MacPherson aient jamais tenter d'évaluer le degré d'optimisme ou de pessimisme dont les sociétés ferroviaires faisaient preuve. Je crois, si vous dites que les chemins de fer parurent devant la commission pour plaider leur cause, que c'est le cas de quiconque a paru devant cette commission. Je ne comprends pas très bien, je crois.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que le ministre des Transports avait reconnu que telle était, en général, la situation prévalant à ce moment-là. Si cette généralisation est exacte, ne reconnaîtriez-vous pas alors que la Commission MacPherson, qui a recommandé le 150 pour cent pour les expéditeurs engagés, visait surtout l'amélioration de la situation financière des chemins de fer?

M. ARMSTRONG: A ce moment là, oui, certainement.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres mots, le 150 pour cent est fixé ou approuvé dans ce bill, s'appuyant sur une recommandation ou des chiffres apparaissant dans le rapport MacPherson, uniquement pour assurer que les sociétés ferroviaires puissent conserver leur situation financière.

M. O'KEEFE: Certainement cet entretien privé entre monsieur Horner et le docteur pourrait facilement se faire dans le bureau de ce dernier. Nous avons écouté monsieur Horner parler presque toute la matinée du climat pessimiste qui subsiste. Je crois qu'il devrait plutôt consulter le docteur dans l'intimité de son bureau. C'est pour cela qu'il y est.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons discuté à des audiences antérieures du comité, monsieur O'Keefe. Le docteur a répondu.

M. HORNER (*Acadia*): Ce que j'essaie d'établir ici, c'est où le 150 pour cent s'applique et pourquoi. Les témoins qui sont devant nous, ce matin, monsieur Brazier et monsieur Guest, semblent douter que la formule du 150 pour cent fut réellement nécessaire. Le rapport MacPherson est à l'origine de la formule du 150 pour cent, et, avec l'aide du Dr Armstrong, j'essaie d'indiquer que cette formule est née du désir du rapport MacPherson de dissiper ou de corriger le climat de pessimisme qui entourait l'exploitation des chemins de fer au moment du rapport. Est-ce que je fais erreur de généraliser ainsi?

M. ARMSTRONG: Non. Des raisons bien spécifiques sont à l'origine du 150 pour cent. Plusieurs formules avaient été mises à l'épreuve. L'esprit du rapport étant que nous, le peuple canadien, voulions cesser de subventionner les sociétés ferroviaires, il ne fallait donc pas établir un tarif maximum qui serait trop coûteux pour les chemins de fer. C'était une considération pratique.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres mots, il voulait assurer des bénéfices financiers aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: M. Horner, voudriez-vous réserver le débat de cette question jusqu'à ce que nous en soyons à l'analyse article par article?

Si les témoins ont épuisé leurs questions, je voudrais remercier monsieur Brazier, monsieur Guest, monsieur Martin et monsieur Pederson d'avoir bien voulu paraître devant nous ce matin et nous présenter leur mémoire.

M. BRAZIER: Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Avant de suspendre la séance, je voudrais faire remarquer au comité qu'il n'y aura pas de séance demain pas plus qu'aujourd'hui. Nous nous rencontrerons de nouveau à 9 heures et demie, jeudi matin, pour entendre l'Association minière du Canada, la Chambre de commerce de Windsor et peut-être, comme je l'ai dit, la Commission maritime du transport. On n'a rien confirmé encore.

Le Comité s'ajourne.

Appendice A-28

Mémoire présenté par
la province de la Colombie-Britannique au

COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

relativement au bill C-231
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
(*par C. W. Brazier, C. R.*)

I. INTRODUCTION

Près de sept années ont passé depuis le début des délibérations de la Commission royale d'enquête sur les transports et cinq années depuis la publication du premier rapport de la Commission. Nous avons donc eu le loisir non seulement d'analyser le rapport de la commission royale, mais aussi de tirer certaines conclusions sur la validité des principales recommandations du rapport. De même, à l'étude approfondie du bill C-129 et des modifications qui y ont été apportées par le bill C-231, nous avons eu l'occasion d'étudier comment les auteurs du projet de loi ont interprété les recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports. En faisant d'importantes réserves, le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique accepte le rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports et ses recommandations contenues dans le bill C-231.

(i) *La Colombie-Britannique et la Commission royale*

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a participé activement aux délibérations de la Commission royale d'enquête sur les transports. En résumé, il a reconnu devant la commission MacPherson la concurrence accrue entre les entreprises de transport et les avantages à long terme qui en résulteraient pour l'économie canadienne. Nous avions prétendu que les taux du transport devraient correspondre le plus possible aux frais de l'exploitation des services. En conséquence, nous avions préconisé l'établissement d'une structure tarifaire basée sur les frais que le rapport de la commission royale a depuis recommandée en partie.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est élevé fortement contre le versement de subventions à l'égard de certains services non rentables que les chemins de fer étaient obligés de continuer d'assurer dans l'intérêt public. Nous avions prétendu que pareils services ne devraient pas constituer un fardeau pour la généralité des expéditeurs. Nous avions préconisé que les chemins de fer soient autorisés à discontinuer les services non rentables ou que le Trésor national verse une subvention destinée à indemniser les chemins de fer des pertes qu'ils pourraient subir. La Commission royale a approuvé cette recommandation qui a été inscrite en grande partie dans le projet de loi.

Le mandat de la commission royale d'enquête sur les transports était très étendu; entre autres, la Commission a été chargée d'enquêter sur «*les inégalités*

du tarif-marchandises, leurs répercussions sur les diverses régions du Canada, ainsi que les modifications législatives et autres qu'il serait possible et qu'il y aurait lieu d'effectuer dans l'intérêt de l'économie nationale afin d'éliminer ou d'atténuer de telles inégalités.»

Nous devons conclure que les recommandations de la commission royale en ce qui concerne les inégalités du tarif-marchandises ne figurent pas dans le bill C-231. Les rédacteurs du bill semblent se préoccuper exceptionnellement de la réglementation ferroviaire ou de sa suppression.

C'est un fait bien connu qu'en 1959 les chemins de fer n'ont pas demandé au gouvernement du jour l'institution d'une commission royale. Ce sont au contraire les expéditeurs et leurs représentants qui l'ont demandée et obtenue. Le rapport de la commission royale a tenu compte du cas des expéditeurs qui contribuaient injustement aux frais généraux des chemins de fer lorsqu'il a recommandé une formule des taux maximums basée sur les frais «*de manière à limiter la part de ces frais fixes que l'expéditeur, forcé d'employer tel ou tel moyen de transport, doit supporter.*»[1] Plutôt que de supprimer les inégalités, la formule proposée à l'article 336 du bill C-231 les perpétue sur une plus grande échelle. Nous incitons le Comité à instaurer un plus grand équilibre dans le bill en regard de l'intérêt public.

II. UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

Le gouvernement de la Colombie-Britannique est convaincu depuis longtemps que la politique nationale des transports doit être de nature à accélérer l'expansion économique et le bien-être de toutes les régions du Canada. Nous avons toujours été d'avis qu'à titre d'expéditeurs de matières premières et de produits semi-finis sur de longs parcours,[2] nous devons mettre rapidement sur pied le réseau ferroviaire le plus rentable et techniquement le plus efficace. Nous sommes également convaincus que c'est seulement par une concurrence accrue entre les divers modes de transport que sera assurée l'économie des transports ferroviaires. De même, les autres modes de transport joueront leur rôle dans l'économie en offrant à l'expéditeur le meilleur service possible au plus bas prix compatible avec ce service. Ainsi, la Colombie-Britannique est d'accord en principe avec l'article 1er du bill qui traite d'une politique nationale des transports et nous sommes d'avis que cette politique peut être mise en œuvre dans le cadre législatif fourni par le bill C-231. Toutefois, nous devons ajouter une réserve très importante.

La géographie de notre pays et le niveau de notre expansion industrielle sont un obstacle à l'existence d'une concurrence dans tous les secteurs. Nous traversons une période de transition et jusqu'ici, malheureusement, le bill C-231 ne reconnaît pas suffisamment ce fait. Concrètement, des expéditeurs de certaines denrées sont dans un milieu où la concurrence est beaucoup moins forte qu'ailleurs.

Certains expéditeurs sont forcés d'employer les services ferroviaires, tandis que d'autres considèrent que ce sont les seuls services efficaces et concurrentiels. Certains, en raison du volume et de la variété des denrées transportées, peuvent obtenir des chemins de fer des taux intéressants applicables aux marchandises qu'ils doivent expédier par rail. D'autres expéditeurs moins importants béné-

[1] *Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports*, vol. II, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1961, p. 126.
[2] Voir les tableaux I, II, III, IV de l'appendice.

ficient des taux de transport ou des taxes convenues négociées par les gros expéditeurs. Tous les expéditeurs négocient des taux d'après un taux maximum bien établi, le taux de catégorie, qui dans le cas de denrées à fort volume est bien inférieur à la formule projetée relativement au taux maximum.

Le président du Pacifique-Canadien a signalé au Comité que 70 p. 100 du traffic-marchandises de sa compagnie est assuré par 110 expéditeurs. Plusieurs centaines de milliers de petits expéditeurs lui assurent l'autre 30 p. 100. Voilà le groupe qui doit être protégé par une certaine réglementation durant la période de transition jusqu'à la création du climat général de concurrence envisagé pour nos entreprises de transport et qui est visé à bon droit par notre politique nationale des transports.

III. PROTECTION DONT BÉNÉFICIENT LES EXPÉDITEURS EN VERTU DES RÈGLEMENTS ACTUELS ET DES RÈGLEMENTS PROJETÉS

Le gouvernement de la Colombie-Britannique considère qu'il est essentiel que le Comité et le Parlement se rendent compte des privilèges enlevés aux expéditeurs en vertu du bill C-231. Lors de leur comparution, les compagnies de chemin de fer n'ont pas touché à cet aspect de la loi, de même que le ministre des Transports dans ses observations préliminaires. Bien que nous acceptions les objectifs généraux de la nouvelle politique des transports, nous répétons que la nouvelle mesure abolit la protection statutaire dont les expéditeurs ont toujours bénéficié contre les distinctions injustes et en ce qui concerne la réglementation des tarifs-marchandises.

(i) *Distinctions injustes*

En vertu de la loi actuelle sur les chemins de fer, les expéditeurs et les localités sont protégés par un certain nombre d'articles contre le fait que les chemins de fer fassent preuve de distinctions injustes et de préférence indue. Par exemple, l'article 317 interdit aux chemins de fer d'exiger d'un expéditeur des taxes plus élevées si ces marchandises sont transportées d'un point à un autre dans des circonstances semblables. Évidemment, la Commission des transports du Canada est autorisée à déclarer une localité concurrentielle ce qui permet au chemin de fer d'exiger une taxe inférieure en vue de soutenir la concurrence même si cela enfreint la règle d'égalisation des tarifs. En vertu de la loi actuelle (article 322), si un expéditeur ou une localité sont d'avis qu'ils ont fait l'objet de distinctions injustes et s'en plaignent à la Commission, il incombe aux chemins de fer de faire la preuve du contraire. Cet article et d'autres de la loi seront abrogés par le bill C-231.

La protection accordée à l'expéditeur par l'article actuel de la loi sur les chemins de fer qui traite des distinctions injustes et de la préférence indue dépend dans une grande mesure de la Commission des transports qui doit évaluer les revendications des expéditeurs. Le nouveau bill C-231 abolit toute protection statutaire présentement accordée aux expéditeurs et aux localités prévoyant qu'ils devront acquitter des taxes égales dans les mêmes conditions. D'après le nouvel article 317 inclus dans le bill C-231, il incombe à une personne de faire la preuve devant la Commission qu'une action a été préjudiciable à l'intérêt public avant qu'elle soient autorisée à en appeler à la Commission.

Nous croyons que le Comité est conscient des difficultés qu'auraient cette personne; afin de redresser ce grave déséquilibre, le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique recommande fortement que l'article projeté 317(1) du bill C-231 soit modifié par l'adjonction des mots «ou à ses affaires» après les mots «... peuvent être préjudiciables à l'intérêt public.»

IV. TAUX MAXIMUMS

(i) *Recommandations de la Commission MacPherson*

En vertu de la loi actuelle, les taux de catégorie sont les taux maximums au Canada. Ils sont appliqués dans toutes les régions sauf les provinces de l'Atlantique et sont plus élevés en proportion de l'augmentation des distances. Toutes les hausses des tarifs-marchandises en temps d'après-guerre ont été effectuées à l'égard des taux de catégorie et certains taux non concurrentiels qui sont donc fortement influencés par les distortions des frais ferroviaires attribuables au subventionnement par les expéditeurs de marchandises des services-voyageurs, des embranchements non rentables des taux du Pas du Nid-de-Corbeau et d'autres services dans l'intérêt public.

Dans aucune circonstance les taux de catégorie peuvent être jugés justes et raisonnables, même dans le contexte du bill C-231. La province de la Colombie-Britannique n'est pas d'avis qu'ils le sont. Toutefois, la commission MacPherson, au départ, a jugé justes et raisonnables tous les taux existants. La protection dont bénéficierait éventuellement l'expéditeur découlerait d'un taux maximum fondé sur le coût de façon que sa contribution aux frais généraux des chemins de fer soit raisonnable. Le bill C-231 a rejeté ce principe d'un taux maximum fondé sur le coût préconisé par la Commission MacPherson.

Si les entreprises de transport connaissaient une concurrence parfaite, la réglementation des taux et des prix des voyages ne serait pas nécessaire, vu que l'exploitation serait impossible et des prix excessifs ne seraient pas exigés si les pertes encourues n'étaient pas subventionnées d'autre manière. Il y a à l'heure actuelle un important volume du trafic qui peut bénéficier de deux ou plusieurs modes de transport sur son marché; par conséquent, *il est peu nécessaire d'établir des taux maximums.* Toutefois, il existe un certain volume de trafic qui ne bénéficie que d'un seul mode de transport, soit en raison de la nature de la marchandise, soit parce que les frais qu'entraînerait un autre mode de transport seraient tellement supérieurs au prix de la marchandise que son utilisation ne serait pas rentable. Citons en exemple le transport sur de longs parcours et celui de marchandises en vrac. De façon générale, c'est ce genre d'expéditeur ne pouvant exercer de concurrence qui a dû assumer le fardeau des augmentations successives des taux au cours des années d'après-guerre, ce qui a motivé principalement la création de la commission royale d'enquête sur les transports.

La province de la Colombie-Britannique est d'avis qu'il doit exister une réglementation efficace des taux maximums destinée à protéger les expéditeurs pouvant démontrer qu'aucun autre mode de transport rentable que le chemin de fer lui est disponible. Elle ne croit pas que les dispositions du bill C-231 protègent l'expéditeur lié au chemin de fer.

> En vertu de l'article 336(2) projeté, la Commission peut
> «fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à 150 p. 100 du coût variable.»

Le rapport de la commission royale explique cette détermination du taux maximum en affirmant qu'il doit être «fondé sur le coût variable du transport de marchandises données auquel on aura ajouté une proportion équitable des frais fixes du chemin de fer.[3]. Ainsi, celui qui doit expédier au loin et qui ne peut le faire que par l'entremise du chemin de fer saura que le tarif maximum reflète la distance et les frais terminaux et cela sans distorsion indue.[4]

---

[3] *Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports*, volume II, Ottawa, l'Imprimeur de la Reine, 1961, p. 123.
[4] *Ibid.*, p. 128.

Les frais variables sont

«les frais variables du trafic en cause pour une longue période.»[5]

La fonction de pareil taux maximum est de «limiter la part de ces frais fixes que l'expéditeur, forcé d'employer tel ou tel moyen de transport, doit supporter. La part des frais généraux non attribuables aux expéditeurs détermine quel est le tarif qui est juste et raisonnable.»[6]

Il s'agit ici de déterminer le montant additionnel qui doit être ajouté aux frais variables pour faire en sorte qu'un expéditeur contribue raisonnablement aux frais généraux. La formule proposée par la commission royale des frais variables du transport fondée sur un chargement minimum de 30,000 livres multiplié par 150 p. 100 était tout à fait inacceptable. Nous savions que la commission raisonnait faussement lorsqu'elle affirmait ce qui suit:

> «La structure des frais des chemins de fer, dans laquelle le rapport des frais fixes aux frais variables est relativement élevé, doit se manifester dans les tarifs maximums. Une participation équitable, permise en vertu du tarif maximum, ne doit pas être inférieure à une proportion de 150 p. 100 des frais variables à long terme...Cette proportion, dirons-nous en conclusion, représente une part raisonnable du fardeau des frais fixes que le trafic qu'on appelle trafic dépendant d'un seul moyen de transport ...devra supporter.»[7]

Depuis que M. Bandeen a témoigné devant le Comité le 13 octobre, nous savons que les frais variables des chemins de fer représentent en moyenne environ 70 p. 100 de tous leurs frais. Si le total des frais s'établit à 100 et que la moyenne des frais variables s'établit à 70 p. 100 de 100 ou 70, on ajoute alors 43 p. 100 à la moyenne des frais variables pour combler le total des frais. Cela est loin du 150 p. 100.

La province de la Colombie-Britannique et les autres provinces ont demandé au ministre des Transports de modifier la formule des taux maximums en vue de sauvegarder les intérêts de l'expéditeur captif, parce que nous étions d'avis que la norme de 150 p. 100 établie par le bill C-120 était trop élevée. Nos revendications à cet égard ont eu peu ou point de résultats.

Le paragraphe (1) de l'article 334 du bill prévoit ce qui suit: «*Sauf dispositions différentes de la présente loi, tous les taux de transport de marchandises doivent être compensatoires.*» Le paragraphe (2) du même article affirme ce qui suit: «*Un taux de transport des marchandises est réputé compensatoire quand il dépasse le coût variable du mouvement du trafic en cause, déterminé par la Commission canadienne des transports.*» Ainsi, il se peut bien qu'un expéditeur paierait un taux qui correspond aux frais variables plus 1 p. 100 des frais variables (taux compensatoire) tandis que l'expéditeur captif paierait un taux qui correspond aux frais variables plus 150 p. 100 des frais variables à 30,000 livres. Voilà pourquoi certains expéditeurs devront payer une proportion plus élevée des frais fixes que d'autres.

(ii) *Applications de la formule projetée des taux maximums*

Nous voulons démontrer maintenant, au moyen de renseignements sur les frais publiés par les États-Unis, l'absurdité de la formule des taux maximums énoncée dans le bill C-231.

---

[5] *Ibid.*, p. 125.
[6] *Ibid.*, p. 126-127.
[7] *Ibid.* p. 127.

L'analyse d'un pour cent des bordereaux d'expédition de 1964 montre cinq chargements de «produits manufacturés et divers» transportés de la Colombie-Britannique au Manitoba. La distance moyenne en cause est de 1,488 milles-wagons. Le poids moyen par wagon est de 26.3 tonnes. En prenant ce déplacement réellement effectué sur les lignes canadiennes et en utilisant les échelles de coût *I.C.C.* pour effectuer complètement la répartition des coûts, c'est-à-dire les coûts variables moyens plus les coûts fixés moyens, le rapport entre les coûts fixés moyens et les coûts variables moyens peut être déterminé. L'article 336 du bill C-231 suppose que les coûts fixés moyens varient entre 24 et 35 p. 100 des coûts variables. Les chiffres du tableau ci-après se rapportent à un wagon couvert du service général.

TABLEAU V

COÛTS D'UN WAGON COUVERT DU SERVICE GÉNÉRAL INDIQUÉS EN CENTS PAR 100 LIVRES

	Lignes — Frais variables moyens	Têtes de ligne — Frais variables moyens	Lignes — Frais fixés moyens	Têtes de ligne — Frais fixés moyens	Pourcentage du total des coûts fixés moyens par rapoprt au total des coûts variables moyens
RÉGION II (Territoire officiel à l'exclusion de la Nouvelle-Angleterre)	64.07	12.85	15.71	2.42	24
RÉGION IV (Région sud)	54.92	8.87	19.67	1.84	34
RÉGION VI (Territoire des montagnes du Pacifique)	60.24	12.93	23.27	2.60	35
RÉGION VIII (District de l'Ouest)	56.10	13.42	21.10	2.89	34

SOURCE: *Interstate Commerce Commission*, Coûts unitaires des chargements de wagons ferroviaires, par territoires, pour l'année 1964.

On peut critiquer les échelles de coûts de la *I.C.C.* utilisées dans les calculs ne disant qu'elles ne s'appliquent qu'aux lignes américaines; toutefois, une telle critique n'explique pas une différence allant de 115 à 126 p. 100 avec la formule proposée. La conclusion de cet exercice est confirmée par l'affirmation du docteur Bandeen selon laquelle les coûts fixés moyens sont d'environ 43 p. 100 des coûts variables moyens. Est-il juste, alors, que l'expéditeur captif contribue 150 p. 100?

Dans le tableau VI, les échelles de coûts de la *I.C.C.* sont utilisées pour établir les taux maximums selon la formule proposée dans le bill C-231. Les données sur le coût de la région VIII ont été utilisées. Cette région se compose des deux tiers ouest des États-Unis, la ligne de démarcation étant approximativement une ligne tirée vers le sud à partir de l'extrémité du lac Michigan. Ce territoire est semblable à celui que les expéditeurs de la Colombie-Britannique doivent traverser; il comporte une chaîne côtière de montagnes et une région de prairies.

Le bill C-231 stipule que les coûts doivent être fondés sur un chargement de 30,000 livres et que le taux maximum doit être déterminé sur la base du coût variable à 30,000, plus une allocation pour les coûts fixés égale à 150 p. 100 du

coût variable à 30,000 livres. Une allocation d'encouragement aux chargements plus lourds est prévue dans le bill, bien qu'elle ne soit pas importante. Cette allocation équivaut à une réduction de la moitié de la différence entre les coûts variables à 30,000 livres et les coûts variables aux augmentations de 20,000 livres au-dessus des 30,000 livres (c'est-à-dire, 50,000, 70,000 etc.).

Pour un chargement de 70,000 livres, la formule du taux maximum devient: 30,000 plus 150 p. 100 du coût variable de 30,000—1/2 (C.V. 30,000—C.V. 70,000).

Exemple de calcul:

$$\begin{aligned} \text{Distance} &= 2{,}000 \text{ milles} \\ \text{Poids} &= 70{,}000 \text{ livres} \\ \text{C.V. } 30{,}000 &= 140.0 \\ \text{C.V. } 70{,}000 &= 71.9 \\ \text{Taux maximum} &= 140.0 + 210.0 - \tfrac{1}{2}\,(140.0 - 71.9) \\ &= 140.0 + 210.0 - \tfrac{1}{2}\,(68.2) \\ &= 315.9 \text{ cents par 100 livres} \end{aligned}$$

C'est le chiffre figurant au tableau VI pour un chargement de 70,000 livres sur une distance de 2,000 milles.

Le tableau VI donne également une comparaison entre le taux maximum projeté, établi au moyen des coûts variables moyens de la *I.C.C.* et les coûts complètement répartis de la *I.C.C.*, pour divers poids et distances. En prenant de nouveau un chargement de 70,000 et une distance de 2,000 milles, le taux maximum proposé est de 315.9 tandis que celui des coûts complètement répartis de la *I.C.C.* est seulement de 103.1. Le taux maximum proposé est de plus de trois fois celui des coûts complètement répartis de la *I.C.C.*

Le tableau VII montre bien comme il est peu réaliste de fonder le coût d'un mouvement sur un chargement de 30,000 livres (15 tonnes). Les denrées qui y figurent au poids sont les 23 denrées principales qui sont expédiées de la Colombie-Britannique. Elles comprennent 87 p. 100 de tous les chargements complets et incomplets de wagon ayant leur origine ou chargés à des gares de la Colombie-Britannique. L'analyse des bordereaux d'expédition a été utilisée pour la détermination du poids des chargements complets de wagons de ces expéditions. Ce poids varie entre 77.6 tonnes pour le minerai de cuivre et les concentrés à 20.4 tonnes pour les produits fabriqués et divers, n.a.d. Le poids moyen des chargements de wagons est de 41.1 tonnes. Le bois de construction, les bardeaux et les lattes représentent une moyenne de 33.9 tonnes par chargement de wagon, la pâte de bois 52.0 tonnes, le charbon bitumineux 68.6 tonnes. Ces chiffres ressemblent peu à celui de la base proposée de 15 tonnes.

(iii) *Mesure de transition dans l'établissement d'une formule réaliste pour le contrôle du taux maximum*

Nous avons signalé au Comité l'absurdité de la formule proposée de contrôle du taux maximum. Le seul argument que quelqu'un ait apporté en sa faveur est qu'elle s'appliquera à un très petit nombre de gens, et ainsi elle aura moins d'importance. La province de la Colombie-Britannique est sûre qu'il est possible d'établir une formule du taux maximum tenant compte du coût et réflétant les caractéristiques réelles de chargement d'une denrée d'une part et assurant d'autre part que tout mouvement d'une denrée ne paie seulement qu'une proportion juste et équitable des frais généraux des chemins de fer.

Nous croyons que cette formule pourrait être élaborée au cours de la période de trois ans proposée pour l'examen du coût des tarifs statutaires des grains. La nouvelle formule devra être exprimée en termes du coût variable du mouvement

d'un chargement de wagon, plus un pourcentage additionnel. Cette formule devra encourager l'efficacité et les mises de fonds afin de réduire les coûts variables, et par suite, les taux, tout en permettant aux chemins de fer d'obtenir de leur placement un rendement raisonnable. D'autre part, la formule devra comprendre un encouragement portant les expéditeurs à tirer avantage des caractéristiques de lourd chargement du matériel ferroviaire actuel et projeté.

Nous proposons d'apporter au paragraphe (2) de l'article 336 la modification suivante:

> «. . .; la Commission canadienne des transports peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant qui fasse que le taux fixé ne dépasse pas les taux de catégorie actuels sans la permission de la Commission pendant une période de trois ans ou jusqu'à ce que la Commission fasse un rapport au gouverneur en conseil au sujet d'un pourcentage raisonnable au-dessus des coûts variables à accorder dans la détermination des taux maximums.»

Nous croyons que cette modification est pratique, raisonnable et qu'elle devrait atténuer l'impasse actuelle relative aux taux maximums et qu'elle est conforme aux recommandations de la commission royale en ce qui concerne la période de transition, à savoir que «les rapports actuels entre les tarifs doivent être modifiés lentement», que «les revenus actuels des transporteurs ne devront pas être sensiblement diminués» et que. . .«les expéditeurs qui ont bénéficié d'une certaine protection au moyen des tarifs sous l'ancien régime d'établissement des tarifs maximums ou au moyen de la concurrence doivent recevoir au moins la même mesure de protection pendant la période de rajustement»*.

V. *Taux des grains d'exportation expédiés vers le littoral du Pacifique*

Les taux des grains expédiés à Fort William sont fixés au niveau statutaire, que ces grains soient ou non éventuellement destinés à la consommation au pays, à l'exportation outre-mer ou à l'exportation aux États-Unis. Par conséquent, aucuns droits supplémentaires ne sont ajoutés au tarif du Nid-du-Corbeau si ces grains sont expédiés par chemin de fer à des endroits des États-Unis. Sur le littoral du Pacifique, cependant, un marchand qui désire expédier de ports de la Colombie-Britannique à des points continentaux des États-Unis ou à l'Alaska doit d'abord payer la différence entre le taux d'exportation et le taux domestique d'expédition à Vancouver qui est en moyenne de $9 à $10 la tonne. Ces droits ferroviaires supplémentaires empêchent toute chance d'exporter en quantité de la Colombie-Britannique et sont considérés comme une distinction très injuste. Tandis que les tarifs d'expédition vers l'Est appliquent les taux d'exportation à *tous* les grains transportés à Fort William, quelle que soit leur destination ultime, les tarifs d'expédition vers l'Ouest en exclut les grains expédiés à Vancouver pour livraison éventuelle dans la partie continentale des États-Unis et dans l'Alaska. La conséquence, c'est que des grains sont expédiés de Fort William aux États-Unis, tandis qu'il n'en est pratiquement pas expédiés de la Colombie-Britannique. De fait, des grains ont été expédiés de Fort William à la Californie, marché qui semblerait un marché logique pour les exportateurs de la Colombie-Britannique. Donc, l'application inégale des taux d'exportation entraîne une grossière déviation du courant du trafic.

La Colombie-Britannique cherche à mettre un terme à la distinction injuste qui existe entre Fort William et Vancouver pour les taux de transport des grains d'exportation et croit que les taux de transport des grains d'exportation devraient être sur la même base pour les deux endroits.

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, volume II, Ottawa: Imprimeur de la Reine, 1961, p. 109.

Par conséquent, nous recommandons que le paragraphe (2) de l'article 328 soit modifié de façon à se lire ainsi:

> 328 (2) Les tarifs du grain et de la farine transportés de tout point situé sur une ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William ou Prince Rupert, pour l'exportation à *tous les pays, y compris la partie continentale des États-Unis et l'Alaska,* sur une ligne de chemin de fer, etc....

VI. *Embranchements*

La province de la Colombie-Britannique s'intéresse également aux articles de la loi projetée qui traitent des embranchements. Ces articles du bill C-231 ne présentent pas autant d'intérêt pour notre province que pour les provinces des Prairies, mais ils en présentent suffisamment toutefois pour qu'elle soulève un problème auprès du Comité.

A travers la partie sud de la province, le Pacifique-Canadien exploite sa ligne de la vallée de la Kettle, qui s'étend de Lethbridge, Alberta, à Spences Bridge, Colombie-Britannique. C'est la seule route ferroviaire importante qui desserve cette région. Ce qui intéresse la province dans ce cas, ce n'est pas de savoir si cette ligne ou des tronçons de cette ligne seront ou non classés comme embranchement, mais plutôt de savoir si, lorsque cette loi aura été adoptée, comme elle est actuellement porposée, et que cette ligne ou un de ses tronçons seront censés être un embranchement non rentable, la Commission pourra enjoindre au chemin de fer d'abandonner ses opérations sur cette ligne particulière. Si cela se produisait avant que la tarification fondée sur le coût ne soit complètement en vigueur, alors les tarifs-marchandises fondés sur les parcours milliaires de lignes courtes pouraient augmenter. Si la tarification fondée sur le coût était en vigueur, alors le taux pourrait être établi sur la base de la route la moins coûteuse. Il pourrait même en résulter une réduction de taux.

La province approuve toujours le principe de la suppression des services non rentables, mais cette rationalisation ne devrait pas être effectuée de façon à atteindre d'une manière défavorable les autres expéditeurs. Nous proposons donc qu'aucun taux ne soit touché d'une manière défavorable par la suppression d'un embranchement.

VII. *Réglementation du transport par air*

La Commission canadienne des transports sera chargée de l'application de la Loi sur l'aéronautique, application qui incombe actuellement à la Commission des transports aériens. La province de la Colombie-Britannique croit qu'aucune réglementation sérieuse du transport par air au Canada ne peut être accomplie à moins que les règlements ne mettent tous les transporteurs aériens sur le même pied. A l'heure actuelle, Air Canada occupe une position privilégiée par rapport aux autres transporteurs à cause du paragraphe (7) de l'article 15 de la Loi sur l'aéronautique qui rend obligatoire sur demande la délivrance d'un permis à Air Canada tandis qu'en vertu du paragraphe (8) de l'article 15, la Commission *peut* délivrer un permis à un autre transporteur si, «à son avis, la commodité et les besoins du public l'exigent».

Si la concurrence doit être le mot d'ordre dans les industries du transport, la violation privilégiée susmentionnée de la concurrence devrait être corrigée. Donc, nous recommandons que l'exploitation d'Air Canada soit réglementée de la même façon, fondamentalement, que celle des autres lignes aériennes du pays.

VIII. *Compagnies admissibles*

L'article 469 définit les compagnies admissibles comme étant les compagnies de chemin de fer «ressortissant à la juridiction du Parlement et visées par l'ordonnance n° 93600 de la Commission des transports du Canada, en date du 17 novembre 1958» (qui décrétait la dernière augmentation générale de 17 p. 100 des tarifs-marchandises) et les compagnies qui ont réduit les taux de catégorie

et les taux sur produits désignés non concurrentiels du niveau de 17 p. 100 au niveau actuel de 8 p. 100. La définition élimine des versements de la «subvention générale» des chemins de fer aussi importants que le chemin de fer de propriété et de régie provinciales *Pacific Great Eastern.*

La province de la Colombie-Britannique a toujours soutenu qu'elle a été l'objet d'une distinction injuste à cet égard et elle doit affirmer une fois de plus que, parce que le troisième en importance des chemins de fer du Canada, le *Pacific Great Eastern* ne peut recevoir des paiements de subvention en vertu de la définition de l'article 469 projeté, elle continue à être l'objet d'une distinction injuste.

Nous demandons au Comité de corriger cette injustice en modifiant l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 469 de façon que le *Pacific Great Eastern Railway* devienne admissible aux paiements prélevés sur la «subvention générale» et aux paiements que pourra autoriser la Commission canadienne des transports pour les services assurés dans l'intérêt public.

Bien que le *Pacific Great Eastern Railway* appartienne à la province de la Colombie-Britannique et soit dirigé par elle, les taux qu'il applique à 99 p. 100 de son service de marchandises et de voyageurs sont déterminés par la politique de réglementation nationale. Les taux de catégorie et les taux de parcours milliaire sur produits désignés du *P.G.E.* sont modelés exactement sur ceux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Par exemple, le taux applicable au soufre de Fort St. John à Vancouver est exactement le même que le taux applicable de Calgary à Vancouver. Les taux des grains destinés à la consommation au pays sont établis sur exactement la même base milliaire sur le *P.G.E.* que sur le P.-C. ou sur le N.-C. mais ces derniers reçoivent la subvention de «remboursement» tandis que le P.G.E. ne reçoit rien.

Les denrées reçoivent, l'une après l'autre, le même traitement; pourtant, les salaires sur le *P.G.E.* suivent l'échelle nationale, même lorsque des niveaux de salaires sont imposés par le Parlement.

Quarante-six pour cent de tout le trafic ayant son origine sur le *P.G.E.* est détourné vers d'autres chemins de fer et 67.4 p. 100 du trafic entre lignes va à d'autres chemins de fer canadiens. Ainsi, le *P.G.E.* apporte chaque année au N.-C. et au P.-C. des millions de dollars de trafic mais n'a absolument aucun contrôle sur les niveaux des taux de ce trafic parce que ces taux sont régis par l'autorité fédérale de réglementation. Tous les taux du *P.G.E.* sont compensatoires, sauf les prix de passage des voyageurs, qui évidemment, sont les mêmes que ceux qui sont approuvés par la Commission des transports du Canada pour le N.-C. et le P.-C. Toutes les réductions de prix de passage qui sont imposées dans l'intérêt public comme dans le cas du personnel de la Défense nationale, des Indiens, des ministres du culte, des membres du Parlement et du Sénat, etc., sont en vigueur sur le *P.G.E.* En un mot, le *P.G.E.*, à cause de son intégration dans le réseau national de transport ferroviaire, assure tous les services imposés dans l'intérêt public par le Parlement et les autorités de réglementation mais ne reçoit pas un sou directement à titre de subvention. Le gouvernement et le peuple de la Colombie-Britannique considèrent ce traitement comme le pire genre de distinction injuste. Nous considérons qu'il est grand temps qu'il soit remédié à cette situation peu équitable.

L'argument consacré offert par les fonctionnaires fédéraux est simplement que le *P.G.E.* «ne ressortissant pas à la juridiction du Parlement» n'est pas admissible aux paiements de subvention. Il appert que ces mêmes fonctionnaires veulent perpétuer cette restriction et l'enchâsser dans le bill C-231. Pourquoi la province de la Colombie-Britannique désire-t-elle maintenir le contrôle du *Pacific Great Eastern Railway*?

Le *PGE* est un des moyens qui ont puissamment contribué au développement de l'industrie croissante et des vastes ressources naturelles de la Colom-

bie-Britannique. Le développement de nos ressources forestières et minérales procure actuellement et continuera à procurer une énorme richesse au Canada. Il est évidemment dans l'intérêt national que nos ressources se développent le plus rapidement possible, et cette responsabilité incombe aux gouvernements provinciaux. Le *PGE* a contribué au développement rapide de l'industrie et continuera à le faire en Colombie-Britannique. Dans le cours des deux dernières années, deux nouvelles fabriques de pâte à papier ont surgi et produisent actuellement sur le parcours du *PGE*. Une troisième sera en exploitation en 1967, une quatrième en 1969, une cinquième et une sixième en 1974. Le développement de l'industrie des pâtes et papiers a permis l'expansion de l'industrie chimique sur le *PGE*. Grâce au *PGE*, on transporte beaucoup de soufre et de propane du district de la Rivière de la Paix aux fins d'exportation. Le *PGE* est un chemin de fer qui coopère au développement et stimule l'expansion de l'industrie régionale.

La définition d'un chemin de fer admissible à la subvention du Bill C-231 crée une anomalie. D'une part, un chemin de fer de propriété entièrement américaine exploite au Canada et peut obtenir une partie de la subvention générale; d'autre part, un chemin de fer de propriété entièrement canadienne, parcourant 795 milles et créant une activité commerciale pour des millions de dollars est exclu de l'assistance fédérale.

Or, la base même de la subvention, la «baisse générale» des prix, la hausse des frais de chemin de fer et le gel des taux de transport de marchandises est un fait tout aussi réel sur le *PGE* qu'il peut l'être sur les chemins de fer du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien. La répercussion des décisions régulatrices est tout aussi réelle sur le *PGE* que sur tous les autres chemins de fer du Canada, car le *PGE* fait partie intégrante du réseau ferroviaire canadien. Il est évident que le *PGE* devra changer la manière d'établir ses taux pour se mettre d'accord avec la nouvelle législation et avec le nouveau règlement du gouvernement fédéral. La conclusion est inévitable, Ottawa réglemente indirectement le chemin de fer *Pacific Great Eastern*.

Le montant de la subvention auquel le *PGE* pourrait avoir droit n'est certes pas une «question de vie ou de mort» pour le chemin de fer, mais c'est une question de simple justice, dans le contexte de notre nouvelle politique nationale de transport, qu'on laisse au *PGE* et à tout autre chemin de fer ne relevant pas directement du Parlement la possibilité de participer aux subventions. Ainsi, la province de la Colombie-Britannique propose que l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 469 soit modifié par l'addition suivante: «...et comprend toute autre compagnie de chemin de fer approuvée par le gouverneur en conseil aux fins de cet article.»

TABLEAU I

ÉVALUATION DU TONNAGE, DU REVENU DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE LA LONGUEUR MOYENNE DU TRAJET DES EXPÉDITIONS DE WAGONNÉES DONT LE DÉPART OU L'ARRIVÉE EST EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

1964

Groupe de denrées	Tonnage (tonnes)	Revenu (dollars)	Tonnes-milles	Trajet moyen la tonne (en milles)
Produits agricoles	71,199.0	393,739	66,240,795	930.4
(Sauf les transports statutaires de céréales)	3,398.5	78,497	2,947,852	867.4
Animaux et produits animaux	1,073.4	27,767	1,193,664	1,112.0
Produits miniers	19,085.3	113,226	11,088,089	581.0
Produits forestiers	29,810.1	327,157	24,519,891	822.5
Manufactures et divers	32,405.9	570,759	37,216,039	1,148.4
Total	153,573.7	1,432,648	140,258,478	913.3
(Sauf les transports statutaires de céréales)	85,773.2	1,117,406	76,965,535	897.3

SOURCE: Tableau II.

TABLEAU II

ÉVALUATION DU TONNAGE, DU REVENU DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE LA LONGUEUR MOYENNE DU TRAJET DES EXPÉDITIONS DE WAGONNÉES DONT LE DÉPART OU L'ARRIVÉE EST EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

1964

Groupe de denrées	Tonnage (tonnes)			Revenu (dollars)			Tonnes-milles			Trajet moyen la tonne (milles)		
	entrée	sortie	intérieur	entrée	sortie	intérieur	entrée	sortie	intérieur	entrée	sortie	intérieur
Produits agricoles	69,508.9	775.8	914.3	344,067	41,981	7,691	64,811,692	989,454	439,649	932.4	1,275.4	480.9
(Sauf les transports statutaires de céréales)	1,901.2	713.5	783.8	29,966	41,508	7,023	1,746,454	881,862	319,536	918.6	1,236.0	40.8
Animaux et produits animaux	684.7	241.7	147.0	16,562	8,955	2,250	571,961	559,598	62,105	835.3	2,315.3	422.5
Produits miniers	8,628.0	628.9	9,828.4	61,117	2,767	49,342	6,578,874	154,709	4,354,506	762.5	246.0	44.3
Produits forestiers	35.3	10,553.6	19,221.2	1,137	287,025	38,995	104,029	22,292,951	2,122,911	2,946.9	2,112.4	110.4
Manufactures et divers	14,410.7	11,630.4	6,364.8	364,250	153,021	53,488	21,712,736	13,326,795	2,176,508	1,506.7	1,145.9	342.0
Total	93,267.6	23,830.4	36,475.7	787,133	493,749	151,766	93,779,292	37,323,507	9,155,679	1,005.5	1,566.2	251.0
(Sauf les transports statutaires de céréales)	25,659.9	23,768.1	36,345.2	473,032	493,276	151,098	30,714,054	37,215,915	9,035,566	1,197.0	1,565.8	248.6

SOURCE: *Carload All-Rail Traffic of Major Commodity Groups Between the Provinces by Types of Rates, 1964 Waybill Sample B.O.T.C.*

TABLEAU III

DÉTAIL DE LA DISTANCE ET DES FRAIS LA TONNE DE TOUTES LES EXPÉDITIONS: DENRÉE NON COMPÉTITIVE, COMPÉTITIVE, ET TAXES CONVENUES, PAR PROVINCE, 1964

Catégorie de taux	Canada	C.-B.	Alberta	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	N.-É.	I. du P.-É.	T.-N.
Denrée non compétitive											
Trajet moyen, milles	460.1	605.4	601.6	1,013.5	361.2	412.7	427.0	253.4	339.8	425.3	155.9
Revenu moyen $	6.9	8.5	8.0	11.4	6.8	7.0	9.3	4.8	2.8	10.4	5.9
Denrée compétitive											
Trajet moyen, milles	332.0	832.3	266.5	311.2	421.5	330.0	226.5	208.2	222.2	135.6	31.8
Revenu moyen $	8.3	14.1	8.0	8.0	12.5	9.5	6.7	4.3	3.4	3.6	1.3
Taxe convenue											
Trajet moyen, milles	336.3	1,167.8	445.5	267.9	291.2	288.3	259.9	457.9	753.6	898.4	137.9
Revenu moyen $	6.3	17.7	9.4	4.6	8.0	5.8	5.4	7.2	7.1	10.7	2.8
Total des 3 catégories de taux	380.9	784.6	466.2	575.5	371.1	335.1	280.0	267.9	357.4	704.5	132.2
Revenu moyen $	7.1	12.2	8.2	8.3	8.5	6.9	6.7	5.0	3.4	9.5	3.4

SOURCE:—*Board of Transport Commissioners, Waybill Analysis, Carload All Rail Traffic, 1964.*

TABLEAU IV

COÛT MOYEN DU TRANSPORT DES MARCHANDISES LA TONNE, ET LONGUEUR MOYENNE DU TRAJET, PAR PROVINCE D'ORIGINE, 1964.

Province d'origine	Trajet moyen (en milles)	Revenu moyen la tonne
Colombie-Britannique	784.6	12.2
Île du Prince-Édouard	704.5	9.5
Saskatchewan	575.5	8.3
Alberta	466.2	8.2
Manitoba	371.1	8.5
Nouvelle-Écosse	357.4	3.4
Ontario	335.1	6.9
Québec	280.0	6.7
Nouveau-Brunswick	267.9	5.0
Terre-Neuve	132.2	3.4
CANADA	380.9	7.1

SOURCE: Tableau III.

TABLEAU VI

COMPARAISON DU TAUX MAXIMUM PROVENANT DU COÛT VARIABLE DE I.C.C. AVEC LES FRAIS PLEINEMENT DISTRIBUÉS, LES DIVERS POIDS ET LES DIFFÉRENTES DISTANCES DE I.C.C.

Nombre de cents par poids de cent livres

Millage	30,000 livres				50,000 livres				70,000 livres			
	I.C.C.	Taux max.	Différence absolue	Différence de pourcent.	I.C.C.	Taux max.	Différence absolue	Différence de pourcent.	I.C.C.	Taux max.	Différence absolue	Différence de pourcent.
10	26.8	59.5	32.7	122.0	15.5	54.8	37.3	213.1	13.5	52.8	39.3	291.1
50	29.7	65.3	35.6	119.9	19.7	59.7	40.0	203.0	15.3	58.1	42.8	279.7
100	33.3	72.5	39.2	117.7	22.3	67.5	45.2	202.7	17.6	64.6	47.0	267.0
150	36.6	79.8	43.2	118.0	25.0	73.8	48.8	195.2	19.8	71.7	51.9	262.1
200	40.6	87.3	46.7	115.0	27.6	80.8	53.2	192.8	22.1	78.0	55.9	252.9
300	47.8	101.8	54.0	113.0	33.0	94.3	61.3	185.8	26.6	91.1	64.5	242.5
400	55.1	116.3	61.2	111.1	38.3	107.9	69.6	181.7	31.1	104.3	73.2	235.4
500	62.3	130.8	68.5	109.9	43.6	121.5	77.9	178.7	35.6	117.4	81.8	229.8
750	80.5	167.5	87.0	108.1	57.0	155.7	98.7	173.2	46.9	150.6	103.7	221.1
1,000	98.7	204.0	105.3	106.7	70.3	189.8	119.5	170.0	58.1	183.7	125.6	216.2
1,250	116.8	240.5	123.7	105.9	83.6	223.9	140.3	167.8	69.4	216.8	147.4	212.4
1,500	135.0	277.0	142.0	105.2	97.0	258.0	161.0	166.0	80.6	249.8	169.2	209.9
2,000	171.3	350.0	178.7	104.3	123.6	326.2	202.6	163.9	103.1	315.9	212.8	206.4
3,000	244.0	496.5	252.5	103.5	176.9	462.9	286.0	161.7	148.2	448.6	300.4	202.7
3,000	287.6	584.3	296.7	103.2	208.9	544.9	336.0	160.8	175.2	528.1	352.9	201.4

Millage	90,000 livres				110,000 livres				130,000 livres			
	I.C.C.	Taux max.	Différence absolue	Différence de pourcent.	I.C.C.	Taux max.	Différence absolue	Différence de pourcent.	I.C.C.	Taux max.	Différence absolue	Différence de pourcent.
10	11.3	51.7	40.4	357.5	9.9	51.0	41.1	415.2	9.0	50.5	41.5	461.1
50	13.0	56.9	43.9	337.7	11.4	56.1	44.7	392.1	10.4	55.6	45.2	434.6
100	15.0	63.3	48.3	322.0	13.3	62.5	49.2	369.9	12.2	61.9	49.7	407.4
150	17.0	69.8	52.8	310.6	15.2	68.9	53.7	353.3	13.9	68.3	54.4	391.4
200	19.0	76.5	57.5	302.6	17.1	75.5	58.4	341.5	15.7	74.8	59.1	376.4
300	23.1	89.4	66.3	287.0	20.8	88.3	67.5	324.5	19.3	87.5	68.2	353.4
400	27.1	102.3	75.2	277.5	24.6	101.0	76.4	310.6	22.8	99.1	76.3	334.6
500	31.1	115.2	84.1	270.4	28.3	113.8	85.5	302.1	26.4	112.8	86.4	327.3
750	41.2	147.8	106.6	258.7	37.7	146.1	108.4	287.5	35.2	144.8	109.6	311.4
1,000	51.3	180.3	129.0	251.5	47.1	178.2	131.1	278.3	44.1	176.7	132.6	300.7
1,250	61.5	212.8	151.3	246.0	56.5	210.3	153.8	272.2	53.0	208.6	155.6	293.6
1,500	71.6	245.3	173.7	242.6	65.8	242.4	176.6	268.4	61.9	240.4	178.5	288.4
2,000	91.8	310.2	218.4	237.9	84.6	306.6	222.0	262.4	79.6	304.2	224.6	282.2
3,000	131.7	440.3	308.6	234.3	121.6	435.2	313.6	257.9	115.1	432.0	316.9	275.3
3,600	156.0	518.5	362.5	232.4	144.1	512.5	368.4	255.7	136.3	508.6	372.3	273.1

SOURCE: *Interstate Commerce Commission, Rail Carload Unit Costs by Territories for the Year 1964.*

TABLEAU VII

POIDS MOYEN D'UNE WAGONNÉE DE DENRÉES IMPORTANTES EXPÉDIÉES DE COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1964

Denrée	Tonnage*	Nombre de wagons-échantillons†	Poids des wagons compris dans l'échantillon (tonnes)	Poids moyen d'une wagonnée-échantillon (tonnes)
1. Bois d'œuvre, bardeaux et lattes	4,484,202	253	8,577.1	33.9
2. Billes, gros-bouts, bûches	1,936,734	337	12,034.2	35.7
3. Pâte de bois	973,688	15	780.2	52.0
4. Houille grasse	635,244	89	6,102.9	68.6
5. Bois de placage, contre-plaqué, bois composé	530,610	97	3,204.1	33.0
6. Engrais chimiques N.A.E.	500,511	51	2,632.8	51.6
7. Bois à pâte	472,614	67	3,964.8	59.2
8. Minerai et concentrés de zinc	411,236	22	1,610.8	73.2
9. Plomb et zinc: barre, lingot, saumon	351,737	31	1,933.9	62.4
10. Manufactures et divers N.A.E.	299,688	85	1,735.9	20.4
11. Papier-journal	284,748	—	—	—
12. Minerai et concentrés de plomb	241,565	14	1,009.0	72.1
13. Essence	193,816	33	1,014.3	30.7
14. Gypse brut	181,289	24	1,820.9	75.9
15. Carburant, houille et pétrole, huiles résiduaires	175,951	34	1,022.0	30.1
16. Poteaux, pieux et pilotis en bois	169,214	24	788.6	32.9
17. Coke	155,268	21	870.8	41.5
18. Produits forestiers N.A.E.	123,167	18	830.7	46.2
19. Produits alimentaires non congelés	115,413	33	925.9	28.1
20. Fer et acier manufacturés	112,018	9	447.0	49.7
21. Produits de moulins N.A.E.	109,047	13	510.0	39.2
22. Minerai et concentrés de cuivre	101,711	10	775.8	77.6
23. Ferraille	101,768	9	432.7	48.1
Total	12,661,299	1,289	53,024.4	41.1

SOURCE: *BFS, *Railway Freight Traffic, 1964.*
†B.O.T.C., *Waybill Analysis, 1964.*

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 37

SÉANCE DU JEUDI 10 NOVEMBRE 1966

Concernant

le Bill C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

De la Chambre de commerce de Winnipeg: M. John Coppinger, gérant adjoint; M. Vic Stechishin, président, Bureau de la circulation. *De la Mining Association of Canada:* M. V. C. Wansbrough, vice-président et directeur général; M. J. C. Coyne, c.r., avocat; M. J. H. Burgoyne, directeur de la circulation, *Hudson Bay Mining and Smelting Co. Ltd.*; M. J. Dwyer, directeur de la circulation, *Industrial Minerals of Canada. De la Commission des transports des Maritimes:* M. Craig S. Dickson, directeur exécutif; M. Ramsay Armitage, directeur adjoint.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25139—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

et messieurs

Allmand
Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Cantelon
Deachman
Groos
[1]Hopkins
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Langlois (*Chicoutimi*)
Legault
MacEwan
Martin (*Timmins*)
Mather
McWilliam
Nowlan
O'Keefe
Olson
Pascoe
Reid
Rideout (Mme)
Sherman
Southam
Stafford—(25).

(Quorum 13)

Secrétaire du comité,
R. V. Virr.

[1]A remplacé M. Jamieson le 4 novembre 1966.

ORDRE DE RENVOI

Le VENDREDI 4 novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Hopkins soit substitué à celui de M. Jamieson sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

25189—1½

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 10 novembre 1966
(62)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 50 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Groos, Horner (*Acadia*), Hopkins, Langlois (*Chicoutimi*), Legault, Macaluso, Martin (*Timmins*), Nowlan, O'Keefe, Pascoe, Southam, Stafford (17).

Aussi présent: M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports.

Aussi présents, de la Chambre de commerce de Winnipeg: M. John Coppinger, gérant adjoint; M. Vic Stechishin, président, Bureau de la circulation. De la *Mining Association of Canada*: M. V. C. Wansbrough, vice-président et directeur général; M. J. M. Coyne, c.r., avocat; M. J. H. Burgoyne, directeur de la circulation, *Hudson Bay Mining and Smelting Company, Limited*; M. J. Dwyer, directeur de la circulation, *Industrial Minerals of Canada.* De la *Commission des transports des Maritimes*: M. Craig S. Dickson, directeur exécutif; M. Ramsay Armitage, directeur adjoint.

M. Donald Armstrong, conseiller économique du Comité.

M. Coppinger présente le mémoire de la Chambre de commerce de Winnipeg et est interrogé par les membres du Comité.

Sur la motion de M. O'Keefe, appuyé par M. Langlois (*Chicoutimi*):

Il est décidé que le mémoire de la Chambre de commerce de Winnipeg soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui (*voir l'Appendice A-29*).

Sur la motion de M. Langlois (*Chicoutimi*), appuyé par M. Horner (*Acadia*):

Il est décidé que la motion adoptée par le *Canadian Transportation Research Forum* le 24 octobre 1966 soit imprimé en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui (*voir l'Appendice A-29A*).

Le président présente au Comité les représentants de la *Mining Association of Canada* et M. Coyne résume brièvement leur mémoire.

Les membres du Comité interrogent les témoins, puis le président remercie ceux-ci et présente au Comité les témoins de la Commission des transports des Maritimes.

Sur la motion de M. Hopkins, appuyé par M. Cantelon:

Il est décidé que les mémoires de la *Mining Association of Canada* et de la Commission des transports des Maritimes soient imprimés en appendices au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui (*voir les Appendices A-30 et A-31*).

M. Craig Dickson résume le mémoire de la Commission des transports des Maritimes et est interrogé.

A midi et quarante minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le JEUDI 10 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous recevrons trois mémoires ce matin, de la Chambre de commerce de Winnipeg, de la Mining Association of Canada et de la Commission des transports des maritimes.

Nous commencerons par la Chambre de commerce de Winnipeg. Vous voyez à ma droite M. John Coppinger, gérant adjoint, et M. Vic Stechishin, président, Bureau de la circulation.

M. Coppinger nous expliquera les points principaux et nous adopterons ensuite une motion ordonnant l'impression du texte complet du mémoire en appendice au compte rendu de nos délibérations. Monsieur Coppinger.

M. JOHN COPPINGER (*Gérant adjoint de la chambre de commerce de Winnipeg*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, nous sommes heureux de l'occasion qui nous est donnée de vous présenter nos vues sur le bill C-231 et nous espérons que nos commentaires vous seront utiles.

Le premier point de notre mémoire que j'aborderai sera le paragraphe 2, intitulé «La Commission MacPherson». Le bill C-231 élimine quelques-unes des dispositions indésirables du bill C-120, mais il introduit des choses que la Commission MacPherson n'avait pas recommandées et sur certains points ne tient aucun compte de l'ordre de renvoi à cette commission. En particulier, nous mentionnerons l'alinéa (a) de l'ordre de renvoi, contenu dans l'arrêté en conseil C.P. 1959-577, qui ordonnait à la Commission «d'examiner et de faire rapport». Au haut de la page 2 nous citons les termes de l'ordre de renvoi de la question à la Commission royale MacPherson.

Au paragraphe 3, nous notons que le rapport de la Commission MacPherson ne contenait rien de nature à faire disparaître les iniquités actuelles. Les modifications proposées dans le bill C-231, bien que visant à «supprimer ou atténuer ces iniquités» semble enlever tout moyen de recours aux expéditeurs souffrant de ces iniquités ou lésés par une préférence ou une disparité injustes.

A la page 3, paragraphe 6, nous exprimons notre satisfaction de ce que la Commission MacPherson ait reconnu le besoin d'une politique nationale des transports et des efforts que l'on a tentés par le bill C-231 en vue de la création d'une telle politique nationale.

Au paragraphe 7, nous disons «en définissant ce que doit être la politique nationale des transports, la Commission royale MacPherson, aussi bien que le bill C-231, ont un même point faible en ce qu'ils n'offrent pas une protection suffisante à l'usager des services de transport». Lors des audiences de la Commission royale, aucun témoin ne proposa la rétention des dispositions de protection dans tout projet de loi subséquent, mais il s'agit sans doute là d'une inadvertance plutôt que d'une omission délibérée.

Au paragraphe 9, nous disons que le texte de toute loi de réglementation des transports devrait tenir compte des points suivants:

1. Distribution équitable du fardeau. La raison d'être de la Commission MacPherson se trouvait dans le fait que le Parlement reconnaissait que les expéditeurs de huit provinces étaient appelés à payer une partie exagérée du coût du transport et qu'il y avait lieu d'alléger ce fardeau.

2. Droit d'accès aux marchés. Ce droit ne devrait pas être à la merci d'une décision arbitraire des transporteurs. Le transport n'est qu'un accessoire des transactions commerciales et n'a aucune valeur intrinsèque. La déformation artificielle des barèmes des taux de transport des marchandises cause inévitablement la déformation des méthodes commerciales. Il en résulte une mauvaise distribution des ressources et une réalisation déficiente des ressources économiques du Canada.

3. Le droit de tout expéditeur à un taux spécifique maximum devrait être conservé.

4. Les changements opérés dans les barèmes des taux de transport devraient être graduels afin que l'industrie puisse s'ajuster aux nouvelles conditions.

L'attitude que nous exprimons au paragraphe 4 relativement à l'abandon des embranchements se rapproche quelque peu de la méthode préconisée dans le bill C-231.

Au paragraphe 12, nous affirmons que l'une des principales raisons de la règlementation du transport, comme de tous les autres services publics, est de protéger les usagers contre toute injustice.

Cette protection est prévue au bas de l'échelle pour les autres modes de transport, par la disposition à l'effet que les taux de transport des chemins de fer doivent être compensatoires. Mais nous sommes d'avis que dans la limite des taux compensatoires, entre le bas et le haut de l'échelle, il sera encore possible d'établir des taux qui seront préférentiels ou inéquitables.

Au paragraphe 14, nous recommandons que la politcque nationale des transports interdise toute inégalité de traitement. On pourrait atteindre ce but en insérant à l'article 1, ligne 10, les mots «subordonnément aux intérêts des usagers», avant les mots «sauf dans les secteurs où un moyen de transport possède un monopole».

Ceci se trouve à la première page du bill.

Un autre point essentiel de la politique nationale des transports devrait être d'assurer aux usagers des moyens de transport tous les avantages inhérents à chaque moyen en particulier. A cette fin, les taux de transport devraient être établis en tenant compte du prix de revient dans chaque cas. Nous espérons, monsieur le président, que le bill contiendra une disposition à l'effet que dans les cas où le transport d'un endroit à un autre doit emprunter divers modes de transport, la Commission sera obligée de s'assurer que la répartition du prix total ne sera pas contraire au but de la loi.

Il s'agit là de l'article 324 du bill.

Pouvoirs et devoirs de la Commission. Paragraphe 16: A l'article 15, nous proposons qu'à la suite des mots «à cette fin» on ajoute les mots «et à sauvegarder les intérêts des usagers des moyens de transport».

L'article 17 (5) stipule que dans le cas d'un appel interjeté contre une ordonnance, règle ou directive de la Commission, l'application de celles-ci est suspendue jusqu'à ce que l'appel soit entendu.

Monsieur le président, il peut y avoir des cas où l'imposition d'une telle règle peut être nuisible aux chemins de fer et il est évident que l'application doit en être suspendue jusqu'à ce que l'appel ait été entendu. Pour cette raison, nous proposons que cette disposition soit modifiée par l'addition des mots «l'application de la règle, de l'ordonnance ou de la directive dont on fait appel ne sera suspendue que sur l'ordre de la Commission». Nous sommes d'avis que cette disposition de la loi devrait être permissive plutôt qu'obligatoire.

Relativement à la Partie III du bill C-231, concernant le transport extra-provincial par véhicule à moteur, en 1954, la Chambre avait recommandé au gouvernement fédéral d'assumer le contrôle du camionnage intra-provincial plutôt que de déléguer ce pouvoir aux provinces et nous constatons que cette proposition est maintenant incluse dans le bill en discussion. Nous proposons également que le contrôle des taux, des tarifs et de l'échange du trafic soit semblable au contrôle actuellement exercé dans le cas des chemins de fer.

Le premier article de la Partie V, concernant les chemins de fer, télégraphes et téléphones, a trait à l'abandon et rationalisation de lignes ou d'exploitations. Nous n'avons aucune objection à la solution de ces problèmes d'après la méthode proposée dans le bill.

Alinéa (b): Préférence indue et disparités injustes de traitement. Le bill C-231 supprime toutes les mentions de la loi des chemins de fer relatives à la préférence indue ou aux disparités de traitement pour ce qui est du transport de marchandises par chemin de fer. Nous offrirons quelques commentaires à ce sujet.

L'article 44 propose l'abrogation de l'article 317 actuel qui décrétait que les chemins de fer doivent exiger des taux égaux à toutes les personnes sans aucune distinction injuste.

Le nouvel article proposé, au lieu de décréter l'égalité de traitement, permet aux chemins de fer d'appliquer de nouveaux taux de transport et si par la suite quelqu'un juge ces taux préjudiciables à l'intérêt public, il peut s'adresser à la Commission. Si celle-ci juge alors que la plainte paraît fondée, elle accorde au requérant la permission d'interjeter un appel et fait l'enquête qu'elle juge nécessaire.

Le nouvel article 317 pourrait être amélioré en ajoutant au paragraphe (3) après les mots «préjudiciable à l'intérêt public» les mots «ou à l'intérêt des expéditeurs».

L'article 45 propose l'abrogation du paragraphe (3) de l'article 319 actuel qui interdit d'accorder tout avantage ou toute préférence indue à une personne ou en sa faveur, au moyen d'une méthode d'organisation du trafic, de répartition des wagons, etc.

Aussi à l'article 45 du bill, relatif au paragraphe (9) de l'article 319, on dit «par toute compagnie sous son contrôle». La Chambre recommande que ces mots soient biffés et remplacés par «toute compagnie qu'elle soit ou non sous son contrôle».

L'article 50 abroge l'article 328 actuel et donne à la Commission le pouvoir de rejeter les tarifs-marchandises qu'elle estime injustes ou déraisonnables et de prescrire des taxes pour remplacer ces tarifs.

A l'alinéa (c) Clauses diverses, nous avons plusieurs suggestions à offrir à votre Comité.

L'article 47 modifie l'article 324 actuel. Nous aimerions que cet article soit modifié en biffant les derniers mots «par voie ferrée» et en leur substituant les mots «par tout mode de transport régi par la Commission».

Afin que justice soit faite et semble évidente, nous proposons que la Commission soit tenue de s'assurer que les taux sont compensatoires.

A la page 38 du bill, l'article 49 abroge le paragraphe (6) de l'article 326. Nous n'avons pu découvrir aucune raison pour la mention de la Partie I de la loi sur le transport. Nous mentionnons simplement que le Comité pourrait clarifier ce point.

L'article 50, page 39 du bill, abroge l'article 328, paragraphe 2. La mention de Vancouver et de Prince Rupert devrait être modifiée de façon à s'appliquer à tous les ports de l'ouest du Canada. Ceci aurait pour but d'inclure le port de Churchill et tout autre port maritime futur. On éviterait ainsi la nécessité de modifier plus tard la loi à cet égard.

L'article 52 abroge le paragraphe (3) de l'article 333 de la loi actuelle. La loi ou les règlements devraient édicter que les réductions des tarifs soient communiquées à la Commission dans un délai raisonnable après leur mise en vigueur. Ceci se trouve à la page 43 du bill, monsieur le président. Le bill ne contient aucune mention de la date.

Pour ce qui est de la page 9 du mémoire, on ne m'a demandé de faire aucun commentaire à ce sujet. Vu la nature technique de l'article suivant, le conseiller juridique de la Chambre de commerce de Winnipeg ne pense pas avoir la compétence voulue pour approuver ou désapprouver la formule alternative proposée. Toutefois, on m'a permis de vous présenter cette suggestion au nom du Bureau de transport de la Chambre.

Maintenant, nous avons une proposition majeure à vous faire relativement aux tarifs maximums.

Les représentations déjà faites au Comité indiquent que l'on s'inquiète de la formule des taux maximums prouvée dans le bill. Elle accorde une protection aux expéditeurs qui n'en ont pas besoin et la refuse à ceux qui en ont besoin. Les chemins de fer disent également que cette formule aura un effet indésirable sur leurs revenus.

La Chambre de commerce vous soumet une formule de taux maximums préparée par son Bureau de transport qui répond non seulement aux objections mentionnées, mais offre de nombreux avantages sur la formule du bill C-231.

L'*Interstate Commerce Commission* publie depuis plusieurs années des échelles des prix de revient des chemins de fer. Ces échelles permettent de calculer le coût moyen du transport par chemin de fer dans des territoires relativement très vastes. Les éléments de coût ainsi publiés sont les suivants: (a) le coût final par chargement de wagon; (b) le coût final par 100 livres; (c) le coût du parcours par wagon-mille; (d) le coût du parcours par 100 livres.

Le coût moyen d'un certain transport est obtenu en multipliant chacune de ces unités applicables au mouvement et en ajoutant les produits de chaque multiplication. La Chambre de commerce reconnaît que les chemins de fer ont

droit sur chacun des éléments de coût à un profit suffisant pour absorber une partie raisonnable des frais généraux et pour contribuer aux bénéfices généraux.

Le Bureau est d'avis qu'une formule de taux maximums comportant pour chacun de ces éléments un pourcentage de profit suffisant pour atteindre ce but, répondrait aux besoins de revenu des chemins de fer et progégerait chaque expéditeur contre les taux excessifs.

La détermination du pourcentage de profit devrait dans tous les cas être laissée à la Commission canadienne des transports. On présume que cette détermination aurait pour objet un barème de taux maximums de transport approximativement égal au barème actuel, tout en assurant aux chemins de fer un revenu conforme à la pratique courante.

Les chemins de fer se sont opposés fortement à la publication des éléments de leur prix de revient en alléguant que ce sont là des renseignements confidentiels appartenant au propriétaire d'une entreprise. La Commission n'aurait pas besoin de publier le pour-cent de chaque élément du prix de revient qui doit être augmenté pour la préparation de la formule des taux maximums et la publication des indices ne violerait pas la confidence désirée par les chemins de fer.

En outre, la publication d'une série unique d'indices pour tous les chemins de fer serait une protection contre la disparité.

Enfin, la méthode de la formule élimine le besoin de définir ce qui constitue un expéditeur «captif» et assure la continuation de la pratique traditionnelle de fournir à chaque expéditeur une liste des taux maximums.

Il serait utile au Comité croyons-nous de lui citer des exemples du fonctionnement pratique de la formule proposée par le Bureau. Pour illustrer ses effets quant à des parcours de longueurs différentes et des chargements différents par wagon, nous présentons le cas d'un wagon hypothétique de 30,000 livres faisant un trajet de 500 milles et un autre parcours de 1,000 milles. En outre, nous citons un autre exemple d'un wagon faisant les mêmes trajets, mais avec une charge de 100,000 livres. Les éléments de prix de revient et de profit que nous avons employés pour nos exemples ne sont que des illustrations et ne font certainement pas l'objet de recommandations spécifiques.

Advenant l'adoption d'une telle mesure, la Commission devrait normalement commencer par la détermination de chacun des éléments du prix de revient et ensuite, après avoir estimé les besoins financiers des chemins de fer et l'effet probable du barème des taux, elle établirait la marge de profit attribuable à chaque élément. Nous présumerons que le calcul suivant est le résultat d'une telle détermination par la Commission.

Prenons d'abord la première ligne qui indique le coût final par chargement de wagon. Le coût de chaque élément a été fixé à $60, la marge de profit sur ce coût, qu'on pourrait assimiler à un prix de détail serait 50 p. 100 de ces $60, soit $30; l'addition donnera un total de $90 qui est le taux maximum à cet égard. La méthode de construction des tables est la même dans les autres cas et je n'examinerai pas chacune en particulier.

Nous avons esquissé les détails de la méthode. Mais la Commission n'aurait besoin de publier que les chiffres de la colonne des taux maximums, et respecterait ainsi la nature confidentielle des opérations.

Dans l'exemple «A», le wagon hypothétique effectue un parcours de 500 milles avec un chargement de 30,000 livres, soit 300 quintaux de 100 livres. La description est donc de 1 wagon dont le prix de revient est de $60 pour les chemins de fer et le taux maximum obtenu par le calcul ci-haut mentionné est de $90; celui-ci est obtenu en multipliant les colonnes 2 et 5, ce qui produit $90. La

même méthode s'applique tout au long de l'exemple et nous finissons avec les totaux indiqués au bas des colonnes 4 et 6. Le montant de $141.50 représente ce qu'il en coûte aux chemins de fer pour le transport de ce wagon et le montant de $325 est le revenu qu'ils obtiendraient de l'opération.

Les exemples «B», «C» et «D» sont semblables, sauf les changements indiqués dans les titres. Cela suffira pour le moment.

Notre conclusion est indiquée à la page 12. Ce sont là les détails que nous désirons présenter au Comité pour le présent, mais avant de conclure nos remarques, nous réitérons notre conviction que les deux points principaux de notre mémoire méritent une étude sérieuse.

Nous sommes convaincus que la protection des expéditeurs individuels exige la rétention dans le bill C-231 des articles de la loi actuelle qui les protègent contre la disparité injuste de traitement ou les préférences indues. Le Parlement, en déléguant sa responsabilité à la nouvelle commission et en permettant une concurrence plus considérable dans l'industrie des transports, doit continuer d'accorder la protection nécessaire aux expéditeurs individuels, aux industries et aux régions qui en ont besoin. Le maintien de ces sauvegardes n'empêchera aucunement la concurrence de se manifester dans la détermination de la plupart des taux de transport, tout en assurant les recours nécessaires aux expéditeurs.

Nous vous avons présenté une formule de taux maximums qui comporte un grand nombre d'avantages. Elle s'écarte de la méthode ordinaire d'établissement des taux, mais nous espérons que cela ne vous empêchera pas de lui accorder votre examen le plus soigneux.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Stechishin. Voudrait-on proposer que le mémoire soit imprimé en appendice à nos procès-verbaux et au compte rendu de nos délibérations d'aujourd'hui?

M. O'KEEFE: Je fais cette proposition.

M. LANGLOIS (*Chicoutimi*): J'appuie la proposition.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons maintenant à l'interrogatoire. Monsieur Horner, vous avez la parole.

M. HORNER (*Acadia*): Pensez-vous que votre formule de taux maximums comporte une variation suffisante pour les longs parcours? Nous avons entendu les comptables du prix de revient des Chemins de fer Nationaux, mais j'oublie leurs chiffres et je n'ai pas ici leur tableau. Toutefois, j'ai remarqué que le prix de revient par tonne-mille varie grandement selon la distance parcourue. Votre échelle ne me semble pas offrir une variation suffisante en proportion des distances. Saisissez-vous ma pensée?

M. STECHISHIN: Je comprends votre question, monsieur Horner. La Commission pourrait faire la rectification voulue en faisant le calcul des éléments de la marge de profit et l'accroître ou la diminuer. Ceci s'appliquerait à tout profil qu'elle adopterait.

M. HORNER (*Acadia*): Oui.

M. STECHISHIN: On pourrait ainsi répondre à toute plainte des chemins de fer dès qu'ils la formuleraient.

M. HORNER (*Acadia*): Mais dans votre troisième colonne, indiquant le coût du parcours par mille, votre formule ne devrait-elle pas tenir compte des distances parcourues?

M. STECHISHIN: Je pense qu'on en a tenu compte, mais en réponse à votre point spécifique, dans son étude du problème, la Commission pourrait tout aussi bien employer le chiffre de 200 p. 100 que le chiffre de 100 p. 100 afin de pourvoir à une augmentation pour les plus grandes distances, si elle le jugeait à propos.

M. HORNER (*Acadia*): Oh, non, je ne veux pas une aussi forte augmentation.

M. STECHISHIN: Disons alors 50 p. 100 au lieu de 100 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends votre raisonnement.

M. STECHISHIN: On peut obtenir les nombres désirés en variant le pour-cent.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends votre raisonnement et vous avez peut-être raison. Une autre question. A la page 2 et à la page 12 de votre mémoire, vous exprimez la crainte que le bill C-231 n'accordera pas une protection suffisante aux expéditeurs individuels.

M. STECHISHIN: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Ne pensez-vous pas que l'article 336 dans son texte actuel offre une réelle protection aux expéditeurs?

M. STECHISHIN: J'en conviens.

M. HORNER (*Acadia*): Dans son interprétation la plus large?

M. STECHISHIN: D'après les chiffres que l'on a présentés au Comité et qui indiquent le faible pourcentage d'expéditeurs à qui s'appliquent présentement les taux de transport classifiés, on n'a pas tenu compte du grand nombre d'expéditeurs qui bénéficient des tarifs-marchandises non concurrentiels à cause de la position concernant la disparité de traitement. Si le bill est adopté dans sa forme actuelle, un gros expéditeur pourra négocier en se prévalant de la situation de l'expéditeur «captif» et obtenir un taux inférieur au taux maximum, tandis que le petit expéditeur qui lui fait concurrence n'aura pas cet avantage. En conséquence, un gros expéditeur bénéficiera d'un taux de faveur tandis que le petit expéditeur devra payer le maximum. Ce serait là une iniquité à l'endroit du petit expéditeur, même s'il pouvait se prévaloir de la situation d'expéditeur «captif». Mais on a dit que personne ne pourra se prévaloir de cet avantage si le présent bill est appliqué strictement, plutôt que généreusement.

M. HORNER (*Acadia*): J'en conviens, votre mémoire est excellent et très détaillé et je vous félicite ainsi que votre Chambre de commerce de cet effort.

Je vous poserai maintenant une autre question sur un point que votre mémoire ne semble pas avoir touché. Que pensez-vous des dispositions d'appel? On a le droit d'interjeter appel à la même Commission. On nous dit que l'appel sera entendu par un autre groupe, mais qui fera partie du même organisme. Quelle est votre opinion sur ce point?

M. STECHISHIN: En général, on aime à sauver la face et je ne puis imaginer qu'un commission d'appel faisant partie du même organisme puisse changer sa décision à moins d'une preuve évidente d'erreur dans le premier cas. Je n'aime pas cette disposition.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, vous avez de fortes appréhensions relativement au droit d'appel prévu dans le bill?

M. STECHISHIN: Eh bien, ils ne sont pas vraiment bien pis qu'ils ne le sont aujourd'hui. Vous pouvez demander une nouvelle audition à la Commission des transports, mais il y a présentement l'appel en vertu de l'article 53 qui, à ce qu'il me paraît, est retenu dans le nouveau bill.

Vous pouvez toujours vous adresser au Parlement. Il ne me plaît pas de voir le Parlement servir de bureau auquel on peut en appeler des décisions de la commission, mais je suppose que ce privilège existe toujours. Notez bien toutefois qu'il y a restriction: tandis que, présentement, tout parti intéressé peut interjeter appel, aux termes du présent bill, il devra dorénavant démontrer l'intérêt public. Nous avons développé ce point.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser sur un autre aspect de cette affaire. La commission sera constituée de 17 membres et, parmi ces 17 membres, il y aura, nous dit-on, 2 vice-présidents. Le groupe de recherche analytique fera partie de cette commission de 17 membres. Il procédera à l'évaluation du prix de revient et aux recherches nécessaires dans ce vaste domaine des transports Pensez-vous qu'il y ait danger, les deux groupes travaillent ensemble, qu'après un certain nombre d'années, le groupe qui se consacrera à la recherche, plutôt que de chercher à trouver des données d'un point de vue purement économique, s'efforcera plutôt de trouver des arguments propres à appuyer les règles et règlements établis par l'autre groupe?

M. STECHISHIN: Je n'aime pas que l'on fasse des commentaires sur le calibre de personnes qui n'ont pas encore été choisies.

M. HORNER (*Acadia*): Ce sont des êtres humains.

M. STECHISHIN: Parce qu'ils sont tous des êtres humains, je pense qu'ils auraient tendance à le faire.

M. HORNER (*Acadia*): Vous le croyez?

M. STECHISHIN: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): En votre qualité de membre d'une chambre de commerce, avez-vous eu le sentiment, au cours des années, que les chambres de commerce, les localités, les particuliers, par exemple, aimeraient avoir un conseil de recherche économique qui soit indépendant, lorsqu'il s'agit de trouver les facteurs économiques qui influent sur les transports? Par exemple, tôt cette année, nous avons été témoins de la fin du service passager du «Dominion». Notre comité a tenu des audiences à ce sujet et il a voyagé d'un bout à l'autre des provinces occidentales du Canada, ce qui, à mon humble avis, fut une perte de temps à ce moment-là...

Le PRÉSIDENT: Si vous n'étiez pas là, Monsieur Horner, il ne vous est pas possible de savoir si ce fut une perte de temps.

M. HORNER (*Acadia*): Je n'y suis pas allé parce que je m'étais déjà fait une idée.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! moi, je peux dire une chose: j'y étais.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien! moi, je n'y étais pas. Le point que j'essaie d'établir est celui-ci: un conseil de recherche qui tenterait d'établir le prix de revient des transports et qui ne se préoccuperait que de l'aspect économique aiderait-il des groupes indépendants comme le vôtre, la chambre de commerce de Winnipeg, ou toute autre chambre de commerce, ou toute autre ville ou localité?

M. STECHISHIN: En guise de réponse, Monsieur Horner, permettez-moi de faire deux observations. Premièrement, c'est là une recommandation de la Commission MacPherson. Deuxièmement, je pense que cette recommandation de la Commission MacPherson a pour origine une proposition du gouvernement du Manitoba. Je dois donc répondre par l'affirmative.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, il serait sage d'avoir un groupe indépendant qui s'intéresserait à cette recherche d'un point de vue strictement

économique, plutôt que de voir les recherchistes faire partie intégrante de la commission de 17 membres. Alors, si tel était le désir de la commission, elle pourrait accepter l'aspect économique d'une situation donnée et décider en conséquence, ou décider selon l'intérêt public.

M. STECHISHIN: Oui, monsieur, c'est cela.

M. HORNER (*Acadia*): Je renonce à toute autre question. Je constate que les témoins et moi-même sommes tellement d'accord que toute question additionnelle est superflue. Monsieur le président, c'était là de très bon témoins.

Le PRÉSIDENT: Je désire remercier Monsieur Stechishin et Monsieur Coppinger d'avoir bien voulu témoigner devant nous aujourd'hui.

M. O'KEEFE: D'abord, monsieur le président, permettez-moi de faire un commentaire. Je ne suis pas d'accord avec Monsieur Horner.

Le PRÉSIDENT: Mais, Monsieur O'Keefe . . .

M. O'KEEFE: Je peux, monsieur le président, ne pas partager l'opinion des membres du comité.

Le PRÉSIDENT: Oui. Mais sur quel point?

M. O'KEEFE: J'étais de ce voyage dans l'Ouest et je pense que ce voyage a été très utile.

Le PRÉSIDENT: J'ai déjà réglé cette question, Monsieur O'Keefe.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, permettez-moi de faire remarquer que Monsieur Horner a posé des questions pendant plus de 15 minutes.

Le PRÉSIDENT: Veuillez laisser la présidence en décider, Monsieur O'Keefe. A l'ordre, messieurs?

M. O'KEEFE: Puisque vous en décidez ainsi.

J'aimerais demander au témoin ce qu'il veut dire, au paragraphe 7 de la page 3 de son mémoire, quand il émet l'opinion que la Commission royale MacPherson et le bill numéro C-231 ont une faiblesse remarquable, celle de négliger de fournir une protection convenable à l'usager des services de transport. Qu'entendez-vous par une protection convenable?

M. STECHISHIN: Si je puis résumer, monsieur, je pense que le maintien de l'article anti-discriminatoire contribuerait dans une grande mesure à fournir une protection convenable. Cette réflexion est le fruit d'une étude très, très attentive de la loi actuelle sur les chemins de fer.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, je suis un nouveau membre de ce comité. On voudra bien m'excuser si je fais quelque erreur. Je constate qu'on a peu songé aux consommateurs. A-t-on tenu compte du consommateur dans ce bill, ou dans votre mémoire, ou si seuls les expéditeurs vous intéressent?

M. STECHISHIN: Monsieur, nous considérons les expéditeurs comme étant des consommateurs. Quelque part dans le bill, je crois qu'il est précisé qu'un expéditeur, selon la définition d'un article de la présente loi, est celui qui reçoit ou expédie des marchandises par train, ou encore, l'homme dont le travail consiste à expédier et à recevoir des marchandises. Nous utilisons le terme «expéditeur» au sens que lui donne cet article et qui comprend notamment tout acheteur de service de transport. Oui, c'est bien cela.

M. O'KEEFE: Monsieur le président, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, Monsieur Coppinger.

J'ai reçu une lettre du Canadian Transportation Research Forum qu'accompagnait un exemplaire d'une proposition adoptée par l'exécutif du Canadian Transportation Research Forum, à sa dernière réunion.

Quelqu'un pourrait-il proposer qu'on fasse imprimer ce document.

M. LANGLOIS (*Chicoutimi*): Je le propose.

M. HORNER (*Acadia*): J'appuie cette proposition.

Proposition adoptée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons devant nous ce matin un document présenté par l'Association minière du Canada. Je vous en présenté les témoins en commençant immédiatement à ma droite: M. V. C. Wansbrough, vice-président et directeur de la gestion; M. J. M. Coyne, C.R., avocat; M. J. H. Burgoyne, administrateur du traffic, Hudson Bay Mining and Smelting Company Limited; et M. J. Dwyer, administrateur du traffic, Industrial Minerals of Canada Limited and Falconbridge Nickle Mines Limited.

M. V. C. WANSBROUGH (*Vice-président et directeur général de la Mining Association of Canada*): Monsieur le président et distingués membres du comité, l'Association minière du Canada vous est infiniment reconnaissante de cette occasion que vous lui offrez de paraître devant vous pour vous présenter un mémoire. Nous voudrions tout d'abord nous excuser, monsieur, de ce que le mémoire ne soit pas encore entre les mains de votre comité. Le temps nous a manqué au point que vous ne l'avez toujours pas; nous espérons néanmoins que ce retard ne sera la cause d'aucun embarras.

Une liste des compagnies membres de l'Association minière du Canada accompagne notre mémoire. Si vous la consultez, vous y verrez que nos membres représentent la grande majorité des compagnies canadiennes qui produisent les métaux communs, l'uranium, le minerai de fer, l'or, les métaux précieux et quelques minéraux industriels comme l'amiante et la potasse. Les compagnies membres de notre association produisent 90 p. 100 environ de tout les métaux et minerais du Canada.

Bien que le transport soit une question d'une importance particulière pour les compagnies minières, de nombreuses mines sont exploitées dans des régions de notre pays où il n'y a aucun autre mode efficace de transport et les produits des mines, sauf le charbon, qui n'est pas représenté dans notre association et les produits minéraux de base, représentent 44.5 p. 100 du revenu total de la marchandise transportée par les chemins de fer du Canada en 1965. Les tarifs-marchandises, en conséquence, sont un élément très important du prix de revient dans l'économie des exploitations minières et peuvent déterminer si un gisement est exploitable ou non. Dans le cas des mines déjà en exploitation, le niveau des tarifs-marchandises peut faire la différence entre un gisement exploitable et des roches sans valeur. Pour ce qui est de certains minerais, les frais de transport représentent au moins 50 p. 100 du prix de la marchandise rendue.

Monsieur le président, ce préambule vous a fourni quelques renseignements de caractère général. Permettez-moi maintenant d'inviter monsieur Coyne, notre avocat-conseil, à vous signaler les principaux points de notre mémoire.

J. M. COYNE, c.r., (*Avocat pour la Mining Association of Canada*): Avec votre permission, monsieur le président, et pour le bénéfice des membres de ce comité, je vais brièvement examiner les parties de notre mémoire et en résumer les principaux points.

D'abord en page 3, nous trouvons certains commentaires de caractère général en guise de préambule. Il y est question du concept fondamental de ce bill et de l'importance de la concurrence comme régulateur ou critère en vue de parvenir à un système de transport économique et efficace dont le coût total soit le plus bas.

Nous mentionnons le fait que ce bill détruit en grande partie les structures des règlements et des méthodes qui jusqu'à maintenant régissaient ces questions.

Nous émettons ensuite l'opinion qu'aujourd'hui, la concurrence n'existe pas partout dans le système des transports et qu'il s'y trouve certaines situations de monopole que le projet de loi admet, surtout lorsqu'il s'agit de la formule du taux maximal.

Puis nous attirons l'attention sur l'intérêt que les membres de l'Association minière accordent au concept du trafic «captif» parce que les produits des mines sont en soi des produits en vrac de peu de valeur qui ne sauraient être expédiés que par chargements lourds et volumineux, et que par voie de chemin de fer. En général, ils ne peuvent être expédiés par aucun autre mode de transport.

Puis le mémoire, en page 4, traite de trois aspects particuliers du bill que nous désirons commenter.

Le premier de ces aspects, qui porte le numéro 2 en page 4, traite des disparités et des préférences injustes et, en particulier, de la révocation de l'article 319(3) de la loi sur les chemins de fer. Nous soutenons que, même dans un réseau où les forces de la concurrence doivent jouer à plein pour déterminer les tarifs-marchandises, il faut encore investir la commission des transports de l'autorité voulue si l'on veut qu'elle accorde aux expéditeurs, par exemple, un allègement contre la disparité et la préférence injustes, en matière de tarif.

Nous signalons, en page 5, que la loi sur les chemins de fer n'a jamais interdit formellement la disparité et la préférence. C'est uniquement lorsque les privilèges sont indus et déraisonnables, ou lorsque la discrimination est injuste que l'interdiction prescrite par la loi s'applique et la fonction de l'autorité chargée d'appliquer le règlement a dû déterminer ces limites dans les cas qui ont été présentés devant nous.

L'Association minière estime que la protection des expéditeurs requiert que des dispositions de cette nature soient retenues et que la Commission canadienne des transports soit investie des pouvoirs nécessaires pour s'occuper des méthodes discriminatoires d'une manière semblable à celle prévu à l'égard des poteaux de télégraphe et des poteaux de téléphone. Dans un bref commentaire, nous mentionnons ne pas croire que le nouvel article 317 convienne à cette fin.

A la page 6, nous résumons certaines recommandations sur cet aspect du bill. Nous recommandons *a*) que l'article 319(3) de la loi sur les chemins de fer ne soit pas révoqué mais qu'il soit maintenu pour les raisons évoquées. Deuxièmement, qu'il soit prévu que l'établissement par les chemins de fer de taux en fonction du volume n'est pas considéré en soi comme constituant une préférence indue ou un avantage; troisièmement, que la commission soit investie de la compétence pour s'occuper des méthodes discriminatoires utilisées par les chemins de fer d'une manière semblable à celle que prévoit l'article 381 proposé dans le cas des poteaux de télégraphe et des poteaux de téléphone.

Le sujet suivant, à la page 6, est la question du contrôle du taux maximal. Selon notre mémoire, la formule générale proposée pour l'établissement des taux maximaux ne réussira pas à fournir aux expéditeurs «captifs» la protection recherchée. Nous demandons instamment qu'aucune formule semblable à celle contenue à l'article 336 ne soit incorporée à la loi mais que la Commission canadienne des transports soit investie de la compétence nécessaire en vue d'établir les taux maximaux dans le cas du trafic «captif»

Ensuite, nous faisons certains commentaires sur les détails de la nouvelle formule prescrite par la loi. Nous insistons que le chargement léger de 30,000 livres n'a virtuellement aucun sens en ce qui concerne le transport du minerai puisque, aujourd'hui, les produits miniers sont transportés en chargements beaucoup plus grands et dont certains peuvent dépasser parfois 140,000 livres par wagon.

Nous n'acceptons pas non plus les évaluations fixes proposées à 150 p. 100 au-dessus du coût variable du transport pour les chargements de 30,000 livres. Étant donné que les produits miniers sont transportés en chargements lourds, le facteur de 150 p. 100 est, en fait, dépassé bien des fois lorsqu'il est établi relativement au coût véritable du transport aux poids auxquels les compagnies minières expédient. Nous croyons qu'il en résulte une contribution déraisonnable aux frais généraux, si vous voulez, à l'égard de ces expéditions, si l'on tient

compte, en particulier, du montant total en dollars qui est en jeu dans ces transports importants.

Puis notre mémoire en arrive, aux pages 9 et 10,—je n'ai pas l'intention de développer ces points,—avec certaines idées relatives aux questions dont je viens de parler. Puis, au bas de la page 9, nous faisons certains commentaires sur les dispositions du paragraphe 16 de l'article 336. Ce paragraphe prévoit que, cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, la Commission fera enquête sur l'application de la formule du taux maximal et qu'elle fera au gouverneur en conseil les recommandations qu'elle jugera désirables dans l'intérêt public. Nous pensons qu'il n'est pas déraisonnable de conclure que la période dont la commission aura besoin pour faire son enquête pourra être elle-même très longue, et qu'un temps additionnel considérable pourrait bien s'écouler avant qu'une recommandation de la Commission ne soit édictée. Nous pensons qu'il faudrait peut-être compter 8 années. C'est pourquoi nous proposons que le délai de 5 ans proposé par le bill soit réduit.

A la page 10, nous résumons notre opinion sur cet aspect du bill. D'abord nous demandons instamment:

> qu'aucune formule fixe pour l'établissement des taux maximaux du trafic «captif» ne soit incluse dans la loi, que, plutôt, la Commission canadienne de transport soit investie du pouvoir d'établir les taux maximaux pour le trafic «captif», et que, à cette fin, le paragraphe 1 de l'article 336 du bill C-231 soit modifié pour se lire comme il suit:

Nous proposons alors une autre phraséologie pour exprimer ce dont nous venons de parler.

> Deuxièmement, pour rester fidèle aux modifications apportées, que les paragraphes 2 et 3 et l'alinéa b) du paragraphe 5 de l'article 336 soient biffés et remplacés par quelques modifications pertinentes;

Troisièmement,

> que, comme autre choix, s'il est établi qu'une formule prescrite par la loi doit être édictée aux fins d'établir des taux maximaux quant au trafic «captif,» qu'on reconsidère la formule proposée présentement et qu'on la modifie de manière à prévoir une protection raisonnable pour les expéditeurs «captifs» contre l'imposition de taux injustes et déraisonnables; et

Quatrièmement,

> que, en tout cas, il y ait une disposition pour qu'on procède à la revision des dispositions prescrites par la loi relativement aux taux maximaux sur le trafic «captif» dans le plus bref délai, de telle sorte que le public soit assuré que l'effet pratique de l'application de ces dispositions sera étudié et que les modifications souhaitables ou nécessaires seront édictées sans tarder.

Enfin, au bas de la page 11, nous traitons du sujet de la publication des analyses des coûts de transport par rail et nous démontrons deux points. D'abord, nous faisons allusion à l'utilité des analyses sur les coûts du transport par rail par unité qui sont fournies par la «Interstate Commerce Commission» des États-Unis et nous demandons instamment que la Commission canadienne des

transports soit invitée à étudier la possibilité de publier une analyse semblable pour le Canada. Nous admettons que la situation des deux pays diffère du fait qu'il n'y a que deux réseaux de transport efficaces au Canada et que ces réseaux peuvent s'opposer à ce que les coûts particuliers de certains transports soient révélés. Toutefois, nous soutenons que c'est là essentiellement un problème statistique et que cette idée ne devrait pas être mise de côté tout simplement parce que ce problème est insoluble.

Dans le domaine du trafic «captif», par opposition au trafic compétitif, nous estimons que les coûts des transports qui doivent établir le taux maximal que l'expéditeur paiera, devraient être fournis à l'expéditeur intéressé lorsqu'il comparaît devant la Commission canadienne des transports. Nous proposons cela parce que c'est le seul moyen dont dispose un expéditeur qui tente d'obtenir un taux maximal d'être assuré d'une chance honnête d'évaluer les facteurs qui entreront dans l'établissement de ce taux.

Ainsi se termine, madame la présidente, le résumé succinct du contenu de notre mémoire.

M. HORNER (*Acadia*): Votre mémoire général, monsieur Coyne traite de votre inquiétude pour l'industrie minière et la situation «captive» de cette industrie.

Les chemins de fer ont dit à notre comité que la concurrence sur la place du marché se chargerait de vos mines et des industries analogues. Que pensez-vous de cette concurrence sur la place du marché? Vous estimez que la concurrence n'existe pas dans toutes les régions du pays, ou quelque chose de semblable. C'est ce que vous avez dit.

M. COYNE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Qu'en est-il de la concurrence sur la place du marché pour les industries qui utilisent les chemins de fer?

M. COYNE: Je pense pouvoir répondre à cela, monsieur Horner, même si personnellement, je ne sois ni mineur ni cheminot.

Je pense que les membres de notre association comprennent et admettent le point qui a été présenté, je crois, par les chemins de fer et, peut-être aussi, par monsieur le Ministre, et selon lequel certaines parmi les compagnies minières diversifiées les plus considérables, en raison de ce que M. Gordon a appelé, je crois, la concurrence sur la place du marché, ont été et continueront sans doute à être capables de négocier avec les chemins de fer et à obtenir des taux qui leur permettront d'expédier leurs produits sur le marché.

Si toutes les compagnies étaient de cette envergure, ou se trouvaient situées dans un lieu privilégié, ou si encore elles étaient aussi diversifiées que quelques-unes de ces énormes compagnies intégrées, je pense qu'alors on pourrait dire que la preuve en est faite. Mais je pense que ce que nous essayons de démontrer ici est que la classe de compagnies minières auxquelles vous faites allusion ne s'applique en aucune façon à toutes les sociétés minières et, moins encore, aux société membres de notre association.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, vous dites que votre association craint qu'il n'y ait pas de concurrence sur la place du marché pour s'occuper des sociétés minières qui peuvent désirer commencer une exploitation ou qui l'ont déjà commencée.

M. COYNE: C'est cela, et nous estimons que la nouvelle formule prévoit une limite maximale tellement élevée qu'elle ne fournirait aucune protection.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. Je suis fort satisfait de vos réponses.

Je désire poser une autre question. A la page 2, vous indiquez que les frais de transport peuvent représenter jusqu'à 50 p. 100 du coût du produit fini dans l'industrie minière—qu'ils seront presque aussi élevés que cela.

M. COYNE: Je me suis laissé dire que ce pourcentage est exact; de fait, on m'a cité un cas où les frais de transport—il s'agit d'un cas isolé et je ne veux pas généraliser—avaient atteint 70 p. 100 du prix vendant du produit au point de livraison.

M. HORNER (*Acadia*): Votre association est consciente du fait que si ce bill est adopté il entraînera une réduction progressive des subsides accordés par le gouvernement au transport ferroviaire, et qu'éventuellement les subsides fédéraux à cette industrie finiront par disparaître tout à fait.

M. COYNE: La réponse à votre question est assez difficile, mais puisqu'elle est posée hypothétiquement je m'efforcerai d'y répondre sur ce plan: Il est à présumer que si les chemins de fer reçoivent $100 millions annuellement, ils sont en mesure d'établir leurs tarifs à certains paliers—je parle des tarifs en général. Il est également à présumer que s'ils ne reçoivent plus ce $100 millions par an de sources extérieures, ils devront établir leurs tarifs à d'autres paliers. Le problème, naturellement, tient au rapport entre tous les tarifs aux différents paliers.

M. HORNER (*Acadia*): Vous laissez entendre, par conséquent, que nous ferions bien de nous attendre pour compenser la perte d'un subside de $100 millions que les chemins de fer reçoivent maintenant, ils s'efforceront de trouver cette somme quelque part ailleurs, et que peut-être nous devrons faire face à une majoration des tarifs?

M. COYNE: Je ne sais pour sûr, mais cette hypothèse ou cette possibilité me paraît du domaine du possible.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit également que dans certains cas les frais de transport s'élèvent à 50 p. 100 et que vous connaissez un cas où ils s'élèvent à 70 p. 100; il est donc logique de supposer, si nous poursuivons ce raisonnement, qu'éventuellement le coût du produit fini augmentera, puisque si 50 p. 100 du coût est attribuable aux frais de transport, lorsque ceux-ci seront majorés, le prix du produit fini le sera également. Êtes-vous d'accord avec ce raisonnement?

M. COYNE: En théorie je serais d'accord, monsieur Horner, mais vous n'ignorez sans doute pas qu'une très forte proportion des produits miniers sont vendus sur le marché international aux prix mondiaux et, quoi qu'il arrive aux coûts existants au Canada, les prix mondiaux ne peuvent augmenter sauf en fonction avec les prix mondiaux pris dans leur ensemble.

M. HORNER (*Acadia*): Oh, attention, cela se produit souvent. Le Canada se trouve fréquemment dans un climat non économique qui lui rend la concurrence sur le marché mondial difficile. Ai-je raison? L'adoption de ce bill, avec la disparition des subsides et l'augmentation des tarifs pourrait bien amener certains membres de votre association dans ce climat défavorable de concurrence sur le marché mondial. Je vois que vous hochez la tête. Êtes-vous d'accord?

M. COYNE: Je pensais justement au passage au bas de la page 2 que M. Wansbrough a souligné au début, où il est fait état de l'effet des frais de transport sur une exploitation minière. Ainsi nous disons: « En ce qui concerne les mines déjà en opération, les augmentations des frais de transport ont pour effet de déplacer le point de rentabilité et de rendre un minerai qui serait exploitable une simple roche de rebut».

M. HORNER (*Acadia*): Précisément. Je vous prie de vous reporter à un autre paragraphe, à la page 6, où il est question de l'article 317 du bill. Si je comprends

bien, cet article ne nous agrée pas tout à fait. Que voulez-vous dire exactement par (b) au haut de la page 6 où il est dit:

> Q'u'il soit stipulé que l'établissement par les chemins de fer de taux proportionnels ou volume ne soit pas considéré en soi, comme une préférence ou un avantage injuste et déraisonnable.

Existe-t-il un article dans l'ancienne loi sur les chemins de fer qui dit que les tarifs volumétriques sont déraisonnables ou qu'ils offrent certains avantages? A quoi voulez-vous en venir par cette suggestion?

M. COYNE: M. Horner, en ce qui concerne les détails, je suis sur un terrain glissant, mais, ainsi que je comprends la question il s'avère de plus en plus fréquemment de nos jours que par suite d'améliorations technologiques des techniques de transport le coût du transport peut être réduit en utilisant des trains à usage spécifique, des wagons spécialement construits pour divers types d'expéditions et ainsi de suite. Ce que nous disons ici c'est que lorsque les frais sont abaissés pour ces raissons, c'est-à-dire par l'emploi de méthodes plus efficaces, accompagné d'un fort volume d'expéditions et des améliorations technologiques, il est raisonnable d'espérer une réduction de tarif dans le cas de ce type d'expédition, mais cela ne saurait constituer en soi une préférence indue en faveur de l'expéditeur qui est en mesure d'expédier de cette manière et en de telles quantités par rapport au petit expéditeur.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends un peu mieux maintenant. Au milieu de la page 9 vous dites:

> Nous ne croyons pas que les compagnies qui ne jouissent pas d'une puissance de marchandage particulière du fait de leur localisation ou de la diversification de leurs opérations ne soient appelées à bénéficier d'une protection effective grâce aux dispositions de l'article 336.

J'aimerais vous demander si vous croyez qu'il serait plus effectif s'il prévoyait la protection dont jouit l'expéditeur en vertu de la Loi sur les chemins de fer, sans l'article 336 du bill? En d'autres termes vous dites que sous le régime de l'ancien article 317, s'il demeure intouché, vous avez une plus large mesure de protection que celle que vous apporte l'article 336 du bill? Est-ce que j'interprète fidèlement votre déclaration?

M. COYNE: Je crois que nous abordons la question quelque peu différemment que ne le laisse entendre votre question. Nous avons envisagé l'article 317 séparément, hors de tout rapport avec la question d'une formule de tarif maximum telle que prévue par l'article 336.

M. HORNER (*Acadia*): Plusieurs mesures assuraient la protection de l'expéditeur sous le régime de la Loi sur les chemins de fer telle qu'elle est couramment appliquée.

M. COYNE: C'est juste, y compris l'article 319 (3) que l'on se propose d'abroger. Puis-je tenter une explication en ce sens . . .

M. HORNER (*Acadia*): En bref ma question est la suivante: La protection dont vous jouissez présentement en tant qu'expéditeur est plus efficace que celle que vous apporte l'article 336? Vous affirmez que l'article 336 n'apporte aucune protection, il faut donc conclure que les choses étaient mieux dans le passé, à supposer qu'une protection quelconque fut assurée.

M. COYNE: Je pense que, logiquement, vous avez raison. Mais permettez-moi d'ajouter ce commentaire. Je crois que notre position à l'égard de l'article 336 est que compte tenu des lours chargements de produits miniers, le tarif maximum qui pourrait être établi pour ces expéditions lourdes et à long parcours des produits miniers serait tellement élevé qu'il est ridicule même d'y songer. Personne ne s'adresserait à la Commission pour obtenir le tarif maximum car il n'y aurait plus d'expéditions à ce tarif. Par conséquent cette formule n'est pas

praticable dans cette industrie. Elle n'entrera jamais en vigueur. C'est une lubie.

M. HORNER (*Acadia*): Je n'ai pas d'autre question. Loin de moi la pensée de vous presser, mais le président me regarde toujours d'un œil vigilant et limite consciencieusement mon temps de parole. J'ai une autre question au sujet de la page 11. Vous proposez et croyez que la Commission devrait publier une analyse de la comptabilité du coût de chargement des wagons, surtout puisqu'à partir de maintenant les taux de fret seront établis en fonction des coûts. Croyez-vous que cela puisse gêner de quelque manière que ce soit la position concurrentielle des chemins de fer?

M. COYNE: Je diviserais cette question en deux parties, je crois. Manifestement une telle analyse des coûts relatifs à divers genres d'expéditions serait préjudiciable aux chemins de fer, cela est reconnu. Ce que nous avons proposé est que la Commission canadienne des transports—et je laisse de côté l'expéditeur captif pour le moment—examine la possibilité d'entreprendre une analyse du genre de celle qu'a effectuée l'*Interstate Commerce Commission* et de la publier au Canada.

Si je ne m'abuse la réponse qui a toujours été faite à une proposition en ce sens est qu'il existe 200 chemins de fer aux États-Unis et que dans une analyse du genre de celle de l'*I.C.C.* il est impossible de découvrir les frais d'un type d'expéditions par un transporteur donné. Alors qu'au Canada, parce que nous n'avons que deux chemins de fer, cela devient impossible.

Nous reconnaissons que c'est là un facteur qui entre en ligne de compte, mais il s'agit ici d'un problème d'ordre statistique et les statisticiens devraient pouvoir découvrir le moyen de formuler une analyse qui serve utilement aux expéditeurs tout en préservant les intérêts légitimes des chemins de fer.

M. HORNER (*Acadia*): Croyez-vous qu'une telle analyse quelconque serait utile à l'association de l'industrie minière et à d'autres expéditeurs?

M. COYNE: Oui, car en ce moment les expéditeurs utilisent l'analyse de l'*I.C.C.* pour ce qu'elle vaut au Canada.

M. HORNER (*Acadia*): Je n'ai pas d'autres questions à poser.

M. MARTIN (*Timmins*): A la page 2 vous affirmez que les frais de transport atteignent aujourd'hui jusqu'à 50 p. 100 dans certains cas. Pourriez-vous décomposer ces frais? Est-ce que les produits miniers sont expédiés simplement à l'état brut, ou s'agit-il de produits semi-finis ou finis?

M. WANSBROUGH: M. Martin ce pourcentage a trait à la potasse.

M. MARTIN (*Timmins*): Qui est un produit fini.

M. WANSBROUGH: En efft.

M. MARTIN (*Timmins*): Je ne suis certainement pas expert en matières de transport mais j'ai toujours entendu dire, et c'est le sentiment presque général dans ma région, le Nord, que le système de transport est fondé sur le principe d'un très faible tarif, allant presque jusqu'au subside, pour les expéditions de matières premières, et que ce tarif est compensé par le taux anormalement élevé dont sont frappés les produits finis. Croyez-vous que ce soit là l'élément décisif dans ce cas particulier? Autrement dit, supposons qu'il s'agisse d'un autre minerai expédié de la même région sur la même distance à l'état de matière brute. Est-ce que le même tarif que celui dont est frappé la potasse s'appliquerait en ce cas?

M. DWYER (*directeur de la circulation, Industrial Minerals of Canada*): Je ne suis pas un expert de la potasse, mais nous manutentionnons un produit à une mine à Peterborough pour l'expédition—il s'agit d'un matériau tiré du sol, usiné, purifié et expédié comme produit fini. Il ne subit aucune transformation ultérieure; de sorte que ce pourcentage ne s'appliquerait pas à ces produits.

M. MARTIN (*Timmins*): Je ne sais si j'ai posé ma question clairement ou peut-être ai-je mal saisi votre réponse, mais il demeure que le coût est élevé pour les produits de ce genre. Est-ce parce qu'ils tombent sous le tarif des produits finis ou sous le tarif contre les matières brutes?

M. DWYER: C'est juste.

M. PASCOE: Monsieur le président, certains d'entre nous n'étions pas présents au début de la séance et il se peut que je pose une question à laquelle une réponse a déjà été donnée.

Est-ce que l'Association de l'industrie minière a comparu devant la Commission royale MacPherson.

M. WANSBROUGH: Oui.

M. PASCOE: Vous avez parlé de wagons de construction spéciale. Est-ce que ces wagons vous appartiennent en propre?

M. J. H. BURGOYNE (*directeur de la circulation, Hudson Bay Mining and Smelting Co. Ltd.*): Non. Certaines compagnies louent ces wagons comme c'est le cas, je crois, de *l'International Minerals and Chemicals,* en Saskatchewan.

M. PASCOE: Une entreprise de potasse.

M. BURGOYNE: Oui, il s'agit de potasse. Cette société est propriétaire de ses propres wagons et d'après mes renseignements elle est en mesure d'obtenir un assez bon tarif pour sa potasse du fait qu'elle fournit son propre équipement. Cet équipement pourrait être loué, mais je ne sais pas exactement quelles dispositions cette compagnie a prises.

M. PASCOE: A la page 4 de votre exposé il est dit:

> Par le passé la protection contre les tarifs exorbitants provenait de l'application du *Bridge Subsidy.*

Est-ce que la suppression du *Bridge Subsidy* au cours d'une période de trois ans—il s'établit aujourd'hui à $7 millions par an—influencera vos frais d'expédition?

M. BURGOYNE: Oui; la suppression du *Bridge Subsidy* ajoutera environ 12 p. 100 au coût d'expédition de nos produits vers l'extérieur. Il s'agit ici d'expéditions à l'intérieur du pays, puisque qu'il ne s'applique pas aux tarifs d'expédition sur les États-Unis.

M. PASCOE: Mais il influencera le coût des expéditions à l'intérieur du pays?

M. BURGOYNE: Oui; ainsi que le coût des matériaux que nous expédions de l'est. Si nous envisageons la situation de l'ouest, c'est-à-dire si nous expédions des matières brutes de l'est pour transformation, cette opération bénéficie de la subvention si elle implique le passage. Tous les matériaux que nous transportons, bien entendu, bénéficient de la subvention. Dans le cas des expéditeurs de l'est qui nous font parvenir des matériaux, leurs frais sont augmentés d'environ 12 p. 100.

A la page 2, il est dit:

> —les frais de transport représentent environ 50 p. 100 ou plus du prix au point de livraison.

En somme si vos frais augmentent, le prix au point de livraison augmente proportionnellement.

M. BURGOYNE: Oui, c'est juste, sous réserve d'autres facteurs qui pourraient entrer en ligne de compte dans la détermination du prix. Il est évident que la marge est réduite, ou est susceptible de l'être, si vous préférez.

M. PASCOE: Quels autres facteurs avez-vous à l'esprit qui pourraient compenser la perte du subside sur le fret?

M. BURGOYNE: Vous parlez du produit. Nombreux sont les produits miniers qui sont vendus aux prix mondial et ce prix est établi à l'échelle du marché international, ce qui ne veut pas dire, nécessairement, en fonction des coûts au Canada.

M. PASCOE: Monsieur le président, il me reste une question à poser.

Sur la page de couverture-arrière de votre exposé apparaît la liste de quelque 100 compagnies. Considérez-vous que ces compagnies, pour un bon nombre, sont des expéditeurs captifs en un sens—qu'elles puissent être considérées comme expéditeurs captifs?

M. WANSBROUGH: Il est difficile de citer un nombre exact, mais je dirais qu'un bon nombre le sont, M. Pascoe.

M. PASCOE: Je vous remercie.

M. GROOS: Monsieur le président, j'espère que je n'enfreins pas le règlement en posant une question.

Je comprends aisément l'inquiétude des compagnies minières si les choses doivent se passer comme elles l'ont indiqué dans leurs exposés puisqu'une forte proportion du coût de production—le coût définitif—est attribuable aux frais de transport. Nous avons là l'un de ces éléments variables qui sont susceptibles de provoquer des embarras financiers, mais il en existe bien d'autres. Ma question est purement à titre documentaire. Je me demande si votre association pourrait agir comme agent de négociation pour toutes les compagnies minières à cet égard?

M. WANSBROUGH: Elle ne l'a jamais fait et je crains que cela ne soit fort difficile, compte tenu de la variété des compagnies-membres et d'autres facteurs.

M. GROOS: En effet. J'ignorais si cela était permissible en vertu de vos conditions d'association. Je peux certainement me rendre compte des difficultés mais il se peut que vous y soyez forcés?

M. WANSBROUGH: Cela est possible.

M. GROOS: Merci, monsieur le président. J'ai terminé. Je tenais simplement à me documenter.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, je crois que la réponse, à la dernière question posée par M. Pascoe s'applique à celle que j'avais l'intention de poser, mais je pense qu'il est bon de la souligner à nouveau. La déclaration des deux sociétés de chemin de fer à l'effet que, de leur avis, les dispositions du bill n° C-231 ne sauraient constituer un expéditeur captif, nous a beaucoup préoccupés. Et voilà qu'aujourd'hui vous affirmez, sans équivoque, semble-t-il, que de votre avis, il se trouve des expéditeurs captifs dans votre industrie.

M. WANSBROUGH: C'est juste.

M. SOUTHAM: C'est tout, monsieur le président. Je me permets, cependant, de féliciter M. Wansbrough, M. Coyne et leurs collègues sur l'exposé à la fois compréhensif et objectif qu'ils ont présenté. C'est là un document fort utile.

Le PRÉSIDENT: Je tiens à remercier M. Wansbrough, M. Coyne, M. Burgoyne et M. Dwyer pour le temps qu'ils ont bien voulu nous consacrer ce matin. Nous leur en sommes vivement obligés.

Nous entendrons maintenant les représentants de la Commission des transports maritimes. Ce sera la dernière représentation que nous entendrons aujourd'hui.

J'apprécierais que l'on formule une motion recommandant que les exposés de l'Association de l'industrie minière du Canada et de la Commission des transports maritimes soient publiés en appendices au compte rendu de nos délibérations.

M. HOPKINS: Je le propose.

M. CANTELON: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parmi nous ce matin M. Craig S. Dickson, administrateur de la Commission des transports maritimes et M. Ramsay Armitage, administrateur-adjoint de la même Commission.

Leur exposé est entre vos mains. J'ai prié M. Dickson, selon la ligne de conduite que nous avons suivie, de commenter les faits saillants en rapport avec le point capital du bill C-231. M. Dickson.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je crois que M. Dickson devrait pouvoir prendre tout le temps qu'il faut, car il pourrait...

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas à vous inquiéter. Je me suis déjà entretenu avec M. Dickson.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je ne crois pas que vous devriez presser les témoins comme vous le faites depuis quelque temps.

Le PRÉSIDENT: Nous ne les pressons pas; mais je comprends aisément l'intérêt que vous portez à cet exposé.

M. Craig S. DICKSON (*directeur exécutif, Commission des transports des Maritimes*): Monsieur le président, messieurs les membres du comité, permettez-moi tout d'abord de vous dire notre appréciation d'avoir été invités à présenter nos vues sur le bill C-231. Je tiens du même coup à m'excuser de l'absence de notre président, de notre premier vice-président et de notre conseiller juridique.

Le PRÉSIDENT: Si vous croyez pouvoir présenter votre cause aussi effectivement qu'eux vous pouvez commencer.

M. DICKSON: Si cette réunion avait eu lieu à une autre date, ces messieurs qui sont d'abord des hommes d'affaires, avec ce que cela comporte de responsabilités, eurent été présents.

Le PRÉSIDENT: Vous conviendrez, monsieur Dickson que le comité siège depuis assez longtemps et que les témoins ont eu une assez longue période de temps au cours de laquelle ils ont pu préparer leurs exposés. Si vous le voulez bien, nous partirons de ce point.

M. DICKSON: Merci. Je devrais également offrir des excuses, monsieur le président et MM. les membres du comité de ne vous avoir pas communiqué le texte de nos représentations plus tôt. Cela nous a été physiquement impossible. M. Armitage et moi-même y avons consacré de longues heures et ce n'est qu'hier que ceux envers qui nous sommes responsables dans l'exercice de nos fonctions, nos directeurs et les premiers ministres, ont pu nous donner leur approbation afin que nous puissions apporter les dernières retouches et vous le remettre aujourd'hui.

Peut-être devrais-je lire le premier paragraphe car sauf les membres du comité qui représentent les provinces Maritimes les autres membres connaissent probablement moins bien notre Commission.

Elle est un organisme autorisé et commandité par les gouvernements des provinces de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-

Édouard, de Terre-Neuve et du Labrador. La Commission est affiliée au *Board of trade* et à la Chambre de Commerce des provinces Maritimes, qui groupe 125 chambres de commerce locales de cette région.

Ainsi que sa composition le laisse sous-entendre, la politique de la Commission est formulée par un bureau de direction dont les membres sont nommés en partie par les gouvernements des provinces atlantiques et en partie par le *Board of Trade* des provinces maritimes. Ces directeurs sont des hommes d'affaires et des professionnels de la région et je dois ajouter, monsieur le président, que la Commission jouit de l'appui explicite de chacun des premiers ministres des provinces atlantiques.

Je sais que je n'ai pas à rappeler au Comité l'intérêt traditionnel que portent les provinces atlantiques aux questions de transport. Nous avons comparu devant le Comité permanent sur les chemins de fer, les canaux et les lignes télégraphiques en 1965 alors que le bill C-120 était à l'étude et nous nous sommes alors efforcés au nom des provinces atlantiques d'obtenir un amendement à ce projet de loi visant à assurer le maintien des taux fixés existants sur les catégories de produits non compétitifs et de consommation en provenance ou à destination, de même qu'à l'intérieur des provinces atlantiques, jusqu'à ce que l'étude spéciale des problèmes relatifs au transport maritime et de la Loi sur les taux de fret maritime ait été terminée et que des mesures aient été prises pour y donner suite par le gouvernement du Canada. Je me dois d'exprimer l'appréciation de la Commission du fait que le bill C-231 maintient effectivement cette immobilisation, à une exception près, dont il sera question plus loin dans notre exposé.

Je suis au courant de l'échéancier que vous avez arrêté, M. le président, mais je suis tenu de rappeler que par nos représentations en 1965 nous nous sommes efforcés après avoir pris connaissance du bill—ainsi qu'il nous apparaît dans ce bill C-231—de souligner une détérioration encore plus marquée de la position des provinces atlantiques. Nous n'avons pu retracer quoi que ce soit dans cette loi qui soit de nature à améliorer notre situation par rapport aux autres régions du Canada. L'incidence d'une augmentation des coûts de transport ferroviaire et la concurrence moins intense du camionnage dans les provinces atlantiques, avons-nous dit, en nous fondant sur les faits et sur les tendances que nous pouvions discerner, entraînerait pour les provinces atlantiques par rapport au reste du pays un changement qui favoriserait les autres provinces aux dépens des provinces atlantiques.

Nous nous sommes efforcés dans un exposé complémentaire—et je pense que c'est là un fait important puisque la Loi sur les taux de fret maritime n'a été ni modifié ni abrogée par ce bill et qu'il n'était pas question qu'elle le fût par le bill C-120—de démontrer que nonobstant la position prise par le ministère des Transports dans l'exposé présenté au comité qui a précédé le vôtre, en rapport avec le bill C-120 lequel affirmait que la Loi sur les taux de fret maritime protégerait efficacement les intérêts des provinces atlantiques, ladite loi n'as pas réussi à assurer les rapports entre les taux que nous des provinces atlantiques en attendions dans le contexte de ses dispositions, et qu'en conséquence, nous ne pouvions compter sur elle pour nous assurer la protection dont nous avions besoin. Je ne crois pas manquer d'objectivité en ajoutant que nous ne pouvions compter sur cette loi, encore moins dans l'avenir que nous l'avions fait dans le passé, pour nous assurer la protection recherchée dans l'éventualité où elle serait adoptée. Nous avons affirmé que l'adoption d'une loi ayant pour objet de doter le Canada d'une nouvelle politique de transport devrait s'accompagner en même temps d'une modification de la politique nationale en ce qui touche le transport relatif aux provinces atlantiques. Si vous me permettez d'expliciter ma pensée, il apparaît que les conséquences néfastes qui pourraient découler de cette nouvelle politique nationale pourraient être évitées par une modification de cette politique.

Je dois ajouter que l'un des premiers ministres, en me donnant son approbation de cet exposé, m'a prié de signaler à l'attention du Comité avec toute l'insistance possible, que les provinces atlantiques sont susceptibles de subir un préjudice très grave si cette loi est adoptée et qu'en étant assujetties à l'application de cette législation même ainsi qu'elle est modifiée ou qu'elle pourra l'être dans l'avenir, les provinces atlantiques s'attendent que le gouvernement du Canada adoptera une politique nationale du transport qui saura éliminer, faire disparaître ou compenser—il m'a laissé le choix des mots—les effets de ce bill.

J'espère que l'étude spéciale que poursuit le gouvernement du Canada par le truchement du ministère des Transports et de la Commission de mise en valeur des provinces atlantiques, saura apporter des conclusions positives et tangibles qui permettront de concrétiser l'intention et les objectifs de la Loi sur les taux de fret maritime dans la période concurrentielle d'aujourd'hui. S'il devait en être autrement nous serions forcés de conclure que quelque chose de malencontreux est survenu, et la situation deviendrait pire qu'elle ne l'est en ce moment.

Peut-être, monsieur le président, que par déférence à votre désir de hâter les délibérations, je devrais m'abstenir de . . .

Le PRÉSIDENT: M. Dickson, je n'ai aucunement l'intention de hâter les choses; il s'agit de discuter le point capital du bill et de faire ressortir les faits saillants de votre présentation ainsi que l'ont fait les autres témoins. Je tiens à vous dire que je ne vous presse aucunement; je vous accorde la plus entière latitude de faire valoir vos représentations. J'apprécierais que vous ayez ceci bien présent à l'esprit.

M. DICKSON: Merci, monsieur le président.

J'ai raison de croire que les membres du Comité connaissent les événements qui ont amené la création de la Commission MacPherson. Ce que nous voudrions souligner c'est que les circonstances qui ont motivé cette législation visaient, à notre avis, à réconcilier deux groupes d'intérêts, ou d'atteindre un double objectif. Il s'agissait, d'une part, de l'intérêt des chemins de fer et de celui des expéditeurs, particulièrement des expéditeurs des provinces à long parcours, dont les intérêts nous paraissent être clairement indiqués dans l'ordre de renvoi de la Commission MacPherson qui a reçu pour mission d'enquêter sur les iniquités que présente la structure des tarifs de fret, leur incidence sur les diverses régions du Canada, etc.; d'autre part, se trouvaient l'intérêt des chemins de fer, leurs obligations et des limitations qui leur sont imposées. Ces deux groupes d'intérêt font partie de l'ordre de renvoi de la Commission royale et son rapport a tenté de proposer des solutions. Si ma mémoire est fidèle l'un des chapitres de ce rapport a pour titre «Un plan de réconciliation», dans lequel la Commission s'est efforcée de trouver un compromis.

Nous désirons examiner ce bill dans cette optique. Tient-il compte d'une manière adéquate des intérêts des expéditeurs? Tient-il compte équitablement des intérêts des chemins de fer? Nous tenons à rappeler clairement que la Commission royale en recommandant un relâchement de la réglementation régissant les chemins de fer a proposé une procédure qui permettrait à tout expéditeur insatisfait du taux du tarif qui lui est fixé par le chemin de fer aurait droit devant la Commission des transports, ou, en vertu du bill, devant la Commission canadienne des transports, à la protection du taux maximum. Aux termes de la recommendation de la Commission MacPherson les expéditeurs ne seraient pas captifs du fait des circonstances dans lesquelles ils se trouvent. Ils pourraient devenir captifs seulement de leur propre choix. Ils ne seraient pas captifs parce qu'ils ne peuvent pas se prévaloir de moyens alternatifs d'expédition, mais ils deviendraient captifs parce qu'ils se seraient engagés à confier leurs expéditions aux chemins de fer en échange du taux maximum.

On en fait mention ici parce que le Bill C-231 diffère beaucoup de ce que propose la Commission MacPherson. Il faut prouver à la Commission des transports du Canada qu'il n'y a aucun service concurrent qui fonctionne. Je reconnais volontiers que l'énoncé est meilleur que celui du Bill C-120, mais l'explication qu'on a présentée au Comité, tout au moins en ce qui me concerne, n'indique pas clairement qu'on a élargi le sens de la définition d'un expéditeur cerné ou acculé.

L'article 1 du bill définit l'objectif de la politique du Canada en matière de transports. Tout le monde sait que la Commission MacPherson fait une distinction non équivoque entre la politique nationale en matière de transports et la politique nationale tout court. Vu que les transports ont tant contribué au développement économique et à l'unité du Canada, et la Commission entend bien qu'il en soit ainsi dans l'avenir, les buts de la politique du pays seront atteints grâce à notre réseau de transports, comme ils l'ont été dans le passé. A mon avis, c'est bien cela que le ministre des Transports voulait dire lorsqu'il a déposé le bill à la Chambre; il voulait dire qu'il serait fallacieux de prétendre que la politique n'a rien à voir en matière de transports.

Il ne manque pas d'exemples bien nets où la politique du pays a le pas sur la politique nationale en matière de transports. Aussi légitimes que puissent être les objectifs de cette dernière, ils n'en doivent pas moins être conformes à la constitution qui, par exemple, exige que les services de traversée entre Terre-Neuve ou l'Île-du-Prince-Édouard et le continent soient exploités de façon que les usagers de ces services payent une juste part du coût des ressources, du matériel et du service qui sont fournis aux frais de la caisse publique; elle exige aussi que les expéditeurs qui doivent se conformer aux tarifs de chemin de fer fixés en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne sont pas tenus de supporter dans la même proportion le coût réel des ressources, du matériel et de la main-d'œuvre fournis par les services concurrents ou aux frais du pays, ce que les objectifs fixés à l'article 1 du Bill C-231 exigeraient, puisqu'en vertu de la même Loi, ces tarifs doivent rester moins élevés.

La même chose se passerait à Terre-Neuve où, comme tous ceux qui ont eu l'occasion de voyager dans l'île le savent très bien, les conditions d'exploitation et la nature du terrain rendent les chemins de fer plus onéreux. Pourtant, les dispositions de l'acte d'union de Terre-Neuve au Canada telles que les interprète la Commission des transports du Canada dans son ordonnance n° 75923, n'exigent pas que les usagers de cette ligne là soient tenus de supporter une proportion quelconque du coût des ressources, du matériel et des services fournis aux frais de la caisse publique.

Dans l'Ouest canadien, les tarifs de la ligne du col du Crowsnest sont, en vertu du bill à l'étude aussi bien que des lois antérieures, moins élevés qu'ils ne le seraient si la ligne était exploitée selon les exigences des affaires. Encore une fois, il s'agit d'un cas où la politique du pays prend le pas sur la politique en matière de transports.

Pour nous écarter un instant du bill, si vous le permettez, monsieur le président, les péages de la Voie maritime ne sont pas assez élevés pour couvrir une juste proportion du coût des ressources, du matériel et des services fournis aux frais de la caisse publique. Dans tous ces cas là la politique en matière de transports cède le pas à la politique nationale.

Le PRÉSIDENT: L'intérêt national plutôt, M. Dickson.

M. DICKSON: C'est cela que je veux dire, monsieur le président, que les objectifs d'intérêt national de la politique en matière de chemins de fer fixés par le Bill C-231 devraient être conformes à la constitution et aux exigences de

l'intérêt national ou de la politique du pays. Nous proposons que l'article 1, ou plutôt 1(b) soit modifié en ajoutant les mots suivants:

> sauf en tous autres cas où l'exigeraient la constitution, les statuts et la politique nationale

à la suite du mot «dépense».

A notre avis, l'alinéa de l'article 1 du Bill C-231 fait trop valoir les droits des compagnies de chemins de fer en matière de fixation des tarifs. Il faut protéger les expéditeurs de tarifs trop élevés, surtout là où existe un certain monopole, selon la recommandation de la Commission MacPherson, mais cette protection ne serait qu'une demi-mesure si tous les usagers, quels qu'ils soient, n'étaient pas à l'abri de distinctions injustes en matière de tarifs, de la part des compagnies de chemins de fer.

Si les tarifs sont fixés d'après les frais d'exploitation, ce que prévoit le bill à l'étude, il est évident que les usagers devront s'intéresser, tout comme dans le passé, non seulement aux tarifs par rapport aux frais de transport, mais aussi au rapport entre les différents tarifs. Il est facile de dire à l'usager qu'il ne paie que le prix de revient majoré d'une marge de bénéfice raisonnable, mais si ce prix majoré le met injustement dans une situation désavantageuse par rapport à la concurrence, ou lui est défavorable en quoi que ce soit, en matière de service, par exemple, cela lui fait une belle jambe de s'entendre dire «Regrettable, mais vous ne payez que le prix de revient majoré d'une marge raisonnable de bénéfice».

Les provinces de l'Atlantique proposent de modifier l'article 1(a) en ajoutant, à la suite du mot «transports» les mots suivants:

> à condition que dans tous les cas les expéditeurs et les destinataires soient à l'abri de distinctions injustes en matière de péages ou d'autres charges.

Nous arrivons au chapitre du mémoire qui traite de la Commission des transports du Canada. Je la passe, car on pourra le lire à son gré.

Le chapitre suivant a trait aux transports routiers inter-provinciaux. Les provinces de l'Atlantique que pour que les transports routiers puissent être exploités convenablement et économiquement, il faudrait uniformiser le règlement des transports routiers inter-provinciaux et celui de chaque province.

On est parvenu à les uniformiser quelque peu depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports par véhicule à moteur (1954), mais on est en droit d'espérer qu'ils le seront davantage si les provinces arrivent à s'entendre entre elles, sans l'intervention du gouvernement fédéral.

L'article suivant a trait au droit d'appel et aux enquêtes. Le Bill C-231 supprime de la Loi sur les chemins de fer toute allusion aux distinctions injustes, mesures illégitimes de préférence, tarifs justes et tarifs raisonnables. Je ne puis préciser quelle commission royale d'enquête a proposé d'abroger ces articles relatifs aux distinctions injustes. Le bill laisse aux chemins de fer le droit de faire certaines distinctions à l'égard des expéditeurs de marchandises, mais dans des limites minimum et maximum fixées dans le bill même. C'est encore une fois la même histoire que pour l'article 1. A quoi bon expliquer au client qu'il paie au chemin de fer le prix de revient majoré de 50 p. 100, alors que son concurrent ne paie que le prix de revient majoré de seulement 25 p. 100, puisque de toute façon ce sera le concurrent qui l'emportera. Il n'a aucun droit d'appel, comme chacun sait, tant que les chemins de fer ne lui comptent pas plus de leur prix de revient

majoré de 150 p. 100, par charge de 30,000 livres; donc, tant que le tarif ne dépasse pas ce chiffre, l'expéditeur n'a aucun droit d'appel.

Dans les provinces de l'Atlantique, on est d'avis qu'en substance, les dispositions principales qui ont trait aux distinctions injustes devraient rester en vigueur; en outre, tout expéditeur qui juge que ses intérêts sont lésés par suite d'une action quelconque d'une société de chemins de fer devrait avoir le droit d'introduire un recours contre l'action, l'omission ou leur résultat, auprès de la Commission des transports. On est aussi d'avis que la restriction imposée à la Commission à l'article 317 (2) (a) du Bill n° C-231, enlèverait à l'expéditeur le droit d'avoir recours à la Commission, sauf en quelques cas peu probables.

Comme on le sait sans doute, l'énoncé de l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 317 stipule qu'en cas d'une plainte introduite en vertu de l'article 317, la Commission des transports du Canada ne peut tenir aucun compte de toute distinction injuste qui serait fondée sur l'emplacement, le genre ou la quantité des marchandises, ou encore—je vais citer le texte mot pour mot—«qui pourrait se fonder sur l'emplacement, l'envergure de la transaction ou le genre ou la quantité des marchandises»; à mon avis, ceci enlève le bien-fondé de toute plainte de distinction injuste, à moins qu'il s'agisse de deux usines de même grandeur, situées vis-à-vis l'une de l'autre dans la même rue, ou contigües; en pareil cas, il ne pourrait évidemment être question de distinction injuste, car les plaintes ne sont déposées que lorsqu'il s'agit d'exploitations différentes, quantités et de genres de marchandises différents.

Ainsi, nous proposons trois modifications. D'abord, que le paragraphe 1 de l'article 317 soit modifié de façon à permettre à quiconque qui juge que ses intérêts ont été lésés, ou qu'il a été placé dans une situation désavantageuse, de porter plainte sans égard à l'exigence relative à l'intérêt public, stipulée à présent an paragraphe 1 de l'article 317.

Deuxièmement, que le paragraphe 2 du même article soit modifié de façon à rendre nulle la disposition que je viens de mentionner. Je remarque qu'il manque un chiffre dans la version anglaise. En page 9, à l'article 317 (2) (a) —prenant pour acquis qu'on ajoute l'alinéa (a)—devrait être entièrement modifié, de façon à voir l'article 317 (2) énoncé comme suit; puis, évidemment, le paragraphe 3 de l'article 317 devrait être modifié de façon à établir le rapport exact avec les paragraphes 1 et 2 de l'article 317.

M. le président, je viens juste de me rappeler quelque chose que j'avais voulu dire auparavant. Nous vous avons remis le texte en français pour faciliter les choses, mais la version française n'est pas le texte officiel, car seule la version anglaise est officielle. Comme je ne lis pas le français, je ne sais si la version française rend exactement le sens de la version anglaise, mais j'ai cru que cela pourrait vous aider. Dans la version française, le texte du paragraphe 1 de l'article 317, au haut de la page 9, n'est pas correct, car le texte anglais a été modifié après qu'on a remis la traduction en français.

Le PRÉSIDENT: On se servira de la version anglaise.

M. DICKSON: Au chapitre suivant de notre mémoire, nous proposons d'accorder les mêmes pouvoirs qu'auparavant à la Commission des transports du Canada, à savoir le pouvoir de supprimer les péages ou d'y surseoir. A notre avis, la Commission des transports n'a jamais abusé de ce pouvoir. Elle n'y a eu recours que dans des cas tout à fait légitimes.

Les décisions en matière de plaintes déposées devant un conseil d'arbitrage ne peuvent être prises du jour au lendemain, tant s'en faut. Étant donné qu'en

vertu du bill C-231, le délai entre la déposition d'une plainte et la mise en vigueur des tarifs diminue de 30 à 10 jours, la future Commission des transports du Canada, qui remplacera la Commission actuelle, aura vingt jours de moins pour étudier toute plainte qui lui est présentée. A moins que la nouvelle Commission n'ait le pouvoir d'accorder une compensation à un réclamant, d'attester que sa plainte est justifiée, pouvoir que le bill C-231 lui dénie, on devrait, selon nous, garder les dispositions de l'article 333 (4), soit que la Commission est toujours autorisée à discontinuer ou à retarder la mise en vigueur des tarifs.

L'article suivant, qui porte le numéro 53, a trait à l'article 334 (2) du bill. Nous savons tous, je crois, qu'il y est question du trafic de chemin de fer et des tarifs compensatoires, à l'égard desquels on peut verser des subventions. Selon nous, il doit être dit très clairement dans cet article qu'il s'agit de tarifs compensatoires, au sens que l'entend l'article 334 (2), soit des tarifs qui, étoffés ou non d'une subvention, excèdent les frais variables du mouvement des marchandises. Nous ne voulons pas qu'il soit dit, à un moment donné, qu'un certain tarif n'est pas compensatoire, subvention ou pas. Pour être juste, à notre avis, il faut tenir compte des subventions versées par rapport à un certain tarif, avant d'établir dans quelle mesure il est compensatoire.

A l'article suivant, il est question de retarder de deux ans la mise en vigueur de certains tarifs dans des secteurs arbitrairement établis. Ainsi que je l'ai mentionné au début, nous savons bon gré au gouvernement, lorsqu'il a déposé ce bill, d'avoir soustrait pendant deux ans les tarifs ordinaires et les tarifs à prix ferme non compétitifs aux dispositions de ce bill.

Le gouvernement, à notre avis, voulait que l'exemption porte sur tous les tarifs ordinaires et à prix ferme non compétitifs, mais ce n'est pas le cas, à cause d'un petit détail technique. L'article 335 ne sait s'appliquer aux tarifs à prix ferme non compétitifs, établis à l'égard de l'expédition du bois, du charbon et du coke hors des secteurs choisis, et du trafic de ces marchandises au sein même de ces secteurs.

Nous recommandons au Comité de modifier l'article 335 par l'ajout d'un troisième alinéa, où il serait fait mention des tarifs de transport du bois, du charbon et du coke.

L'article suivant a trait aux ports de l'Atlantique. La Commission des transports des provinces Maritimes, ainsi que les gouvernements, certes, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, où se trouve les deux plus grands ports de mer des Maritimes, se préoccupent de l'effet défavorable que les dispositions du bill pourraient avoir indirectement sur les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Ces deux ports éprouvent déjà des difficultés à se maintenir parmi les premiers ports d'exportation et d'importation au Canada.

Les ports de l'Atlantique se trouvent à une distance considérable des grands centres à l'intérieur des terres, au contraire d'autres ports avec lesquels ils sont en concurrence, et jusqu'au moment où les mesures de redressement économique entreprises par les gouvernements des Maritimes porteront fruit, ce qui activera le trafic régional des marchandises au point de rendre l'exploitation des ports de l'Atlantique économiquement rentable, ces ports ne pourront se maintenir que grâce aux exportations et aux importations pour les marchés des États-Unis, du Canada central et de l'Ouest canadien. La mise à effet des dispositions du bill C-231 pourra fort bien rendre la lutte plus inégale entre les ports de l'Atlantique et leurs rivaux.

Les paragraphes suivants ont trait à la parité des tarifs, politique établie volontairement d'abord par les sociétés de chemins de fer de l'Amérique du Nord, et qui s'applique aux ports des provinces canadiennes et des États américains situés sur l'Atlantique-Nord, à partir du port de Norfolk, en Virginie. Selon

cette politique, les tarifs de transport, de l'un ou l'autre de ces ports à toute autre ville du Canada ou des États-Unis, sont identiques; par exemple, le tarif est le même de Toronto à Halifax ou à Saint-Jean, à New York ou à Portland, quoique la distance entre Toronto et New York soit inférieure de 300 à 600 milles à la distance entre Toronto et ces ports canadiens. J'ai bien dit qu'on a volontairement adopté cette politique, mais il est bon de signaler au Comité, je crois, que le Parlement a jugé opportun d'en faire l'objet d'une loi et d'exiger de plusieurs sociétés de chemins de fer qu'elles s'y conforment. Si je ne m'abuse, la Commission des transports même, à un moment donné, a émis des directives en vue d'assurer l'identité des tarifs relatifs aux ports canadiens et américains; je ne sais si elles sont encore en vigueur. On peut citer trois cas dans lesquels le Parlement s'est vu dans la nécessité d'exiger des sociétés de chemins de fer du Canada qu'elles établissent, à l'égard des marchandises destinées à l'exportation, un tarif uniforme à partir d'un point donné jusqu'à un port quelconque du Canada ou des États-Unis, sis sur le littoral de l'Atlantique.

Je le répète, les dispositions du bill C-231 qui ont trait aux tarifs ordinaires, sont pour les Maritimes un sujet de préoccupation, car, vu l'inégalité des distances à couvrir, elles pourraient mettre en danger cette politique de parité des tarifs, au désavantage des ports de l'Atlantique et partant, au profit des ports situés dans les terres.

Pour établir le bien-fondé de nos craintes, je ne citerai qu'un seul exemple au Comité; lors des séances de la Commission royale d'enquête sur les transports, le National-Canadien a déclaré ce qui suit: en 1957, le trafic des ports de l'Atlantique, pour ce qui est d'une catégorie particulière de marchandises, je crois, s'est établi à 1,049,000 tonnes; or, le même trafic au port de Portland aurait occasionné des frais d'exploitation beaucoup moins élevés, soit deux millions et demi de dollars de moins, selon les estimations du National-Canadien.

En l'occurrence, donc, les frais d'exploitation et les autres frais sur lesquels les tarifs de chemin de fer se fondent, seraient en moyenne quelque 12 cents le cent livres de moins à destination de Portland, plutôt qu'aux ports de l'Atlantique, advenant que le bill C-231 soit adopté tel quel. S'il arrive que les chemins de fer ont le choix d'augmenter tel ou tel tarif afin d'accroître leur revenu net, les hauts frais d'exploitation du trafic des ports de l'Atlatique sont, certes, l'une des premières choses auxquelles ils vont tenter de remédier, à moins qu'il ne leur soit clairement indiqué que le gouvernement du Canada, nonobstant les dispositions du bill C-231, poursuit toujours la même politique, soit que les tarifs de transport des marchandises destinées à l'importation ou à l'exportation sont identiques, que leur point d'origine ou leur destination soit un port du Canada ou un des États-Unis.

Il est dit au paragraphe suivant, monsieur le président, qu'il faut s'assurer qu'en vertu du bill C-231, il ne soit pas possible de combler les déficits provenant de l'exploitation des trains de voyageurs ou du service des abonnés, en haussant les frais débités aux expéditeurs et aux receveurs de marchandises.

Permettez-moi de lire le dernier paragraphe: Les provinces de l'Atlantique regrettent de ne pouvoir transmettre au Comité des données relatives aux frais, grâce auxquelles le Comité pourrait estimer l'effet du bill sur la situation financière des chemins de fer et sur les tarifs maximums applicables aux expéditeurs, en regard des tarifs actuels. N'avant pas de telles données, les provinces de l'Atlantique ne savent en ce moment proposer des modifications d'ordre pratique à l'article 336 et aux articles connexes. Néanmoins, on espère que l'exposé de la Commission, elle-même, qu'elle voudrait bien présenter dans un avenir très rapproché, se révélera, pour le Comité, des plus utiles à l'étude de cet important aspect du bill.

C'est tout, monsieur le président. Merci.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. On ne m'a donné aucune indication au sujet de l'autre exposé. Pour le moment, il y a un autre exposé au programme.

Mme RIDEOUT: Monsieur Dickson, dans presque tous les exposés que nous avons entendus, je crois, on estime que le bill C-231 offre des solutions acceptables aux problèmes qui se posent en matière des transports au Canada. Il est généralement admis que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes accorde une protection suffisante à ce secteur. D'autre part, si j'ai bien compris vos remarques, le bill C-231 enlèvera aux Maritimes une partie de la protection dont elle jouit présentement. Pourriez-vous me dire au juste quels sont les désavantages que le bill procurera, selon vous, à ces provinces?

M. DICKSON: Bien sûr, madame Rideout. Ainsi qu'il est mentionné dans notre exposé, les tarifs en vigueur dans les provinces de l'Atlantique n'ont jamais été à l'image véritable des frais de transport. Comme vous le savez, il est dit dans le bill que la tarification doit se fonder en premier lieu et presque exclusivement sur les frais de transport. Depuis bien des années, les taux de transport relatifs aux Maritimes se fondent sur une série de tarifs dits arbitraires, établis en comparaison de Montréal. Ces tarifs n'ont aucun rapport immédiat avec la distance à parcourir. Il est possible, même fort probable, selon nous, que le nouveau bill mettra fin à cette politique, alors, la tarification se fondera sur la distance à parcourir, plutôt que sur les tarifs arbitraires susmentionnés, où la distance n'entre pas en ligne de compte; il est inévitable, donc, que les tarifs de transport augmenteront.

Les Maritimes ne jouiront plus d'un tel critère pour l'établissement de tarifs justes et raisonnables, ainsi que des dispositions de la loi actuelle contre le favoritisme, à moins que le bill ne soit modifié, si l'on fait exception de l'article 317, selon lequel les chemins de fer doivent justifier leur politique en fonction de l'intérêt public. Il est très difficile, toutefois, pour un expéditeur, ou même pour plusieurs expéditeurs, de prouver qu'une mesure prise par les chemins de fer porte atteinte à l'intérêt public. Elle peut nuire, certes, à leurs intérêts particuliers, mais comment prouver qu'elle porte atteinte à l'intérêt public?

Il se peut que les Maritimes ne soient plus exemptées de la politique dite de péréquation, établie pour tout le pays en 1952 par le gouvernement fédéral. Ce dernier avait alors affirmé que cette politique ne pouvait s'appliquer aux Maritimes, étant à l'encontre de la tarification en vigueur dans ces provinces et fondée sur une série de tarifs arbitraires plutôt que sur la distance à parcourir.

Il y a aussi la diminution du délai, soit de 30 à 10 jours, entre la déposition des plaintes et l'accroissement effectif des taux, et bien d'autres choses du même ordre que celles dont j'ai fait mention. Celles dont je viens de parler sont les plus importantes, je crois.

Mme RIDEOUT: Bon, je vois. Croyez-vous qu'il soit possible, grâce à l'étude qui se déroule présentement durant le blocage des tarifs, de trouver des solutions satisfaisantes à ces problèmes, ou estimez-vous qu'au levé du blocage des tarifs, la situation des tarifs dans les Maritimes s'aggravera sensiblement?

M. DICKSON: Madame Rideout, il ne faudrait pas croire que nous péchons par pessimisme à l'égard de l'étude qui se déroule présentement au sujet des transports dans les provinces de l'Atlantique. Je crois que les gens qui y collaborent sont de la plus haute compétence. Il me semble avoir affirmé, dans mon exposé, que nous attendons de cette étude des résultats pratiques et concrets qui contribueront à améliorer la situation. Le ministre a déclaré à la Chambre, et peut-être aussi au Comité, qu'il escomptait beaucoup de cette étude; nous partageons cet avis.

Mme RIDEOUT: Sans doute, il est question de repenser la tarification, pour autant que...

M. DICKSON: Je crois que notre pensée est bien définie au haut de la page 3, où il est dit que cette étude, selon nous, doit avoir pour but premier, en cette

époque de vive concurrence, de rétablir la politique nationale en matière des transports dans la région atlantique du Canada, exprimée à l'origine dans la structure des tarifs de chemin de fer intercoloniaux et corroborée par l'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

Mme RIDEOUT: Mais vous convenez de l'opportunité de cette étude dans les Maritimes?

M. DICKSON: Oh, certes! Elle aurait dû se faire il y a bien longtemps.

M. NOWLAN: M'accordez-vous une question supplémentaire? Madame Rideout afirme que cette étude vise à repenser la question des transports, mais à moins que la Loi ne renferme des dispositions précises contre cette mesure ou que le Ministre fasse une déclaration quelconque, quoiqu'une déclaration n'a pas force de loi, il vaut mieux légiférer, les tarifs de transport seront augmentés dans les Maritimes, si l'on modifie de quelque manière la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, quels que soient les résultats et les conclusions de l'étude en cours présentement. En fait, les tarifs augmentent à l'heure actuelle dans les Maritimes, en dépit de la Loi susmentionnée.

M. DICKSON: Avec votre permission, je puis répondre à cette question.

Mme RIDEOUT: Ai-je droit à une autre question, monsieur le président, après que monsieur Dickson aura répondu à la question supplémentaire de monsieur Nowlan?

M. DICKSON: Je crois qu'on a une conception erronée de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes. Au contraire de l'entente tarifaire dite du col Nid-de-Corbeau, cette loi ne stipule pas des tarifs immuables. On peut augmenter ou abaisser les tarifs soumis à cette loi, sous réserve des dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de certaines dispositions mêmes de la loi sur les tarifs-marchandises dans les Maritimes, mais ces dernières, ainsi que nous avons tenté de faire remarquer dans la présentation supplémentaire que nous avons transmise au Comité lors de l'étude du bill C-120, ne peuvent, à notre ère de vive concurrence, maintenir les tarifs des Maritimes dans une situation favorable en regard des tarifs imposés à d'autres endroits. Les tarifs des Maritimes ont déjà augmenté, ils peuvent encore augmenter et ils augmenteront certainement, si le bill est adopté tel quel. Pour les expéditeurs des Maritimes qui doivent subir une hausse de tarifs de 50 p. 100, c'est une piètre consolation que d'être remboursés 30 p. 100 de cette hausse, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, surtout si les tarifs exigés de leurs rivaux, pour des motifs de concurrence ou autres, sont demeurés les mêmes. Ces expéditeurs sont mis dans une position désavantageuse en regard de leurs concurrents.

Voilà le point faible de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. A notre époque de vive concurrence, cette loi ne peut plus accorder aux Maritimes la protection que la commission Duncan, qui en a proposé l'adoption, et le Parlement, qui l'a sanctionnée en 1927, croyaient fournir à ces provinces. Cette protection que la Loi susmentionnée devait censément accorder aux Maritimes, il est grand temps, j'en conviens avec madame Rideout, qu'on la rétablisse effectivement dans les provinces de l'Atlantique.

Mme RIDEOUT: Monsieur Dickson, lorsque les représentants du National-Canadien sont venus présenter leur exposé, je les ai questionnés au sujet du service expérimental d'expédition des marchandises par exprès dans les Maritimes; l'essai portait sur la fusion des divers services. Ce qui m'a poussé à les interroger, c'est leur affirmation qu'il fallait lever le blocage des tarifs-marchandises dans les Maritimes, pour assurer le plus possible l'efficacité de ces services. On m'a répondu de ne pas m'inquiéter, qu'il s'agissait simplement d'un délai technique. Je me demande si vous avez abordé cette question avec les chemins de fer. Je crains que le levé du blocage des tarifs-marchandises, dans quelque

mesure que ce soit, ne constitue, peut-être, un mauvais précédent; je vous prie de me rassurer sur ce point.

M. DICKSON: Oui; pour répondre à votre question, Mme Rideout, je dois vous dire que nous en avons discuté avec le National-Canadien. Cette compagnie veut combiner, non seulement dans les provinces de l'Atlantique mais dans tout le Canada je crois, son service de messageries et de transport de marchandises, même si les provinces de l'Atlantique on dû servir de cobaye, si je puis dire. Nous savons depuis un certain temps que le chemin de fer veut unifier ses deux tarifs. Il existe un tarif-messageries plus élevé et un tarif-marchandises moins élevé pour les expéditions en wagonnets partiels; j'emploie ici les vieux termes. Le tarif-messageries plus élevé était primé parce que les envois par messagerie étaient mis à bord des trains de voyageurs. Maintenant la plupart des envois par messagerie...Je dois faire attention au choix de mes paroles. Les trains de voyageurs transportent actuellement moins de marchandises pour la simple raison qu'ils sont moins nombreux, et même ceux qui circulent comprennent plus de voyageurs que jamais. Il en résulte donc deux tarifs, dans de nombreux cas—je crois qu'on a soulevé cette question à la Chambre l'autre jour—alors qu'il n'existe en fait qu'un seul service; une expédition au tarif-messageries peut se trouver dans le même wagon qu'une autre envoyée au tarif-marchandises. Les chemins de fer veulent donc unifier les deux tarifs.

Le fait que le National-Canadien ait demandé qu'on insère une clause à l'article 335 semble indiquer qu'il y aura hausse du tarif; autrement elle ne l'aurait pas demandé. Je me suis entretenu avec les dirigeants du National-Canadien depuis qu'ils ont présenté leur mémoire et je leur ai demandé de me dire quel serait le nouveau tarif-messageries proposé en rapport au tarif actuel. Je n'ai reçu que ce matin cette feuille de chiffres et je n'ai pu les évaluer parce qu'il ne s'agit que d'un projet. Il me faudrait les comparer avec l'ancien tarif. Je crois que les gens des provinces de l'Atlantique sont raisonnables; nous voulons savoir ce que tout cela implique.

Mme RIDEOUT: Oui. Je n'ai pas l'intention de retarder le progrès; je suis tout simplement intéressée à la question du tarif.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): M. Dickson, je voudrais vous questionner au sujet des inquiétudes que vous avez témoignées—d'autres membres du Comité ont aussi montré des signes d'inquiétude—concernant la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, loi qui tombe de plus en plus en désuétude, et la possibilité d'une hausse du tarif dans les Maritimes en vertu de la nouvelle loi.

Les modifications que vous y apportez ne se rapportent pas au problème en général et je conclus qu'en plus de craindre l'inconnu vous craignez que la loi sera interprétée trop étroitement. Comment faire? Il nous faudra obtenir du ministre un énoncé de principe, mais pouvons-nous avoir quelque chose de plus précis?

M. DICKSON: Je ne crois pas, M. Bell, que nous ayons peur de l'inconnu. Les tendances que nous avons eues jusqu'à maintenant et celles que nous prévoyons dans l'avenir nous font voir que la nouvelle loi n'apportera aucune amélioration.

Il s'agit d'une politique nationale du transport au Canada qu'il faudrait mettre en vigueur d'une façon uniforme dans tout le pays. Ayant été appelé à paraître devant la Commission royale sur les transports, je pourrais vous citer—si j'en avais le temps—une page de chacune des déclarations qu'ont faites les premiers ministres des provinces de l'Atlantique; tous sont d'avis qu'une politique nationale de transport au Canada ne reconnaîtrait pas les besoins spéciaux de ces provinces.

Nous nous retrouvons devant un projet de loi qui prévoit une politique nationale uniforme de transport au Canada. Y ferons-nous une exception pour les provinces de l'Atlantique? Ce serait une façon de procéder. Il existe cepen-

dant une autre façon—et je crois que le gouvernement fédéral la favorise à la lumière de l'étude des transports dans les provinces de l'Atlantique—par laquelle les effets contraires, soit la mise en désuétude de la position des provinces de l'Atlantique, seraient traités au moyen d'une politique nationale découlant de l'étude des transports dans les provinces de l'Atlantique. Comme l'a fait remarquer Mme Rideout, nous ne connaissons pas les résultats de cette étude. Nous pouvons souhaiter cependant qu'elle pourra, grâce aux gens compétents qui l'ont entreprise, grâce aux directives présentées par le ministre et le gouvernement, et grâce à l'entière collaboration qu'assurent à cette étude la Commission des transports des Maritimes et les gouvernements des provinces de l'Atlantique, donner des résultats positifs et concrets qui tiendront compte des effets contraires qui pourraient découler de l'application de cette nouvelle politique nationale uniforme des transports. Il se peut que l'étude soit terminée vers la fin de janvier 1967 et que le projet de loi ait été adopté ou non avant cette date, suivant notre programme. En tout cas, la loi ne pourra avoir été en vigueur bien longtemps.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ce qui dit M. Dickson, c'est que nous retardions le bill ou que nous ayons bon espoir.

M. DICKSON: J'aimerais pouvoir vous suggérer comment rédiger un amendement qui dissiperait vos inquiétudes. Je les partage. Cependant, je ne sais pas comment amender ce projet de loi. Si nous pouvions le faire, nous n'hésiterions pas.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ma deuxième question, M. Dickson, se rapporte à vos inquiétudes au sujet des rapports et de la possibilité que l'on hésite à reconnaître les rapports concernant une politique de parité qui a été établie. Encore une fois, rien n'a été enlevé; c'est qu'en vertu de la nouvelle loi, d'une nouvelle politique nationale, il serait préférable qu'elle soit acceptée de nouveau dans nos formules.

M. DICKSON: On pourra perdre quelque chose. Je ne me suis pas exprimé assez clairement. En vertu de la nouvelle loi, le tarif se fondera sur les frais, par degrés peut-être plutôt que par substance. La tarification uniforme des ports ne tenait pas compte des distances; si le même tarif pouvait s'appliquer au transport jusqu'à Saint John et jusqu'à Halifax ou, pour prendre un exemple plus récent, si le même tarif pouvait s'appliquer à New York comme à Halifax, on ne tenait sûrement pas compte des distances.

Supposons que les dirigeants des chemins de fer estiment que tous les taux doivent leur rapporter au moins 25 p. 100 au-dessus du coût changeant, mais qu'ils constatent que le taux uniforme pour Saint John, à comparer avec celui pour New York, ne leur rapporte pas ce minimum. Pouvons-nous alors nous attendre que les compagnies de chemin de fer maintiendront ce taux pour Saint John, ou sera-t-il haussé? Le même exemple s'applique pour Saint John et Halifax, Halifax et New York etc. Devant la Commission MacPherson, le National-Canadien a soutenu que ses frais d'exploitation étaient environ 12 cents de plus par cent livres à l'égard d'un million de tonnes de trafic aux ports de l'Atlantique qu'ils ne l'auraient été si le trafic était passé par Portland. A moins que les taux pour Portland soient presque 12 cents de plus qu'ils ne le veulent à l'égard des coûts changeants, il est probable que le taux du transport jusqu'à Halifax et jusqu'à Saint John fasse l'objet d'une hausse. Afin de protéger les ports, il serait préférable qu'une déclaration claire, soit dans le projet de loi,—ce qui serait mieux, je crois,—soit par le ministre, soit faite aux chemins de fer

pour que les dirigeants ne décident pas de modifier la tarification uniforme, à cause des frais d'exploitation, des recettes, etc.

M. BELL (*Saint Jean-Albert*): Il n'y a encore eu aucun signe de ces modifications?

M. DICKSON: Il y en a eu, monsieur Bell, mais je veux ici être juste envers les chemins de fer. Jusqu'à cette année, au moins, il y a eu des cas où ils se sont montrés équitables et ont essayé de maintenir leur tarification uniforme. Le tarif a été redressé pour Halifax et pour Saint John de manière à égaler celui qui s'applique à New York ou à tout autre port des États-Unis, là où nous pouvions montrer que le trafic ferroviaire suffisait.

Au cours des négociations, il est arrivé que les chemins de fer posent cette condition: Nous sommes prêts à publier le tarif pour Halifax et pour Saint John, comme celui pour New York, à condition de faire nos frais. Je ne puis penser à un exemple où le service ne rentrait pas dans ses frais, mais certains cas ont été assez douteux. Je me souviens du transport de minerai, dans la région des Chutes Niagara, où le coût du transport, en passant par les ports des Maritimes, ne permettait pas à la compagnie de faire ses frais; en outre, celle-ci ne pouvait faire face à la concurrence des ports des États-Unis. Nous craignons qu'il existe actuellement une tendance à s'élonger petit à petit de cette tarification uniforme.

M. BELL (*Saint Jean-Albert*): Vous vous rappelez peut-être que le ministère des Transports a consigné certains chiffres au dossier,—le jour où le ministre s'est présenté devant le Comité. J'ai tellement de dossiers sur les transports que j'ai peine à trouver mon pupitre. M. Baldwin pourrait peut-être me corriger là-dessus. Par ces chiffres, les Transports voulaient montrer que la concurrence était plus forte dans les Maritimes et qu'il y a eu une certaine hausse. Vous avez expliqué que les chiffres n'indiquaient pas réellement une situation où la concurrence était favorable et saine; il ne s'agit que d'un trafic local général.

M. DICKSON: Oui, monsieur Bell, j'essayais justement de trouver ces chiffres afin de vous répondre. Disons d'abord que dans le supplément que nous avons présenté concernant le bill n° C-120, nous avons dit que ce document,—celui que vous avez mentionné et qui a été distribué à chaque membre, au début des séances,—par lequel nous voulions montrer qu'il y avait eu augmentation du trafic dans les Maritimes aux taux concurrents et aux prix convenus n'indique pas d'une manière concluante si la concurrence aide à réduire les taux du rail ou si elle n'a réussi à faire diminuer que très légèrement les taux existants. Voilà le point important du document. Il indique que les taux concurrents et les prix convenus ont augmenté dans les Maritimes, comme partout ailleurs au cours des années. La région des provinces de l'Atlantique reste encore celle où les taux sont les moins concurrents et les prix, les moins convenus. On peut le voir dans un rapport à couverture jaune qui a été présenté au nom du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, un mémoire sur le tarif-marchandises soumis le jour où le CP est venu. On y trouve à la page 7 que 50.4 p. 100 des recettes calculées d'après l'analyse des feuilles de route relatives à la région des Maritimes provenaient des taux concurrents et des prix convenus. Dans la région de l'Est, qui comprend la majeure partie de l'Ontario et du Québec, 64.7 p. 100 provenaient des taux concurrents et des prix convenus tandis que dans la région de l'Ouest, les taux concurrents et les prix convenus n'en constituaient que 39.5 p. 100. En établissant une comparaison entre la région de l'Est et les Maritimes, on doit en

toute justice inclure le tarif visant les grains, parce que ce dernier n'a subi aucune hausse alors que les taux concurrents et les prix convenus en ont peut-être subi une. En tenant compte du tarif visant les grains, la région de l'Ouest passe donc à 69.5 p. 100, ce qui nous laisse avec le petit bout du bâton.

M. Armitage vient de me faire remarquer,—et c'est le point que je voulais faire ressortir dans ma réponse,—que simplement indiquer un certain nombre de taux ou les recettes qui en découlent ne montre pas leur efficacité; en ce qui concerne la récente hausse de 10 p. 100 des taux concurrents et des prix convenus annoncée en septembre, après la grève, nous avons constaté qu'un grand nombre de taux concurrents et de prix convenus dans les provinces de l'Atlantique, augmentés de 10 p. 100, devenaient plus élevés que les taux non concurrents. Il semble donc que la concurrence n'ait réussi qu'à réduire le taux de moins de 10 p. 100. Ce n'est donc pas très efficace.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Qu'entendez vous par captif de son propre chef et non captif suivant les circonstances?

M. DICKSON: A mon avis, le rapport de la Commission royale MacPherson ne mentionnait pas qu'un expéditeur était captif suivant les circonstances, soit de n'avoir aucun moyen de transporter ses marchandises. On peut toujours réussir à transporter des marchandises, même s'il faut pour cela louer un hélicoptère, ce qui n'est ni efficace ni très économique. Si on procède par l'absurde, on peut dire que personne n'est captif. La Commission MacPherson n'a pas fondé ses recommandations de tarif maximum à l'égard des expéditeurs captifs sur le fait que ces derniers ne possédaient aucun moyen matériel de transporter leurs marchandises. A mon avis, la Commission a fondé ses recommandations sur le fait que l'expéditeur mécontent de son tarif, qu'il utilisait avant soit des camions soit un autre mode de transport, lui a dit: Je suis prêt à me lier volontairement aux chemins de fer en y confiant tout mon trafic en retour du tarif maximum auquel j'ai légalement droit.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Êtes-vous d'accord en substance avec les mémoires de l'Ouest qui s'inquiète de l'enlèvement de la discrimination injuste? Je suppose que vous vous inquiétez que la charge de la preuve soit trop forte pour l'expéditeur. Voici ce à quoi je veux en venir. Si les chemins de fer soutiennent qu'il y aura une surabondance d'appels, vous ne vous inquiétez réellement pas de savoir qui interjettera appel; vous vous inquiétez plutôt de la charge supplémentaire qu'ils devront supporter en vertu de la nouvelle loi.

M. DICKSON: Vous faites mention de l'article 317 sur la discrimination.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Oui, la section dont il est fait mention dans votre mémoire.

M. DICKSON: Ce que nous craignons, c'est qu'un expéditeur ou un certain nombre d'expéditeurs croient qu'ils ont été traités injustement soit par un acte ou une omission quelconque, soit par un autre résultat du règlement des chemins de fer et, d'après l'article actuel, il m'est difficile de voir comment un expéditeur ou un groupe d'expéditeurs pourront convaincre la Commission canadienne des transports que ce qui les touche nuit aussi à l'intérêt public. C'est sûrement nuisible à leur intérêt mais j'ignore que vous puissiez convaincre la Commission canadienne des transports que c'est aussi nuisible au public, car je ne puis dire ce qu'on entend exactement par intérêt public. Quelle doit être la portée de

l'intérêt avant qu'elle devienne intérêt public? Voilà ce qui nous inquiète. Par exemple, si le NC disait: Nous accorderons ce tarif aux ports du St-Laurent et non à ceux de l'Atlantique, cela pourrait être dans l'intérêt public. L'inquiétude de l'expéditeur est beaucoup moindre. Il serait peut-être très difficile de prouver qu'il s'agit de l'intérêt public, et vous devez y capter son intérêt.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'aimerais remercier M. Dickson de ses bonnes réponses. Monsieur le président, nous devons nous assurer que le ministre soit présent afin de traiter autant que possible avec ces questions de principe.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a assisté à chacune de nos séances. Il est à Vancouver cette semaine; c'est là la seule raison pour laquelle il n'a pu assister.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je ne lui fais aucun reproche. M. Baldwin constatera que trois ou quatre régions particulières font porter les Maritimes à s'inquiéter et nous sommes tous d'accord pour dire que des modifications particulières ne suffiraient pas. Je suis sûr que le ministre nous donnera une certaine assurance qui nous permettra de poursuivre nos discussions.

Le PRÉSIDENT: Vous savez, monsieur Bell, qu'en plus du ministre, M. Baldwin ou un de ses employés a assisté à chacune de nos séances.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai dû m'absenter quelques jours moi-même. Donc, je ne critique personne.

M. NOWLAN: Monsieur Bell a, il me semble, touché à la plupart des points que je voulais apporter. D'après ce que vous avez dit, M. Dickson, et surtout d'après ce que renferme le mémoire, serait-il juste de dire qu'en attendant la fin de cette étude vous avez des craintes au sujet du bill tel qu'il est actuellement?

M. DICKSON: Je dirais que vous avez raison, M. Nowlan, parce que nous ne savons pas ce qui ressortira de l'étude ni ce qu'en fera le gouvernement lorsqu'elle sera terminée, et cela malgré la compétence de ceux qui y travaillent. S'ils ne réussissent pas à résoudre le problème, alors quoi?

M. NOWLAN: Pour ce qui est de l'enlèvement de la discrimination, vous avez mentionné dans votre mémoire la question de la parité des ports et l'autre question du tarif-marchandises des Maritimes. Ces questions vous inquiètent-elles et vous rendent-elles craintif?

M. DICKSON: Si nous sommes appelés à nous conformer à une politique nationale uniforme des transports, c'est l'article 336 qui nous intéresse, soit le contrôle du tarif maximum. Je n'en ai pas parlé parce que je croyais en avoir le temps plus tard. Mais je vois monsieur le président qui fait des signes de la tête. Je voudrais simplement dire qu'un des Premiers ministres, qui me faisait savoir qu'il approuvait le mémoire, s'est montré fort inquiet que nous n'ayons pu le régler.

Le PRÉSIDENT: M. Dickson constatera, j'en suis sûr, que cette question a fait l'objet de nombreux autres mémoires. Veuillez poursuivre quand même le sujet, monsieur Nowlan.

M. NOWLAN: Il a déjà manifesté son intention de dire quelque chose au sujet de la formule des frais. Après un repos de deux ans, nous ne savons pas du tout à quoi nous attendre. Je me rends compte que l'espérance reste toujours vivace et plusieurs de vos réponses à M. Bell étaient fondées sur l'espérance. Pourquoi le bill n'aurait-il pas un article protégeant la région choisie, ou l'intérêt des provinces de l'Atlantique, comme il existe un article protégeant l'intérêt de *Crowsnest Pass* en matière de tarif? Si je mentionne cela, c'est que, d'après le

projet de loi, à l'article 328(1), le mouvement du grain dépendrait des taux exigés à la Crowsnest Pass. A l'article 335 qui ne s'applique qu'aux frais de transport maritime, on lit que ces taux ne demeureront en vigueur que durant deux ans. Pourquoi ne pas ajouter dans le bill à ce point-là que les taux demeureront en vigueur deux ans en dépit de l'étude en cours, ce qui ne mettra pas les Maritimes dans une situation plus désavantageuse que celle où elles sont présentement. N'est-ce pas là le passage où l'on pourrait apporter quelque modification?

M. DICKSON: Oui, je crois que c'est vrai monsieur Nowlan. En toute justice au Ministère, je crois que la clause qui traite de cet aspect a voulu résoudre le problème qui nous préoccupe, vous, moi et les autres membres du Comité. Je pense que nous manquons à la décence ce matin. Peut-être aimerions-nous retrouver les taux de 1897? Tout le monde serait alors content et nous n'aurions pas à nous préoccuper du projet de loi.

Nous ne manquons pas de décence à ce point-là, toutefois, et je crois qu'une telle attitude serait trop intransigeante à l'endroit des provinces de l'Atlantique. Nous voulons quand même adopter une attitude qui demeure dans l'esprit des taux de 1897, mais qui soit assez souple pour faire face aux conditions de la concurrence d'aujourd'hui.

M. NOWLAN: Je comprends très bien qu'on ne puisse pas vivre comme en 1897, mais franchement, je ne comprends pas pourquoi nous ne modifierions pas l'article 335 afin de le rendre plus explicite et de nous assurer que, dans deux ans, peu importe ce qui résultera de l'étude sur les transports, la situation ne sera pas pire. D'après le libellé actuel du projet de loi, tout sera gratuit dans deux ans, et nous nous fions à la bonne volonté des gens d'alors pour qu'ils analysent la situation. Madame Rideout a mentionné l'évolution de la pensée plus tôt. Mais cela revient à dire que, parce que certains habitants de l'Ouest se sont opposés assez catégoriquement au manque de protection que le bill accordait à la Crowsnest Pass, cette dernière y est expressément nommée. Je me demande simplement si nous avons été assez énergiques.

M. DICKSON: Je souscris volontiers à votre idée, et je présume que si nous sommes d'accord sur les principes, avec un peu d'ingéniosité et de bonne volonté, nous pourrions en arriver à une solution.

M. NOWLAN: La déclaration du Ministre ne m'éclaire en rien au sujet du projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nowlan, l'abolition de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes doit d'abord être débattue en Chambre.

M. DICKSON: Si vous me permettez une tentative d'explication, je crois que l'inquiétude de monsieur Nowlan vient de ce que, si vous abrogez une partie quelconque de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, vous rompez la relation de concurrence qui existe entre les expéditeurs des provinces Maritimes et ceux du reste du Canada. Cette relation a déjà été rompue sans qu'aucune partie de la Loi n'ait été abrogée. Si nous ne prenons aucune mesure pour rendre ladite Loi plus efficace, notre situation, à la suite du présent bill, se détériorerait progressivement, à un rythme sans cesse croissant. Je crois que c'est là que nous différons d'interprétation.

Le PRÉSIDENT: Je croirais, d'après mon expérience, qu'avant d'agir, même après l'étude, les intéressés feront des instances au gouvernement d'alors et, probablement aussi, à notre Comité. Je pose simplement la question. Est-ce que ce ne serait pas là une protection?

M. NOWLAN: C'est peut-être ce que l'on espère et ce que l'on a l'intention de faire, mais le projet de loi, qui traite de la Crowsnest Pass, ne fait pas mention de cela.

Le PRÉSIDENT: Les autres pourraient fort bien crier à la discrimination, n'est-ce pas? Continuez, monsieur Nowlan.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je crois que la thèse de monsieur Nowlan a du bon, mais je serais choqué de constater que ce rapport ne confère au Gouvernement aucune sorte d'obligation, et si vous donnez suite à la proposition de monsieur Nowlan, alors vous libérerez le Gouvernement de toute nécessité d'agir. Il s'en tire facilement si vous mettez la protection là où vous avez dit. Je crois qu'on devrait aller encore plus loin.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Baldwin voudrait-il nous faire ses commentaires à ce sujet?

M. BALDWIN: Si je comprends bien, monsieur Bell, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes conserve son plein effet, et elle ne peut être modifié sans l'agrément du Parlement. Monsieur Dickson s'est montré mécontent du fonctionnement actuel de la loi, mais elle ne peut être modifié sans passer par le Parlement.

Le gel de deux ans de tous les taux trop bas exigés dans les provinces maritimes maintiendra les Maritimes dans leur situation actuelle, alors qu'on entreprendra des études très poussées et très dispendieuses au sujet de tout le réseau de transport des provinces de l'Atlantique. La grosse partie de l'étude devrait être terminée au début de l'an prochain.

Le Gouvernement a décidé de geler durant une période de deux ans les taux susmentionnés pour manifester sa bonne foi à l'endroit des provinces en cause et pour s'accorder, espère-t-il amplement de temps pour recevoir les résultats de l'étude qu'il espère avoir entre les mains au début de l'an prochain, en étudier les constatations et décider quels changements de ligne de conduite ou quelles mesures législatives il faudrait prendre à la suite de cette étude qui pourrait recommander, entre autres choses, la modification de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que tout cela nous renseigne bien, mais monsieur Nowlan a mis le doigt sur une faiblesse du texte. Je crois que monsieur Dickson, de retour à Moncton, devrait songer à quelque amendement qui nous permettrait de mettre cela en noir sur blanc et de fixer un délai et nous donnerait la protection supplémentaire qui, de l'avis de tous, est nécessaire. Est-il possible, cependant, de rédiger un tel amendement? Je ne le sais pas.

M. DICKSON: Pour terminer ce que j'ai à dire sur le sujet, monsieur Bell, c'est sûrement avec plaisir que nous essaierons. Il est évident que nous serions plus satisfait s'il était dit, quelque part, dans la loi, que le Gouvernement reconnaît le but et l'intention de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Peut-être n'est-ce pas là un langage juridique, mais vous autres, avocats, pourriez-vous me corriger s'il en est ainsi.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je demander à monsieur Baldwin, pendant que nous y sommes, ce qu'il adviendra de la période de gel de deux ans. Va-t-elle se terminer automatiquement?

M. HORNER (*Acadia*): Elle se termine ainsi, en effet, à moins que le Parlement ne la renouvelle, et il n'est pas besoin que le Parlement réétudie l'affaire non plus. Les nouveaux taux entreront en vigueur dans deux ans.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Et à la fin de ladite période, monsieur Baldwin, est-il vrai que les taux ne pourront être augmentés?

M. BALDWIN: J'avoue ne pas avoir de copie avec moi. Autant que je me souvienne, le ministre des Transports a été interrogé à ce sujet beaucoup plus tôt au cours de nos délibérations et a fait remarquer que si le Parlement ne pouvait en deux ans en finir avec l'étude des modifications que pourraient amener les mesures législatives découlant des études dont j'ai parlé, il lui sera également

possible de prolonger ladite période jusqu'à ce qu'il ait fini de débattre la nouvelle loi.

Je crois que monsieur Pickersgill a soulevé ce point plus tôt en répondant à une question.

M. NOWLAN: Monsieur le Président, si on ne prend aucune mesure législative à l'égard du présent bill ou à l'égard de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, est-il vrai que dans deux ans les taux actuellement en vigueur dans un endroit désigné pourront augmenter?

M. BALDWIN: Oui, les taux trop peu élevés pour faire face à la concurrence et qui auront été gelés par le présent projet de loi.

M. NOWLAN: Il n'est donc pas besoin de modifier sensiblement la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes ou de prendre aucune mesure législative à cet égard pour que les taux augmentent au bout de deux ans, de la façon que le projet de loi est libellé à présent?

M. BALDWIN: Oui, mais les intéressés, quoi qu'il arrive, auront toujours droit à l'aide financière octroyée aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. NOWLAN: Je comprends cela, mais ce que j'aimerais voir éclairci, c'est que, sur la base du bill comme il est rédigé à l'heure actuelle et si aucune mesure législative n'est prise à l'égard de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, si rien n'est fait, les taux peuvent monter dans deux ans d'ici dans les Maritimes, en plus des subventions qu'accordent la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les province maritimes. Est-ce exact?

M. BALDWIN: Oui, pour le groupe en question, qui n'est qu'un groupe fractionnaire.

M. HORNER (*Acadia*): Croyez-vous, monsieur Dickson, qu'en raison de la place qu'occupent les provinces de l'Atlantique sur le marché canadien de l'exportation, croyez-vous que ces bureaux de douanes devraient jouir, si nécessaire de taux de transport réduits ou subventionnés à l'égard de toutes les exportations qui passent par eux? Est-ce là le sens des recommandations de votre mémoire?

M. DICKSON: Je ne suis pas tout à fait certain d'avoir bien compris votre question. Je vais essayer de la formuler dans mes propres termes. Nous disons qu'il y a deux grands ports dans les provinces de l'Atlantique, Halifax et Saint John, qui tous deux relèvent du Conseil des ports nationaux; munis de vastes installations, ils ne sont pas utilisés à leur pleine mesure; on devrait peut-être s'en servir davantage.

L'importance du trafic qui emprunte les bureaux de Halifax et de Saint John influence toute l'économie des provinces de l'Atlantique. Nous espérons non seulement voir le trafic existant continuer son train, mais également participer à toute augmentation du marché canadien d'importation et d'exportation.

Ce qui nous inquiète, c'est que la liberté en matière de taux, les taux étant établis en fonction des frais engagés, qui découle du présent projet de loi, placera nos bureaux de douanes dans une position encore plus désavantageuse dans la concurrence qu'ils doivent affronter sur le marché canadien de l'importation et de l'exportation, de la part des bureaux américains et des bureaux canadiens situés plus au centre.

M. HORNER (*Acadia*): D'après vous, au cours des dix dernières années, le pourcentage des produits qui ont été exportés par les bureaux de l'Atlantique a-t-il augmenté ou diminué? La quantité des produits peut avoir augmenté, mais votre pourcentage de la quantité globale possible a-t-il augmenté ou diminué?

M. DICKSON: Il a augmenté, bien que je n'aie pas de chiffres avec moi, monsieur Horner.

M. HORNER (*Acadia*): Disons que vous êtes une autorité.

M. DICKSON: Je vais vous citer une autorité plus compétente que moi. Je crois que le Gouvernement a fait faire une étude par l'Office d'expansion économique de la région atlantique sur l'effet produit par la navigation d'hiver sur les bureaux de Halifax et de Saint John. Si ma mémoire est bonne, l'étude a révélé que les bureaux de l'Atlantique, même si le volume de leurs opérations a pu demeurer le même ou avoir augmenté, ont quand même perdu une certaine part du trafic.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Bell dit qu'ils ont perdu leur part d'un trafic rémunérateur...

M. DICKSON: En effet, c'est là un point très important.

M. HORNER (*Acadia*): ...au profit des bureaux américains.

M. DICKSON: Ou des bureaux canadiens plus au centre.

M. HORNER (*Acadia*): Oui. Si la ligne de conduite suivie en matière de transport sur le plan national prévoyait un genre de subside qui serait versé à l'égard des marchandises destinées à l'exportation et acheminées par les trois bureaux en cause de la région atlantique, est-ce que, d'après vous, cela n'améliorerait pas votre position et ne frénerait pas la tendance à la baisse?

M. DICKSON: Nous n'avons pas envisagé de subside, monsieur Horner. Il est probable, toutefois, qu'un subside se révélera nécessaire un bon jour, et ce jour peut venir plus tôt que nous ne l'attendons vous et moi. Pour le moment, nous voulons simplement maintenir le trafic qui emprunte ces bureaux-là. Évidemment, un subside pourrait peut-être résoudre en partie le problème, mais nous n'avons pas mentionné cette hypothèse aujourd'hui.

M. HORNER (*Acadia*): Eh bien, je le dis, et je vous demande si cela n'aiderait pas à renverser la vapeur. Les affaires s'en vont en diminuant depuis un certain temps. Je m'intéresse à un coin du territoire canadien et je comprends la situation des bureaux situés à cet endroit-là. Je me demande si, dans notre sagesse, nous devrions verser un subside, et votre Comité croit que oui. Je me demande si la chose n'améliorerait pas la situation. Qu'en pensez-vous? Naturellement, si le subside est assez élevé, je présume qu'il ne pourrait qu'aider les choses.

M. DICKSON: Il devrait, si on l'emploie à bon escient.

M. HORNER (*Acadia*): Il devrait.

M. DICKSON: Nous ne nous opposons pas aux subsides, et nous n'avons rien dit contre eux. Des subsides sont versés ici en vertu de l'article 329 je crois.

M. HORNER (*Acadia*): Je sais que cette région reçoit un subside. Je dis cela parce que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'a été garantie que pour une période de deux ans. Après quoi, c'est l'incertitude.

M. DICKSON: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): En fait, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes permet en certains cas une réduction pouvant aller jusqu'à 30 p. 100, et, en d'autres cas, jusqu'à 20 p. 100, dépendant de l'endroit où se fait le mouvement des marchandises.

M. DICKSON: Monsieur Horner, il y a une chose que j'aimerais expliquer clairement ici. Les chiffres que vous présentez, soit 20 et 30 p. 100, sont justes, mais nulle part trouverez-vous le taux réduit de 30 p. 100. Peut-être le Comité me permettrait-il de prendre quelques minutes pour expliquer comment fonctionne la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La réduction de 20 p. 100 s'applique au territoire visé par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, c'est-à-dire celui qui est situé à l'est de Lévis. Ainsi, les taux exigés dans les limites de ce territoire sont 20 p. 100 plus bas qu'ils ne le seraient sans la Loi, et les envois qui proviennent du territoire visé par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et se dirigent vers d'autres régions du Canada, à l'exclusion du trafic importation, et le trafic importation est égale-

ment exclu dans le périmètre du territoire, et à l'exclusion du trafic exportation à travers les provinces de l'Atlantique, les taux, donc, qui frappent ces envois sont réduits de 30 p. 100 à l'égard de la partie du transport qui a pris place à l'intérieur du territoire. Ainsi, si les marchandises parcourent 500 milles en territoire québécois et 500 milles en dehors du Québec, le taux serait donc réduit de 15 p. 100, soit la moitié de 30 p. 100. Vous ne trouverez donc jamais, au grand jamais, une réduction de taux de 30 p. 100. . .

M. HORNER (*Acadia*): Je n'aime pas le mot «jamais». Disons que c'est plutôt rare.

M. DICKSON: Non. Mathématiquement, vous ne pouvez pas.

M. HORNER (*Acadia*): Très bien. Il pourrait être de 29 p. 100, cependant, si la grande partie du parcours avait lieu à l'intérieur du territoire, et. . .

M. DICKSON: Mathématiquement, ça se pourrait, mais je ne crois pas que ça puisse vraiment arriver.

M. HORNER (*Acadia*): Donc, vous ne savez pas ce qui va arriver dans deux ans d'ici, et les taux pourront très bien s'accroître de 15 p. 100 à l'égard des marchandises sortant des Maritimes.

M. DICKSON: Oui, en effet. Ils pourraient très bien monter de 15, 50, 75, ou 150 p. 100, comme ils l'ont fait depuis la guerre.

M. HORNER (*Acadia*): Je puis donc dire qu'avec l'abrogation de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, nous assisterons à une augmentation des taux de transport des marchandises dans vos provinces.

M. DICKSON: Excusez-moi, je croyais que vous parliez toujours comme si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes demeurait en vigueur.

M. HORNER (*Acadia*): Oh, non.

M. DICKSON: Si vous retranchez la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, eh bien, les chemins de fer n'auront plus droit aux subsides. Évidemment, ils essaieraient de récupérer de l'expéditeur les sommes d'argent qu'ils recevaient sous forme de subsides, et je crois qu'ils peuvent le faire.

M. HORNER (*Acadia*): D'après vous, ils peuvent le faire, mais ce faisant, ils augmenteraient les frais.

M. DICKSON: Oui, évidemment.

M. HORNER (*Acadia*): J'essaie simplement de me représenter exactement les conséquences pour mes amis des Maritimes de mon adhésion à ce projet de loi. Si j'y souscris, je contribue à faire augmenter les taux de transport des marchandises. J'essaie de saisir les conséquences précises de la décision que je vais prendre.

Maintenant, selon l'interprétation que vous donnez à l'article 335 du bill, est-ce que vous pourriez laisser tomber la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sans qu'il soit nécessaire de la présenter de nouveau au Parlement?

M. DICKSON: Non, je ne crois pas. Je ne suis pas avocat, mais je dirais que non.

M. HORNER (*Acadia*): Vous croyez qu'elle devra revenir devant la Chambre?

M. DICKSON: Si je comprends bien le processus législatif, il faudrait une loi pour abroger la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il ne sert pas à grand-chose, monsieur Horner, d'accorder à quelqu'un un subside de 28 ou de 29 p. 100 dans des cas extraordinaires si les taux qu'il doit payer augmentent de 50 p. 100 tandis que celui que doit verser son

concurrent demeure au même point. Cela ne lui aide pas tellement. Il ne peut soutenir la concurrence.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous répéter cela?

M. DICKSON: Admettons que vous n'abrogez pas la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cependant, si un expéditeur d'une province de l'Atlantique voit son taux augmenter de 50 p. 100, un cas peut être extrême mais quand même possible, sans que celui que paie ses concurrents ne subisse aucune majoration, quel réconfort peut-il alors retirer à la pensée de recevoir 28 ou 29 p. 100 dans des circonstances extraordinaires grâce à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et, d'après la Loi, ce serait plus probablement 8, 10, 12 ou 14 p. 100. Cela ne lui aide pas à conserver sa clientèle.

M. HORNER (*Acadia*): Je suis d'accord avec vous, et vous m'inquiétez quand vous dites que les taux de transport pourraient très bien grimper de 50 p. 100. Si les taux augmentaient de façon aussi à pic, le producteur des Maritimes se retrouverait dans une position fort désavantageuse vis-à-vis de la concurrence, n'est-ce pas?

M. DICKSON: C'est toujours délicat de mentionner un chiffre pris au hasard. Je n'essaie pas de leur trouver des arguments, mais les chemins de fer pourraient dire que la concurrence ne leur permettrait pas une augmentation de 50 p. 100. Par contre, si la concurrence ne les gêne pas, alors ils pourront augmenter les taux. Et si leurs frais sont si élevés qu'ils croient nécessaire une nouvelle majoration, alors ils les augmenteront de nouveau. Ils les ont montés de 10 p. 100 auquel s'ajoutera peut-être un autre 10 p. 100 l'an prochain.

M. HORNER (*Acadia*): Je sais tout cela.

Le PRÉSIDENT: Le transport par camions ne fait-il pas bonne concurrence aux chemins de fer dans les Maritimes?

M. DICKSON: Eh bien, monsieur le Président, j'aimerais dire, en réponse à cette question, que nous désirons toujours plus de concurrence. Aucune hésitation à ce sujet. Nous aimerions que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit modifiée et s'applique également aux camionneurs. Nous avons même fait une recommandation au Gouvernement en ce sens.

Le PRÉSIDENT: Mais on veut s'en débarrasser, monsieur Dickson.

M. DICKSON: J'aimerais rappeler au Comité qu'il doit aborder le problème de la concurrence avec précaution. Le fabricant des provinces de l'Atlantique veut pousser la fabrication afin d'assurer à nos gens un emploi régulier, et il ne peut dépendre uniquement sur le marché local, parce que les deux millions d'habitants des provinces de l'Atlantique sont disséminés entre le Labrador septentrional et Yarmouth, et entre Saint John's (T.-N.) et Edmunston. Seule la région d'Halifax, avec ses quelque 100,000 habitants, forme une concentration importante. Si nous voulons attirer les fabricants et donner aux sociétés en place un essor économique, il nous faut avoir accès aux marchés canadiens plus importants.

Nous espérons avoir plus de concurrence dans le domaine des moyens de locomotion, mais nos fabricants doivent concurrencer d'autres fabricants qui se sont établis bien plus près de ces marchés-là. Voyons si je ne peux vous citer un extrait d'un texte déjà présenté. Je ne peux le retrouver, mais je vais essayer de le citer de mémoire. Le Gouvernement canadien de 1897 jugeait qu'il en coûtait 25c. pour transporter un produit moyen de Halifax à Montréal. Le tarif était de 22 ou de 23c. entre Toronto et Montréal. L'écart était d'environ 2 ou 3c. Les distances diffèrent maintenant de façon considérable. Cet écart est devenu disproportionné avant l'entrée en vigueur de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La Loi a rétabli l'écart de 2c. L'écart, à toutes fins pratiques, a de nouveau perdu toutes proportions, du

point de vue de l'expéditeur. Je ne crois pas que même la plus fine concurrence de la part des camionneurs puisse rétablir le même rapport entre les taux que doivent débourser les expéditeurs d'Halifax et ceux de Toronto voulant pénétrer le marché de Montréal, en raison des distances en cause. Nous voulons la concurrence, mais je ne crois pas que la concurrence en elle-même puisse aujourd'hui, même la plus forte concurrence, puisse donner de tels résultats, à cause des distances et à cause des facteurs économiques. Les camions qui font le transport entre Toronto et Montréal sont chargés à l'aller et au retour, nul doute à ce sujet; ils n'ont pas à se faire de souci. Par ailleurs, ceux d'Halifax ne sont pas sûrs de trouver une cargaison pour les deux trajets. Je ne crois donc pas que la concurrence, même s'il y a amélioration de ce côté-là, puisse nous apporter ce que nous désirons. Peut-être plus tard, et si jamais ça arrive, eh bien, tant mieux.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites que, d'après vous, il n'y a pas assez de concurrence.

M. DICKSON: Notre concurrence n'est pas assez vive, et même si elle l'était autant qu'elle l'est entre Montréal et Toronto, quant au nombre de camions, par exemple, je ne crois quand même pas qu'elle apporterait les résultats voulus, en raison des facteurs économiques que j'ai mentionnés.

M. HORNER (*Acadia*): Environ 55 p. 100 du transport dans la région des Maritimes se fait à des taux qui ne peuvent soutenir la concurrence, ce qui laisse à supposer que, même dans les régions maritimes, la concurrence du transport par camion n'est pas assez vive. Du point de vue du contribuable, devrions-nous subventionner les chemins de fer parce que les rails sont déjà en place, ou devrions-nous affecter les sommes qui auraient pu être remises aux chemins de fer sous forme de subsides pour le trafic des marchandises, à la construction des routes? Serait-il plus économique, dans cette région-là, de construire des routes pour les camions et de les entretenir, que l'entretenir les rails et les terre-pleins existants, ce qui entraîne peu de frais?

M. DICKSON: Je dois dire que je n'aime pas particulièrement l'une ou l'autre solution.

Le PRÉSIDENT: Ce qu'il aime, c'est le *statu quo*.

M. DICKSON: Non, monsieur le président.

M. HORNER (*Acadia*): J'envisage tout du point de vue du contribuable et je cherche où vont les dollars prélevés comme impôt.

M. DICKSON: Je crois que la meilleure solution consisterait en une combinaison du *statu quo* et de chacune des parties de l'alternative que vous avez proposée.

M. HORNER (*Acadia*): Je m'en aperçois.

M. DICKSON: J'aimerais d'abord répondre à une remarque de monsieur Nowlan: Vous avez dit: le même montant d'argent. C'est là, à mon avis, une expression dangereuse. Je ne crois pas qu'il faille envisager ce problème, particulièrement dans les provinces de l'Atlantique, en partant de ce genre d'équation; il faut plutôt se demander quel est le problème, comment peut-on le résoudre, combien coûtera-t-il, peut-on se permettre en tenant compte des sommes que nous dépensons à l'heure actuelle de le résoudre? Ce serait, à mon avis, la façon d'aborder le problème. Je suis terrorisé à la pensée qu'on puisse attaquer ce genre de problème en se demandant combien d'argent nous dépensons à l'heure actuelle et s'il n'y aurait pas moyen de l'utiliser à meilleure fin, plutôt qu'essayer de saisir le fond du problème, de rechercher des solutions, et ensuite de calculer les déboursés qu'il faudra engager et de vérifier si le budget le permet.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends cela.

M. DICKSON: Je vais revenir maintenant à votre question. D'après moi, à mesure que notre réseau routier se perfectionne, ce que l'on constate partout au

pays, si les camionneurs pouvaient être le moindrement favorisés par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (et nous avons avancé qu'ils devraient l'être), et si le climat économique devient plus favorable, si tous ces facteurs se réalisent, notre situation va s'améliorer et il ne sera pas nécessaire au Gouvernement canadien de continuer à y déverser des flots de dollars.

M. HORNER (*Acadia*): Présentez-vous un mémoire à la Commission d'étude sur le transport dans les provinces de l'Atlantique?

M. DICKSON: Peut-être devrais-je dire, d'abord, que la Commission d'étude sur le transport dans les provinces de l'Atlantique ne tient pas d'assemblées publiques. Ils ont fait savoir qu'ils n'étaient pas particulièrement désireux de recevoir des mémoires par écrit.

M. HORNER (*Acadia*): Comment pouvez-vous espérer alors qu'ils connaîtront votre point de vue?

M. DICKSON: L'espérance reste toujours vivace.

M. HORNER (*Acadia*): L'espérance! Vous êtes bien plus confiant qu'un habitant de l'Ouest, à mon avis, pourrait l'être. Je ne courrais pas cette chance-là.

Le PRÉSIDENT: Je tiens à remercier MM. Dickson et Armitage de leur présence parmi nous et de la présentation de leur mémoire. Je me rends compte des difficultés que vous avez pu rencontrer. Je propose à M. Dickson, si la chose est possible, de nous présenter l'autre mémoire traitant des taux de transport maximaux. Nous le ferons imprimer et en resterons là pour le moment. Je vous ferai savoir comment nous nous arrangeons.

M. DICKSON: Je m'aperçois que vous et monsieur Armitage avez pris certains arrangements à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: En effet. Je dois vérifier la chose avec lui et m'assurer que tout est dans l'ordre. La séance est suspendue jusqu'à jeudi matin à 9 heures et demie alors que nous serons saisis du mémoire sur la province du Manitoba.

Vendredi matin, à 9 heures et demie, nous amorcerons l'étude, clause par clause, comme convenu. Le texte des autres modifications proposées par la *D.O.T.* sera distribué aux membres, ainsi que les notes explicatives. Des représentants de la province d'Alberta seront avec nous le 22, mais nous commencerons l'étude détaillée le 18.

APPENDICE A-29

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE WINNIPEG AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

INTRODUCTION

1. La Chambre de commerce de Winnipeg est une association d'hommes et de femmes d'affaires et de profession groupés dans le but commun d'améliorer la situation commerciale, financière, professionnelle, éducationelle et sociale du Winnipeg métropolitain, en particulier, ainsi que du Manitoba et du Canada, en général. Elle a été fondée en 1873 et constituée en corporation en 1879 sous l'appellation de Chambre de commerce de Winnipeg. Sous son nom primitif comme sous son nom actuelle, elle a conservé, au cours des années, un vif intérêt à l'égard des questions de transport, et comme elle compte actuellement plus de 2,400 membres répartis dans quelque 1,400 sociétés du Winnipeg métropolitain, la Chambre représente un vaste éventail du monde des affaires du Winnipeg métropolitain.

LA COMMISSION MacPHERSON

2. La Chambre a étudié attentivement les recommandations de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports, ainsi que les deux projets de loi présentés au Parlement, et elle a proposé l'adoption de certaines de ces recommandations. Même si le bill C-231 actuel abolit certaines mesures discutables de l'ancien bill C-120, il renferme effectivement des points non recommandés par la Commission MacPherson, et il semble parfois ne pas tenir compte d'une partie du mandat de cette Commission. Nous voulons parler, en particulier, de l'article a) du mandat, contenu dans le décret P.C. 1959-577, qui enjoignait à la Commission d'enquêter et de faire rapport sur:

> «Les injustices inhérentes à la structure des tarifs-marchandises, leurs répercussions sur les diverses régions du Canada, ainsi que les modifications législatives et autres qui peuvent et doivent être apportées afin de mettre en œuvre une politique d'économie nationale, afin de supprimer ou d'alléger ces injustices».

3. Nous estimons que les recommandations contenues dans le Rapport de la Commission MacPherson n'ont guère contribué à supprimer les injustices actuelles. Les modifications proposées dans le bill C-231, même si elles visent à «supprimer ou à alléger ces injustices», semblent abolir tout recours qu'à l'expéditeur privé, face aux injustices, au favoritisme ou à la discrimination injuste.

UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

4. Dans le mémoire qu'elle a soumis à la Commission royale MacPherson en février 1960, la Chambre a fait plusieurs observations sur la nécessité d'une politique nationale des transports. Voici des extraits de ce mémoire:

> «Nulle part ne pouvons-nous trouver une politique nationale clairement définie, des transports. La Commission royale Turgeon chargée d'enquêter sur les transports a consacré, en 1951, le dernier chapitre de son rapport (chapitre XVII, pages 274-280) à ce sujet. De fait, elle énumère un grand nombre de faits et de mesures gouvernementales pertinents, et elle estime que ce sont là autant d'aspects de la politique nationale des transports, mais elle ne fait aucune analyse afin de détermi-

ner une politique d'ensemble. Cette étude donne plutôt à penser qu'il a existé, à diverses époques, un certain nombre de politiques fondées sur l'intérêt national ou sur le développement régional, ou sur la rapidité, ou simplement sur un accident d'ordre historique ayant quelque rapport avec les transports».

«La complexité croissante de notre vie nationale en général et des transports, en particulier, nous semble indiquer la nécessité d'une politique des transports clairement définie ou, si l'on préfère, d'une philosophie des transports qui servira de guide aux divers organismes qui régissent les transports à travers le Canada, et qui constituera, pour les voituriers ou pour les usagers des transports en général, un guide ou une indication quant aux principes considérés comme sains et desservant au mieux les intérêts du public en général».

5. Nous recommandons donc à la Commission:

«Qu'elle songe rapidement et sérieusement à mettre au point une politique nationale claire et complète des transports, ainsi que des moyens grâce auxquels la multiplicité actuelle des contrôles pourra être intégrée aux structures d'une telle politique nationale».

6. Nous sommes heureux de constater que la Commission MacPherson a accepté notre proposition concernant la nécessité d'une politique nationale des transports. Nous applaudissons aux efforts qu'on a faits, dans le bill C-231, pour établir une telle politique.

7. Cependant, en donnant l'exposé d'une politique nationale des transports la Commission MacPherson, tout comme le bill C-231, dénote une faiblesse sensible: dans les deux cas on n'assure pas une protection suffisante aux usagers des services de transport.

8. Malheureusement, les mémoires présentés à la Commission MacPherson n'ont pas souligné la nécessité de cette protection. Il peut s'agir d'un oubli, mais nous croyons qu'on a raison de dire que personne, sauf peut-être les chemins de fer, ne pensait que la suppression des injustices inhérentes à la structure des tarifs-marchandises nécessiterait la suppression de la protection accordée jusqu'ici aux usagers des services ferroviaires.

9. Nous estimons que, lorsqu'on instituera une forme quelconque de mesure législative en vue de réglementer les transports, on devra avoir à l'esprit les principes suivants:

1. *Une répartition équitable du fardeau*

La raison d'être de la Commission MacPherson était la reconnaissance, par le Parlement, du fait qu'une part disproportionnée des frais de transport était supportée par les expéditeurs dans huit provinces et qu'il importait de soulager ce fardeau.

2. *Le droit d'accès aux marchés*

Ce droit ne devrait pas être brimé par une action arbitraire de la part des voituriers. Les transports ne sont qu'un aspect accessoire des transactions commerciales et n'ont pas, par eux-mêmes, de valeur intrinsèque. Les distorsions artificielles de la structure des tarifs-marchandises ne peuvent que causer des distorsions des méthodes commerciales. Il s'ensuit alors une fausse affectation des ressources et une compréhension moindre des possibilités économiques du Canada.

3. Il importe de préserver le droit de l'expéditeur particulier à un taux maximum précis.

4. Les changements apportés aux rapports de tarifs devraient se faire graduellement, afin de permettre aux gens d'affaires et aux industriels de s'adapter aux conditions changeantes.

10. La Commission MacPherson en est venue à la conclusion que la meilleure façon d'établir un réseau de transports viable et efficace, c'est de permettre aux forces de concurrence de s'exercer avec la plus grande liberté possible.

11. La Commission s'est dite d'avis que la protection du petit expéditeur réside dans la concurrence et, s'il n'en existe pas, dans son droit à demander un tarif maximum. Ces mêmes principes ont été suivis dans le bill C-231.

12. Toutefois, si l'on doit maintenir la réglementation de tous les moyens de transport, ou de tous les types de services publics, c'est notamment et surtout afin de protéger les usagers, d'une façon individuelle, contre un traitement discriminatoire.

13. Au bas de l'échelle des tarifs, on assure la protection des autres moyens de transport en exigeant que tous les tarifs ferroviaires soient compensatoires. Nous n'en croyons pas moins que, dans les limites de ces deux restrictions, il y a place pour l'établissement de tarifs qui pourraient avoir un caractère de favoritisme indû ou de discrimination injuste.

14. Nous recommandons que la politique nationale des transports contienne une disposition visant à empêcher la discrimination. On pourrait ajouter cette précision à la dixième ligne de l'article 1 en insérant, devant les mots «sauf dans les secteurs où un mode de transport possède un monopole» la périphrase «sous réserve des intérêts des usagers des transports».

15. La politique nationale des transports devrait exiger, entre autres choses, qu'on s'assure que les usagers des services de transport profitent des avantages inhérents à chaque moyen de transport. A cette fin, on doit veiller, en fixant les tarifs applicables à chaque moyen de transport, à ce que ces tarifs soient proportionnés aux frais de ce mode; et lorsqu'il existe un trajet direct commun à deux moyens de transport ou plus, la Commission devrait être informée que, dans les limites de sa compétence, elle doit veiller à ce que la part du tarif direct qui revient à chaque moyen de transport ne soit pas contraire, en quelque façon, aux dispositions de la loi.

POUVOIRS ET FONCTIONS DE LA COMMISSION

16. Selon l'esprit de la proposition qui précède, nous estimons qu'à la 27e ligne de l'article 15, on devrait insérer, après le mot «objet», la périphrase «de sauvegarder les intérêts des usagers des transports et...»

17. Le paragraphe 5) de l'article 17 prescrit que, si l'on en appelle d'une ordonnance, d'une règle ou d'une directive émanant de la Commission, l'application de l'ordonnance, de la règle ou de la directive dont il est fait appel est suspendue jusqu'à ce que l'appel soit entendu.

18. Nous estimons que pareille disposition pourrait être nuisible et causer de graves difficultés aux voituriers. Nous nous rendons compte, en outre, qu'il pourrait être sage, dans certains cas, de suspendre toute décision jusqu'à ce que l'appel ait été entendu.

19. Aussi, nous proposons que l'article soit modifié à la 35e ligne, de manière à prescrire que:

> «l'application de l'ordonnance, de la règle ou de la directive dont il est fait appel ne sera pas suspendue à moins d'un ordre contraire de la Commission».

BILL C-231—PARTIE III

Transport extra-provincial par véhicule à moteur

20. Se fondant sur une étude effectuée par son Bureau des transports, la Chambre a recommandé, en avril 1954, que:

> «le gouvernement fédéral exerce la juridiction qu'on vient de lui conférer et ne tente pas de la déléguer aux provinces».

21. La Chambre approuve donc l'insertion, dans le bill C-231, de la partie III et incite le Parlement à faire diligence, afin de soumettre le transport interprovincial par véhicule à moteur au contrôle de la Commission des transports. Nous estimons, en outre, que le contrôle des taux, des tarifs et des échanges de trafic devrait être semblable à celui qu'on exerce à l'égard des chemins de fer.

BILL C-231—PARTIE V
CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

a) Abandon et rationalisation de lignes ou d'exploitations

22. Dans le mémoire qu'elle a présenté à la Commission royale MacPherson, la Chambre de commerce de Winnipeg a proposé:

> «Que les chemins de fer étudient la possibilité d'abandonner les lignes et les services non rentables et d'y substituer des services intégrés ou d'autres services de camionnage».
>
> «Qu'une étude soit faite conjointement par les chemins de fer et les commerçants de grains, du réseau d'embrachements de l'Ouest canadien, en tenant compte de l'existence du réseau d'élévateurs établi le long des lignes».

23. La Chambre appuie donc la rationalisation proposée dans le bill C-231 et la juge bien préférable à celle que proposait le bill C-120.

b) Favoritisme indû et injustice

24. Le bill C-231 supprime tous les passages de la loi sur les chemins de fer qui font allusion au favoritisme indû et à la discrimination injuste en ce qui concerne le trafic-marchandises ferroviaire. Nous aimerions faire quelques commentaires à ce sujet.

25. L'article 44 propose d'éliminer le présent article 317.

26. L'article 317 prescrit, en substance, que tous les chemins de fer doivent exiger de tous des taux égaux à l'égard d'un service égal et ne doivent pas user de discrimination en faveur ou au détriment de toute personne, société ou collectivité, sauf si la Commission a la certitude que, vu la concurrence, il est utile d'autoriser de tels taux.

27. Le nouvel article qu'on entend adopter, loin d'assurer une égalité de traitement, permet au chemin de fer d'instituer de nouveaux taux, et toute personne qui estime que ces taux, une fois entrés en vigueur, peuvent être préjudiciables à l'intérêt public, «peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de l'action...et la Commission, si elle est convaincue que cela constitue un commencement de preuve, peut accorder cette permission d'appel et peut faire l'enquête qu'elle estime justifiée...»

27a. Le nouvel article 317 pourrait être amélioré, à la 17e ligne du paragraphe 3) si au lieu de la périphrase «préjudiciabe à l'intérêt public», on insérait «préjudiciable aux expéditeurs ou à l'intérêt public».

28. L'article 45 propose d'éliminer le paragraphe 3) de l'article 319 actuel.

29. Le paragraphe 3) de l'article 319 de la loi actuelle interdit d'accorder ou d'assurer tout avantage indû ou déraisonnable à l'égard ou en faveur de toute personne par la façon d'organiser le trafic, de répartir les wagons, et le reste, et interdit, d'une façon générale, les procédés discriminatoires.

30. A la 15e ligne du paragraphe 9 de l'article 319—45, on lit «exploités sous son contrôle par la compagnie ci-dessus mentionnée». La Chambre recommande qu'on modifie ce passage, soit en supprimant les mots «sous son contrôle» ou en insérant les mots suivants:

«exploités, sous son contrôle ou non, par la compagnie».

31. L'article 50 abolit l'article 328 actuel, qui confère à la Commission le pouvoir de réprouver les tarifs-marchandises qu'elle estime injustes ou déraisonnables et d'en instituer d'autres à leur place.

c) Dispositions diverses

32. Cette partie de la loi renferme plusieurs suggestions d'ordre divers dont il importe de saisir le comité.

33. L'article 47 modifie l'article 324 actuel. Nous proposons que la dernière ligne de l'article—la 39e ligne—soit modifiée par la suppression des mots «par voie ferrée» et l'insertion des mots «par tout autre moyen de transport placé sous le contrôle de la Commission».

34. Nous proposons en outre que la Commission soit disposée à s'assurer que ces taux sont compensatoires, afin que non seulement justice soit faite, mais qu'on puisse se rendre compte qu'elle est faite.

35. L'article 49 abroge le paragraphe 6 de l'article 326.

36. Nous avons étudié le paragraphe 6 et nous n'avons pu découvrir la raison du renvoi à la partie I de la loi sur les transports. Nous estimons que le comité pourrait vouloir clarifier ce point.

37. L'article 50 abroge le paragraphe 2 de l'article 328. L'allusion faite, ici, à Vancouver ou à Prince-Rupert devrait être modifiée, de manière qu'on lise désormais «tout port de mer intérieur de l'Ouest canadien». La raison de cette modification consiste à inclure Churchill et tous les autres ports de marée qui peuvent être aménagés à l'avenir.

38. L'article 52 abroge le paragraphe 3 de l'article 333. Nous estimons que la loi ou les règlements devraient prescrire de soumettre à la Commission les tarifs réduisant les taux dans les limites d'un nombre raisonnable de jours après leur entrée en vigueur.

EXPÉDITEURS CAPTIFS—TAUX MAXIMUMS

39. L'article 53—336 a trait à l'expéditeur captif et aux taux maximums. Nous voulons soumettre une importante observation.

40. D'après les représentations faites au comité, on s'inquiète au sujet de la formule de taux maximum proposée dans le bill C-231. De fait, elle assure une protection aux expéditeurs qui n'en ont pas besoin et n'en assure aucune à ceux qui en ont besoin. De plus, les chemins de fer prétendent que la formule compromettrait leur position quant au revenu.

41. La Chambre souhaite qu'on étudie la formule de taux maximums établie par son bureau des transports et qui permettrait de remédier aux objections

mentionnées ci-dessus, en plus de présenter plusieurs autres avantages par rapport à la formule contenue dans le bill C-231.

42. L'*Interstate Commerce Commission* a publié, pendant de nombreuses années, les échelles de coût des chemins de fer. Ces échelles permettent de calculer les frais moyens de transport des chemins de fer dans les limites de territoires relativement étendus. Les facteurs de coût, selon ces publications, sont les suivants:

(a) coût définitif par wagonnée;
(b) coût définitif par boisseau;
(c) coût de la distance parcourue par wagonnée-mille;
(d) coût de la distance parcourue par boisseau-mille.

43. Les frais moyens à l'égard d'un transport sont établis en multipliant chacun des éléments mentionnés ci-dessus par le nombre d'unités applicables au transport et en additionnant les produits de chaque opération.

44. La Chambre admet que les chemins de fer ont droit d'obtenir, à l'égard de chacun de ces facteurs de coût, un rendement qui soit suffisant pour rembourser une partie appréciable des frais généraux et contribuer aux bénéfices.

45. Le Bureau estime qu'une formule relative au taux maximum fondée sur une marge procentuelle de bénéfice suffisante, à l'égard de chacun de ces éléments, pour réaliser cet objectif répondrait aux besoins de revenu des chemins de fer et assurerait qu'aucun expéditeur captif ne doive payer des taux excessifs.

46. La détermination de la marge procentuelle de bénéfice, dans chaque cas, serait laissée à la discrétion de la Commission canadienne des transports. On présume que les critères seraient établis dans le but de créer une échelle permettant de niveler les taux maximums actuels, tout en laissant aux chemins de fer le moyen de toucher des revenus aussi élevés que le permet la pratique actuelle.

47. Les chemins de fer se sont opposés vigoureusement à la publication de données relatives au coût en prétextant que ce sont là des renseignements privilégiés La Commission n'a pas besoin de publier le pourcentage dont chaque facteur de coût est augmenté afin d'établir la formule relative au taux maximum. La publication des numéros d'indices ne violera donc pas le silence que les chemins de fer réclament.

48. En outre, la publication d'une seule série de numéros d'indices pour tous les chemins de fer placés sous la juridiction de la Commission réduira le nombre des griefs relativement à la disparité régionale.

49. Enfin, l'utilisation de cette formule élimine la nécessité de donner une définition de l'expéditeur captif et maintient la pratique traditionnelle de fournir à chaque expéditeur un taux maximum publié.

50. Nous croyons qu'on aiderait le comité en présentant des exemples de la façon dont la formule envisagée par le Bureau fonctionnerait en pratique. Afin d'illustrer l'effet qu'elle a à l'égard de diverses longueurs de parcours et de diverses charges par wagon, nous avons pris un wagon hypothétique de 30,000 livres qui parcourt 500 milles et 1,000 milles. De plus, nous illustrons l'effet qu'elle a à l'égard d'un wagon parcourant les mêmes distances mais portant 100,000 livres. Les éléments de coût et les «marges de bénéfices» utilisés ne figurent qu'à titre d'exemples et ne correspondent pas à des recommandations précises.

51. Le procédé normal demanderait que la Commission effectue d'abord une étude du coût afin de déterminer chacun des éléments de coût. Puis, après avoir évalué les exigences financières des chemins de fer et leur effet probable sur l'échelle de taux, elle attribuera à chaque élément une «marge de bénéfice». Nous

supposerons donc qu'une telle évaluation effectuée par la Commission aboutirait au résultat suivant:

	Coût par élément	Bénéfice appliqué au coût	Facteur de taux maximum
1. Coût définitif par wagonnée	$60.00	50%	$90.00
2. Coût définitif par boisseau	0.005	900%	0.05
3. Coût de la distance parcourue, par wagonnée-mille	0.10	100%	0.20
4. Coût de la distance parcourue, par boisseau-mille	0.0002	300%	0.0008

52. Même si nous avons exposé ici les détails, nous répétons que la Commission n'aurait besoin de publier que les chiffres figurant dans la colonne relative au facteur de taux maximum.

Exemple A—Charge de 30,000 livres (300 boisseaux) transportée à une distance de 500 milles

(1) Description	(2) Unités	(3) Coût unitaire	(4) Coût par wagonnée	(5) Facteur de taux maximum	(6) Taux maximum
Wagonnée	1	$ 60.00	$ 60.00	$ 90.00	$ 90.00
Boisseaux	300	.005	1.50	.05	15.00
Wagon—mille	500	.10	50.00	.20	100.00
Boisseau—mille	150,000	.0002	30.00	.0008	120.00
Totaux			$ 141.50		$ 325.00

Exemple B—Charge de 30,000 livres (300 boisseaux) transportée à une distance de 1,000 milles

Wagonnée	1	$ 60.00	$ 60.00	$ 90.00	$ 90.00
Boisseau	300	.005	1.50	.05	15.00
Wagon—mille	1,000	.10	100.00	.20	200.00
Boisseau—mille	300,000	.0002	60.00	.0008	240.00
Totaux			$ 221.50		$ 545.00

Exemple C—Charge de 100,000 livres (1,000 boisseaux) transportée à une distance de 500 milles

Wagonnée	1	$ 60.00	$ 60.00	$ 90.00	$ 90.00
Boisseau	1,000	.005	5.00	.05	50.00
Wagon—mille	500	.10	50.00	.20	100.00
Boisseau—mille	500,000	.0002	100.00	.0008	400.00
Totaux			$ 215.00		$ 640.00

Exemple D—Charge de 100,000 livres (1,000 boisseaux) transportée à une distance de 1,000 milles

Wagonnée	1	$ 60.00	$ 60.00	$ 90.00	$ 90.00
Boisseau	1,000	.005	5.00	.05	50.00
Wagon—mille	1,000	.10	100.00	.20	200.00
Boisseau—mille	100,000	.0002	200.00	.0008	800.00
Totaux			$ 365.00		$ 1,140.00

CONCLUSION

53. Ainsi s'achève le mémoire détaillé que nous nous proposons de soumettre au comité. Avant de terminer, nous tenons à vous réitérer que les deux principaux points de notre mémoire méritent, nous en sommes convaincus, une étude approfondie.

54. Nous sommes assurés que la protection de l'expéditeur exige le maintien, dans le bill C-231, des articles de la loi actuelle qui parent à la discrimination injuste et au favoritisme. Certes, en déléguant ses responsabilités à la nouvelle Commission et en permettant un plus haut degré de concurrence dans

les transports, le Parlement doit s'assurer doublement que la protection nécessaire aux expéditeurs, aux industries ou aux régions, pris individuellement, sera maintenue.

55. Le maintien de ces sauvegardes n'empêchera pas le jeu de la concurrence qui déterminera la grande majorité des taux, et elle assurera à l'expéditeur le recours dont il a besoin.

56. Nous avons suggéré une formule relative aux taux maximums que vous pourrez étudier et qui, à notre avis, offre bon nombre d'avantages. Nous nous écartons des anciennes méthodes selon lesquelles les taux étaient établis, mais nous espérons vivement que vous n'en voudrez pas moins l'étudier attentivement.

Approuvé par

LE BUREAU DES TRANSPORTS, le 31 octobre 1966
LE CONSEIL, le 8 novembre 1966

APPENDICE A-29A

RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF DU GROUPE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS AU CANADA, LORS DE SA RÉUNION TENUE À MONTRÉAL LE 24 OCTOBRE 1966

ATTENDU QUE le Groupe de recherche sur les transports au Canada est une association composée de personnes appartenant à la vie universitaire, au fonctionnarisme, aux affaires, et aux divers modes de transport au Canada;

ATTENDU QUE le but de ce groupe est de promouvoir le développement de la recherche sur les transports et les domaines qui s'y rattachent;

ATTENDU QUE le groupe a constamment encouragé la recherche sur le transport (et ses divers modes) au Canada;

IL EST RÉSOLU QUE le Groupe de recherche sur les transports au Canada endosse la reconnaissance par le gouvernement que la poursuite d'études et de recherches sur tous les modes de transports au Canada doit être une fonction majeure de la Commission des Transports du Canada.

A. E. Rickards,
Secrétaire

APPENDICE A-30

MÉMOIRE

de la

MINING ASSOCIATION OF CANADA

au

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

A L'ÉGARD DU

BILL C-231

La *Mining Association of Canada* remercie le Comité de lui fournir l'occasion d'exprimer ses vues, au nom des sociétés membres, à l'égard du bill C-231 actuellement à l'étude.

La *Mining Association of Canada* est un organisme national qui groupe l'immense majorité des sociétés minières canadiennes qui se livrent à la production de bas métaux, de nickel, de cuivre, de plomb, de zinc, d'uranium, de minerai de fer, d'or, d'argent et d'autres métaux précieux aussi bien que de certains minéraux industriels dont l'amiante et la potasse.

Une liste des sociétés membres figure dans un appendice attaché au présent mémoire. On y constatera que tous les secteurs de l'industrie minière à l'exception de la houille sont largement représentés au sein de l'Association.

Les sociétés membres comptent pour environ 90 p. 100 de la production globale canadienne de métaux et de minéraux, production qui a représenté approximativement trois milliards de dollars en 1965.

Le transport par rail revêt une importance particulière pour les sociétés minières. Beaucoup de mines sont exploitées dans des régions du pays où le rail est le seul moyen de transport; ces entreprises doivent donc compter uniquement sur les chemins de fer pour l'acheminement de leurs produits vers les marchés et pour la livraison des approvisionnements dont elles ont besoin.

En 1965, les produits miniers (à l'exception de la houille) et les produits minéraux primaires ont compté pour 44.5 p. 100 des recettes globales du transport-marchandises ferroviaires au Canada.*

Le tarif-marchandises des chemins de fer est un élément très important du coût de revient des opérations minières. Il peut en fait représenter un facteur dominant lorsqu'il s'agit de déterminer si l'exploitation d'un gisement de minerai peut ou non être rentable. Pour les mines déjà en activité, un accroissement des frais de transport peut avoir pour effet de déplacer la ligne de démarcation entre un gisement exploitable et un minerai sans valeur. L'établissement des taux de transport les plus bas possibles est donc de première importance pour l'efficacité des opérations minières. Dans le cas de certains produits minéraux, les frais de transport représentent environ la moitié ou plus du prix du produit livré.

C'est en tenant compte de ces considérations que nous nous proposons de commenter certaines des caractéristiques du bill C-231.

---

* SOURCE: Mouvement ferroviaire des marchandises, Catalogue N° 52-205, année terminée le 31 décembre 1965 (Bureau fédéral de la statistique).

1. *Commentaires généraux*

Aux termes de l'article 1er du projet de loi, le principe fondamental qu'incarne la politique nationale des transports c'est que, pour aboutir au système le plus économique et le plus efficace au plus bas coût possible, la concurrence entre les divers modes de transport représente le régulateur ou le critère le plus sûr. Pour transposer ce concept dans la pratique, le projet de loi procède à une démolition à peu près complète de l'échafaudage de règlements et des procédures qui jusqu'ici ont servi de base à la détermination des tarifs et des frais ferroviaires et permet aux chemins de fer de livrer la concurrence qu'ils jugent appropriée aux autres transporteurs qui leur disputent la clientèle.

En principe, la *Mining Association of Canada* ne s'oppose pas à ce concept fondamental. Cependant, il ne peut être valable dans la pratique que si l'on suppose que la concurrence existe en réalité et que, par son fonctionnement plus ou moins parfait, elle évite de déformer les faits et d'imposer un fardeau injuste à des localités ou à des expéditeurs en particulier.

Il serait naïf d'affirmer que ce genre de concurrence existe ou pourrait être établi dans le contexte des moyens de transport dont on dispose actuellement au Canada. De fait, le bill lui-même ne le suppose pas et reconnaît que les forces de la «concurrence» ne peuvent jouer dans les cas où les chemins de fer sont le seul moyen de transport possible. Par définition, un monopole exclut la concurrence.

Le concept de ce qu'on a appelé le «trafic captif» et les dispositions législatives qui peuvent être appliquées à cet égard présentent un intérêt capital pour les membres de la *Mining Association of Canada*. A cause de leur nature même, les produits miniers en général, plus peut-être que n'importe quelle autre denrée, ne sont transportables que par rail. Ces denrées se caractérisent par un volume disproportionné à leur valeur et ne peuvent être expédiées économiquement que par grandes quantités et par chargements lourds. Dans beaucoup de cas, leur transport vers les usines de traitement, les points d'exportation ou d'autres destinations se fait sur de très grandes distances. Les dispositions du bill à l'étude font disparaître dans une large mesure la protection jusqu'ici assurée à nos expéditions contre des taux exorbitants, par exemple la subvention dite des ponts.

A la lumière de ces commentaires généraux, nous abordons maintenant certains aspects particuliers du projet de loi qui nous inquiètent.

2. Distinctions injustes, préférence injustifiée et, en particulier, abrogation de l'article 319 (3) de la Loi sur les chemins de fer.

En ce qui concerne le transport des marchandises, le Bill C-231 supprime, de la Loi sur les chemins de fer, toute allusion à la discrimination, à une préférence injustifiée et à des taux justes et raisonnables.

On imagine que cette décision se fonde sur la supposition que des taux établis par la libre concurrence entre les chemins de fer et les autres modes de transport doivent, par définition, être justes et raisonnables et que les forces de la concurrence empêcheront automatiquement toute discrimination et toute préférence injustifiée.

Il nous est impossible de nous faire à l'idée que cette supposition est réaliste et valable. A notre avis, toute l'expérience passée en matière d'établissement des taux démontre que, même quand il existe un certain degré de concurrence entre divers modes de transport, il est nécessaire que la loi assure une certaine protection à l'expéditeur contre des taux déraisonnables et contre la discrimination. En supprimant cette protection, on invite simplement les chemins de fer,

dans les cas où ils le jugent nécessaire ou opportun, à recourir à des pratiques discriminatoires et à des traitements de faveur qui jusqu'ici étaient interdits par la loi. Nous ne voulons pas par là, bien entendu, accuser les chemins de fer de mauvaise foi ni leur prêter des intentions malhonnêtes mais il est probable que, en tenant compte de la situation où ils se trouveront et en l'absence de restrictions statutaires suffisantes, les chemins de fer se verront forcés de recourir à des méthodes déraisonnablement partiales qui pourront nuire à des localités ou à des expéditeurs particuliers à l'égard des taux, du nombre de wagons disponibles, du service, des arrangements de transit ou d'autres modalités du transport de leurs marchandises.

Il n'est pas non plus nécessaire, à notre avis, pour mettre en œuvre le principe de concurrence qu'incarne le projet de loi, de supprimer les interdictions actuelles à l'égard de la discrimination et des préférences injustifiées. Il est important de se rappeler que cette discrimination et ces préférences n'ont jamais été formellement interdites. C'est seulement à l'égard des distinctions «injustes» ou «déraisonnables» et des préférences «injustifiées» que la loi intervient et le mandat de l'organisme de réglementation consiste à déterminer si ces restrictions doivent s'appliquer aux cas qui lui sont soumis.

Nous estimons que, pour la protection des expéditeurs, il est nécessaire que les dispositions de cet ordre soient maintenues et que la Commission canadienne des transports soit habilitée à statuer sur les méthodes discriminatoires des chemins de fer de la façon prévue à l'article 381 (article 68 du projet de loi) en matière de taxes télégraphiques et téléphoniques. Nous croyons que l'article 317 projeté (article 44 du projet de loi) est nettement insuffisant sous ce rapport, premièrement parce que la comptétence attribuée à la Commission ne semble pas s'étendre au genre de griefs dont nous avons parlé, et deuxièmement, à cause des difficultés qu'on éprouvera probablement à définir ce qu'est l'intérêt public, aucune définition de cette expression ne se trouvant nulle part dans le projet de loi.

Nous recommandons, en conséquence:

(a) que l'article 319 (3) de la Loi sur les chemins de fer ne soit pas abrogé mais retenu, pour les raisons indiquées;

(b) qu'il soit stipulé que l'établissement, par les chemins de fer, de taux proportionnels au volume ne soit pas considéré, en soi, comme une préférence ou un avantage injuste ou déraisonnable; et

(c) que la Commission soit habilitée à statuer sur les méthodes discriminatoires des chemins de fer suivant une procédure analogue à celle que prévoit l'article 381 projeté à l'égard des taxes télégraphiques et téléphoniques.

3. *Contrôle du taux maximum—Article 336 projeté (article 53)*

Par cet article, le projet de loi reconnaît que les expéditeurs qui n'ont accès qu'au transport ferroviaire, comme c'est le cas de nombreuses entreprises minières, doivent être protégés contre des taux exorbitants pour le transport de leurs marchandises. Cependant, nous sommes d'avis, et même nous craignons fort, qu'une formule générale comme celle qu'on propose, qui ne tient pas compte de la situation différente dans laquelle se trouvent de nombreuses catégories et sources d'expéditions «captives», sera loin d'assurer la protection recherchée. Manifestement, les facteurs qui serviront à déterminer si un taux particulier est exorbitant à l'égard d'une expédition peuvent être tout à fait différents de ceux qui peuvent s'appliquer dans le cas d'une autre cargaison. Pour déterminer si un taux particulier est exorbitant, il faut examiner tous les faits afférents au cas à

l'étude et il faut qu'un tribunal compétent et indépendant, libre de toute formule rigide et immuable censément d'application générale, puisse se prononcer d'après son bon jugement. Nous demandons instamment que toute formule de ce genre soit exclue de la loi. C'est la Commission canadienne des transports qui devrait être habilitée, à la suite d'une audience impartiale, à déterminer les taux maximums à l'égard du trafic «captif».

Tout en s'opposant à l'inclusion de toute formule statutaire d'application générale, les membres de notre Association éprouvent de très vives inquiétudes à l'égard des répercussions possibles de la formule actuellement proposée. En ce qui concerne les produits miniers, qui sont généralement expédiés en vrac par chargements lourds, le poids de 30,000 livres par wagon, qui sert de point de départ pour la détermination des coûts variables de transport aux fins de la formule, est tout à fait illusoire. Il est extrêmement rare que le volume d'une expédition de produits miniers ne dépasse pas sensiblement le faible poids de 30,000 livres. Les données de l'Analyse des lettres de voiture pour 1963 attestent que la charge moyenne pour l'ensemble du transport canadien de marchandises (à l'exclusion de blé) est de 82,000 livres par wagon. Pour les marchandises expédiées aux taux non concurrentiels de transport des denrées, la moyenne cette année-là était de plus de 100,000 livres par wagon. Pour l'industrie minière prise isolément, les chargements beaucoup plus lourds, qui atteignent et même dépassent 140,000 livres, sont de plus en plus fréquents. A notre avis, une formule qui a pour point de départ un facteur fondé sur les coûts variables d'expéditions de 30,000 livres par wagon, manquera totalement son but et n'assurera aucune protection contre des taux excessifs et déraisonnables à l'égard de cargaisons lourdes comme celles dont nous venons de parler.

Nous ne pouvons accepter non plus l'idée qu'un tarif fixe de 150 p. 100 de plus que les coûts variables d'expédition pour des chargements de 30,000 livres soit juste et raisonnable à l'égard de l'expédition «captive» de produits miniers transportés en chargements beaucoup plus lourds. Il se peut qu'un tarif fixe de cet ordre de grandeur soit motivé dans le cas de certaines denrées à valeur élevée qui sont habituellement transportées en chargements d'environ 30,000 livres. Pour les lourds chargements de produits miniers, cependant, la formule d'escalade du 150 p. 100 jusqu'à plusieurs fois cette proportion des coûts variables réels de transport des volumes expédiés nous paraît tout à fait déraisonnable. La légère atténuation apportée par le paragraphe *b*) de l'alinéa (5) de l'article 336 projeté, qui prévoit qu'on peut déduire du taux fixé la moitié de la différence des coûts variables entre une expédition de 30,000 livres et le poids de la cargaison effectivement expédiée, n'allège guère les effets onéreux des facteurs que nous venons de mentionner.

Nous reconnaissons sans hésiter que le coût du service, y compris un dédommagement raisonnable à l'égard des frais généraux des chemins de fer, doit être l'un des éléments principaux sur lesquels il faut se fonder pour fixer et pour juger les taux. Le problème, cependant, du point de vue de l'établissement et de la réglementation des taux, consiste à extraire de ces coûts des données concrètes et utilisables. Nous croyons qu'il est impossible d'en arriver à ce résultat et de protéger efficacement les expéditeurs qui n'ont accès qu'aux chemins de fer au moyen de dispositions statutaires rigides ou de la mise en vigueur d'une formule immuable d'application générale. A notre avis, seul un tribunal indépendant, s'appuyant sur son bon jugement et son expérience, peut déterminer un

taux qui soit raisonnable à la fois pour l'expéditeur et pour le transporteur. Du moins en ce qui concerne les expéditions «captives», un organisme comme la Commission des transports, qui peut procéder à une comparaison appropriée des taux, reste le moyen le plus efficace et le plus satisfaisant de déterminer, suivant les circonstances, si les taux proposés sont raisonnables.

Si cette proposition est rejetée, une deuxième solution, qui nous paraît moins opportune mais qui nous serait acceptable, consisterait à procéder de la façon prévue à l'article 336 pour la détermination des coûts s'il était possible de trouver à cette fin une formule à la fois pratique et équitable. Les taux seraient donc fondés sur le coût réel du transport plutôt que sur un coût factice comme celui qu'on propose. D'après ce mode de calcul, les avantages que comporte pour les chemins de fer, en matière de coût, le mode actuel de transport des produits miniers par chargements lourds pourraient être mesurés avec précision et répartis avec justice. Il faudrait également que le supplément affecté aux frais généraux en sus des coûts variables soit raisonnablement proportionné à la valeur du service et à l'apport général, exprimé en dollars, que ce volume représente dans les recettes globales des chemins de fer. Le facteur fixe de 150 p. 100 des coûts variables pour des chargements de 30,000 livres est, à notre avis, tout à fait déraisonnable pour les expéditions de produits miniers; à la lumière de toute l'expérience passée en matière de fixation des taux tant au Canada qu'aux États-Unis, il paraît exorbitant.

De l'avis de notre Association, ce n'est pas répondre aux critiques formulées contre les dispositions proposées que d'affirmer que les dirigeants des chemins de fer, qui sont des gens justes et raisonnables ayant l'habitude de négocier en toute bonne foi, n'abuseront pas de la formule du taux maximum. Nous n'avons aucune raison de nier que ces dirigeants soient justes et raisonnables. Cependant, l'existence d'une formule statutaire, ajoutée aux pressions des transporteurs rivaux et à l'opportunité de réaliser les bénéfices les plus élevés possibles afin d'éviter la nécessité de subventions publiques, est une invitation non déguisée aux chemins de fer à maintenir leurs taux au maximum ou à proximité du maximum. Les entreprises qui, à cause de leur situation géographique ou de la diversité de leurs activités, ne sont pas spécialement bien placées pour négocier, ne seront guère protégées, à notre avis, contre les dispositions de l'article 336.

Avant de terminer nos observations sur le contrôle du taux maximum, nous aimerions nous arrêter pour quelques instants aux dispositions du paragraphe (16) de l'article 336. Ce paragraphe prescrit que, à l'expiration d'une période de cinq ans, la Commission devra faire enquête sur l'application de la formule du taux maximum et présenter au gouverneur en conseil les recommandations qu'elle jugera désirables dans l'intérêt public. Il n'est pas déraisonnable de supposer qu'une période de trois ans s'écoulera entre le début de l'enquête de la Commission et l'entrée en vigueur des modifications qu'elle proposera d'apporter à la loi. Cela veut dire que la formule statutaire, lorsqu'elle aura force de loi, restera vraisemblablement en vigueur, sans qu'il soit vraiment possible de la modifier, pendant une période qui pourrait durer jusqu'à huit ans. A notre avis, si la formule devait donner les résultats que nous redoutons. toute atténuation de cette formule se trouverait ainsi retardée pendant beaucoup trop longtemps. Il ne devrait pas être nécessaire, selon nous, de s'adresser au Parlement pour obtenir que le tarif-marchandises soit modifié. Si cela est obligatoire, l'occasion d'apporter des changements ne devrait pas être différée pendant trop longtemps.

Nous demandons donc respecteusement:

(a) que toute formule fixe de détermination des taux maximums à l'égard des expéditions «captives» soit exclue de la loi et que la compétence à cet égard soit plutôt dévolue à la Commission canadienne des trans-

ports; à cette fin, le paragraphe (1) de l'article 336 du bill C-231 devrait être modifié et se lire ainsi:

«336 (1) Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun autrement que par un ou plusieurs transporteurs en commun par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer peut, s'il n'est pas satisfait du taux applicable au transport de ces marchandises après avoir négocié avec un transporteur par chemin de fer pour obtenir la modification de ce taux, demander à la Commission de déterminer un taux pour le transport de ces marchandises; et la Commission, après l'enquête qu'elle jugera nécessaire, établira ce taux».

(b) qu'en conformité de la modification qui précède, les paragraphes (2) et (3) et l'alinéa b) du paragraphe (5) soient supprimés et qu'on apporte à l'article les autres changements qui peuvent être appropriés par voie de conséquence;

(c) que, comme solution de rechange, si l'on juge qu'une formule statutaire doit être incluse dans la loi pour la détermination de taux maximums à l'égard du mouvement «captif», la formule actuellement proposée soit remise à l'étude et modifiée de façon qu'elle assure une protection raisonnable aux expéditeurs «captifs» contre l'imposition de taux injustes et déraisonnables; et

(d) que, à tout événement, il soit prévu qu'une revue sera faite des dispositions concernant les taux maximums applicables aux expéditeurs «captifs» dans le plus bref délai raisonnablement possible afin que la population soit assurée que les effets concrets de ces dispositions pourront être mesurés et que les changements jugés souhaitables ou nécessaires pourront être apportés dans un temps raisonnable.

4. *Publication des Analyses des coûts ferroviaires par wagonnée.*

Le bill C-231 établit pour la première fois au Canada un régime complètement axé sur les coûts en vue de la détermination des tarifs-marchandises des chemins de fer. Il s'ensuit nécessairement que le niveau du coût par unité du transport devient un facteur d'importance capitale à la fois pour les expéditeurs et pour les transporteurs. Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* publie depuis plusieurs années une analyse des coûts de transport ferroviaire par wagon dans de vastes territoires prédéterminés; nous demandons qu'on donne instruction à la Commission canadienne des transports d'examiner la possibilité de publier une analyse comparable pour le Canada.

Nous reconnaissons que les circonstances ne sont pas les mêmes dans les deux pays et que les chemins de fer canadiens (qui ne comprennent en somme que deux réseaux) auraient peut-être raison de s'opposer à la publication de données sur les coûts que les transporteurs rivaux pourraient identifier à l'expédition de denrées particulières. Cependant, ce problème nous apparaît avant tout comme un problème de statistique qu'on ne saurait écarter sous prétexte qu'il paraît insoluble. Il faudrait songer sérieusement à rechercher une méthode d'analyse des coûts par wagonnée qui permette, sans imposer un trop lourd fardeau aux chemins de fer, de dégager certaines données valables et utilisables par les expéditeurs et par d'autres intéressés. De fait, il n'est que logique que, dans le contexte d'un barème de taux axé sur les coûts, cette analyse soit faite.

Dans le domaine du transport «captif», par opposition au transport concurrentiel, et à l'égard de l'établissement d'un taux maximum pour ce transport aux

termes de l'article 336, il est indispensable, bien entendu, que les coûts variables qui serviront de base à la détermination du taux soient accessibles à l'expéditeur. Les procédures engagées aux termes de ces dispositions comporteront un affrontement et il serait singulièrement injuste envers l'expéditeur de lui refuser le droit de mettre en doute et de contester, devant la Commission, les données sur les coûts fournies par les chemins de fer. Nous nous inquiétons du fait que ce principe fondamental de justice naturelle ne soit nulle part énoncé ni reconnu dans le projet de loi; nous craignons que l'interdiction générale prévue à l'article 387C contre la publication de ces coûts ferroviaires ne soit interprétée de manière à empêcher que ce principe soit appliqué à l'expéditeur «captif». Nous demandons donc respectueusement que l'article 387C soit modifié afin qu'il soit bien entendu qu'on n'aura pas recours à ses dispositions pour refuser de communiquer, à un expéditeur captif qui a présenté une demande de fixation d'un taux maximum aux termes de l'article 336, les données sur les coûts qui ont été fournies par les chemins de fer pour servir de base à la détermination des taux.

Respectueusement soumis,
au nom de
THE MINING ASSOCIATION OF CANADA

THE MINING ASSOCIATION OF CANADA

SOCIÉTÉS MEMBRES

NOVEMBRE 1966

Aetna Investment Corporation Limited
Algoma Steel Corporation Limited, The—Algoma Ore Division
Alwinsal Potash of Canada Limited
American Smelting and Refining Company—Buchans Unit
Anaconda Company (Canada) Ltd., The
Asbestos Corporation Limited
Aunor Gold Mines Limited
Barnat Mines, Limited
Bell Asbestos Mines Ltd.
Bethlehem Copper Corporation Ltd.
Bralorne Pioneer Mines Limited
Broulan Reef Mines, Limited
Brunswick Mining and Smelting Corporation Limited
Caland Ore Company, Limited
Campbell Chibougamau Mines Ltd.
Campbell Red Lake Mines Limited
Canada Tungsten Mining Corporation Limited
Canadian Dyno Mines Limited
Canadian Exploration Limited
Canadian Faraday Corporation Limited, The
Canadian Johns-Manville Co., Limited
Cassiar Asbestos Corporation Limited
Coast Copper Company Limited
Cochenour Willans Gold Mines, Limited
Cominco Ltd.
Craigmont Mines Limited

Denison Mines Limited
Dickenson Mines Limited
Discovery Mines Limited
Dome Mines Limited
Dominion Magnesium Limited
East Malartic Mines, Limited
East Sullivan Mines Limited
Eldorado Mining and Refining Limited
Falconbridge Nickel Mines Limited
First Maritime Mining Corporation Limited
Gaspe Copper Mines Limited
Giant Yellowknife Mines Limited
Granby Mining Company Limited, The
Granduc Operating Company
Gunnar Mining Limited
Hallnor Mines, Limited
Heath Steele Mines Limited
Hilton Mines Ltd.
Hollinger Consolidated Gold Mines, Limited
Hudson Bay Mining and Smelting Co., Limited
Industrial Minerals of Canada Limited
International Minerals & Chemical Corporation (Canada) Limited
International Nickel Company of Canada, Limited, The
Iron Ore Company of Canada
Kam-Kotia Mines Limited
Kennco Explorations, (Canada) Limited
Kerr Addison Mines Limited
Labrador Mining and Exploration Company Limited
Lake Asbestos of Quebec, Limited
Lake Dufault Mines Limited
Lake Shore Mines Limited
Lamaque Mining Company Limited
Leitch Gold Mines Limited
Little Long Lac Gold Mines Limited
Macassa Gold Mines, Limited
MacLeod-Cockshutt Gold Mines, Limited
Madsen Red Lake Gold Mines Limited
Magnet Cove Barium Corporation
Malartic Gold Fields (Quebec) Limited
Manitou-Barvue Mines Limited
Marbridge Mines Limited
Mastodon-Highland Bell Mines Limited
Mattagami Lake Mines Limited
McIntyre Porcupine Mines Limited
New Calumet Mines Limited
Newmont Mining Corporation of Canada Limited
Noranda Mines Limited
Normetal Mining Corporation, Limited
North Coldstream Mines Limited
O'Brien Gold Mines, Limited

Openmiska Copper Mines (Quebec) Limited
Orchan Mines Limited
Pamour Porcupine Mines, Limited
Patino Mining Corporation, The
Pine Point Mines Limited
Preston Mines Limited
Quebec Cartier Mining Company
Quebec Iron and Titanium Corporation
Quemont Mining Corporation, Limited
Rayrock Mines Limited
Renabie Mines, Limited
Rio Algom Mines Limited
Rycon Mines Limited
Sherman Mine
Sherritt Gordon Mines Limited
Sigma Mines (Quebec) Limited
Steep Rock Iron Mines Limited
Sullivan Consolidated Mines Limited
Sunro Mines Limited
United Keno Hill Mines Limited
Upper Canada Mines Limited
Willroy Mines Limited
Wright-Hargreaves Mines, Limited
Yukon Consolidated Gold Corporation Limited, The

November 1966

APPENDICE A-31

OTTAWA (Ont.), le 10 novembre 1966

PLAIDOIRIE DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES MARITIMES AU COMITÉ PERMANENT SUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN REGARD DU PROJET DE LOI C-231

(Au nom des provinces suivantes: Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île du Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador.)

Introduction:

La Commission des transports des Maritimes (The Maritimes Transportation Commission) profite de cette occasion pour paraître devant le comité permanent sur les transports et les communications afin de présenter ses points de vue sur le projet de loi C-231.

La Commission est un corps autorisé et appuyé par les gouvernements des provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve et du Labrador et est affiliée à la *Board of Trade* des Provinces maritimes (une association comprenant plus de 125 *Boards of Trade* et des Chambres de Commerce de la région). La politique de la Commission est dictée par un bureau de directeurs, nommés partiellement par les gouvernements et partiellement par la Board of Trade, choisis parmi les professionnels et commerçants réputés de la région. Cette plaidoirie possède l'approbation formelle et le support de chacun des premiers ministres des Provinces atlantiques.

Revue de la position des Provinces atlantiques concernant le projet de loi C-120:

L'intérêt des Provinces atlantiques dans le domaine des transports est de longue date. Ces provinces ont paru en maintes occasions devant les corps dirigeants, commissions d'enquêtes, et comités parlementaires, afin de demander fortement l'adoption de politiques visant à améliorer les services des transports et d'en réduire les coûts pour les citoyens de la région atlantique du Canada. En fait, en 1965, les Provinces atlantiques furent les seules à paraître devant le comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques lorsque le contenu du projet de loi C-120 fut examiné par le comité. Lors de son apparition le 30 mars 1965, la Commission des transports des Maritimes (*The Maritime Transportation Commission*) a demandé, en faveur des Provinces atlantiques un amendement au projet qui aurait pour effet de continuer le gel des tarifs des produits non sujets à la compétition et les tarifs-marchandises s'appliquant maintenant dans les Provinces atlantiques jusqu'à ce que «soit entrepris un examen spécial dans les problèmes se rapportant aux transports aux Maritimes et à la loi des tarifs-marchandises . . . , qu'il soit complété et mis en vigueur par le gouvernement du Canada» et la Commission est très reconnaissante que sa plaidoirie à cet effet ait été reçue moyennant une exception mineure, dont on parlera plus tard dans ce mémoire.

Lors de sa plaidoirie en 1965, la Commission s'est efforcée de montrer que la politique nationale sur les transports a été historiquement dans le but de donner

un niveau de tarifs moins élevés dans les Provinces atlantiques que partout ailleurs au Canada—des tarifs qui n'ont jamais reflété le coût réel des transports. Ce moindre niveau des tarifs a été exprimé premièrement dans la structure du chemin de fer Intercolonial. Après un délaissement temporaire de cette politique dans la période 1912-1927, le principe d'un plus bas niveau des tarifs—tarifs qui ne reflètent pas le coût réel des transports—a été rétabli en forme statutaire par l'adoption de la loi des tarifs-marchandises aux Martimes en 1927. En 1951, lorsque la politique des tarifs-marchandises nationaux au Canada a été déclarée par amendement à la loi des chemins de fer (section 336), le gouvernement du Canada une fois de plus a fait exception dans sa politique nationale des transports aux Provinces atlantiques et les quatre provinces furent exemptées de la prétendue échelle «équilibrée» des tarifs-marchandises.

La plaidoirie s'est efforcée de démontrer qu'avec la hausse de concurrence des transports par camion au Canada central et les dépenses ferroviaires sans cesse grandissantes depuis la fin de la dernière guerre, la loi des tarifs-marchandises aux Maritimes—tout en donnant des réductions dans les tarifs ferroviaires sous forme de subsides du gouvernement—est devenue de moins en moins capable de rencontrer son objectif. Le rapport entre les coûts de transports des expéditeurs dans le Canada central et les expéditeurs dans les Provinces atlantiques s'est montré rigoureusement en faveur de celui-là au détriment de celles-ci. La Commission a demandé que le développement de la concurrence d'autres parties du Canada et la liberté actuelle des chemins de fer d'effectuer des ajustements de tarifs afin de rencontrer une telle concurrence sans faire des ajustements correspondants dans les tarifs aux Maritimes a été un facteur important qui a continué de détériorer la position des Provinces atlantiques en rapport aux autres parties du Canada. De plus, il était mentionné que tandis que la loi des tarifs-marchandises aux Maritimes ne devait pas être abrogée en tout ou en partie—ni ne devait-elle l'être par le projet de loi C-231—la position des Provinces atlantiques s'est détériorée en rapport aux autres parties du Canada au cours des années depuis que la loi a été adoptée, en dépit du fait qu'aucune partie de la loi n'a été abrogée. Les Provinces atlantiques ont vu que l'accent accrû sur les coûts des chemins de fer comme base dans l'établissement des tarifs, ne fournirait aucune solution à la situation actuelle où se trouvent les Provinces atlantiques, puisque la distance serait encore le point principal dans les tarifs des chemins de fer aux Provinces atlantiques et à l'intérieur en conflit direct avec la politique du gouvernement qui, depuis la Confédération, avait enlevé l'accent sur la distance dans les coûts de transport pour les Provinces atlantiques.

En résumé, la Commission dit:

> «La position des Provinces atlantiques en rapport aux autres parties du Canada s'est détériorée depuis l'adoption de la loi des tarifs-marchandises aux Maritimes en 1927. L'expérience du passé avec ses tendances distinctes ne laisse espérer aucune amélioration dans la position relative des Provinces atlantiques ni un arrêt de la détérioration avec l'adoption du projet de loi C-120. Par contre, il est entendu que l'adoption du projet de loi aggraverait davantage la position des Provinces atlantiques.»

Voyant cet état de choses, les Provinces atlantiques ont pris la position qu'advenant leur soumission à la nouvelle politique nationale des transports, celle-ci doit être accompagnée de changements simultanés dans la politique nationale concernant les transports pour cette partie du Canada. La Commission s'est montrée très satisfaite pour l'examen spécial des problèmes concernant les transports aux Provinces atlantiques et la loi des tarifs-marchandises aux Maritimes que le gouvernement s'est proposé d'adopter et elle a souligné qu'un tel examen doit avoir comme premier objectif la réinstallation, dans cette ère compétitive des transports, de la politique nationale concernant les transports

pour cette région du Canada, politique en vigueur dans la structure des tarifs du chemin de fer Intercolonial, et raffermie par l'adoption de la loi des tarifs-marchandises aux Maritimes en 1927.

Événements menant à la législation:

Parce que cette législation procède du rapport de la Commission royale sur les transports (communément appelée Commission MacPherson), il serait approprié de revoir brièvement les événement qui ont conduit à la création de cette Commission et ses recommandations importantes avant de commenter la législation elle-même.

Afin de rencontrer le coût croissant de l'exploitation ferroviaire, les chemins de fer, après la fin de la deuxième guerre mondiale, ont demandé et obtenu la permission de la Commission des Transports d'augmenter les tarifs du rail jusqu'au total accumulatif atteignant 157 pour cent le premier décembre 1958. Tandis que ces augmentations avaient frappé plus durement l'expéditeur sur longue distance que celui expédiant sur courte distance, l'existence de ces augmentations s'était plus accentuée pour l'expéditeur sur longues distances que celui sur courtes distances en autant que les chemins de fer avaient été incapables d'appliquer la pleine augmentation sur les courtes expéditions où les camions étaient plus efficaces. Non seulement l'augmentation plénière n'avait été appliquée à ces secteurs, mais les chemins de fer avaient dû demander de publier des tarifs en dessous du niveau de ceux en vigueur à la fin de la dernière guerre mondiale dans certains cas. Comme les tarifs du rail ont continué à augmenter, une plus grande partie des envois devenait susceptible à la concurrence du camionnage, ce qui amena une diminution du volume de circulation devant soutenir les dépenses ferroviaires accrues. Dans les procédures de la Commission des transports qui ont porté les octrois à une augmentation de dix-sept pour cent le premier décembre 1958, les chemins de fer ont démontré qu'environ un tiers du commerce ferroviaire devait soutenir les trois quarts de l'augmentation.

Envisageant cette évidence, le gouvernement annonça qu'il comptait mettre sur pied un corps capable de revoir (1) le domaine général des problèmes ferroviaires et (2) le problème des tarifs-marchandises des provinces expédiant sur de longues distances. Dans l'entre-temps, le gouvernement a précisé que sa politique se définissait dans l'arrêt des augmentations des tarifs-marchandises et ceux de catégorie non concurrente. De plus l'augmentation de dix-sept pour cent du premier décembre 1958 fut finalement «reprise» par subside sur de tels tarifs de non concurrence à une augmentation de huit pour cent.

Ces actes indiquaient clairement que la politique gouvernementale visait à recontrer deux intérêts, notamment l'intérêt des chemins de fer et celui des expéditeurs, particulièrement ceux des provinces expédiant sur des longues distances. Cet intérêt des expéditeurs a été défini clairement dans les termes de référence de la Commission Royal sur les transports, tels que contenus dans l'ordre-en-conseil P.C. 1959-577 lorsque la Commission devait faire un rapport sur:

(a) «les inégalités dans la structure des tarifs-marchandises, leurs incidences sur les diverses régions canadiennes et les changements législatifs et autres qui devraient et pourraient être faits, selon la politique économique, d'enlever ou d'alléger de telles inégalités;

(b) «les obligations et limites imposées aux chemins de fer par la loi pour des raisons de politique publique, et ce qui pourrait et devrait être fait afin d'assurer une distribution plus équitable de tout fardeau qui pourait en résulter;»

Tandis que la Commission a trouvé que la concurrence entre les chemins de fer et les autres moyens de transport augmentait, elle a également constaté qu'il y avait réellement un degré distinct de monopole dans diverses régions et pour divers commerces. Tout en recommandant une plus grande liberté pour les chemins de fer en ce qui a trait à la rationalisation des établissements ferroviaires et la discontinuité des services non rentables, la Commission recommande qu'en élargissant les règlements gouvernant le chemin de fer, un mécanisme devrait être maintenu indiquant que les expéditeurs satisfaits du niveau de tarifs imposés par le chemin de fer auraient le droit de demander une protection d'un tarif maximum. Les expéditeurs demandant une telle protection devenaient désavantagés par choix. On ne pourrait trop insister que le terme «désavantagés» tel qu'utilisé par la Commission MacPherson signifie «désavantagé par choix» et non «par circonstance». Ceci est très clairement énoncé dans les termes suivants du rapport MacPherson:

> «La décision de rechercher le statut désavantagé doit être faite par l'expéditeur. Ses raisons pour prendre une telle mesure seraient l'insatisfaction envers le tarif qu'il est forcé de payer.»[1]

Encore, la Commission a référé au monopole en ces termes:

> «Cette Commission croit que le degré moyen du monopole que les chemins de fer ont aujourd'hui n'est significatif et ne jutifierait pas elle-même un tarif élaboré et dispendieux régissant la machinerie. Toutefois nous avons trouvé l'évidence que pour certains mouvements ferroviaires les tarifs étaient beaucoup plus élevés que les dépenses, indiquant qu'un degré significatif de monopole existait pour certains produits utilitaires. Une certaine évidence des variations substantielles dans le degré de monopole est fournie par l'incidence inégale des augmentations des tarifs-marchandises durant la période d'après-guerre. Les chemins de fer ont trouvé qu'il était possible de mettre en vigueur des augmentations d'un plus haut pourcentage des tarifs dans certains secteurs plutôt que d'autres. Il a été concédé par évidence devant nous par des témoins du Canadien National qu'il reste certains secteurs dans lesquels le chemin de fer possède un degré significatif de monopole. Nous pensons qu'il y a toute raison de croire que des situations semblables existent dans la compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique.»[2] (preuve à l'appui)

Ces points sont soulignés en ce moment simplement pour indiquer que la Commission MacPherson a trouvé les secteurs de monopole significatifs et que sa définition d'un expéditeur désavantagé diffère grandement de celle du projet de loi C-231.

Politique des transports nationaux:

L'article 1, section 1 du projet de loi C-231 définit les objectifs de la politique des transports nationaux au Canada. La Commission MacPherson, peut-être pour la première fois, a fait une distinction claire entre la politique des transports nationaux et la politique publique ou nationale. Son rapport a défini l'objectif de la politique des transports nationaux comme devant assurer que la distribution des marchandises canadiennes et le transport des gens soit mise en vigueur d'une façon à utiliser les moindres ressources économiques et humaines.

La Commission reconnaît que les objectifs de la politique nationale pour le développement économique, l'unité nationale, le bien-être social ou pour toute autre raison, ont souvent besoin de l'utilisation du transport pour parvenir à ces

1. Commission royale sur les transports, décembre 1961, Volume 2, page 104.
2. *Ibid.*, page 94.

fins. De plus, elle n'a rien trouvé de défectueux en utilisant le transport pour parvenir à de telles fins, pourvu que, bien entendu, la compagnie effectuant le transport a été convenablement rémunérée pour les ressources, aménagements et services requis comme obligation nationale ou publique telle qu'imposée.

Parce que le transport a joué et doit continuer de jouer un rôle important dont le développement économique et l'unité du Canada, les objectifs de politique nationale ont et continueront d'être rencontrés par l'usage des transports. Le transport a joué un rôle important dans la naissance du Canada et fait également partie des ententes confédératives entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Canada et entre Terre-Neuve et le Canada. Comme telle, aussi désirable que la politique nationale des transports puisse l'être, elle doit toujours être sujette à des exigences constitutionnelles qui, par exemple, demandent l'entretien des services de traversiers pour relier Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard à la terre ferme, qu'ils soient en proportion équitable du coût réel des ressources ou non, des aménagements et des services fournis aux dépens de la population.

De même, les expéditeurs sujets aux tarifs du rail issus sous la loi des tarifs-marchandises des Maritimes ne sont pas appelés à porter la même part des coûts des ressources, aménagements et services fournis aux dépense de la population telles que l'indiquent les objectifs du projet de loi C-231 dans l'article 1, puisque ce statut des tarifs doit être porté à un niveau plus élevé. Dans le cas de Terre-Neuve, là où les conditions d'exploitation et de terrain résultent en un coût élevé de l'exploitation ferroviaire, les termes d'union tels qu'interprétés par la Commission des transports (arrêté numéro 75923), demande que la circulation sur cette ligne n'est pas nécessairement tenue de soutenir sa juste part des coûts des ressources, aménagements et services fournis aux dépens du public. Ou dans l'ouest canadien, les tarifs «Crow's Nest Pas Grain» sont par statut tenus à un niveau inférieur à ce qu'exigerait la libre concurrence. Encore, pour des buts de politique nationale, les tarifs de la voie maritime demeurent à un niveau qui ne couvre pas la partie équitable du coût réel des ressources, aménagements et services fournis par le public.

Afin de s'assurer qu'il y ait aucun conflit entre la politique des transports nationaux du projet de loi C-231 et des exigences constitutionnelles, statutaires et de politique nationale, les Provinces atlantiques recommandent que la section 1, sous-section (b) devrait être amendée en ajoutant les mots «excepté ce qui serait autrement nécessaire pour les besoins constitutionnels, statutaires et de politique nationale» après le mot «dépense.»

L'article 1 du projet de loi C-231 met trop d'importance sur le besoin d'une plus grande liberté à laisser les chemins de fer imposer leurs tarifs. Sûrement l'objectif de la politique des transports nationaux doit servir les besoins du public en utilisant tous les modes de transport aussi bien qu'en rencontrant les besoins des compagnies elles-mêmes effectuant le transport. Jusqu'à un certain point, l'intérêt du public utilisant tous les moyens de transport sera mieux servi selon la loi de la libre concurrence. Néanmoins, comme le reconnaît la Commission MacPherson, les expéditeurs doivent être protégés contre des tarifs excessifs dans les régions de monopole marqué. Une telle protection sera seulement partielle, cependant à moins que les expéditeurs soient également protégés contre l'injuste discernement des tarifs de chemins de fer. A cause de grandeur et de puissance économique, les chemins de fer peuvent, à moins d'imposer des normes sures et adéquates dans la législation, être les derniers arbitres si une industrie peut accéder à un marché particulier. Dans une structure de tarifs orientés d'après les coûts établis par ce projet de loi, il semble évident que les expéditeurs doivet continuer à s'inquiéter non seulement du niveau des tarifs par rapport au coût actuel des transports mais aussi avec le rapport entre les tarifs. Les Provinces atlantiques recommandent donc que l'article 1, sous-sec-

tion (a) soit amendé en ajoutant après le mot «transport» les mots «selon toutefois que les expéditeurs et les cosignataires seront protégés contre les pratiques d'injuste discernement soit par les tarifs ou autrement».

Commission des transports du Canada:

Parmi les recommandations de la Commission MacPherson, se trouve la création d'un conseil consultatif non imposant dans les transports nationaux. D'après les termes de la Commission, «libéré de la responsabilité législative, et capable de juger et d'évaluer le poids et l'effet de la décision de toute ces agences dirigeantes des transports, et autorisé à conférer et consulter avec tous les partis intéressés (les dirigeants et les dirigés) à tous les niveaux gouvernementaux, ce conseil (consultatif des transports nationaux) peut recomander des lignes libérales de conduite par le ministère des Transports.» D'autres fonctions importantes du conseil telles que vues par la Commission royale sur les transports, étaient d'étudier les «présentes dispositions et besoins futurs d'investissement public dans les aménagements de transport et de participer en forum à la discussion des problèmes de transport.»

Les provinces atlantiques croient qu'il y a un besoin pour une certaine coordination dans la politique des transports au Canada. Encore, dans les termes de la Commission MacPherson «il existe nulle part ailleurs en dessus du niveau du cabinet au Canada, aucune organisation ou corps consultatif ayant des bases suffisantes pour entreprendre la tâche de développer continuellement des buts pour la politique nationale des transports ou un grand tracé de mesure pour y parvenir.» La formation de la Commission des transports par la fusion des présentes régies avec le pouvoir de direction et les responsabilités de recherches est le véhicule par lequel doit être rencontrée cette recommandation particulière de la Commission MacPherson.

Les Provinces atlantiques croient que dans la nouvelle Commission possédant des responsabilités et pour diriger et pour effectuer des recherches, il y ait danger que la fonction des recherches soit mêlée à la fonction de direction et reléguée au second rang. Cependant, avec les pouvoirs donnés à la Commission des transports du Canada, et exercés diligemment avec l'appui de tous les niveaux gouvernementaux et de l'industrie des transports, elle peut et doit répondre à un besoin défini au Canada.

Transport provincial supplémentaire des véhicules-automobiles:

Les provinces atlantiques réalisent qu'il n'est pas dans l'intention du gouvernement d'apporter les transports provinciaux supplémentaires des véhicules-automobiles sous les rênes de la Commission des transports du Canada à moins que ce soit demandé par les provinces ou à moins que les normes dirigeantes actuelles ne deviennent défectueuses à l'avenir.

Les Provinces atlantiques croient qu'un système économique et efficace des transports des véhicules-automobiles exige une plus grande uniformité dans les règlements des transports des véhicules-automobiles et pour les entreprises dans la province et pour celles d'en dehors de la province. Alors qu'un certain degré d'uniformité s'est développé, les Provinces atlantiques espèrent qu'une plus grande mesure d'uniformité peut être atteinte au cours des prochaines années sans avoir recours à un contrôle fédéral.

Appel spécial et investigation:

L'article 44, section 317 du projet de loi C-231 établit une procédure qui, dans les mots de la note explicative du projet de loi, exigerait qu'une enquête publique ait lieu là où l'intérêt public «pourrait être affecté par les actes ou

omissions des compagnies ferroviaires ou comme résultat d'une nouvelle liberté dans la création des tarifs». Le projet de loi C-231 enlève à la loi des chemins de fer toute référence, un favoritisme déréglé et de justes et raisonnables tarifs. En effet, on permettra aux chemins de fer de faire légalement le discernement contre les expéditeurs de marchandises entre les niveaux maximum et minimum des tarifs spécifiés dans le projet de loi. Un changement aussi subit dans les règlements des chemins de fer entraînerait de sérieuses conséquences dans toute industrie dont les coûts de transport sont un pourcentage substantiel des coûts de production, ou pour les industries qui sont effectivement désavantagées au sens économique du transport par rail. Les chemins de fer canadiens pourraient ainsi devenir les arbitres des sites industriels ne possédant pas suffisamment d'équipement pour assurer le remède nécessaire.

Les Provinces atlantiques croient que la substance de la section principale de la présente loi ferroviaire concernée par l'injuste discernement devrait être maintenue et que tout expéditeur qui croit que son commerce est préjudicieusement affecté par toute action du chemin de fer devrait avoir le droit de faire appel pour l'action, la négligence ou le résultat à la Commission. Les Provinces atlantiques croient que les restrictions imposées à la Commission dans la section 317 (2) (a) du projet de loi C-231 enlèveraient, excepté dans le cas d'un exemple inusité, tout droit à l'expéditeur de rechercher justice devant la Commission.

Les provinces de l'atlantique proposent les modifications suivantes à l'article 44, section 317.

Après amendement, la section 317 (1) devrait se lire comme suit:

> 317 (1) Tout expéditeur, s'il est en possession d'une évidence bien fondée qu'une action ou une négligence de la part d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires, ou que le résultat de la réglementation des tarifs par suite de ce projet de loi après sa mise en vigueur, porte préjudice à son commerce ou place son commerce dans une situation désavantageuse peut poser en appel devant la Commission l'action, la négligence ou le résultat, et la Commission devra conduire une enquête sur cette action, négligence ou ce résultat qui est justifiée par son point de vue.

La section 317 (2) (A) devrait être complètement supprimée afin que cette section 317 (2) se lise comme suit:

> En menant cette enquête d'après cette section, la Commission devra prendre en considération tout ce qui lui semble relater au contrôle ou à l'intérêt de la compagnie de chemin de fer en question, ou à tout moyen de transport, ou au contrôle du chemin de fer impliqué, ou aux intérêts de la compagnie de chemin de fer, ou à tout autre moyen de transport qui pourrait être impliqué.

A la section 317 (3) des amendements répondant aux changements proposés aux sections 317 (1) et 317 (2) devraient être apportés.

Le pouvoir de la Commission des transports du Canada pour suspendre les tarifs:

L'article 52, section 333 du projet de loi C-231 élimine le pouvoir de la Commission des transports du Canada de suspendre ou de différer les tarifs. Ce pouvoir a été jusqu'à présent entre les mains du Bureau des Commissaires des transports et il n'a pas exercé ce pouvoir outre mesure, le laissant prévaloir seulement lorsque les évidences justifiaient la suspension ou à différer la mise en

vigueur des tarifs. L'adjudication d'une plainte vis-à-vis les tarifs ne peut pas toujours être résolue promptement, spécialement entre la date d'application et la date de la mise en vigueur du tarif sous lequel le projet de loi est réduit de 30 jours à 10 jours. A moins que la Commission ne reçoive le pouvoir de compenser aux griefs de l'expéditeur—et le projet de loi C-231 ne lui procure pas un tel pouvoir—la section 333(4) devrait continuer d'accorder à la Commission des transports du Canada le pouvoir de suspendre ou de remettre les tarifs.

Les tarifs-marchandises compensateurs:

L'article 53, section 334(2) stipule que les tarifs-marchandises seront considérés compensateurs lorsqu'ils dépassent le coût changeant du mouvement du trafic concerné tel que déterminé par la Commission. Les provinces de l'Atlantique croient que le problème, à savoir que les tarifs-marchandises qui reçoivent un subside sont compensateurs d'après le sens de le section 334(2), peut subvenir dans l'avenir et que pour plus de clareté, on recommande que cette section soit amendée pour indiquer précisément si les tarifs-marchandises peuvent être compensateurs lorsqu'ils le sont, y compris tout subside déboursé en faveur d'un tel tarif qui dépasse le prix inconstant de la manœuvre du trafic concerné tel que déterminé par la Commission.

Exclusion des tarifs de territoire privilégé pour une période de deux ans:

La section 335 stipule que (a) les tarifs de, à ou dans le territoire privilégié comme défini par l'Acte maritime des tarifs-marchandises qui sont soumis à l'Acte de la réduction des tarifs-marchandises ou (b) les tarifs qui ont été depuis présentés au Bureau des Commissaires des transports et qui auraient satisfait aux exigences de cet Acte devraient continuer à être en vigueur sans s'opposer en rien à cet Acte ou à n'importe quel autre Acte durant une période de deux ans après la mise en vigueur du projet de loi C-231. Les provinces de l'Atlantique croient qu'il était dans la ligne de conduite du gouvernement de s'assurer que tous les tarifs de, à ou à l'intérieur des provinces de l'Atlantique qui n'étaient pas sujets à la compétition comme le bois de charpente et le charbon et coke dupar cette section. Par technicité, ce n'est pas le cas et les tarifs des produits non sujets à la compétition comme le bois de charpente et le charbon et coke dudit territoire privilégié à destination vers l'extérieur du même territoire et les envois de charbon et coke à des endroits à l'intérieur du territoire privilégié ne sont pas défendus par la section 335.

Dans le cas du charbon et coke, de tels tarifs ont été augmentés uniquement par cents la tonne comme tous les tarifs du charbon et coke à travers le Canada plutôt que par l'augmentation de 17 pour cent du premier décembre 1958. Conséquemment, l'Acte de la réduction des tarifs-marchandises ne s'appliquait pas à de tels tarifs. Dans le cas du bois de charpente, l'augmentation de 17 pour cent du premier janvier 1958 a été retirée par les chemins de fer présumément afin d'éviter l'accusation de discrimination d'après l'Acte des chemins de fer et conséquemment, ces tarifs aussi n'étaient pas sujets à l'Acte de la réduction des tarifs-marchandises.

Afin d'obtenir la protection sur les tarifs des provinces de l'Atlantique, qu'on croit que cette section avait l'intention de stipuler, la section 335(1) devrait être modifiée en ajoutant ce qui suit à la sous-section (c):

(c) est publié dans l'un des tarifs suivants, en y émettant les suppléments:
Chemin de fer du Canadien National, Tarif CF 223-2, CTC (F) No. E. 4063, section 1
Chemin de fer du Canadien National, Tarif CF 227-2, CTC (F) No. E. 4097, section 1
Chemin de fer du Canadien National, Tarif CF 298, CTC (F) No. E. 19020

Chemin de fer du Canadien Pacifique, Tarif E. 820-B, CTC (F) No. E. 5317, section 1

Chemin de fer du Canadien National, Tarif C.C. 250-1, CTC (F) No. E. 4073

Chemin de fer du Canadien National Tarif C.C. 117-4, CTC (F) No. E. 4173

Chemin de Fer du Canadien Pacifique, Tarif E. 1360-B, CTC (F) No. E. 5181, Item 900, 940, 1000 et 1120

Conséquences du projet de loi sur les ports de l'Atlantique:

La Commission des transports des Maritimes est d'avis que l'adoption du projet de loi C-231 aura un effet défavorable sur le trafic portuaire à destination des ports d'Halifax, en N.-É., et de Saint-Jean, au N.-B. Ces ports sont déjà en butte à des difficultés pour obtenir leur part équitable du commerce d'exportation et d'importation au Canada.

Les ports de l'Atlantique sont situés à des distances considérables de leurs ports rivaux. Jusqu'à ce que les lignes de conduite du gouvernement développent l'économie des provinces de l'Atlantique pour que les ports de ces provinces soient assuré d'un trafic «local» suffisant pour maintenir leur vitalité économique, ils continueront à dépendre du commerce d'exportation et d'importation des hinterlands éloignés de l'ouest et du centre canadien et américain. Sous la structure du coût des tarifs du projet de loi C-231, les ports de l'Atlantique peuvent être considérés comme voués à un plus grand désavantage en relation aux ports moins éloignés.

Au tournant du siècle, le trafic d'exportation et d'importation était assuré par l'échelle des tarifs qui ont été connus comme structure des tarifs portuaires à parité. Cette structure des tarifs assurait une parité des tarifs sur les mouvements d'exportation et d'importation arrivant et partant des ports américains et des ports de l'Atlantique nord canadien, et de Norfolk, Va., et encore plus au nord, ou bien les tarifs étaient relativement différents des tarifs des ports pratiquant le mode de parité. Ce qu'en fait cette structure des tarifs signifiait était que les tarifs d'exportation et d'importation à ou de, disons de Toronto, en Ontario, jusqu'à Halifax, en N.-É., ou à Saint-Jean, au N.-B., étaient les mêmes que pour New York, N.Y., ou pour Portland, Me., malgré le fait que les ports canadiens de l'Atlantique se trouvaient de 300 à 600 milles plus loin de Toronto que New York.

Bien que la structure des tarifs à parité s'établissait par entente avec les chemins de fer américains et qu'elle s'implanta au Canada, il vaut la peine de remarquer que le Parlement a jugé nécessaire de demander à plusieurs chemins de fer canadiens de se joindre à cette structure des tarifs à parité comme affaire de loi. Voici les exemples de cette demande:

La section 42 de l'entente avec le Grand Trunk Pacific Railway en 1903 stipule: «...le tarif direct sur le trafic d'exportation, du point de départ jusqu'à destination, ne doit en aucun temps excéder pour les ports canadiens celui des ports des États-Unis».

La section 13, cahpitre 6, la loi de 1911, en référence au Canadian Northern Ontario Railway, stipule: «...le tarif direct sur le trafic d'exportation, du point de départ jusqu'à destination, ne doit en aucun temps excéder pour les ports canadiens celui des ports des États-Unis».

Le chapitre 20, de la loi de 1914, en référence au Canadian Northern Railway System, stipule: «...le tarif direct sur le trafic d'exportation, du point de départ jusqu'à destination, ne doit en aucun temps excéder pour les ports canadiens celui des ports des États-Unis; ...et que le Canadian Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires ne doivent en aucune manière à l'intérieur de leur pouvoir ou de leur contrôle conseiller

ou encourager directement ou indirectement le transport de n'importe quelle marchandise par autres moyens que ceux mentionnés plus haut».

La Commission des transports des Maritimes est concernée que sous le coût de la structure des tarifs du projet de loi C-231, les ports de l'Atlantique se trouveront désavantagés en regard des ports du Canada et des États-Unis qui sont plus près. A cause des distances appliquées aux ports canadiens de l'Atlantique, on doit s'attendre à ce que les tarifs du chemin de fer soient plus élevés que pour les ports situés plus près. Comme indication, les chemins de fer nationaux du Canada ont estimé devant la Commission royale des transports que le trafic manutentionné jusqu'aux ports de l'Atlantique en 1957 (1,049,000 tonnes), il en est découlé un coût additionnel d'exploitation de $2.5 millions qui n'aurait pas eu lieu si ce même trafic avait été acheminé vers Portland, Me. En moyenne, d'après cet exemple, le coût d'exploitation du chemin de fer—le même genre de coût sur lequel les tarifs des chemins de fer soumettront à l'adoption du projet de loi C-231—est d'environ 13 cents le cent livres moins cher en passant par Portland que par les ports de l'Atlantique. Ainsi, dans des situations semblables, lorsque les chemins de fer ont le choix de dresser leurs tarifs, on devrait passer à l'action pour augmenter leurs recettes nettes. Le coût plus élevé d'exploitation par les ports de l'Atlantique seront certainement au détriment à moins que les chemins de fer aient l'appui d'un énoncé précis qui leur sera une ligne de conduite continuelle gouvernementale ne s'opposant pas au projet de loi C-231, que les tarifs en passant par les ports canadiens pour le trafic d'exportation et d'importation à partir du point de départ jusqu'à destination ne soient pas plus élevés pour les ports canadiens que pour les ports des États-Unis.

Les trains de voyageurs et les trains de banlieue:

Les trains de banlieue n'ont pas droit aux subsides d'après les sections 314I et 314U du projet de loi. En plus, le déficit des trains de voyageurs est compensé par subsides seulement jusqu'à 80 pour cent de tout déficit déterminé par la Commission. En plus, la direction d'un chemin de fer peut conclure qu'il soit nécessaire de maintenir un déficit dans l'exploitation des trains de voyageurs à une date de l'avenir. Un des principaux points contraires aux recommandations de la Commission MacPherson était de diminuer la charge de tous les services en déficit sur l'expéditeur de marchandises. Par conséquent, les provinces de l'Atlantique recommandent que les amendements adéquats soient implantés pour garantir que les déficits des trains de voyageurs et des trains de banlieue ne soient pas touchés par des prix changeants pour le but d'une plus grande prédiction des tarifs-marchandises d'après le projet de loi C-231.

Plus grand contrôle des tarifs et des sections s'y rattachant:

Les provinces de l'Atlantique regrettent que le comité n'a pu recevoir les données du coût qui leur auraient permis d'évaluer les effets du projet de loi sur (a) la position du revenu du chemin de fer et (b) sur le niveau maximum des tarifs actuels. Sans de tels renseignements, il n'est pas possible aux provinces de l'Atlantique de présenter des amendements constructifs à la section 336 et aux sections connexes. Néanmoins, on espère que la Commission pourra aider le comité à considérer cet aspect important du projet de loi.

Le tout vous est respectueusement présenté.

Ottawa, Ontario,
le 10 novembre, 1966.

LISTES DE SECTIONS AUXQUELLES DES AMENDEMENTS SONT PROPOSÉS

SECTION	AMENDEMENT PROPOSÉ	PAGE
1 (a)	Amender pour ajouter les mots «pourvu que toujours les expéditeurs et les consignataires soient protégés contre des pratiques de discernement injuste soit dans les tarifs-marchandises ou autrement.»	7
1 (b)	Amender pour ajouter les mots «excepté ce qui serait autrement nécessaire pour les besoins constitutionnels, statutaires ou de politique nationale.»	6
317 (1)	Rédaction requise afin d'étendre le droit d'appel et de pourvoir à une investigation de tout acte ou omission par une compagnie ferroviaire qui aurait préjudiciablement nui au commerce d'un expéditeur	9
317 (2)	Supprimer les prévisions du paragraphe (a)	9
333 (4)	Amender pour assurer à la Commission des transports du Canada le pouvoir de suspendre ou de différer les tarifs.	9
334 (2)	Amender pour assurer spécifiquement qu'un tarif-marchandises soit jugé compensateur lorsqu'il dépasse le coût changeant, y compris tout subside déboursé en faveur d'un tel tarif	9
335 (1)	Amender pour inclure certains mouvements de bois de charpente et des produits forestiers, et du charbon et coke dans cette section.	10
336 (3)	Amender pour exclure les déficits des trains de banlieue et des trains de voyageurs de la réglementation des prix changeants dans le but d'une plus grande prédiction des tarifs	12

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

SÉANCES DU JEUDI 18 NOVEMBRE ET DU LUNDI 21 NOVEMBRE

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer, et par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

Représentant le gouvernement du Manitoba: L'hon. S. Spivak, ministre de l'Industrie et du commerce; M. A. V. Maure, c.r.; le prof. S. Trochtenberg, membre du comité exécutif de la Commission des transports du Manitoba; M. V. M. Strechishin, membre du comité exécutif de la Commission des transports du Manitoba; M. D. A. Mitchell, secrétaire de la Commission des transports du Manitoba. *Du ministère des Transports:* M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Cope, directeur du service des chemins de fer et des routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et conseiller juridique.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 38

SÉANCES DU JEUDI 17 NOVEMBRE,
DU VENDREDI 18 NOVEMBRE
ET DU LUNDI 21 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer, et par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

Représentant le gouvernement du Manitoba: L'hon. S. Spivak, ministre de l'Industrie et du commerce; M. A. V. Mauro, c.r.; le prof. S. Trechtenberg, membre du comité exécutif de la Commission des transports du Manitoba; M. V. M. Stechishin, membre du comité exécutif de la Commission des transports du Manitoba; M. D. A. Mitchell, secrétaire de la Commission des transports du Manitoba. *Du ministère des Transports:* M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Cope, directeur du service des chemins de fer et des routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et conseiller juridique.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25191—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H.-Pit Lessard

et Messieurs

Andras	Howe (*Wellington-*	Olson
Bell (*Saint Jean-*	*Huron*)	Pascoe
Albert)	Jamieson	Rideout (Mme)
Cantelon	Langlois (*Chicoutimi*)	Schreyer
Deachman	Legault	Sherman
Fawcett	MacEwan	Southam
Groos	McWilliam	Stafford—25.
Hopkins	Nowlan	
Horner (*Acadia*)	O'Keefe	

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 15 novembre 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Lessard et Jamieson soient substitués à ceux de MM. Reid et Allmand sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 16 novembre 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Fawcett et Schreyer soient substitués à ceux de MM. Mather et Martin (*Timmins*) sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le JEUDI 17 novembre 1966

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Reid et Rock soient substitués à ceux de MM. Langlois (*Chicoutimi*) et Stafford sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le VENDREDI 18 novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Comtois soit substitué à celui de M. Hopkins sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le LUNDI 21 novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Hopkins soit substitué à celui de M. Comtois sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 17 novembre 1966
(63)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Groos, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Hopkins, Fawcett, Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Sherman, Southam (20).

Autres députés présents: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. Reid, député.

Aussi présents: Représentant le gouvernement du Manitoba: L'honorable S. Spivak, ministre de l'Industrie et du Commerce; M. A. V. Mauro, C.R.; le professeur S. Trechtenberg, membre du comité exécutif de la Commission des transports du Manitoba; M. V. M. Stechishin, membre du comité exécutif de la Commission des transports du Manitoba; M. D. A. Mitchell, secrétaire de la Commission des transports du Manitoba et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

Le président dépose la correspondance et les mémoires venant de divers organismes.

Sur la proposition de M. Southam, appuyé par M. Andras,

Il est décidé—Que les lettres venant de la *Canadian Pool Car Operators Association Inc.*; de l'Association de la route de la Baie d'Hudson; que les mémoires venant de la *Canadian National Millers Association*; de la Commission du port d'Halifax et de l'Association canadienne de la pâte et du papier soient imprimés en appendice aux témoignages et procès-verbaux de ce jour (voir appendices A-33, A-34, A-35, A-36 et A-37).

Sur la proposition de M. Cantelon, appuyé par M. Andras,

Il est décidé—Que le mémoire du gouvernement du Manitoba soit imprimé à titre d'appendice aux témoignages et procès-verbaux de ce jour (voir appendice A-32).

Le président présente les témoins et M. Mauro expose oralement un sommaire de leur mémoire.

Suivent les commentaires du ministre des Transports sur le mémoire.

Les témoins sont interrogés.

Sur la proposition de M. Andras, appuyé par M. McWilliam,

Il est décidé—Que M. Lessard soit confirmé dans son poste de vice-président du comité.

A 1 h. de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi de ce jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(64)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 30 de l'après-midi, sous le présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Hopkins, Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Schreyer, Sherman, Southam (23).

Autre député présent: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance de la matinée.

M. Mauro fait de brèves observations sur la déclaration de M. Pickersgill.

L'interrogatoire des témoins se poursuit.

Le président, au nom du Comité, remercie les témoins de leur excellent mémoire et de leur exposé.

Sur la proposition de M. Andras, appuyé par M. Lessard,

Il est résolu,—De commencer aujourd'hui même, article par article, l'étude du Bill C-231 sous réserve que tout article, qui fera l'objet de représentations de la part de témoins subséquents, sera étudié de nouveau à la demande d'un membre quelconque.

A 5 h. 30 de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 30 ce soir.

SÉANCE DU SOIR
(65)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui à 8 h. 5 du soir, sous le présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Groos, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Hopkins, Fawcett, Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Rock, Schreyer, Southam (21).

Autre député présent: L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports.

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Gope, directeur du service des chemins de fer et des routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et conseiller juridique, et M. Donald Armstrong, conseiller économique.

Le président dépose la correspondance reçue de la Fédération de l'agriculture de la C.-B. et de la ville de Brandon.

Sur la proposition de M. Andras, appuyé par M. Cantelon,

Il est résolu,—Que la correspondance venant de la Fédération de l'agriculture de la C.-B. et de la ville de Brandon.
appendice aux témoignages et procès-verbal, du jour (voir appendices A-38 et A-39).

Le comité commence l'étude article par article du Bill C-231.

Des représentants du ministère des Transports déposent les projets d'amendements au Bill C-231.

Article 1 réservé

Article 2 adopté

Article 3 adopté selon modification

Article 4 adopté selon modification

Article 5 adopté

Article 6 adopté

Article 7 adopté selon modification

Articel 8 adopté

Article 9 adopté selon modification

Article 10 adpoté

Article 11 supprimé

Article 11 (nouveau numéro) (ancien article 12) paragraphe (3) ajouté et article adopté selon modification

Article 12 (nouveau numéro) (ancien article 13) adopté

Article 13 (nouveau numéro) (ancien article 14) adopté

Article 14 (nouveau numéro) (ancien article 15) adopté

Article 15 (nouveau numéro) (ancien article 16) adopté selon modification

Nouvel article 16 réservé

Article 17 adopté à la pluralité des voix selon modification

Nouvel article 18 adopté

Article 19 (nouveau numéro) (ancien numéro 18) adopté selon modification

Article 20 (nouveau numéro) (ancien numéro 19) adopté

Article 21 (nouveau numéro) (ancien article 20) adopté

A 10 h. du soir, la séance est suspendue jusqu'à 9 h. 30 de la matinée du vendredi 18 novembre 1966.

Le secrétaire du comité,
R. V. VIRR.

Le VENDREDI 18 novembre 1966
(66)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h. 40 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Groos, Howe (*Wellington-Huron*), Hopkins, Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Southam, Schreyer, Rock (20).

Autre député présent: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du comité.

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. R. R. Cope, directeur du service des chemins de fer et des routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et conseiller juridique.

Le comité poursuit l'étude, article par article, du Bill C-231.

Partie II	Article 22 (nouveau numéro) (ancien article 22)	adopté selon modification
	Article 23 (nouveau numéro) (ancien article 22)	adopté
	Article 24 (nouveau numéro) (ancien article 23)	adopté
	Anciens articles 24, 25, 26, 27, 28 supprimés	adoptés
	Nouvel article 25	adopté
	Nouvel article 26	adopté
	Nouvel article 27	adopté
	Article 28 (nouveau numéro) (ancien article 29)	adopté
Partie III	Nouvel article 29 (ancien article 30)	adopté
	Nouvel article 30	adopté
	Article 31	adopté
	Article 32	adopté selon modification
	Article 33	adopté selon modification
	Article 34	adopté
	Article 35	adopté selon modification
Partie IV	Article 36	adopté
	Article 37	adopté
Partie V	Article 38	adopté
	Article 39	supprimé
	Article 39 (nouveau numéro) (ancien article 40)	adopté
	Article 40 (nouveau numéro) (ancien paragraphe (1) article 41)	adopté
	Article 41 (nouveau numéro) (ancien paragraphe (2) article 41)	adopté
	Article 42	réservé
	Article 43	adopté
	Article 44	supprimé
	Nouvel article 44	adopté
	Article 45	réservé
	Article 46	réservé
	Article 47	réservé
	Article 48	adopté
	Article 49	adopté selon modification

A 10h 55 de la matinée, la séance est suspendue jusqu'à 2h de l'après-midi aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(67)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 2 h. 05, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Comtois, Cantelon, Deachman, Groos, Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, Olson, Pascoe, Schreyer, Rock (17).

Aussi présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports, M. Donald Armstrong, conseiller économique du Comité.

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance du matin.

On reprend, article par article, l'examen du Bill C-231.

Partie IV	Article 80	adopté dans sa forme modifiée
	Article 81	adopté
	" 82	"
	" 83	"
	" 84	"
	" 85	"
	" 86	"
	" 87	"
	" 88	"
	" 89	"
	" 90	"
	" 91	"
	" 92	"
	Nouvel article 93	adopté dans sa forme modifiée
	Nouvel article 94 (ancien article 93)	adoptée dans sa forme modifiée
	Annexe page 72	adoptée dans sa forme modifiée
	Annexe page 73	adoptée
	Annexe page 74	
Partie V	Article 50	réservé
	" 51	"
	" 52	"
	" 53	"
	" 54	adopté
	" 55	"
	" 56	"
	" 57	"
	" 58	"
	" 59	réservé

" 60 adopté
" 61 "
" 62 adopté
" 63 biffé
Nouvel article 63 adopté
Article 64 biffé
Nouvel article 64 adopté
Article 65 adopté dans sa forme modifiée
Article 66 biffé
Nouvel article 66 adopté
Article 67 adopté
" 68 "
" 69 "
" 70 réservé
" 71 adopté
" 72 "
" 73 "
" 74 "
" 75 adopté dans sa forme modifiée
" 76 adopté
" 77 "
" 78 "
" 79 "

A 2 h. 45, le Comité s'ajourne, pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

Le LUNDI 21 novembre 1966.
(68)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 3 h. 30 sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, Nowlan, O'Keefe, Olson, Pascoe, Schreyer, Rock, Southam—(21).

Aussi autres députés présents: l'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports, Hopkins.

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre, M. R. R. Cop, chef de la Direction des chemins de fer et des routes.

Sur la proposition de M. Horner, avec l'appui de M. Lessard,

Il est décidé—Que la carte «Plan du réseau de chemin de fer des Prairies garanti jusqu'au 1er janvier 1975» soit conservée sous forme de Pièce justificative et conservée dans les dossiers du Comité (Désignée Pièce justificative A-13).

Le Comité reprend son examen, article par article, du Bill C-231.

Article 42 adopté sous sa forme modifiée

Article 50 adopté sous sa forme modifiée

A 5 h. 45, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 22 novembre, à 9 h. 30.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

Le lundi 21 novembre 1966.

(68)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h. 30 sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mlle Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deschatelets, Fawcett, Gross, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, Nowlan, O'Keefe, Olson, Pascoe, Pelletier, Rock, Southam—(21).

Autres députés présents: Hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports. Témoins:

Du ministère des Transports: M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. R. W. Cox, chef de la Direction des chemins de fer et des routes.

-2-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le JEUDI 17 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Il y a ici une lettre du Canadian Pool Car Operator's Association Inc., laquelle a trait à la copie d'un télégramme en rapport avec une question soulevée par l'Association canadienne du camionnage. Nous avons aussi un court mémoire de l'Association canadienne de la pulpe et du papier, et des mémoires de l'Association nationale canadienne des minotiers et de la Commission canadienne du port d'Halifax.

Puis-je obtenir une proposition pour que tout ceci soit imprimé en appendice à nos procès-verbaux et témoignages en date d'aujourd'hui?

M. SOUTHAM: Je le propose.

M. REID: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: La proposition est faite par M. Southam et appuyée par M. Reid.

La proposition est adoptée.

On vous distribuera aujourd'hui un sommaire des recommandations qui concernent ce bill qui a été demandé et préparé par les administrateurs du Ministère des transports avec un sommaire de toutes les recommandations et amendements.

On vous distribuera aussi les copies du bill nº C-231 avec insertion des amendements comprise, et il y aura d'autres amendements aussitôt que nous aurons disposé de la soumission de la province du Manitoba.

Nous allons maintenant passer à la soumission de la province du Manitoba. Les témoins sont: immédiatement à ma droite, M. A. V. Mauro, avocat, M. l'honorable S. Spivak, Ministre de l'industrie et du commerce, M. le professeur S. Trechtenberg, membre du comité administratif de la Commission des transports du Manitoba, M. V. M. Stechishin, membre du comité administratif de la Commission des transports du Manitoba, et M. D. A. Mitchell, secrétaire, Commission des transports du Manitoba.

Puis-je demander une proposition que le mémoire principal soit imprimé en appendice à nos procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui.

M. CANTELON: Je le propose.

M. REID: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: La proposition est faite par M. Cantelon, et appuyé par M. Reid.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: J'ai mis M. Mauro au courant de la décision du Comité de ne pas lire le mémoire dans son entier, et il va seulement en indiquer les points principaux. Je crois que M. l'honorable Spivak a quelques remarques à faire en guise d'entrée en matière; ensuite nous passerons à M. Mauro.

M. CANTELON: Monsieur le Président, au départ, ce mémoire est extrêmement complexe et très poussé, et je crois que c'est l'un des plus importants que

nous aurons à entendre; j'espère que le témoin nous en donnera un exposé approfondi, et non pas un sommaire très abrégé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cantelon, je ne sais pas quelle a été votre position personnelle en ce qui touche la lecture des mémoires, mais j'ai discuté de la chose avec M. Mauro, et je sais qu'il tiendra compte de votre remarque. Je sais que vous allez aussi tenir compte du fait que les témoins doivent prendre le train de 9 heures pour Montréal pour pouvoir retourner au Manitoba. Nous devrions donc procéder.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, dans le même ordre d'idée, ce mémoire est tellement considérable et contient des renseignements si nombreux, et j'ai mis tellement de temps à l'étudier, que je suis d'avis qu'une demande spécifique devrait être posée à M. Mauro; ma remarque est très sérieuse. Je sais que vous êtes très pressé ce matin Monsieur le président, mais nous allons nous détendre et accorder à ce mémoire toute l'attention nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Bien monsieur Bell, je suis persuadé que votre bon ami M. Mauro apprécie vos belles remarques, mais M. Armstrong a fait spécifiquement l'analyse de chaque mémoire et nous allons procéder de la façon convenue.

L'hon M. SPIVAK (*Ministre de l'industrie et du commerce*): Monsieur le Président, et Messieurs les membres du Comité. Je représente ici la province du Manitoba et le premier ministre de la province.

Je crois qu'il est assez évident pour vous tous, vu la longueur de ce mémoire, que nous sommes intéressés à la nouvelle loi qui a été suggérée en ce qui touche les transports nationaux, et que nous avons un intérêt général dans le domaine des transports. La croissance et l'économie de notre province comptent sur une loi nationale des transports qui reconnaîtra véritablement les différences régionales et les besoins régionaux. En vous présentant ce mémoire aujourd'hui et en demandant à notre avocat de vous le présenter aujourd'hui sous une forme abrégée, je dois seulement mettre en relief le fait que cette loi nous intéresse; je crois qu'elle est vitale pour maintenir l'impulsion de l'économie de notre province, et nous espérons que vous donnerez la considération voulue à nos suggestions et que vous pourrez les incorporer aux changements qui doivent être apportés au bill n° C-231.

M. A. V. MAURO, C.R. (*Aviseur légal de la province du Manitoba*): M. le Président, M. Pickersgill, MM. les membres du Comité, tout d'abord, je voudrais m'excuser auprès des membres de ce comité qui sont de langue française, et je le fais sincèrement, de n'avoir pu faire traduire le mémoire en français à cause du facteur temps. J'espère peut-être qu'à la prochaine occasion je le rédigerai tout simplement en français sans avoir le temps de le faire en anglais, ce qui rétablirait cette malheureuse situation. Je n'ai aucune excuse à faire au Comité pour l'épaisseur du mémoire. C'est l'opinion de la province du Manitoba que, bien qu'il pourrait y avoir devant cette chambre des projets de loi d'une plus grande teneur émotive, il n'y a pas devant cette chambre de projet de loi qui aura une répercussion plus grande sur toute la progression économique et l'avenir du pays. La présentation de la soumission que vous avez devant vous est une étude qui, nous le croyons sincèrement, a une envergure nationale. La soumission que nous faisons et les recommandations qui y sont incluses, même si elles ne sont pas nécessairement celles faites avec le point de vue d'une province telle que le Manitoba, contient, nous le croyons, des rapports et des bénéfices pour tout le pays.

Mon intention étant de traiter de cette soumission de façon experte, je devrais peut-être commencer par indiquer quelques erreurs typographiques et passer ensuite à la soumission elle-même.

A la page 8, paragraphe 20, à la première ligne du paragraphe il ne devrait pas y avoir un point après le mot «Confédération». La première ligne devrait se lire ainsi: «Comme condition de la Confédération, le gouvernement fédéral a entrepris de construire la ligne de chemin de fer». Puis, vous pourrez supprimer, à la quatrième ligne du paragraphe: «Le gouvernement fédéral a entrepris de construire le chemin de fer *Inter Colonial.*»

A la page 50, paragraphe 123, supprimer simplement les mots: «et contrôle». Il y a une répétition dans cette citation. A la première ligne du paragraphe 123 supprimez les mots: «et contrôle».

A la page 53, paragraphe 130, à la rubrique (i) au bas de la page, supprimez les mots: «à 30,000 livres.» Maintenant on doit lire: «coût variable réel plus.» Supprimez: «à 30,000 livres.»

A la page 56, paragraphe 135, la huitième ligne devrait porter «juste» et non pas «prix du voyage». Nous avons été emportés par le sujet que nous traitions.

A la page 58, paragraphe 138, le mot doit se lire «résumer» (summarize) et non pas «sujmarize,» bien qu'il puisse avoir un certain sens, je suppose, dans ce contexte. Ce n'est qu'une faute d'orthographe.

J'ai une dernière correction à faire à la page 65, paragraphe 159, neuvième ligne. La phrase devrait être: «En d'autres termes, pour chaque $1.00 de frais permissibles au PC, l' «expéditeur» captif; insérez le mot «expéditeur». Voilà les corrections.

Avec votre permission, le premier chapitre de l'exposé traite de la politique nationale des transports et il nous a semblé important d'indiquer le développement de cette politique au Canada afin de l'étudier aux premiers articles du bill.

1. Bill n° C-231 dont le titre est: «Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.» C'est la première fois, à notre connaissance, qu'une loi du Parlement fédéral définit la politique nationale des transports.

Puis nous avons exposé l'article 1.

3. Puisque le Bill C-231 doit être «édicté en conformité et pour l'obtention de—ces objectifs» de la politique nationale des transports, telle qu'énoncée plus haut, il nous incombe, avant de commencer l'étude de ce Bill, de reviser la politique nationale des transports dans le contexte de son évolution historique et les conclusions et les recommandations de la plus récente Commission royale d'enquête sur les transports, la Commission MacPherson. Le but d'une telle revision est d'assister le Comité dans son étude des articles suivants du Bill C-231 en plaçant des dispositions dans leur propre contexte.

4. La politique nationale des transports au Canada est devenue un élement intégrant de la politique économique nationale. Bien qu'il soit présomptueux de ne présenter qu'une déclaration pour définir la politique économique nationale, elle peut se résumer à une politique ou à un plan, ou à une série de politiques ou de plans, dont l'objet est d'assurer le développement du Canada pour tous les Canadiens. La politique économique nationale souligne l'utilisation de nos ressources naturelles et humaines dans le but d'améliorer le bien-être de tous les Canadiens dans toutes les régions de notre pays. La politique économique nationale du Canada depuis la Confédération visait à encourager et à promouvoir le développement des différentes régions à l'avantage de toute la nation. Elle n'a

jamais eu l'intention de favoriser une région du pays aux dépens ou à l'exclusion d'une autre région. On ne saurait mieux démontrer cette politique nationale qu'en mentionnant la construction et le fonctionnement des chemins de fer du Canada et le rôle historique qu'ils ont joué dans le progrès de la politique économique nationale.

Rôle des transports dans la politique économique nationale.

6. A cause de son importance, le transport a été étroitement uni à la vie économique, politique et sociale du pays au cours de toute son histoire. Depuis les premiers jours de l'établissement, les gouvernements ont joué un rôle actif dans l'organisation des transports par eau, par voie publique et par rail, et plus récemment par air et par pipe-line. En cours de développement, on a construit un réseau de transports national en unissant l'initiative publique et privée aux différentes formes d'assistance gouvernementale.

7. Les exigences principales d'un réseau national de transports efficace sont les suivantes:

a) Il doit permettre l'accès aux marchés par les routes les plus directes et par les moyens les plus efficaces que le trafic futur soutiendra.

b) Il doit organiser cet ensemble de services de transports qui permettront aux producteurs et aux consommateurs de réaliser les plus grandes économies et un rendement suffisant de capital.

Disposition concernant les services de transports au Canada

8. Au point de vue historique, la disposition concernant les services de transports est née du désir d'unir ensemble les anciennes colonies britanniques de l'Amérique du Nord pour former une unité cohésive dans le domaine de la politique et de l'économie. Le système reflète l'effort délibéré pour éviter que des forces puissantes entraînent l'absorption de plusieurs provinces dans l'économie américaine. Par suite, un problème fondamental et persistent a pris naissance dans l'histoire des transports du Canada. Le problème se concentre sur la réaction de deux concepts divergents; d'une part, la motivation du profit comme il appert dans le principe commercial; d'autre part, une politique publique visant à l'unité nationale.

Au paragraphe 10:

10. La crainte d'une annexion économique et politique par les États-Unis a conduit les colonies dispersées de l'Amérique du Nord britannique dans la dernière moitié du dix-neuvième siècle à envisager la formation d'une unité économique et politique plus grande et plus forte. Dans toutes ces considérations, les transports à l'année, bon marché et fiables formaient un élément essentiel.

> «La décision de construire un chemin de fer qui traverserait uniquement le territoire canadien avait une portée considérable. Cette considération a incité les colonies à assurer l'indépendance politique par une union particulière et à rechercher force et prospérité dans une intégration économique nationale fondée sur un commerce progressant à travers les régions. L'attraction vers le sud était puissante. L'établissement d'une intégration est-ouest requerrait une politique hardie et clairvoyante de développement national».

11. Avant la Confédération, le *Grand Trunk Railway* était devenu une ligne importante qui desservait la double population du Canada et

des États-Unis. Après la Confédération, on utilisa les deniers publics à la construction du chemin de fer Intercolonial pour relier les provinces maritimes au reste du Canada. Ce projet devait rencontrer les exigences politiques et économiques de la ligne de conduite du nouveau Dominion. Un projet de chemin de fer d'une importance et d'une signification beaucoup plus grandes, s'étendant sur tout le continent canadien, était aussi envisagé par le gouvernement et une compagnie privée, le Pacifique-Canadien, avec l'aide publique.

12. Au début de la Confédération, la politique nationale visait surtout à favoriser l'unité politique et l'intégration économique des provinces nouvellement unies. Ces deux objectifs nécessitaient un commerce et un trafic de l'est à l'ouest du pays et, par conséquent, la création de réseaux de transport entre les différentes parties du pays. L'importance capitale du transport dans la confédération est manifestée dans ces deux faits:

(1) Une installation de transport ferroviaire était une condition d'entrée des provinces maritimes et aussi de la Colombie-Britannique.

(2) L'importance de la construction d'une ligne entièrement canadienne avec l'aide substantielle du gouvernement.

13. En raison des distances qui séparaient les régions de production du Canada et les marchés de consommation, l'expansion des ressources du pays dépendait de la construction d'un chemin de fer et des prix peu élevés pour favoriser le flot des produits vers le marché. Les Canadiens ont fourni l'aide nécessaire pour obtenir les installations de transport adéquates.

Histoire de la politique nationale économique sur le transport.

14. Le premier but des lignes de conduite adoptées par les divers gouvernements fédéraux depuis la Confédération consistait à donner le plus de chances et d'avantages possibles à tous les Canadiens de toutes les régions du pays.

Puis, nous traitons à l'alinéa 16 des premiers réseaux et lignes de conduite, comme suit:

> Au cours de la période de construction du réseau principal au centre du Canada, l'objectif national consistait en . . .

et ce même objectif s'étendit aux autres lignes de conduite relatives au transport, notamment:

> . . . amener le trafic des voies navigables des États-Unis au système du Saint-Laurent.

Nous indiquons ici qu'à la fin du mois de mars le coût total du système de réseaux an centre du Canada était de 242 millions de dollars, soit le coût premier de la construction; il y eut de plus un investissement de 322 millions de dollars pour le système maritime du Saint-Laurent.

17. Après la Confédération, alors que les voies navigables continuaient de jouer un rôle de soutien important dans le transport, la construction d'un chemin de fer s'est révélée l'élément primordial de la politique nationale.

Nous avons alors discuté quelques-unes des affirmations du gouvernement d'alors à l'alinéa 19, comme suit:

La confédération et le chemin de fer Intercolonial

19. L'union politique de l'Amérique du Nord britannique fut conçue pour améliorer son crédit pendant que la construction du chemin de fer allait fournir la base économique de l'union.

20. Comme condition à la confédération, l'investissement dans la ligne atteignit un total de $108,000,000 autour de 1916 pour 1,450 milles de voies. On avait tout d'abord voulu débourser cette somme pour éviter de traverser le territoire des États-Unis par un détour. Le gouvernement du Dominion entreprit de construire le chemin de fer Intercolonial. Cette construction rendit possible l'établissement d'une politique de tarif équivalent. Comme source de revenu, le péage aida au financement du chemin de fer et comme mesure de sécurité, il aida à créer une circulation et à la diriger vers la nouvelle ligne.

Nous avons alors discuté de la politique économique nationale et du chemin de fer du Pacifique à l'alinéa 22, comme suit:

22. Un chemin de fer qui relie l'Atlantique aux provinces centrales et un autre au Pacifique qui relie le Rupertsland à la Colombie britannique étaient nécessaires à l'union complète de l'Amérique du Nord britannique. Le chemin de fer du Pacifique était une entreprise encore plus complexe et plus grande que l'Intercolonial. L'acquisition du Nord-Ouest et l'union avec la Colombie britannique devaient être négociées, et à ce moment le plus long chemin de fer de l'époque allait être tracé. Le Manitoba entra dans la confédération à la condition qu'une voie ferrée soit construite pour le relier au monde extérieur. Ses terres publiques, comme celles des territoires du Nord-Ouest, furent réservées pour que le Dominion en fasse ce que bon lui en semblerait, c'est-à-dire pour des fermes et des concessions du chemin de fer. Quand la Colombie britannique entra dans le Dominion, en 1871, les termes de l'union obligèrent le gouvernement national à bâtir un chemin de fer jusqu'au Pacifique. La construction du chemin de fer était ainsi partie intégrale de l'union et de l'expansion nationales.

23. Ce plan de développement national et le rôle du chemin de fer transcontinental en tant qu'instrument ont été décrits dans le rapport de la Commission royale sur les relations fédérales-provinciales, 1940, livre 1, p. 28 et suivantes:

Et je ne lirai que la partie soulignée:

Voilà qui mène à une seconde politique qui est évidemment un complément essentiel de la première. Le Dominion allait utiliser les terres publiques du Nord-Ouest pour accélérer l'expansion du chemin de fer et un établissement rapide. La plus grande part de l'aide publique allait être fournie par les concessions aux chemins de fer. Ces derniers, à leur tour, allaient rendre les terres rentables et un système de fermes gratuites devait attirer un grand nombre de colons. La résolution de bâtir une voie ferrée entièrement canadienne et d'établir une politique nationale des terres vigoureuse était une décision fondamentalement nationale qui, avec l'adoption du tarif protecteur qui suivit de près, fixa le patron du développement économique qui vint par la suite au Canada.»

A l'alinéa 25:

25. La ligne, appartenant à un propriétaire privé qui la faisait fonctionner, devait être une ligne nationale bâtie en tant que partie d'une politique nationale visant à remplir des buts nationaux. L'entreprise était grande et le potentiel de circulation immédiat petit. Les perspectives de profit qu'offrait ce nouveau chemin de fer n'avaient aucun attrait. Le gouvernement offrit de généreux encouragements aux actionnaires pour qu'ils entreprennent cette entreprise risquée. Les bénéfices que reçut la compagnie selon les termes du contrat avec le gouvernement national étaient

tels que montrés dans l'alinéa 26. Dans l'alinéa 27, nous discutons de la politique des premiers frets.

27. De 1867 à 1896, le public donna énormément au système de transport sous la forme de subsides, de concessions et d'autre aide du gouvernement central. En 1879, le gouvernement tenta de limiter les prix demandés par les chemins de fer, bien que par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (Article 92, 10 (a)), le gouvernement fédéral ait donné complète juridiction sur les voies ferrées interprovinciales. Le principal contrôle des prix à l'Est était la compétition des canaux et des chemins de fer américains. Cependant, la compétition, comme forme de contrôle des prix, se révéla inadéquate puisque souvent les régions de l'Est n'étaient desservies que par un seul chemin de fer ou alors parce que, par ententes coopératives, les chemins de fer déterminaient le niveau des prix pour l'envoi de marchandises et pour des envois individuels ainsi que pour la qualité des services.

28. Les revendications du public à propos du niveau du fret vers 1870 amena en 1879 une loi qui introduisit un contrôle des prix modéré et indirect en limitant le niveau des dividendes.

Nous reviendrons à ce sujet des dividendes limités quand nous parlerons de la formule du taux maximum:

Par l'Acte du chemin de fer consolidé (42 Victoria, ch. 9, 17), on donna le pouvoir au Gouverneur-général-en-conseil de limiter les taux à un niveau qui allait permettre aux dividendes des compagnies de chemin de fer de ne pas dépasser 15 p. 100 sur le capital investi dans les constructions. Cet article fut laissé de côté dans la révision de l'Acte de 1888, mais fut retenu dans la charte du Canadien Pacifique avec le taux fixé à 10 p. 100. Ces mesures, cependant, ne réussirent pas à faire cesser la discrimination régionale puisque les taux étaient plus élevés dans l'Ouest que dans le centre du Canada à cause de l'absence de compétition du rail et de l'eau dans l'Ouest. Le gouvernement n'esseya rien avant le *Crow's Nest Pass Agreement* de 1897 pour alléguer le fardeau que faisait peser la discrimination régionale des taux dans l'Ouest.

29. L'importance de la réglementation du taux pour la province du Manitoba et de la région du Nord-Ouest fut décrite en ces termes par le professeur Morton:

«La raison de ceci était en partie la position géographique du Manitoba. Cependant, son éloignement pouvait être réduit à la fois par les chemins de fer américains et canadiens et théoriquement il aurait dû profiter des bénéfices de la compétition. Mais, surtout après 1879, le Canadien National maintint, entre autres, un tarif protecteur. Bien entendu, ce tarif eut pour effet de diminuer la quantité de

marchandises venant des États-Unis et de diminuer la puissance compétitive des chemins de fer américains dans le fret provenant du Manitoba. Résultat, le Manitoba, le Nord-Ouest et les provinces des prairies en général sont un endroit où les chemins de fer canadiens sont à l'abri de toute compétition américaine. L'honnêteté demandait alors la régulation des tarifs des chemins de fer pour compenser ces conséquences de la politique nationale. Mais il était d'autant plus important pour la nation d'encourager les exportations de blé afin de défrayer le coût du développement du Canada (9).»

Puis nous avons discuté des premiers essais de régulation des tarifs et du *Crow's Nest Pass Agreement.*

Je tourne à l'alinéa 33:

33. Les tarifs réduits pour le grain ont facilité l'expansion de l'économie agricole dans les Prairies. Les tarifs réduits sur des envois vers l'Ouest de...

et voici les deux aspects couverts par le *Crow's Nest Agreement* de 1897...

...de marchandises ont assuré aux industries manufacturières de l'est du Canada, une bonne partie de l'expansion du marché de l'ouest. Le *Crow's Nest Agreement* était une application régionale de la politique économique nationale, selon laquelle l'ouest du Canada, les chemins de fer du Pacifique Canadien et le pays dans son ensemble devaient profiter de bénéfices substantiels.

34. Avec le 20e siècle, la population et la production du blé ont augmenté rapidement dans l'ouest, et de fortes sommes ont été investies par des pays étrangers. Le gouvernement du pays était intéressé à étendre les services ferroviaires à tout le pays. Pendant les débats sur les chemins de fer en 1903, Sir Wilfrid Laurier a énoncé la politique du gouvernement et a insisté sur le besoin d'une action immédiate en vue de la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

«pour fournir immédiatement des moyens par lesquels les produits de ces nouveaux immigrants pourront avoir un chemin vers l'océan au meilleur coût possible, et par lesquels un marché pourra être créé dans cette région pour ceux qui travaillent dans la forêt, dans les champs, dans les mines ou dans les magasins des provinces plus anciennes. (12) Telle est notre tâche, elle est immédiate et impérieuse.»

Je suggère que les mêmes déclarations soient faites aujourd'hui en relation avec les besoins d'une politique des transports en 1966. A l'alinéa 37 à la page 13, on dit:

37. Le gouvernement a apporté une aide à la compagnie de chemin de fer *Grand Trunk Pacific* en accord avec la politique nationale d'aide au développement du commerce et du transport des marchandises au Canada et ce à travers les différents moyens de transport. Ces conditions ont été énoncées dans l'entente survenue entre les parties le 29 juillet 1903.(14)

38. Au même moment, le *Canadian Northern* était autorisé à étendre son service jusqu'à un réseau transcontinental. En 1905, il possédait 350 milles de rails dans l'est du Canada pendant que dans les Prairies, le réseau allait jusqu'à Edmonton. En 1915, les tronçons allant de Ottawa à

Port-Arthur et de Edmonton à Port Arthur étaient complétés. Pendant sa période de service, le *Canadian Northern* dépendait de l'aide publique.

Et nous mentionnons qu'en 1916 cela représentait $31.2 millions venant du gouvernement.

Alinéa 40:

40. De 1917 à 1923, le gouvernement du pays, par le procédé de perception et de financement ultime, prit en charge de faire fonctionner les chemins de fer privés. En 1923, les chemins de fer publics, avec les subsides de diverses corporations ont été convertis en une seule compagnie, le Canadien National, placé sous le contrôle et la direction d'un Président et d'un Comité des Directeurs, réunis par le Gouverneur Général en Conseil. Ainsi le Gouvernement fédéral toujours compromis dans l'apport de facilités de transport et engagé financièrement dans la construction de chemins de fer, n'avait pas le choix en face de l'insuccès de l'entreprise privée, il se devait de prendre en main les lignes déjà existantes.

«Le maintien du crédit public et du service ferroviaire...ont été les considérations qui ont conduit à cette grande, et jusqu'à un certain point, cette involontaire étendue de la politique nationale ferroviaire pour inclure la propriété publique et l'exploitation d'un vaste réseau national.

Nous continuons à discuter de l'expansion durant la période de 1920-1929, de la régulation des tarifs de marchandise et de la politique nationale. L'alinéa 44 dit:

44. En rapport avec sa politique nationale, le gouvernement fédéral a quelquefois apporté des mesures destinées à diminuer le coût élevé du transport dans certaines régions, ce qui est dû soit à la situation géographique, soit à l'absence de compétition.

Je voudrais seulement retourner à la citation du ministre des Chemins de fer en haut de la page 16, parce que je pense qu'elle donne l'essence de la question. C'était, et je cite:

«pour donner aux Commissaires du Conseil de Chemins de fer la liberté d'uniformiser les tarifs à travers le Canada pour que toutes les parties du pays aient les mêmes avantages.

Et vous trouverez, quand vous étudierez l'histoire des transports et la politique nationale, comme thème continuel cette tentative d'uniformiser les facilités de transport pour les voyageurs et les marchandises dans les diverses régions du pays. L'alinéa 48 dit:

48. Dans les années qui suivirent, l'amélioration des chemins de grande communication a amené plus de transport par véhicules motorisés et l'augmentation de profondeur du canal Welland et la reconstruction des barrages ont offert une nouvelle compétition aux chemins de fer. Le centre du Canada et la Colombie britannique ont bénéficié de tarifs de marchandise peu élevés, à cause de leur emplacement ou de l'arrivée, aux frais du gouvernement, de la compétition dans le transport. Le droit de pasage gratuit dans les canaux, et les chemins de fer américains ont à peine réduit les tarifs de marchandise dans le centre du Canada pendant que l'ouverture du Canal de Panama et les chemins de fer américains ont servi à réduire les tarifs du transport allant ou venant de la côte du Pacifique.

Nous poursuivons en indiquant que les subsides accordés au transport des marchandises font partie d'un tel développement. Le paragraphe 52 se lit ainsi qu'il suit:

> 52. Depuis 1951, deux facteurs influencent les conditions et les règlements d'exploitation des chemins de fer du Canada, nommément la concurrence sans cesse en croissance des voies fluviales et routières, et l'escalade des prix et des salaires. L'accroissement dans les frais d'exploitation de chemins de fer a été réglé par l'attribution de subventions accrues et procentuelles à l'égard des tarifs-marchandises. Ces augmentations procentuelles ont accru la disparité entre les catégories de tarifs qu'une politique nationale tente de faire diminuer depuis 1897. Ainsi l'attribution d'augmentations qui accentue la disparité au détriment de la politique nationale a déjoué les desseins d'une politique nationale visant à supprimer les catégories de tarifs.

Nous étudions ensuite l'assistance fédérale à la construction des grandes routes, à celle de la construction des oléoducs, qui a provoqué en 1958 de sérieux débats, les députés s'en souviennent, sur la Trans-Canada Pipe Line. Nous étudions ensuite la politique des transports face au développement du Nord et la ligne de conduite qui tend à accélérer le développement des territoires septentrionaux, des moyens qui ouvrent la voie à ces ressources, des sommes d'argent dépensées à une évolution plus récente des territoires, et le reste.

L'objet de notre travail est de démontrer l'existence d'une certaine fermeté qui se poursuit aujourd'hui. Ainsi, se remarque le peuplement de certaines régions du Québec en vue de l'exploitation minière. Ainsi se dépensent des sommes d'argent pour la construction de lignes nationales de chemin de fer,—présentement,—pour coloniser des régions; ce ne sont pas là des faits historiques, mais actuels. Nous n'avons pas écrit le présent chapitre dans le seul dessein de démontrer que nous connaissons notre histoire, mais pour indiquer que la politique de 1870 est encore présente aujourd'hui, qu'elle est réelle et active. Nous terminons ainsi qu'il suit la page 20, au paragraphe 61:

> 61. L'évolution de la politique économique nationale depuis la Confédération, surtout en ce qu'elle concerne les transports, a surtout mis en relief deux objectifs. Le premier, réaliser une expansion économique rapide; le deuxième, établir au Canada une péréquation entre toutes les régions.
>
> «En s'éloignant encore plus ou plutôt en ne retournant pas à l'exploitation d'une politique ferroviaire qui maintiendrait à leur minimum les différences entre les régions du Canada, ce serait, à la lumière de ce que nous enseigne l'histoire, défaire les réalisations d'un siècle consacré à l'édification d'une nation et imposer au Manitoba et à l'Ouest, dans la Confédération, des difficultés et un traitement inéquitable.» (22)

La Commission royale d'enquête MacPherson déclare ce qui suit en se prononçant sur une politique nationale et sur les transports:

> «...La politique nationale du transport est cet élément particulier de l'ensemble de la politique nationale qui s'occupe des ressources du transport au Canada. Sa première fonction consiste à assurer que le réseau de transport fournira tous les services qui, du point de vue économique, suffisent à répondre aux besoins de transport de l'ensemble du pays.»

J'appuie sur «économiquement convenable». La Commission, résolue de s'appuyer sur des principes, a maintenu que l'objet premier d'une politique natio-

nale de transport au Canada visait à maintenir et à améliorer le bien-être du peuple canadien tant au point de vue politique qu'économique.

Je donne lecture d'un extrait de la page 21 qui, à son tour, cite un passage de la page 192 du volume II du rapport. Au cas où vous chercheriez à contrôler la citation, je vous indique que les citations entre parenthèses se rapportent à celle de la deuxième édition dont la pagination diffère de la première. On lit ce qui suit à la page 192:

> «Pour bien comprendre la complexité de la politique du transport au Canada, il faut se rendre compte du fait que le réseau de transport actuellement établi dans notre pays a un double caractère: c'est un instrument de la politique nationale et c'est aussi une entreprise privée exploitée d'après les principes en usage dans le commerce. Cela signifie que la politique nationale de transport au Canada a toujours servi deux maîtres: les dictées de la nécessité publique, et les exigences des entreprises commerciales. Vu que les objectifs de la première fonction ne sont pas nécessairement les mêmes que les objectifs de la deuxième fonction—car de fait ils sont souvent en conflit—l'application heureuse d'une politique de transport au Canada n'a jamais été une tâche facile.»
>
> «...Cependant, abordant la politique nationale de transport trop exclusivement sous ses aspects financiers, il est possible que l'on néglige les objectifs nationaux plus élevés qu'il aurait été impossible d'atteindre autrement.»

L'article 1er du bill, Mesdames et Messieurs, indique qu'il vise à servir de guide à l'interprétation de la mesure législative au complet.

On lit ce qui suit au paragraphe 65:

> A notre avis, cet article, dans sa rédaction actuelle, met trop en relief le besoin de coudées plus franches que réclament les chemins de fer dans l'établissement des tarifs-marchandises. C'est aller à l'encontre du véritable objet d'une politique nationale du transport comme on l'indique plus haut. Le véritable objet d'une telle politique doit assurément être de répondre aux besoins de la population en utilisant les différents moyens de transport. Le bien-être des usagers des services de transport doit primer. Un tel bien-être repose en majeure partie sur la concurrence qui pourrait exister entre les différents modes de transport.

Rien à dire là contre!

> A tout événement, comme le souligne le rapport de la Commission royale, on doit protéger les expéditeurs contre toute charge excessive dans les régions privées d'autres moyens de transport. Mais une telle protection ne serait que fragmentaire à moins que les expéditeurs eux-mêmes soient à l'abri des abus auxquels pourraient recourir les chemins de fer ou les autres sociétés de transport, ce qui aurait pour effet d'accroître sans raison les tarifs-marchandises dans certaines régions et d'accentuer les désavantages que pourraient subir certains expéditeurs. Dans une structure tarifaire fondée sur le coût, comme le fait le présent projet de loi, il est normal que les usagers tiennent compte non seulement des tarifs en fonction du coût du transport, mais aussi en fonction de la relation entre les tarifs eux-mêmes. Une politique nationale du transport doit comporter

comme partie essentielle des services de chemins de fer convenables parce que les tarifs eux-mêmes ne veulent rien dire si l'on ne procure pas aux usagers les services requis.

Nous proposons en conséquence ce qui suit conme modification à l'article 1.

Il est aux présentes stipulé que la mise en place d'un système de transport convenable, économique et efficace...

Nous avons recours au mot «convenable» parce qu'il représente une partie essentielle de toute politique nationale de transport. Rédigeant de nouveau le paragraphe b), nous y avons ajouté:

Les règlements applicables à tous les moyens de transport devront protéger les usagers dans les régions dépourvues d'autres moyens de transport.

(c) Autant que possible, chaque moyen de transport supporte une juste proportion du coût véritable des ressources, des moyens et des services qu'il prodigue...

(d) Autant que possible, tout moyen de transport reçoit une indemnité pour les ressources

Le chapitre 2 traite de la rationalisation des lignes de chemins de fer. Le bill, en majeure partie, reflète les mémoires qu'a présentés, devant la Commission MacPherson, le Manitoba et les autres mémoires soumis au ministère ou aux fins des études sur le sujet. Les articles visés sont 314A à 314H, consignés à l'article 42. Notre principale préoccupation à cet égard comporte un double aspect: le premier consiste à assurer les services que requiert une collectivité particulière, et le deuxième exige que lorsque l'intérêt national commande l'exploitation de services déficitaires, le fardeau qui en résulte ne soit pas imposé aux expéditeurs de marchandises.

En lisant ce que notre mémoire expose à l'égard du programme de rationalisation, il importe de tenir compte du double aspect précité parce que l'une et l'autre de ses composantes se complètent. Il faut bien retenir qu'une collectivité exige le maintien d'une ligne de chemin de fer dans l'intérêt du public, de même que des subsides. Ces subsides doivent amoindrir le fardeau des frais lorsque se fixent les taux en fonction de la classification des comptes.

J'arrive maintenant au paragraphe 71 à la page 25. Nous nous trouvons aux prises avec un régime de nombreux embranchements que la direction des chemins de fer a délibérément créés et il faut, dans un effort commun des deux réseaux et des usagers, trouver une solution. C'est dans cette optique que le Manitoba a formulé ses recommandations. Le problème comporte des intérêts multiples. Cependant que les chemins de fer veulent diminuer les pertes que cause une exploitation déficitaire, ce sont les expéditeurs de marchandises qui doivent en définitive les combler, encore que leur principal intérêt est de voir que l'exploitation soit rentable. Considérée sur le plan financier, cette assertion est irréfutable. Toutefois, comme nous l'avons soutenu dans nos discussions portant sur une politique économique nationale et sur une politique nationale du transport, l'exploitation de réseaux ferroviaires ne s'envisagent pas seulement sur le plan des revenus. L'intérêt et les besoins du public doivent entrer en ligne de compte. Et nous précisons, devant vous, Messieurs les membres du Comité, que le Manitoba prône la rationalisation et non les abandons. Nous n'avons pas considéré le morcellement des lignes de chemins de fer. Nous avons plutôt essayé de rationaliser l'exploitation des réseaux actuels. Cela signifie qu'en certains cas des lignes seront abandonnées. Mais je crois que c'est exagéré dans l'esprit d'un

trop grand nombre de personnes l'idée qu'il fallait lacérer de nombreuses lignes. Et nous constatons qu'on a plus souvent recours au mot «abandon» qu'à celui de «rationalisation».

M. PICKERSGILL: Puis-je interrompre M. Mauro pour attirer son attention sur la carte géographique que nous avons ici?

M. MAURO: Franchement, M. le ministre, je me réveille parfois la nuit et ces contours hantent mon esprit. Malheureusement, nous avons à envisager le côté pratique de la carte, actuellement, parce que 1975 ne nous intéresse pas particulièrement. Ce qui nous intéresse, c'est une politique qui aille de l'avant. Le ministre sait que l'objet de notre mémoire n'est pas de critiquer. Les modifications plutôt techniques que nous proposons se rapportent aux dispositions traitant de la rationalisation du rail. Mais nous prétendons qu'il y a lieu de faire beaucoup plus et c'est pourquoi nous insistons pour que les chemins de fer collaborent à la rationalisation des services qu'offrent les lignes actuelles.

Le paragraphe 74. L'intention des articles du bill C-231 qui s'y rapportent reflète les recommandations du Manitoba. Mais il est au moins un sujet important sur lequel on doit s'arrêter. La loi doit stipuler que les pertes des lignes peu fréquentées ne doivent pas entrer en ligne de compte dans l'établissement des tarifs pour que l'expéditeur puisse jouir des avantages et de la protection que recherchent nos propositions. En d'autres mots, nos propositions, qu'ont appuyées les gouvernements et les associations d'usagers des transports au Canada, ne visent pas à «faire de cadeaux» aux chemins de fer. Les subsides ne tendent qu'à diminuer et éventuellement supprimer le fardeau qui incombe actuellement aux expéditeurs de marchandises. Nous proposons évidemment des modifications. Nous croyons que la définition d'embranchement est plutôt lourde. A notre avis, comme l'indique le paragraphe 76, la définition des mots «auxiliaires», «secondaire», «local» ou «voie d'amenée» n'est pas facile à faire et pourrait engendrer des difficultés inutiles au stade préparatoire de la définition d'embranchements. Je crois que la façon avec laquelle la loi définit le train de voyageurs pourrait s'appliquer aux embranchements. L'alinéa (a) du paragraphe 1 de l'article 3141, à la page 31 (*édition française*) définit «trains de voyageurs» ceux qui «désignent les trains que la Commission déclare, par ordonnance, être des trains de voyageurs aux fins du présent article». Nous proposons en conséquence la modification suivante à l'article 314 (a):

> «embranchement» signifie ligne de chemin de fer située au Canada et qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qu'une ordonnance de la Commission définit comme embranchement aux termes du présent article et des articles qui s'y rapportent.

Nous proposons une modification à l'article 314B qui traite de la vérification des pertes réelles par la Commission. Le nouvel article se lirait ainsi:

> Si la Commission est convaincue que la demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement a été produite en conformité des règles et règlements de la Commission, cette dernière doit, après enquête, procurer à la compagnie et aux autres parties intéressées l'occasion de présenter leur point de vue; après enquête et audition publique, si la Commission le juge à propos...

Messieurs les membres du Comité, la rédaction actuelle de l'article 314B ne semble pas imposer l'obligation de tenir une audition publique quant à la détermination des pertes réelles, facteur qui nous inquiète. Nous croyons qu'une telle action s'impose dans toute requête de ce genre et qu'il conviendrait qu'une disposition ordonne la vérification et l'examen des chiffres qu'a soumis le chemin de fer, plutôt que de simplement s'en rapporter aux données des pertes réelles, à la suite de quoi la commission détermine la date à laquelle se tiendra l'audition publique visant l'abandon de la ligne. Aux termes de la loi actuelle, la Commission ne peut faire autre chose que d'autoriser l'abandon devant la preuve de pertes réelles. Une fois celles-ci établies, la commission n'a qu'à déterminer la date de l'audition.

Au paragraphe 78, nous traitons de l'article 314C où nous éliminons les mots «non rentable» qui ne sont nulle part définis pour leur substituer «pertes réelles». Nous prétendons qu'il y a bien là deux parties, ce qui rend difficile l'interprétation. Nous substituons «pertes réelles» à «non rentable» et conservons dans sa rédaction actuelle le reste de l'article. Au paragraphe 80, à la page 28, on voit que le Manitoba favorise l'institution d'un programme de rationalisation des chemins de fer plutôt que la poursuite d'abandons. Certains facteurs qui influent sur les modifications apportées dans la demande des services ferroviaires se rapportent à la production agricole, à l'étendue des fermes et aux autres éléments que nous mentionnons dans le paragraphe. On ne peut contredire que l'abandon d'un embranchement fait retomber sur les producteurs le coût du transport. Je crois qu'il convient de retenir une telle chose. On déplace l'obligation de payer, c'est clair. C'est ainsi qu'on agit. On transporte à d'autres, nommément les producteurs, le coût du transport que les chemins de fer doivent acquitter. Certaines collectivités peuvent encourir des pertes économiques réelles en les privant des services du rail. Les gouvernements des provinces et ceux des municipalités rurales seront tenus de dépenser plus à la construction et l'entretien de routes. Il faudra reconstruire des élévateurs à grain. Ce sont là des facteurs dont la Commission devra tenir compte en déterminant le coût des abandons dans leurs aspects d'ordre économique et social. La rationalisation du rail ne consiste pas seulement à l'abandon d'embranchements non rentables, mais aussi en l'utilisation plus efficaces des chemins de fer actuels. C'est pourquoi le Manitoba a proposé qu'il faudrait, dans une enquête concernant l'exploitation d'embranchements, étudier toutes les lignes de chemins de fer de façon que puisse intervenir la rationalisation la plus efficace, compte tenu des effets d'ordre économique et social qu'auront à supporter les municipalités et les usagers du rail. A notre avis, la rationalisation des voies ferrées stimulerait le progrès d'une politique nationale des transports. Il faudra que la Commission obtienne la collaboration des gouvernements à tous les paliers, celle des corps intermédiaires et des sociétés ferroviaires pour que la rationalisation des chemins de fer remporte un succès.

J'ajoute que nous voyons en général d'un bon œil, nous l'avons d'ailleurs déjà dit, les articles du bill qui traitent de ces problèmes dans les modifications envisagées.

Le chapitre III traite des charges afférentes à la structure des tarifs-marchandises. Il s'agit des articles 314 I à J. Ils résultent d'une disposition énoncée par la commission royale, des obligations et des limitations que la loi impose aux chemins de fer en raison d'une ligne de conduite de l'État et de ce que l'on peut et doit faire pour assurer une répartition plus équitable de tous les frais auxquels ces tarifs peuvent donner lieu.

Le paragraphe 84. Les chemins de fer ont prétendu devant la Commission que le service des voyageurs relève de la direction et ne donne lieu à aucune

charge en particulier. Mais à la suite des nombreuses requêtes de la part des parties intéressées, il a été établi que les pertes du service des voyageurs du National-Canadien en 1958 ont atteint 50.3 millions de dollars et celles du Pacifique-Canadien 27.6 millions de dollars. Le Manitoba a recommandé à la Commission de pousser les réseaux ferroviaires à améliorer le service en éliminant le chevauchement et en ayant recours à d'autres moyens dont ils disposent. Quant aux pertes qu'accusent le service des voyageurs et les autres services des grandes lignes, si l'on juge que ceux-ci existent dans l'intérêt de la nation, alors le trésor public doit en combler les pertes. Il importe absolument de mettre en œuvre la recommandation voulant que les pertes afférentes au service des voyageurs et aux autres services n'entrent pas en ligne de compte lorsque les chemins de fer les portent à leur bilan dans le dessein de déterminer les tarifs-marchandises.

Nous incluons les services de banlieue dans nos observations qui ont trait au service des voyageurs et aux autres services. Nous avons toujours été d'avis que les pertes afférentes à ces services posent un problème particulier. Les chemins de fer et les municipalités aux États-Unis tentent conjointement de régler ce problème par une collaboration appropriée. Le problème canadien pourrait se régler de la même façon, par la collaboration des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et des chemins de fer eux-mêmes. La décision finale doit reposer sur des faits particuliers, tant au palier régional qu'à celui du fisc. Les pertes encourues par les trains de banlieue ne devraient devenir un fardeau pour l'expéditeur de marchandises ou pour le trésor fédéral. La situation idéale serait de rendre rentables les services de banlieue. Prétendant que les chemins de fer ne peuvent imposer les tarifs requis, nous avons proposé ce qui suit:

(1) L'abandon des services, ou

(2) Si l'on juge que le service est dans l'intérêt de la localité concernée alors les pertes qu'il occasionne, et qui se définissent comme des revenus inférieurs au coût variable, devraient être portées au compte des municipalités et des provinces concernées, et

(3) La revision de la classification uniforme des comptes y supprimant l'attribution du coût des services de banlieue à la charge des tarifs-marchandises au moment d'en établir le barème.

Le paragraphe 86. Depuis l'énoncé des conclusions de la commission royale, la direction des chemins de fer et des municipalités en ont entrepris l'étude. On note que l'article 314I du bill C-231 stipule ce qui suit:

> Le présent article ne s'applique pas relativement à un service de trains de voyageurs qui transporte principalement des personnes effectuant des voyages quotidiens entre des points situés sur le chemin de fer de la compagnie assurant le service.

Nous recommandons la radiation de ce paragraphe.

J'ai lu dans le *Montreal Star*, hier, que l'on tient une audition publique à Montréal au sujet des trains de banlieue. Tout indique que le Pacifique-Canadien accuse cette année un déficit de $678,920 à cette fin. Mais au cours du contre-interrogatoire qu'a subi le témoin du réseau, l'avocat a cité les paroles qu'avait prononcées M. Sinclair devant le Comité à l'effet que les trains de banlieue n'accusaient aucune perte. Je ne sais trop qui dit la vérité. Le journal rapporte que M. Viau a demandé à M. Warren comment il pouvait expliquer la perte de $678,000 après que le président du réseau, M. Ian Sinclair, eut déclaré le 8 mars dernier devant le Comité qu'il était satisfait des revenus que rapportaient les services de banlieue. M. Sinclair avait alors déclaré que les lignes de banlieue faisaient plus que leurs frais. M. Warren a prétendu qu'il ne pouvait se pronon-

cer là-dessus. Nous croyons,—et nous en parlons plus loin dans notre mémoire—que la science comptable n'est pas aussi exacte que certains l'ont voulu faire croire au Comité. On change d'avis selon l'endroit des exposés et des fins poursuivies. Je prétends qu'à l'heure actuelle, à Montréal, le Pacifique-Canadien est en train de prouver qu'il perd $678,000 sur une ligne en particulier. S'il en est ainsi, cette perte ne devrait pas être imputée aux expéditeurs de marchandises au Canada. C'est pourquoi nous réclamons la suppression de l'article et cherchons à faire entrer les trains de banlieue dans la catégorie des services de voyageurs.

Le Chapitre IV traite des tarifs qui se rapportent au mouvement des céréales et de leurs produits à des fins d'exportation. Les articles 328, 329 et 329A, du paragraphe 50, nous inquiètent. A l'article 328, on note que les tarifs du grain et de la farine transportés de Fort-William et Port-Arthur jusqu'à Vancouver ou Prince Rupert sont fixés au taux actuel. Le Comité sait très bien qu'un fort volume de céréales passe par le port du Churchill au Manitoba et que le mouvement se fait depuis 30 ans au taux existant applicable à l'exportation. Les livraisons qui passent par Churchill excèdent les 20 millions de boisseaux par an.

Les tarifs qui s'appliquent à Churchill, port qui répond aux besoins en expansion d'une vaste région des Prairies, pourraient être relevés puisque l'article 328 ne les fixe pas. Le mouvement du grain et des produits du grain passant par Churchill est régi par l'article 329 (2) b), mais le réseau ferroviaire voudrait-il se dispenser des subsides il pourrait relever les normes tarifaires applicables à Churchill. Nous sommes d'avis qu'une telle disposition entrave le progrès et nuirait à l'industrie agricole de l'Ouest canadien. Les dispositions du bill font bien ressortir l'importance que comporte les exportations de grain pour l'économie canadienne. Il semble inapproprié que la présente mesure législative place dans une position incertaine le mouvement des grains d'exportation par le port de Churchill.

Nous recommandons en conséquence que l'article 328 soit modifié en y ajoutant le paragraphe (3) ainsi qu'il suit:

> Les tarifs du grain et de la farine transportés de tout point situé sur une ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort-William, Port-Arthur ou Armstrong vers Churchill, pour l'exportation, sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par une compagnie qui relève de la juridiction du Parlement doivent être ceux qui étaient en vigueur le vingtième jour du mois d'août 1931.

Je peux ajouter que c'est à cette date que l'ordonnance n° 448 de la Commission a fixé les tarifs applicables à Vancouver. Nos ne demandons donc aucun traitement de faveur.

Quant à l'article 329 (1), nous attirons votre attention sur le fait qu'en deça de trois ans, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais attribuables au transport du grain d'exportation, en conformité de l'article 328 et doit faire rapport sur ces revenus et frais au gouverneur en conseil, «et sur le montant des paiements nécessaires, selon l'avis de la Commission, à aider ces compagnies de chemins de fer à couvrir les frais d'exploitation relatifs au transport du grain et des produits du grain après le 31 décembre 1969, à ce niveau des tarifs...»

Sous l'empire du paragraphe (3) de l'article 329 A qui traite du transport des céréales d'exportation vers l'est, la Commission doit, à certaines époques, fixer une échelle des taux qui soit conforme à l'article 334 et la publier dans la *Gazette du Canada*. L'article 334 porte que les taux doivent être compensatoires et désigne les facteurs dont on doit tenir compte afin de fixer les frais variables qu'entraîne le trafic. Les paragraphes (1) de l'article 329 et (3) de l'article 329 A devraient être cohérents et, par conséquent, nous proposons de modifier le paragraphe (1) de l'article 329 de la façon suivante:

> Dans les trois ans qui suivront l'adoption de cet article, la Commission devra fixer une échelle de taux visant le transport des céréales et des farines, conformément à l'article 328, et faisant suite à l'article 334, et fera rapport au gouverneur en conseil qui prendra les mesures qu'il jugera nécessaires.

Nous n'avons pu saisir pourquoi en traitait différemment des taux des céréales d'exportation dans l'ouest du Canada par opposition à ceux de l'est. De toute évidence, il doit y avoir un motif. Un article porte que la Commission établira les frais de façon compensatoire, tandis que l'article 329 permet à la Commission d'accorder plus que le simple niveau de compensation: nous soutenons qu'il doit y avoir cohérence. Nous croyons qu'il est nécessaire de fixer le simple niveau de la compensation mais nous pensons, comme le portent les statuts, que le gouverneur en conseil doit prendre les mesures jugées nécessaires dans ce cas.

Nous avons aussi supprimé les mots: «porter secours aux sociétés de chemin de fer», à la ligne 40 de l'article, car ceci laisse entendre que la Commission jugera cette aide nécessaire. Nous avons traité cet article comme nous l'avons indiqué à la page 33, afin que soit fixée une échelle de taux pour le transport des céréales et farines qui soit conforme à l'article 334 et qu'on en fasse rapport au gouverneur en conseil.

Nous proposons de modifier l'alinéa (b) de l'article 329 de la façon suivante; c'est une modification purement technique portant sur les céréales, autres que les farine, destinées à l'exportation:

> De plus, nous proposons, pour plus de clarté, qu'on modifie le paragraphe (2) de l'article 329 en supprimant les mots «le 31 décembre 1966 et en les remplaçant par «le 1e janvier 1966».

Nous attirons votre attention sur le fait que la graine de colza entre dans la classe des céréales dans l'ouest du Canada mais non pas dans l'est. Les fèves soyas entrent dans la classe des céréales dans l'est, mais non pas dans l'ouest.

Une VOIX: Pourquoi?

M. MAURO: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Accordons quelques minutes à M. Mauro afin qu'il puisse reprendre haleine.

M. MAURO: Messieurs, je suis prêt à continuer.

M. Pickersgill m'a expliqué pourquoi il y a une différence entre les frais de l'est et ceux du Nid-de-Corbeau: la Commission a déjà fixé les frais de l'est de façon à ce qu'ils ne soient pas compensatoires tandis que c'est différent au Nid-de-Corbeau. La Commission royale d'enquête a prédit une perte sur les

variables et, si je comprends bien, monsieur, cela explique la différence. Cela règle peut-être aussi notre problème.

Le chapitre 5 traite des augmentations à l'horizontale. Si l'on devait tirer du projet de Loi l'article qui est essentiel, c'est je pense bien, celui-ci qu'il faudrait choisir.

Les articles 334, 335 et 336 traitent de cette question. Afin de bien comprendre le but et la portée de ladite section, il faut se rappeler de la conjoncture qui a amené la création de la Commission royale d'enquête et, en particuler, de l'injustice que devait juger la Commission.

En septembre 1958, les sociétés de chemin de fer ont demandé à la Commission des transports une augmentation intérimaire de 19 p. 100 des tarifs de transport des marchandises et 25 cents la tonne de charbon et de coke afin de défrayer les augmentations de salaires accordées aux fonctionnaires du rail lesquelles restaient en suspens à la suite des négociations entre le syndicat et le conseil de conciliation. Après avoir tenu des audiences en octobre, la Commission a accordé une augmentation horizontale de 17 p. 100 et 22 cents la tonne. L'Ontario et le Québec mis à part, toutes les autres provinces en ont immédiatement appelé de la décision auprès du gouverneur en conseil, et ont demandé qu'il suspende ou résilie l'augmentation.

Les provinces ont soutenu auprès du gouverneur en conseil qu'il fallait arrêter les augmentations des frais de transport des marchandises au moyen de la méthode horizontale du calcul des pourcentages. Elles ont soutenu que, puisque les frais de transport des marchandises de 1948 avaient été augmentés de 157 p. 100 et, qu'à chaque augmentation, le trafic par voies ferrées en sortait diminué avec le résultat qu'au cours des audiences d'octobre 1958, les sociétés de chemin de fer avaient admis qu'on prendrait environ 75 p. 100 de l'augmentation à même 32 p. 100 du trafic. On a encore démontré que ce 32 p. 100 provenait du transport vers ou dans l'ouest et les maritimes, puisque ces régions ne disposaient pas des réseaux routiers des provinces centrales ni d'une voie maritime exploitée. Ces régions représentaient le «trafic captif» du transport par chemins de fer et elles ont toujours été obligées de payer les pertes des sociétés de chemin de fer.

Nous continuons ensuite en discutant des résultats de cet appel auprès du gouverneur en conseil et nous parlons de la création de la Commission royale d'enquête MacPherson qui devait s'occuper spécialement des injstices que comportait l'échelle des tarifs résultant du calcul des augmentations à l'horiontale.

Le paragraphe 100 et les suivants parlent de l'injustice de l'augmentation à l'horizontale telle qu'elle a existé pendant des années au Canada. Nous rappelons les conclusions de la Commission Duncan en 1927, de la Commission royale d'enquête Turgeon en 1951 et au paragraphe 104 de la page 37, nous disons:

La façon d'aborder le problème et la solution que propose la Commission Turgeon peuvent encore être exposées de la meilleure façon en citant le rapport de la Commission, au passage qui traite du problème, (page 47):

Il semble donc que la solution du problème revient principalement aux chemins de fer eux-mêmes, puisque les moyens de faire disparaître la cause du mécontentement sont à leur portée. On a fait remarquer à la Commission royale qu'à ce sujet, et alors qu'elles établissaient les tarifs-marchandises, les autorités ferroviaires ont souvent agi sans se préoccuper suffisamment de l'intérêt de la localité à desservir, et sans même manifester une juste compréhension des intérêts futurs du chemin de fer.

Nous discutons ensuite des événements qui se sont passés depuis la Commission Turgeon. Le paragraphe 106 se lit comme il suit:

> D'après la déclaration du premier ministre suppléant, le 26 novembre 1958, juste avant la création de la Commission MacPherson, il est clair que les injustices provenant des augmentations à l'horizontale ont continué d'exister. La déclaration du ministre des Transports, à l'occasion de la présentation du Bill C-38 à la Chambre, corrobore ce fait. Cette Loi visait à annuler l'augmentation à l'horizontale de 17 p. 100 sur les frais de transport des marchandises. Le premier ministre suppléant a déclaré:
>
> > Toutefois, le gouvernement reconnaît qu'il existe de graves injustices dans l'échelle des tarifs, ceci à cause de la méthode de calcul à l'horizontale.

Le 24 mars 1959, le ministre des Transports déclarait:

> Le gouvernement a décidé que la meilleure façon d'apporter un soulagement était d'accorder des crédits pour que diminuent les frais de transport en classes où il n'y a pas de concurrence de même que les taux de transport des denrées...Ces tarifs...sont ceux qui ont subi les augmentations de plein pourcentage qu'a recommandé la Commission depuis plusieurs années.
>
> Ce soulagement aura pour effet d'apporter le maximum d'avantages au transport sur longues distances, là où la concurrence n'a pas encore permis de stabiliser les prix à un niveau plus bas...(24)

Je vous demanderais de ne pas oublier ces citations parce qu'elles vont revenir au sujet de la proposition du Manitoba visant la surveillance maximum des poids, les classes de transport où il n'y a pas de concurrence et l'expédition des denrées. Voilà les classes qui ont souffert des augmentations; voilà celles qui ont le plus souffert de cette situation injuste; voilà celles que le gouvernement devrait soulager grâce à une ligne de conduite nationale.

Nous discutons ensuite de certains commentaires apportés au cours de la Commission royale d'enquête. Le paragraphe 108 porte:

> Nous présentons certains graphiques portant les données statistiques résultant des augmentations à l'horizontale dans l'échelle des taux. Le tableau I, page 41, montre les taux comparatifs pour le transport est-ouest et est-est, de 1949 à 1965.

Ce sont des analyses de la feuille d'expédition. Les données du tableau I, à la page 41, proviennent des classes de transport choisies et elles servent, tout simplement, à faire ressortir plus fortement les conséquences de la méthode de calcul à l'horizontale. Par exemple, classe des denrées, céréales alimentaires

préparées, est-ouest, dans le centre du Canada à l'ouest de Fort William, les taux, la tonne, ont augmenté de 1949 à 1965, de $34.49. L'augmentation du transport est-est au cours de la même période a été de $9.33 la tonne. Dans le domaine du fer et des tuyaux d'acier, le transport est-ouest a augmenté pendant la même période de $4.23 la tonne; tandis que le transport est-est a augmenté de 58 cents la tonne. Le transport des instruments aratoires, articles d'importance primordiale dans l'ouest, a augmenté de $33.65 la tonne, est-ouest, et est-est, de $6.86 la tonne. Les parties de l'automobile, est-ouest ont augmenté de $32.59 la tonne, tandis qu'elles ont diminué de 51 cents la tonne, est-est. Enfin, le dernier article, les contenants, a augmenté de $54.51 la tonne pendant la même période, est-ouest et de $2.71, est-est.

Le tableau II compare les tarifs moyens de transport des marchandises à la tonne du ou vers le Manitoba aux tarifs moyens de transport des mêmes denrées ailleurs au Canada. Voilà la liste complète de toutes les denrées de l'analyse de la feuille d'expédition du et vers le Manitoba; la liste est complète, comme il est dit plus haut, à l'exception des tarifs statutaires; toutes les autres denrées apparaissent. Vous pouvez voir les diverses classes de tarifs, la tonne, du Manitoba par opposition aux tarifs moyens du reste du Canada. De façon plus significative, à la page 43, nous établissons la liste des denrées générales, des produits finis, des articles qui influent sur l'indice du coût de la vie et sur le commerce au Manitoba. Pour les articles divers et finis, le coût moyen, la tonne, est de $20.30; la moyenne nationale est de $12.87 et la moyenne d'ensemble est, au Manitoba, de $11.06, la tonne, par opposition à la moyenne du Canada qui est de $7.40, la tonne.

Nous avons soutenu, et continuons de le faire, que la méthode d'augmentation à l'horizontale a augmenté l'écart très grand qui existe entre les régions du Canada.

Le paragraphe 110, page 44 et le tableau III, page 45, montrent que l'injustice de l'augmentation à l'horizontale provient des augmentations de tarif sur les 100 livres de transport ordinaire. Bien que l'augmentation en pourcentage soit la même pour tous les taux, les modifications en cents sur les 100 livres sont significatives et indubitablement injustes.

A ce sujet, parce que cela pouvait mettre en lumière le problème dans les maritimes et dans l'ouest du Canada, nous avons indiqué brièvement, dans le tableau III, le tarif moyen, la tonne, par classe de tarifs. Par exemple, vous pouvez constater que les taux de transport du centre du Canada aux maritimes est de $33.90 la tonne; du centre du Canada à l'ouest, il est de $75.26 la tonne. La moyenne au Canada est de $30.40 la tonne. Ceci, dans le groupe des tarifs par classe. Pour les denrées où il n'y a pas de concurrence, le taux de transport du centre du Canada aux maritimes est de $12.46, la tonne; du centre vers l'ouest il est de $48.15, la tonne, et la moyenne au Canada, de $6.90 la tonne, ceci pour la catégorie des denrées où il n'y a pas de concurrence. Le troisième groupe, au chapitre des tarifs ordinaires, additionne les groupes de taux précédents. Du centre du Canada vers les maritimes, $15.12; du centre vers l'ouest, de $52.95 et la moyenne du Canada de $7.72, ce qui met bien en lumière la marge qu'a créée cette méthode d'augmentation et la marge actuelle.

Ce qui suit met en relief le problème essentiel que doit résoudre la Commission MacPherson et nous devons connaître la situation afin d'évaluer avec justesse la solution que propose le Bill C-231.

Nous discutons ensuite, à la page 46, au paragraphe qui précède immédiatement le paragraphe 113, des données qui ont été présentées à la Commission en citant le rapport de la Commission:

> «Il est juste de soutenir, comme le font les sociétés de chemins de fer, que les dépenses globales d'exploitation doivent être supportées par ceux qui utilisent les chemins de fer. Mais il n'est pas juste de prétendre qu'on respecte l'égalité quelle que soit la façon dont on supporte le fardeau.»

Voilà ce qui explique la recommandation de la Commission et ce qui devrait expliquer la Loi relative à la surveillance du taux maximum, soit, qu'aucun expéditeur ne pourrait crier à l'injustice si on ne lui demandait que de défrayer l'augmentation moyenne des frais en pourcentage.

Plus loin, le paragraphe 113 porte:

> Les expéditeurs qui disposent d'autres moyens de transport sont à l'abri des augmentations des tarifs de chemins de fer, tandis que ceux qui sont en dépendance des chemins de fer (les expéditeurs «captifs») supportent pleinement tout le poids des augmentations à l'horizontale.

Si l'on passe quelques lignes:

> En résumé, les avantages que la concurrence dans les moyens de transport a apporté à l'économie du Canada, ne sont pas répartis de façon équitable et c'est cette anomalie qui se trouve à la racine du «problème de l'injustice des frais de transport des marchandises» et qui est la raison d'être de la Commission.

Le paragraphe 114, page 47, porte:

> Voilà les faits qui expliquent les recommandations de la Commission en ce qui a trait à la surveillance des tarifs maximum. La Commission a tenté de résoudre le problème des injustices engendrées par les augmentations en pourcentage à l'horizontale.

A la page 96...

> «...Le domaine du transport, comme en tout autre domaine où prévaut le monopole, l'État doit s'efforcer de jouer le rôle de la concurrence...
>
> L'État s'occupe aussi de la réglementation des tarifs maximums pour des raisons autres que la répartition optimale des ressources. La principale raison, c'est qu'une réglementation de ce genre réduit le fardeau imposé d'ordinaire à chaque expéditeur. En second lieu, en faisant fonction de cour d'appel, l'autorité régulatrice sert de tribunal à l'expéditeur qui se sent lésé...»

Quand elle a traité des objectifs de la politique du taux maximum, la Commission a déclaré:

> «...Il serait à souhaiter qu'elle remédie d'une certaine façon au surcroît imposé à l'expéditeur qui fait transporter ses marchandises sur de longs parcours».

L'article 336 doit retenir notre attention à deux points de vue. Tout d'abord à cause de la possibilité d'appliquer la formule du taux maximum, ce qui met en jeu la définition de l'expéditeur captif et la possibilité de désigner les expéditeurs captifs. En second lieu, parce que la Commission royale d'enquête a proposé que tous les expéditeurs aient le droit de se déclarer «captifs». Elle déclare:

«...Nous estimons qu'il nous incombe de chercher à remplacer le tarif maximum de catégorie qui est actuellement en vigueur par une méthode d'établissement des tarifs maximums plus pratique et qui permettra de protéger l'expéditeur sous la dépendance d'une compagnie sans restreindre l'application des principes ordinaires du commerce dans le secteur concurrentiel qui est de plus en plus important».

Telle qu'elle est présentée à la Chambre, la Loi prévoit que même les expéditeurs qui sont manifestement captifs doivent en fournir la preuve en présentant une demande spéciale à la Commission. Il est difficile de comprendre pourquoi une Loi oblige ceux qui doivent bénéficier de la recommandation de la Commission royale d'enquête à se soumettre à l'exigence de prouver leur droit au taux maximum. On doit se rappeler que la Commission royale d'enquête a présenté cette formule comme deuxième choix après l'actuelle échelle des tarifs par classes. Tous les expéditeurs du Canada ont droit de choisir les tarifs par classes pour le transport de leurs denrées et ce droit ne les oblige pas à expédier une partie donnée de leurs marchandises.

A la page 110, la Commission déclare:

A plusieurs reprises, la Commission royale d'enquête s'en est rapporté à la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises. En elle-même, cette Loi témoigne de la détermination du Parlement du Canada d'appliquer, au moins (et je souligne le terme «au moins») aux expéditeurs de denrées classées et de denrées qui ne supportent pas la concurrence, l'appellation «captifs» parce que le Parlement du Canada a fixé que ce serait ces expéditeurs qui devraient être soulagés du poids excessif de la dernière augmentation générale des taux de 1958.

Les dispositions du Bill C-231 nous apprennent maintenant que l'expéditeur captif est celui qui ne dispose d'aucun autre service de transport, efficace et concurrencier, que les sociétés de chemin de fer. La définition même engendre des problèmes d'interprétation. Les déclarations qu'on a faites récemment devant le Comité montrent qu'en pratique, la portion d'expéditeurs auparavant considérés captifs deviendra minime.

La déclaration de M. Gordon, président du National-Canadien, m'a particulièrement intéressé. A la page 1761, il s'adresse au Comité en ces termes: «Je me permettrai ce seul commentaire: d'après ce que j'ai pu établir à la suite de mon enquête, on a exagéré le problème de l'expéditeur captif et, exagéré, au point que je peux difficilement en trouver un véritable. L'expéditeur captif n'existe pas. C'est un produit de l'imagination, à quelques exceptions près». C'est donc un produit de l'imagination qui est très répandu. En 1958, le Parlement du Canada a réservé $20 millions, et, par la suite, a répété son geste, afin d'aider ces «produits de l'imagination» à diminuer leurs frais de transport; le Parlement a ensuite créée une Commission royale d'enquête afin d'étudier les problèmes de ces «produits de l'imagination.» Après une année de travail, la Commission royale d'enquête a publié trois volumes assez longs afin de prouver que ces «produits de l'imagination» étaient bien réels et qu'il fallait prendre des mesures positives afin de leur aider. Et nous disons que les expéditeurs captifs existent, qu'il a déjà été

question au Canada d'un groupe au moins à qui convient cette définition. Nous éprouvons de l'inquiétude à cause de l'allusion plutôt générale de la loi à celui à qui il incombe d'établir qu'il n'existe pas à son endroit aucune forme de rechange, et plus encore, à cause de certaines déclarations qui ont été faites devant ce Comité relatives aux bénéficiaire de cet exercise.

Paragraphe 120.—Nous en venons maintenant, Messieurs du Comité, à la proposition selon laquelle seuls les bénéficiaires probables de la protection de la loi sont les expéditeurs aux tarifs-catégories, ceux-là mêmes qui fournissent aux chemins de fer 1 p. 100 seulement du tonnage transporté par voie ferrée.

L'analyse des bordereaux d'expédition en 1965 fait voir que les expéditions aux tarifs-catégories équivalent à 1.7 p. 100 du transport par voie ferrée et environ 4.6 p. 100 du revenu total des chemins de fer. Si nous acceptons la proposition qui a été avancée, nous devons présumer que l'intention de la législation est de laisser sans moyen de réglementation environ 98 p. 100 du transport ferroviaire. En outre, les membres du Comité doivent se rappeler que les tarifs-catégories sont de fait les tarifs maximums que les chemins de fer peuvent charger aux usagers du Canada. Ces tarifs sont accordés aux expéditeurs non pas à titre bénévole par les chemins de fer, non pas par contrat, mais par règlements édictés par l'autorité. L'acceptation de cette définition de la captivité introduit une idée des plus inquiétantes dans l'établissement des tarifs canadiens. La situation équivaudrait à l'abolition des tarifs-catégories actuellement en application, au rejet de toutes les règles, de tous les réglements établis contre les distinctions injustes et contre les abus tarifaires, en échange de nouvelles formules de tarifs maximums dont on ignore les effets, faute de données relatives aux coûts. De plus, la législation exige que les expéditeurs de 1 p. 100 du tonnage ferroviaire établissent leur état de captivité et s'engagent par contrat à accorder aux chemins de fer 100 p. 100 de leurs expéditions. Ils seraient tenus de faire voir leurs livres aux chemins de fer et à l'agent-contrôleur pour prouver qu'ils ont réellement expédié par voie ferrée 100 p. 100 de leurs marchandises. Plus encore, faute d'accorder 100 p. 100 de leurs expéditions aux chemins de fer, ils seraient redevables de la différence des tarifs, plus 10 p. 100 en dommages-intérêts. De fait, nous introduirions l'idée de convention dans l'établissement des tarifs catégories.

La question se résume ainsi: au lieu du temps où il y avait au Canada un régime de tarifs-catégories auquel j'avais droit en offrant mes marchandises à expédier par chemins de fer sans avoir à déclarer à ceux-ci que j'expédiais «X» tonnes, ni à négocier avec eux relativement au pourcentage de mes expéditions (j'avais un droit; et eux, ils étaient tenus de m'accorder ce tarif en leur qualité de voituriers publics au Canada), il est proposé maintenant, en échange, des formules de nouveaux tarifs maximums au sujet desquels nous ne connaissons rien, faute de données. Ainsi dans ces nouvelles conditions, à titre d'expéditeur, je dois téléphoner aux chemins de fer, faire une demande au Comité, établir mon droit au tarif maximum; puis il me faut m'asseoir et passer un contrat par lequel je m'engage à leur accorder 100 p. 100 de mes expéditions. Ils peuvent revenir contre moi, si je ne leur accorde pas absolument toutes mes expéditions et me coller des dommages-intérêts, plus la différence des tarifs ferroviaires.

Il y a eu une controverse animée par tout le pays, lors de la présentation de la théorie des tarifs convenus, quant à savoir si le contrat accordant 90 p. 100 des expéditions serait un bon moyen de pratiquer la concurrence, si les tarifs de ce type seraient effectivement concurrentiels. Ainsi, nous avons sûrement présenté un élément nouveau dans l'établissement des tarifs maximums si nous contrai-

gnons l'expéditeur à accorder l'exclusivité de ses envois en échange du bénéfice du tarif maximum.

Paragraphe 121.—La Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a été adoptée postérieurement à la dernière augmentation générale des tarifs-marchandises; son object est d'alléger le fardeau dont sont chargés les expéditeurs de marchandises catégorisées et non concurrentielles. Exclure ces expéditeurs de la catégorie des expéditeurs captifs serait, à notre avis, une mesure rétrograde.

C'est pourquoi nous proposons d'ajouter à l'article 336 un nouveau paragraphe ainsi libellé: «l'expéditeur de marchandises, à l'égard desquelles les tarifs en application le premier janvier 1965 étaient des tarifs-catégories et des tarifs visant des produits d'usage journalier assujettis à la Loi sur la réduction des taux de transport, sera considéré comme n'ayant aucun service de rechange efficace et concurrentiel d'un voiturier public autre qu'un chemin de fer ou une combinaison de chemins de fer». Ce que nous faisons effectivement c'est de dire qu'au moins le parlement de 1958 a déterminé ce groupe d'expéditeurs qui portaient l'augmentation et qui devaient être allégés de ce fardeau par l'apport de fonds publics. Les expéditeurs de ce groupe sont sûrement captifs. Leur état de captivité a déjà été établi par la mesure gouvernementale. Ils ne devraient pas être tenus de revenir faire une nouvelle demande.

A notre avis, nous faisons une concession parce que la Commission royale a précisé que n'importe qui devrait pouvoir se déclarer captif, ce qui s'accorde avec la pensée des commissaires, savoir qui'l s'agit d'une solution de rechange au régime des tarifs-catégories, lesquels sont accessibles à tous. Selon la Commission, ils constituent une nouvelle structure des tarifs-catégories qui doivent rester accessibles à tous ceux qui veulent se déclarer captifs.

La province du Manitoba a composé au sujet de la proposition de la Commission royale relative à l'invocation de l'état de captivité; elle propose néanmoins qu'au moins le groupe visé par la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises devrait être considéré comme captif.

Paragraphe 123.—La Commission a recommandé une méthode propre à régler et à contenir les tarifs-marchandises ou, en d'autres termes, à régler et à contenir les éléments composants des tarifs-marchandises qui exèdent les frais variables ou effectifs. La Commission précise: «Nous arrivons à la conclusion que la réglementation du tarif maximum permet de serrer de plus près ces objectifs s'il est fondé sur les frais variables du transport d'une marchandise déterminée, plus un certain appoint égal à une juste part des frais des chemins de fer».

Messieurs du Comité, vous commencez probablement à ressentir de l'ennui à entendre parler de frais variables, de coûts fixes, d'apports et de tout ce verbiage. La vraie question agitée devant la Commission royale au sujet des tarifs-marchandises au Canada n'était pas les frais excessifs des chemins de fer, ni les bénéfices excessifs par rapport aux affectations des chemins de fer. La véritable qusetion qui se pose au Canada depuis 1946 c'est que certaines régions du pays sont appelées à payer un montant disproportionné des coûts fixes, à défrayer une trop grande part de l'excédent des frais effectifs. Ainsi, en mettant de l'avant un régime qui tienne davantage compte des frais, la Commission a tenté de déterminer, au moyen d'une nouvelle formule de tarifs maximums, un niveau ou une limite à l'apport aux frais excédentaires qu'un expéditeur quelconque au Canada est appelé à verser. C'est dans ce contexte que nous examinons d'un œil critique le projet de loi et les recommandations qui s'y rapportent.

Le mal à corriger, comme nous l'indiquons dans le paragraphe 124, c'est la part disproportionnellement grande des frais fixes ou généraux que portent les usagers «dépendants du service ferroviaire». La formule que renferme le projet de loi n° C-231 ne réussit aucunement, à notre avis, à protéger cette même catégorie d'expéditeurs dont les difficultés ont motivé l'institution de la Com-

mission royale. La formule veut que les tarifs maximums soient calculés en déterminant les frais variables du transport de marchandises en wagons de 30,000 livres et en leur ajoutant un montant équivalent à 150 p. 100 de ces frais. En plus, elle prévoit une déduction minimale à l'égard des surcharges. La formule repose sur trois hypothèses arbitraires également récusables: (a) le choix du facteur-clef de 30,000 livres, (b) l'apport aux frais généraux à raison de 150 p. 100, et (c) la déduction minimale autorisée à l'égard des surcharges. Nous examinons chaque hypothèse séparément.

D'abord le poids-clef de 30,000 livres. Les frais variables dont il est question au paragraphe (2), article 336, sont établis à partir de chargements de 30,000 livres sans tenir compte du poids réel de l'expédition. Le niveau de 30,000 livres est nettement irréaliste. Il est présumément fondé sur le passage du Rapport de la Commission royale, page 100, savoir: «Ainsi, le poids-clef sur lequel il est logique de fonder le tarif maximum est le poids de la marge unitaire que le voiturier compétitif pourrait utiliser pour accorder son tarif optimal». Cette déclaration porte en soi une contradiction dans les termes.

La réglementation du tarif maximal doit protéger l'expéditeur captif pour lequel, par définition, il n'y a effectivement pas de moyen de transport de rechange. S'il y avait une concurrence économiquement efficace par camion, il n'y aurait aucun besoin de réglementer le tarif maximal. L'application de la formule que contient le projet de loi offre à l'égard des expéditeurs de marchandises lourdes et sur de longues distances une protection vide de sens pratique. Le poids de 30,000 livres ne représente aucunement les chargements réels des chemins de fer. Le poids moyen des chargements, toutes marchandises au Canada sauf les grains, d'après l'analyse des bordereaux de chargements en 1965, est de 87,000 livres, 43.5 tonnes par wagon. Le poids moyen des chargements non concurrentiels était de 54 tonnes par wagon. La formule du tarif maximal pour coller à la réalité devrait être conçue de manière à protéger le transport des marchandises non concurrentielles en chargements moyens de 110,000 livres, conformément à l'usage de nos jours.

Je pourrais ajouter que nous avons examiné le registre officiel de l'équipement ferroviaire de janvier 1966. Il n'y figure pas un seul wagon coté à 30,000 livres parmi le matériel du Pacifique-Canadien. Le wagon de la plus faible capacité est de 60,000 à 69,999 livres. Il y en a 457 dans cette catégorie. La plupart des wagons de cette société, savoir 31,900, se rangent dans la catégorie de 120,000 livres. Elle en compte même six de 338,000 livres. Sur tout le réseau il n'y a pas un seul wagon qui soit coté à 30,000 livres et, néanmoins, nous avons le facteur nettement irréel de 30,000 livres parce que certains soutiennent que l'expéditeur est libre de dire: «Voilà, je peux expédier en quatre lots de 30,000 livres au lieu de charger un wagon de 120,000 livres». Cette théorie veut que les chemins de fer n'aient pas à souffrir d'affecter un wagon de 120,000 livres au lieu de quatre wagons de 30,000 livres. Bien entendu, tout cela est contraire à la réalité. En conformité de la technique du jour, ils ont reformé ce matériel; il n'est plus en usage depuis des années. Introduire dans le principe du tarif maximal le poids fictif de 30,000 livres n'a aucun sens pratique. Les tarifs maximums établis à 150 p. 100 du coût excédentaire des frais variables d'un chargement de 30,000 livres, moins les réductions minimales que propose le projet de loi, s'échelonnent depuis 150 p. 100 pour 30,000 livres à plus de 570 p. 100 pour 140,000 livres. De sorte que la cotisation, à ce point-ci du débat, peut sembler équitable, mais dans le cas de l'apport relatif à 140,000 livres par wagon,

elle atteint 570 p. 100. Nous examinons maintenant la question de la cotisation de 150 p. 100 des frais variables et nous y venons à l'instant.

Paragraphe 128.—Le troisième point intéresse les déductions accordées pour les chargements accrus. Les chemins de fer ont des avantages en ce qui regarde les frais, particulièrement sur de longs parcours, par suite de leur possibilité de réduire les frais par unité en augmentant le poids et le volume des chargements. Les camions, d'autre part, peuvent concurrencer effectivement sur de petits parcours particulièrement, et dans les régions à circulation dense. On nous a refusé toutes données pertinentes sur les frais des chemins de fer canadiens relatifs aux parcours et aux chargements, mais nous avons étudié les tables publiées par l'*Interstate Committee Commission* sur le coût des chargements transportés dans les régions de l'Ouest. On y voit les économies réalisées au moyen de l'augmentation des chargements. L'étude porte sur le transport par fourgon sur une distance de 500 milles. Résultats: frais effectifs de $169.20 au total par wagon de 30,000 livres, contre $230.40 par wagon de 120,000 livres. Voilà les frais variables réels. Alors que le poids transporté dans le fourgon le plus lourdement chargé accuse une augmentation de 300 p. 100, l'accroissement des frais effectifs n'est que de 36 p. 100. Le coût par 100 livres s'établit à 56.4 cents dans le cas du wagon léger de 30,000 livres, et à 19.2 cents dans celui du fourgon lourd, soit une diminution de 66 p. 100 par unité de poids. Bien que les tables de l'ICC ne soient pas établies d'après les frais encourus au Canada, elles n'indiquent pas moins les rapports entre les frais et les divers poids minimums. La formule du tarif maximum du projet de loi n° C-231 ne fait pas bénéficier l'expéditeur de l'avantage résultant de l'augmentation des chargements. Fondé sur 150 p. 100 des frais variables à 30,000 livres, le projet, d'après les informations que nous possédons, résulte en réductions tarifaires de 6.6 p. 100 dans le cas des chargements de 50,000 livres, de 9.9 p. 100, de 11.5 p. 100, de 12.6 p. 100 respectivement dans les cas de chargements de 70,000 livres, de 90,000 livres et de 110,000 livres.

Le Tableau 4, page 52, indique le pourcentage par lequel les tarifs maximums que prévoit le projet de loi n° C-231 excèdent les frais variables des chemins de fer. La ligne du dessus, première ligne, montre les frais effectifs en cents par cent livres. On y voit qu'à l'égard de 30,000 livres, les frais effectifs sont d'environ 72½ cents les cent livres. A l'égard de 140,000 livres, en raison de l'économie de chargement, le coût les cent livres est abaissé à 22 cents; tandis qu'à l'égard de 30,000 livres le tarif maximum est de $1.82, il est de $1.57 à l'égard de 140,000 livres. La cotisation au chef des dépenses générales, le facteur critique, passe du niveau statutaire de 150 p. 100 à l'égard de 30,000 livres à 574 p. 100 à l'égard de 140,000 livres. Voilà le danger de ces règles rigides qui ne tiennent pas convenablement compte des avantages des chargements accrus.

Le paragraphe 129 examine ce facteur. Nous y étudions le revenu des chemins de fer. Le revenu par wagon est donc de $546 pour le transport de 30,000 livres et de $1,908 pour celui de 120,000 livres. Les frais pertinents sont indiqués: alors que les frais augmentent de $75 par wagon, les revenus s'accroissent de $1,362. Ce qu'il faut noter c'est que l'expéditeur de 30,000 livres est appelé à contribuer aux frais généraux seulement $328 par wagon, alors que l'expéditeur de 120,000 livres est contreint d'y verser $1,615. C'est dans ce contexte que nous examinons la question—parce que nous avons indiqué que l'essentiel de l'enquête conduite par la Commission porte sur la cotisation qui s'ajoute aux frais, cet apport disproportionné surajouté aux frais. Nous soutenons que la formule n'accorde pas suffisamment d'aide à l'expéditeur de charges lourdes sur de grands parcours.

Paragraphe 130.—Pour arriver à une formule équitable du tarif maximal, il fait changer certains postulats sur lesquels s'appuie le projet de loi n° C-231. A

notre avis, la formule demande des modifications qui tiendront compte des économies réalisables au moyen de chargements accrus et du rapport, exprimé en pourcentage, de l'apport au total des frais variables. Nous proposons d'établir les tarifs d'après les frais variables effectifs, plus un taux égal à la différence, exprimée en pourcentage, entre le total des économies réalisées et les frais variables du transport, plus la moitié des économies réalisées au poste des frais variables entre le chargement de 30,000 livres et le poids qui dépasse effectivement les 30,000 livres.

Paragraphe 131.—Je voudrais bien simplifier la technicité de ces calculs de pourcentages. J'espère que l'exposé que je vous ai fait, l'examen du Dominion et les divers autres études auront facilité son intelligence. Comme vous le savez, les règlements visant les tarifs exigibles s'appuient sur l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer, article qui autorise la Commission à établir des tarifs justes et raisonnables. La méthode qu'invoque la Commission consiste à étudier les frais du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui est désigné comme le chemin de fer «étalon», à déterminer les frais liés à l'exploitation de ce réseau et à arrêter les bénéfices additionnels qu'il est permis à cette société de réaliser, lesquels sont désignés le niveau autorisé des bénéfices. Lors de la dernière revue générale en 1958, par exemple, les frais d'exploitation du Pacifique-Canadien ont été établis estimativement à 480.2 millions de dollars pour l'exercice 1959. A ce montant la Commission a ajouté les bénéfices autorisés. Ce sont les articles qui figurent au bas de la pièce. Vous voudrez bien noter qu'en décembre 1957, la Commission des transports avait arrêté que le Pacifique-Canadien pouvait faire ses frais plus les frais fixes au montant de 13 millions, plus les dividendes d'actions privilégiées, plus les dividendes d'actions ordinaires au taux de 5 p. 100, soit un montant additionnel de 15.2 millions de dollars, et une autorisation additionnelle de 51 millions de dollars au total. Voici donc les bénéfices: les frais plus 51 millions de dollars en 1957, lesquels en novembre 1958 ont été portés à 55.2 millions. C'est le point critique par rapport à ce qui arrivera sous l'empire de la nouvelle loi, car je soutiens que nous devons substituer un certain contrôle de la rentabilité d'une entreprise réglementée. Avant le présent projet de loi, il existait à l'égard du chemin de fer Pacifique-Canadien un règlement qui visait les bénéfices, le régime des tarifs-catégories et les distinctions injustes. Il y avait un contrôle du chemin de fer Pacifique-Canadien par lequel la société ne pouvait faire au total plus que les frais établis et les bénéfices qu'autorisait la Commission des transports, soit 55.2 millions de dollars.

M. Reid: Ce sont les bénéfices du réseau ferroviaire, non pas ceux des autres exploitations de la société du Pacifique-Canadien?

M. Mauro: C'est juste, monsieur Reid, seulement si la désignation précise avoir ferroviaire et lignes de chemin de fer. Ainsi, le Pacifique-Canadien en 1957 était autorisé à réaliser par l'exploitation de son réseau ferroviaire rien de plus que 535 millions de dollars. Je n'ai pu extraire de ses tarifs plus que 535.5 millions de dollars, montant qui englobe tous les frais, plus les 55 millions de bénéfices. Mais ce niveau n'a jamais été atteint. La Commission n'a jamais assuré que ce montant serait atteint; elle l'a simplement fixé. Si le montant avait été dépassé, une diminution aurait pu être ordonnée, car c'était le niveau supérieur des bénéfices que la Commission créée par le parlement avait établi comme la somme appropriée que les Canadiens devaient verser au Pacifique-Canadien pour ses immobilisations ferroviaires. C'est là le contrôle ultime qu'exerce l'agent constitué sur l'équité des tarifs ferroviaires. Nous examinons plusieurs méthodes à cet endroit, comme vous le noterez. Mentionnons le tarif de base qu'appliquent, au poste des recettes, certaines sociétés d'utilités publiques, dont assez fréquemment les sociétés de gaz et d'électricité. Mais à l'endroit du Pacifique-Canadien nous avons accoutumé d'appliquer le niveau des bénéfices

autorisés. Nous établissons les frais, puis nous arrêtons les bénéfices que la société est autorisée à réaliser.

Nous déclarons, au haut de la page 55, que la mesure proposée introduit un élément qui s'éloigne sensiblement de la pratique établie: on accorderait aux compagnies de chemin de fer pleine liberté en ce qui concerne l'ensemble de leurs gains. Ces derniers ne feront l'objet d'aucun examen, à part l'insignifiante restriction relative aux revenus provenant des expéditeurs captifs. Là n'était certes pas ce qu'entendait la Commission royale. Celle-ci a déclaré que le niveau ou les gains permissibles du Pacifique-Canadien doivent continuer à être réglementés. Les pages 71 et 72 du volume 1 renferment ce passage:

> «... Dans la mesure où nous trouvons que le public canadien et le gouvernement du pays ont l'obligation de sauvegarder les revenus des chemins de fer, nous avons fait déjà des recommandations. Elles suffiront par elles-mêmes à affranchir l'expéditeur vulnérable de la pression qui pourrait s'exercer en vue de la hausse des tarifs. A partir de là, si les chemins de fer demandaient encore des hausses dans les tarifs de marchandises, la Commission des transports du Canada devrait fixer les niveaux autorisés d'augmentation de telle sorte qu'aucun expéditeur ne serait obligé de supporter plus que la juste part qui lui incombe dans les frais accrus des chemins de fer.»

Alinéa 133: Notre formule reflète la déclaration précise de la Commission selon laquelle le niveau des gains permissibles des compagnies de chemin de fer doit continuer à être réglementé et l'expéditeur captif doit payer sa juste part, et uniquement sa juste part, des frais accrus. Comparativement, la formule proposée dans le bill C-231 créerait une situation fort inéquitable. La formule comporte un pourcentage fixe (150 p. 100) en plus du coût variable, pourcentage qui ne se rattache à aucun facteur connu. Si les frais des chemins de fer augmentent de $1, le tarif maximum exigé de l'expéditeur augmentera de $2.50 (150 p. 100). De même, la formule tendrait à étouffer toute initiative véritable en vue d'améliorer l'efficacité du rail, car pour chaque réduction de frais d'un dollar, la compagnie ferroviaire serait susceptible de voir ses gains diminuer de $2.50. Ce n'était pas la décision qu'on attendait d'une commission chargée de relever les inégalités que comporte le tarif-marchandises des compagnies ferroviaires—inégalités que comporte le tarif-marchandises des compagnies ferroviaires— des méthodes en vue de l'amélioration du réseau des transports au Canada. Notre formule s'inspire du principe du niveau des gains permissibles et rattache la hausse du pourcentage au rapport qui existe entre les frais variables et l'ensemble des gains permissibles.

A l'alinéa 134, nous traitons de ce que nous avons déjà parlé: l'élaboration progressive de la réglementation de ces gains, et je vais donner lecture des deux dernières phrases de cet alinéa. Si le bill dans sa forme actuelle est adopté, les chemins de fer du Canada se trouveront dans une situation unique par rapport aux autres industries réglementées au Canada. Les dispositions du bill dépassent, à notre avis, la portée des propositions dont les compagnies ferroviaires elles-mêmes ont saisi la Commission royale. A notre connaissance, elles n'ont jamais proposé à la Commission royale que le niveau maximum de l'ensemble de leurs gains ne fasse plus l'objet d'une réglementation. Nous ne proposons pas de revenir à l'ancien régime où l'on s'inspirait de cas afférents aux recettes générales pour établir les frais. Pour ce qui est des coûts variables, nous prévoyons que l'augmentation serait automatique, car une fois que les catégories, aux fins des comptes, seraient établies, au fur et à mesure que les majorations de salaires se feraient sentir, l'augmentation serait imputée sur le compte des dépenses; mais dans le cas du niveau des gains permissibles, les compagnies ferroviaires pour-

raient plaider leur cause devant la Commission si elles entendaient faire relever le niveau de leurs gains.

Le tableau V fait voir comment on établit le facteur pourcentage à l'aide de la formule. On a omis d'inscrire les mots «pour établir le facteur pourcentage». Grâce à la formule, on maintient le rapport entre taux maximums et gains permissibles. Le rapport se fonde sur les données statistiques de 1958, les dernières que nous ayons obtenues de la Commission. Selon la méthode que nous proposons, les frais variables du transport des marchandises se rattachent au total et nous avons ainsi établi que d'après le niveau actuel des gains du Pacifique-Canadien le pourcentage permis, en plus des coûts variables, est de 110 p. 100; il s'agit du pourcentage permis selon notre formule. A l'heure actuelle, le niveau a été établi par la Commission des transports au montant des frais, plus toute dépense supplémentaire requise, soit, au total, à 55.8 millions de dollars. Aux termes de notre proposition, plus une compagnie ferroviaire devient efficace, plus elle en tire parti; plus elle réduit ses frais, plus elle en bénéficie. Le pourcentage s'accroîtrait, en fait, sur le plan proportionnel—comme il se doit; la compagnie tirerait parti de sa propre efficacité. De même, selon notre proposition, l'expéditeur qui paie le taux maximum n'aurait pas à fournir plus que sa juste part des recettes globales requises par la compagnie. Si la compagnie constate qu'il lui faut plus d'argent, à part ce qu'elle reçoit pour couvrir ses frais supplémentaires, elle pourrait présenter à la Commission une demande selon la formule des besoins accrus. On prétendra peut-être que cette formule tend à limer les recettes ferroviaires, mais n'oublions pas que cela ne saurait se produire que dans les régions où l'expéditeur captif verse un montant hors de proportion avec les recettes que requiert la compagnie ferroviaire—et, à mon avis, c'est exactement l'objet que devrait avoir la loi: essayer de protéger ce genre d'expéditeur. De plus, le paragraphe (11) de l'article 336 prévoit que, pour une période minimum de trois ans, on ne pourra présenter de demande en vue de l'établissement d'un taux maximum jusqu'à ce que le taux s'élève au-dessus du niveau payable le 1er août 1966, et cette dernière disposition protège davantage les recettes du rail au cours de la période transitoire.

Nous estimons aussi qu'au cours de ces trois ans la Commission devrait examiner le taux des gains permissibles du Pacifique-Canadien et, au besoin, établir les exigences de la compagnie, ces gains devant être examinés à intervalles de pas moins de trois ans. Autrement dit, il est évident que le Pacifique-Canadien n'a pas présenté de demande à la Commission depuis 1958. Il est injuste de lier cette compagnie à un niveau de gains fixé en 1958. Nous disposons de cette période de trois ans, et je suis sûr que le Pacifique-Canadien, compte tenu des prix et des exigences du marché aujourd'hui, aurait besoin d'un niveau de gains plus élevé et qu'il demanderait, au cours de cette période, d'établir le niveau de ses gains selon ses besoins actuels.

Nous traitons ensuite de certaines modifications que nous proposons; nous avons rédigé celles que nous aimerions voir figurer à l'article 336 et nous les avons consignées à la page 58.

Voilà ce que nous voulions signaler au sujet de la réglementation du taux maximum. Mais nous exhortons les membes du Comité à bien réfléchir à cet article qui, à mon avis, instaure d'importants principes touchant les industries réglementées au Canada. Comme le révélerait un nouvel examen de la situation, on exerce toujours sur l'industrie réglementée un certain contrôle afin de conserver l'équilibre quant au niveau maximum de ses gains—bien qu'on tente par la mesure à l'étude de libérer les chemins de fer de ses prétendues chaînes. J'espère

que là n'est pas l'objet visé, car il n'y a en fait aucune limite au total des gains que le rail peut extorquer de l'expéditeur de marchandises au Canada.

Au chapitre VI de notre mémoire, nous traitons de discrimination injuste et de préférence indue. A mon avis, cela va de pair avec la réglementation du taux maximum; la question est d'importance capitale pour l'expéditeur de l'Ouest car, comme nous l'avons déjà signalé, non seulement la réglementation est-elle essentielle quant au taux payable et au contrôle qui s'y rapporte, mais les expéditeurs au Canada doivent, eux aussi, être protégés contre le rapport entre les taux en vigueur au Canada, surtout en ce qui concerne les marchés communs. J'estime que la question touche autant les gens de l'Ontario et du Québec que ceux des Maritimes et de l'Ouest canadien, car ces deux provinces comptent aussi des gens qui expédient des marchandises sur de longues distances. A cet égard, l'Ontario ne compte pas seulement la section «dorée» allant de Toronto à Windsor et le Québec n'est pas restreint à la ville de Montréal. Il importe aux zones hors de ces régions de participer aux marchés communs. Il n'est pas juste de maintenir le taux d'une compagnie à ce bas niveau alors qu'on accorde à une autre un taux encore plus bas à l'égard d'un marché commun. En somme, on lui ferme la porte de toute façon, bien qu'elle jouisse du taux maximum permissible. Aussi, importe-t-il de rayer, comme on se le propose, de la loi sur les chemins de fer, les articles permettant cette discrimination injuste et cette préférence indue.

A l'alinéa 140 de la page 50 de notre mémoire, nous proposons la substitution du paragraphe (1) de l'article 317 par ce qui suit:

> «Lorsque la Commission reçoit des renseignements par voie de plainte ou autrement, qui peuvent constituer un commencement de preuve qu'une action ou une omission de la part d'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer ou que les résultats de l'établissement de taux en conformité de la présente loi après son entrée en vigueur, et qui peuvent être préjudiciables au commerce du plaignant, ou à l'intérêt public, la Commission doit faire enquête sur l'action, l'omission ou le résultat».

L'amendement proposé précise la question de savoir qui peut être visé par cet article. Dans sa forme actuelle, le présent article mentionne tout simplement l'«intérêt public»—il faut prouver qu'on a nui à l'intérêt public, ce qui reflète la déclaration de la Commission MacPherson selon laquelle:

> Quant aux modalités, nous avons tenté de refléter ce qu'énonce le paragraphe (5) de l'article 334 au sujet des taux non compensatoires. Dans le cas du paragraphe (5) de l'article 334, la Commission reçoit des renseignements et est tenue de mener une enquête. La logique exige l'application de la même règle pour ce qui est de mener une enquête sur un taux prétendu surélevé tout autant que sur un taux prétendu surbaissé.

Comme vous le savez, en vertu de l'article 334, lorsqu'une personne soutient qu'un taux n'est pas compensatoire, la Commission est obligée en vertu de la loi de mener une enquête pour déterminer si le taux en cause est trop bas. Nous soutenons que la Commission ne devrait pas être moins tenue de mener une enquête pour déterminer si tel ou tel taux est surélevé ou constitue une injustice.

Le paragraphe (1) de l'article 317 parle de «taux qui peuvent être préjudiciables à l'intérêt public». La définition de ce qui constitue «l'intérêt public» crée inutilement des difficultés. L'article a pour objet de protéger les expéditeurs contre des actions préjudiciables de la part des compagnies de chemin de fer; c'est du moins ce que nous avons supposé. L'amendement proposé n'infirme en

rien l'objet de l'article, et la Commission conserve les vastes pouvoirs discrétionnaires que lui confère le paragraphe (2) de l'article 317. Je tiens tout simplement à signaler que ce vaste pouvoir est accordé pour mener une qnquête sur une action ou une omission de la part d'une compagnie de chemin de fer, mais d'autre part le paragraphe (2) précise:

(2) Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui semblent pertinentes, et notamment

(a) considérer les taxes ou considérer si les consitions spécifiées pour le transport en contrepartie de ces taxes sont telles qu'elles entraînent un désavantage injuste supérieur à celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu, ou à l'échelle des opérations, ou au volume et au genre de trafic; ou

Ce qui revient à dire que l'expéditeur du Manitoba ne doit s'attendre à aucune compensation à cause du lieu de ses opérations. Le lieu de ses opérations joue contre lui. Alors, si l'on s'en tient à ce genre de restriction, la compagnie ferroviaire ne devrait pas avoir le droit de décider de ceux qui se feront concurrence sur tel ou tel marché et de ceux qui se livreront au commerce sur tel ou tel marché. A moins d'exercer un certain contrôle, c'est ce qui se produira.

Alinéa 143: Les amendements vont prévoir le même degré de protection en vertu de la loi sur les chemins de fer que la protection prévue maintenant en vertu du paragraphe (10) de l'article 32 de la loi sur les transports. Pour la gouverne du Comité, ce paragraphe est ainsi conçu:

32. (10) Un expéditeur qui considère que ses affaires ont été ou seront l'objet d'une disparité injuste par suite de l'établissement d'une taxe convenue, peut, en tout temps demander à la Commission de fixer une taxe pour le transport de ses marchandises (qui sont identiques ou semblables aux marchandises auxquelles se rapporte la taxe convenue ou qui sont offertes pour être transportées dans des circonstances et conditions essentiellement semblables).

Ainsi, nous prétendons que le même principe devrait s'appliquer dans le bill à l'étude quant à la discrimination injuste et à la préférence indue de l'article 317.

Nous proposons également la modification du paragraphe (3) de l'article 333, comme il suit:

(3) «Un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi devient exécutoire et peut être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission canadienne des transports, *mais ledit tarif doit être déposé dans le délai prescrit par la Commission*».

Sans sa forme actuelle, l'article indiquerait qu'il n'est pas du tout nécessaire de déposer le tarif.

Alinéa 145: Nous convenons qu'un tarif qui réduit une taxe peut être appliqué par la compagnie de chemins de fer dès l'émission du tarif. Mais pour que la protection prévue à l'article 317 signifie quelque chose, les autres expéditeurs doivent être mis au courant de la réduction de taxe afin d'établir si cette réduction de taxe par la compagnie de chemins de fer n'est pas cause d'injustice ou de tort.

Alinéa 146: Le paragraphe (4) de l'article 333 prescrit que les taxes prévues au tarif sont péremptoirement censées être «les taxes licites» .... «et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées, jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission canadienne des transports le rejette ou qu'un tarif le remplace». A notre avis, la Commission doit être habilitée à suspendre les

taxes. Comme vous le savez, sous le régime de la loi actuelle, la Commission peut suspendre n'importe quelle taxe prévue dans un tarif. En vertu de la nouvelle loi, je suppose qu'on l'a voulu ainsi, la Commission n'est plus autorisé à suspendre un tarif de taxes émis par une compagnie ferroviaire. Or, si cela n'était prévu, il pourrait se produire une situation où des expéditeurs seraient contraints de payer des taxes jugées ultérieurement illicites, sans pouvoir demander réparation. Cela se révélerait particulièrement onéreux si l'enquête sur les taxes menée par la Commission s'éternisait. Dans notre projet d'amendement, nous proposons—ce n'est pas, à notre avis, une amendement des plus importants, mais nous croyons que la Commission devrait conserver ce pouvoir—que la Commission ait le droit de suspendre les taxes.

Alinéa 148: Le paragraphe (9) de l'article 319, à la page 37, précise que des facilités analogues doivent être accordées aux transporteurs de véhicules à moteur. Voici:

> «Si une conpagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par rail de véhicules à moteurs ou remorques exploités sous son contrôle par une compagnie quelconque...»

On se demande si le paragraphe englobe le service rail-route des compagnies ferroviaires elles-mêmes, en plus du service rail-route assuré par ses filiales. Le bill serait moins efficace s'il permettait aux compagnies de chemin de fer de faire des distinctions contre les transporteurs de véhicules à moteur par rapport aux services rail-route assurés par les compagnies ferroviaires elles-mêmes, tout en protégeant ces transporteurs contre toute discrimination relative aux compagnies de transport par camion, filiales qui appartiennent à une compagnie de chemin de fer ou qui exploitent sous son contrôle. C'est pourquoi nous recommandons que le paragraphe (9) soit modifié par l'insertion à la sixième ligne de la page 38, des mots...«par la compagnie ou par toute compagnie sous son contrôle». Il s'agit sans doute d'un oubli; l'article devait peut-être comprendre ce point, mais, comme les membres du Comité le savent, le Pacifique-Canadien exploite ses propres remorques et est aussi propriétaire de la compagnie de *Smith Transport.* Nous voulons nous assurer que les conditions tendant à supprimer la discrimination injuste s'appliquent au déplacement des remorques du Pacifique-Canadien autant qu'à celui des remorques de *Smith Transport,* et si l'acheminement assuré par le Pacifique-Canadien est coté à tel prix, ce dernier devrait être accordé aux autres transporteurs de véhicules à moteur.

Le chapitre VII traite des modalités relatives à la détermination des coûts selon la nouvelle structure des taux. Notre inquiétude à cet égard se reflète dès les premières phrases de l'alinéa 149. En vue des recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports, incorporées dans le bill C-231, il est essentiel que les frais d'exploitation du chemin de fer soient déterminés avec exactitude. La détermination du coût de l'acheminement des céréales d'exportation, la détermination des subventions relatives aux voies secondaires peu rentables et aux services-voyageurs, de même que la détermination de taux minimums et maximums, tous ces éléments exigent que les frais d'exploitation des compagnies ferroviaires fassent l'objet d'une analyse précise.

Nous traitons ensuite des coûts variables et constants, des longs et des courts itinéraires, des discussions devant la Commission et, à la page 64, nous énonçons les articles pertinents qui, dans la mesure dont le Comité est saisi, traitent de la détermination des coûts.

A l'alinéa 159, page 65, nous traitons du coût du capital. La Commission déterminera les facteurs, mais nous tenons à nous reporter au paragraphe (3) de l'article 336 relatif au coût du capital. Conformément à ce paragraphe, la Commission en déterminant le coût variable en vue de fixer les taux maximums, utilisera les coûts de capital jugés convenables pour le Pacifique-Canadien. Puisque le taux maximum correspond au coût variable plus 150 p. 100, il s'ensuit

que le taux maximum comprendra un montant égal au coût du capital plus 150 p. 100 du coût du capital. Autrement dit, pour chaque dollar du coût du capital accordé au Pacifique-Canadien, l'expéditeur captif devra payer $2.50 au Pacifique-Canadien. Nous pensons que ce n'était peut-être pas nettement leur intention. Le chiffre de 3 p. 100 a été déterminé par la Commission royale comme étant leur facteur de coût de l'argent et cela apparaît comme l'un des articles de coût variable. Il ne doit pas être calculé à 150 p. 100. Par conséquent, nous recommandons que l'article 336(2) soit modifié et soit ainsi conçu:

> ... l'expéditeur peut demander à la Commision de fixer un taux pour le transport des marchandises et la Commission peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à (...) p. 100 du coût variable plus un montant calculé comme étant le coût du capital applicable au transport des marchandises.»

Ainsi le coût du capital est ajouté après l'augmentation proportionnelle. En d'autres termes, ils détermineraient le coût variable sans inclure le coût de l'argent, lui donneraient un facteur de 110 p. 100 du pourcentage, quel qu'il soit, qui doit être appliqué et ils ajouteraient ensuite un facteur représentant le coût de l'argent au lieu de compter le coût de l'argent et de prendre le pourcentage ensuite sur le tout. Nous avons modifié l'article de façon à permettre cette méthode de détermination du coût variable.

Paragraphe 161: Nous recommandons que l'article 69 soit modifié par l'addition d'un paragraphe (c). Ainsi, nous prévoyons des comptabilités distinctes pour l'exploitation des trains et des services de voyageurs, y compris les trains et les services de banlieue, et les services de messageries et de courrier. Nous avons déjà parlé de cela dans notre mémoire. Le but de l'addition de ce paragraphe est d'assurer que les frais afférents aux services de voyageurs et aux services connexes sont nettement à part dans les comptes du chemin de fer. Cette mesure est absolument nécessaire pour que la Commission dispose de données appropriées sur lesquelles se fonder pour déterminer les subventions relatives à l'exploitation de ces services et, en outre, pour éviter de faire subir ces frais à l'expéditeur de marchandises.

Paragraphe 163: Nous parlons ensuite du calcul du coût des autres modes de transport. Je voudrais seulement faire observer qu'il devrait être établie une méthode propre à assurer une concurrence efficace entre les différents modes de transport. Il devrait y avoir des méthodes distinctes de calcul du prix de revient qui tiendraient compte des avantages propres à certains modes de transport en ce qui concerne le coût. Par exemple, il ne suffit pas d'établir une méthode de comptabilité du prix de revient des services et installations ferroviaires et d'essayer de l'appliquer au transport par eau, par air, par pipeline or par camion. Nous reviendrons dans notre dernier chapitre sur quelques-unes des craintes que nous inspirent la commission et la tendance de ces organismes à se faire les arbitres de la concurrence entre les différents modes de transport sans tenir compte des coûts différents. Dans le calcul du prix de revient, nous soutenons qu'il doit y avoir détermination séparément des données du coût et des critères du coût.

L'article 387(c) est celui dans lequel il est dit que tous les renseignements que la Commission recevra des chemins de fer au sujet du coût seront tenus pour confidentiels, qu'elle nen parlera à personne d'autre ni ne les laissera voir à qui que ce soit et qu'elle ne fera pas connaître au public sur quels renseignements relatifs au coût elle aura fondé ses décisions. Cet article reflète la position adoptée par les chemins de fer canadiens qui ne veulent pas que les expéditeurs soient au courant des données sur lesquelles sont fondés les taux. Il y a du mystère autour des données sur les frais des compagnies de chemin de fer. Nous soutenons que ce point revêt une importance capitale pour l'application de cette

loi. Vu que ce point a été soulevé un certain nombre de fois devant le Comité, nous croyons qu'il doit être étudié quelque peu en détail. Nous insistons sur ce point parce qu'une structure tarifaire établie sur le coût exige des données précises sur les frais non seulement pour les besoins de la Commission des transports mais pour l'examen et l'usage des expéditeurs qui doivent déterminer leurs besoins en services de transport. Au cours des audiences de la Commission royale, les chemins de fer n'ont du moins pas cessé d'être logiques; il se sont opposés à toutes les tentatives de la part des provinces, particulièrement des provinces du Manitoba et de l'Alberta, pour obtenir les données relatives aux frais qui auraient permis une analyse critique de l'étude sur les frais relatifs aux grains. La Commission a ordonné aux chemins de fer de révéler tous les frais afférents aux grains d'exportation et a en outre exigé la présentation des données relatives aux pertes des services de voyageurs et a fait des observations à ce sujet. Alors qu'ils avaient dit que les pertes des services de voyageurs n'étaient vraiment pas importantes, nous avons découvert que, dans le cas du Pacifique-Canadien, il s'agissait de 26.7 millions et de plus de 50 millions de dollars dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada. Quant à l'étude sur les frais relatifs aux grains, le Comité se rappelle que les données mises à la disposition de la province ont permis de réduire à 70 millions de dollars le montant de 98 millions donné comme étant la perte attribuable aux frais variables. Étant donné que le gouvernement fédéral devait combler la perte, le fait que ces données aient été disponibles a valu au trésor fédéral une économie de quelque 28 millions de dollars.

La province du Manitoba est d'avis que plus la structure tarifaire sera établie d'après le coût, plus il faudra que les données relatives au coût soient disponibles et qu'il faudra en outre que soient publiées des échelles de coût et des études sur les frais.

Au paragraphe 167, nous soulignons qu'aux États-Unis, la loi exige que les chemins de fer fournissent à l'ICC des données qui permettent à cet organisme de publier des rapports connus sous le nom d'échelles de coût et d'études des frais. Ces rapports permettent aux intéressés d'évaluer leur part des frais entièrement répartis et de comparer leur situation à celle des autres transporteurs. Ces études ont une égale valeur pour les organes de réglementation qui sont chargés d'assurer un traitement équitable à tous les intéressés. Il est de plus en plus évident que la publication de telles données devrait se faire au Canada depuis longtemps.

Nous parlons ensuite de l'opposition des chemins de fer. Nous citons le témoignage et M. Ernest Williams de Columbia University, paragraphe 170. A la fin du paragraphe, page 70, les lignes soulignées sont celles-ci:

> Nos chemins de fer se rendent certainement compte et, de plus en plus, je pense, les expéditeurs qui doivent négocier les taux avec les transporteurs et protester contre les taux ou l'inobservation des règlements, que la vérification des coûts est de plus en plus importante.

Paragraphe 171: Il y a peu de doute que du point de vue de l'utilité, il y a un besoin aigu de telles études au Canada. Les agences de réglementation, les expéditeurs et les transporteurs ont besoin de plus de renseignements sur les prix de revient.

Paragraphe 172: La Commission royale MacPherson sur les transports a souligné la nécessité d'adjoindre à l'agence de réglementation une section efficace de comptabilité du prix de revient et, à la page 65, déclare ce qui suit:

> «...L'application de la politique nationale du transport devrait comporter le fait de doter la Commission des transports du meilleur service possible de comptabilité des prix de revient; ce service serait pourvu d'un person-

nel complet et posséderait toutes les données nécessaires puisées aux sources publiques comme aux sources privées.»

Paragraphe 174: Au cas où le Comité aurait l'illusion que la comptabilité du prix de revient est une science exacte (et nous avons déjà mentionné cela), qui n'est pas soumise à la diversité des opinions, nous le renvoyons au rapport de la Commission royale, à la page 56 (version anglaise) où ils trouveront des observations sur le grand écart entre les résultats des études des chemins de fer et les déclarations de ceux qui les mettent en doute. Ces écarts sont attribuables à

«...En général et en particulier, sur les hypothèses requises avant toute application d'une méthode. C'est dans ce secteur d'hypothèses et de méthodes et dans l'utilisation de ces renseignements que les divergences d'opinion surgissent et que les décisions de la Commission seront décisives.

Je souligne cela parce qu'il y a eu une tendance à dire devant ce comité que c'est une simple question d'arithmétique. On vous a montré des tableaux et on a dit que c'est de la simple arithmétique. Eh bien, nous n'avons jamais rien dit contre l'arithmétique. Ce sont les suppositions de base qui ont été fournies à la calculatrice, les soi-disant modèles, les hypothèses qui servaient au calcul du prix de revient. Vous pouvez obtenir n'importe quel chiffre et je suis sûr que vous ne constaterez jamais que ces brillants experts du prix de revient se sont trompés en additionnant. Les erreurs, s'il y en a, viennent de la détermination...

M. PICKERSGILL: Êtes-vous sûr de cela?

M. MAURO: Je ne voudrais pas qu'on croit que je ne vérifie pas leur addition mais la question c'est leurs suppositions initiales sur la variabilité et ce qu'on entend par long terme, et ces suppositions qui seront appliquées à la part de frais constants. Messieurs les membes du Comité, il est facile, ou relativement facile d'allouer directement un montant et il peut être déterminé que ces frais peuvent être attribués à ce mouvement particulier. Mais où la difficulté commence, c'est quand vous commencez à attribuer des frais, quand vous commencez à prendre des frais globaux et que vous dites que vous devez commencer à attribuer ces frais à différentes unités de trafic et suivant les suppositions que vous faites vous pouvez arriver à la conclusion que vous voulez, quelle qu'elle soit. Il y a aussi qu'on a dit au sujet du prix de revient dans le cas des grains, bien que l'écart ait été de quelque 23 millions de dollars, on a dit que c'était peu important; il était question d'un seul article réel.

Je veux seulement vous dire que la différence représentait 40 p. 100 sur le coût variable, selon l'estimation. Dans le cas du Pacifique-Canadien, l'insuffisance a été ramenée de 17 millions de dollars à 2 millions et dans le cas du National-Canadien, de 17.1 millions à 4 millions. La différence est de 40.1 p. 100 dans le cas du Pacifique-Canadien et de 40.2 p. 100 dans le cas du National-Canadien, un écart de 40 p. 100. Peu important? Ce n'est pas l'avis des provinces du Manitoba et de l'Alberta qui ont pris la peine d'examiner ces données sur les prix de revient. C'est pourquoi nous disons que les données sur les prix de revient doivent être disponibles. Il ne suffit pas que la Commission les ait, qu'elle nous dise qu'elle les a examinées et que tout est bien. Le public doit les voir; le public a le droit de les voir et le public a le droit de les examiner et de les analyser.

Au bas de la page 71, c'est seulement parce qu'il a tant de similitude entre les déclarations faites devant ce comité et celles qui ont été faites devant la commission que nous citons encore son rapport, page 107 (version anglaise):

«...Les compagnies de chemins de fer qui ont comparu devant notre commission se sont montrées fort inquiétées par la possibilité

que les renseignements relatifs à leurs frais d'exploitation puissent devenir accessibles au public. Cette manifestation d'inquiétude pourrait susciter une opposition sérieuse au programme de réglementation des tarifs maximums. On peut faire deux observations pour apaiser cette appréhension.

La première, c'est que les frais variables n'ont aucune portée commerciale. Ces frais diffèrent selon le genre des expéditions, la longueur des parcours, les services spéciaux requis; de plus, ils ne servent pas nécessairement de base à l'établissement des tarifs minimums. L'établissement des tarifs maximums et la connaissance du pourcentage des frais variables qui sera appliqué aux frais variables permettra à l'expéditeur sous dépendance de connaître les frais variables de ses expéditions. Mais des renseignements ne sont pas plus utiles à l'expéditeur ou à tout autre voiturier public sous les nouveau régime que ne le sont les renseignements relatifs aux tarifs demandés par les différents expéditeurs sous le régime actuel... Tant que nous aurons des secteurs où le monopole joue un rôle important, l'industrie du transport ferroviaire au Canada demeurera une question d'intérêt public. Or, les affaires d'intérêt public doivent être examinées en public. Pourvu que chaque mode de transport soit libre d'affronter la concurrence en fixant ses taux d'après ses frais d'exploitation, cet examen raisonnable des frais des chemins de fer ne saurait nuire au bon fonctionnement de l'industrie du transport du pays.

J'insiste sincèrement sur ce point à cause de toutes ces déclarations qui ont été faites devant le Comité suivant lesquelles les pires conséquences en résulteraient si les chemins de fer rendaient publics leurs prix de revient. Ils nous ont été refusés pour les travaux relatifs au Comité, le Comité en ayant décidé ainsi. Je vous prie instamment de ne pas empêcher la Commission de remplir les obligations qui lui incombent aux termes de la Loi en disant que les renseignements et les données relatifs aux prix de revient qui lui sont fournis ne doivent pas être rendus publics ni mis à la disposition de qui que ce soit parce que je crois qu'une telle mesure nuirait à la bonne exécution de cette Loi. Maintenant, on a laissé entendre que ce ne sont pas les modes de transport concurrents qui inquiètent les chemins de fer mais les expéditeurs puissants qui pourraient obtenir quelques renseignements et par suite rendre les choses difficiles pour les chemins de fer. A mon avis, cela ne pourrait se produire que dans les régions où l'expéditeur paie plus qu'il n'est permis, s'il s'agit d'un expéditeur captif et en vertu de la formule des taux maximums. Dans les autres cas, je puis vous dire que les expéditeurs puissants ont toute tendance à tenir compte du prix de revient. Ils sont en mesure de prendre soin d'eux-mêmes et vous ne leur apprendrez rien qu'ils ne sauraient découvrir eux-mêmes et déterminer eux-mêmes au moyen de leur propre calcul, assez précis, des prix de revient. Ils se présenteront avec des chiffres qui les aideront dans leurs négociations avec les chemins de fer. Mais nous pensons à la grande majorité des expéditeurs, ceux qui ne disposent pas de données sur les prix de revient, qui ne possèdent pas la technique de ces calculs. C'est ceux-là qui seraient aidés par la publication des données sur les prix de revient, comme aux États-Unis.

Étant donné les recommandations de la Commission MacPherson et le fait que la Loi sur les chemins de fer actuelle, au sujet de la discrétion de la Commission, ne contient pas d'interdiction de publier des données, nous recommandons fortement d'éviter d'interdire directement à la Commission de publier les renseignements statistiques et les données sur les prix de revient qu'elle recevra. Nous croyons que cette question devrait être laissée à la discrétion de la Commission. Par conséquent, nous n'avons pas demandé, comme nous l'aurions bien voulu, qu'il soit ordonné à la Commission de publier les échelles de coût et

les études sur les frais, ce qui est la position que nous avions adoptée devant la Commission royale, mais nous demandons qu'on n'enlève pas à la Commission le pouvoir de publier à sa discrétion les données qu'elle jugera à propos de publier. Nous proposons la suppression de l'article 387C.

Le chapitre VIII porte sur des sujets généraux. La seule partie importante est celle-ci:

> Rien que les chemins de fer, en vertu du bill, peuvent exiger un tarif sans avoir soumis une demande, rien que les chemins de fer sont autorisés par l'article 337 à imposer un tarif commun et à s'entendre à ce sujet, et rien que les chemins de fer ont apparemment quelque protection contre le jeu de la Loi sur les coalitions.
>
> Nous croyons que la loi devrait soit étendre à tous les voituriers ces mesures, soit supprimer la faveur spéciale dont jouissent les chemins de fer.

Si nous appartenons à cette excitante, nouvelle ère de libre concurrence, nous pouvons avec raison prétendre ceci; on ne doit pas forcer les chemins de fer à imposer un tarif commun, ils peuvent se concurrencer si bon leur semble, et ils deviennent sujets aux collusions et aux combinaisons du libre commerce et à toutes les autres difficultés auxquelles les hommes d'affaires canadiens s'exposent. Autrement, les camionneurs et les autres voituriers du pays devraient obtenir une protection analogue.

Le dernier chapitre (membres du Comité, nous voici au bout du cahier) porte sur la Commission canadienne des transports elle-même, conception nouvelle en ce qui concerne les organismes régulateurs. Le bill présente une nouvelle autorité fédérale qui, appelée Commission canadienne des transports, possède le pouvoir de réglementer divers moyens de locomotion, notamment trains, camions, bateaux, pipe-lines et, jusqu'à un certain point, avions. Ce concept d'autorité centrale n'a rien de neuf au Canada, mais, dans la loi à l'étude, il mérite des commentaires.

Nous passons ensuite aux déclarations de la Commission Turgeon, sur ce point, et à la recommandation qui n'a fait l'objet d'aucune mesure législative. A l'alinéa 182, nous mentionnons le problème de coordination existant aux États-Unis aussi, et une étude faite là-bas en 1949. C'est assez intéressant de voir que nos voisins ont créé un département des Transports, nouveau secrétariat pour eux. Voici le texte emprunté à cette étude:

> Les personnes étudiant les relations du gouvernement avec les transports ont souvent signalé dans notre système régulateur un défaut: l'insuffisance de mesures élaboratives et préventives. La réglementation est essentiellement un moyen de guérir les maux déjà survenus. Mieux vaudrait, certes, prévenir. Il faut prévoir; il faut considérer et comprendre les tendances et leur destination, afin d'encourager ce qui convient et de décourager ce qui ne convient pas.
>
> Tous ceux qui ont fait partie de la commission savent qu'elle n'est pas bien adaptée à ce travail. Ses fonctions suivent un processus quasi-judiciaire. Elle s'occupe de cas à régler. Elle a peu de temps pour la réflexion et la recherche générales. C'est difficile pour le commissaire de discuter avec les intéressés un cas controversé, sans chercher constamment à protéger sa position, car on peut lui demander de juger de vrais litiges. L'élaboration et la prévention ne sont pas des fonctions habituelles ou secondaires. Elles exigent une attention intentionnée, concentrée . . .

Le Canada a connu un fait plus récent: l'expansion des moyens de transport. Et nous le décrivons.

Nous mentionnons aussi l'enquête Gordon, ainsi que la Commission concernant les perspectives économiques du Canada, et nous notons que toutes les deux étaient contre une surcommission administrative. Elles pensaient qu'il faut de la coordination, mais qu'une surcommission ne ferait probablement pas l'affaire.

L'alinéa 184 déclare: Le gouvernement du Manitoba estime que l'autorité coordonnatrice proposée devrait compter des représentants régionaux; cela permettrait de bien considérer les lignes de conduite nationales, dans la mesure où elles touchent les diverses régions économiques du Canada. Cet organisme aurait pour tâche principale d'étudier, avec ou sans agences spéciales, la recherche et l'élaboration relatives aux problèmes du transport. Chaque année, il ferait au ministre un rapport sur les problèmes du transport canadien.

Nous pensons que cet organisme ne devrait pas avoir de responsabilité administrative directe. Les commissions régulatrices actuelles peuvent, en certains domaines, exercer les fonctions administratives plus efficacement qu'un surtribunal général.

Le rapport MacPherson a largement adopté la théorie de la province, et déclare: «Les commissions et agences régulatrices ne peuvent pas et ne doivent pas voir aux aspects positifs et publicitaires de la stratégie des transports.» Bien que le bill C-231 dépasse ces recommandations en créant une nouvelle Commission nationale, la province du Manitoba approuve en principe l'objectif de ladite Commission, c'est-à-dire la coordination des moyens de transport afin de rendre plus efficaces ces ressources.

Notre inquiétude porte sur ces problèmes-ci: administrer les diverses agences présentement en fonction et, en même temps, fournir à la Commission l'occasion de rechercher et de considérer les difficultés avant qu'elles atteignent la phase critique. Si la nouvelle Commission n'est qu'un simple groupe de 17 hommes faisant opposition aux agences actuelles, elle n'offre guère d'avantage. Si, d'un autre côté, les procédés adoptés et le pouvoir accordé lui permettent d'examiner et d'étudier les problèmes, et de passer en revue les besoins du transport en ce pays, elle peut donner de bons résultats. Nous espérons que son principal mobile va consister à créer une atmosphère propice au transport plus efficace des personnes et des produits, plutôt qu'une méthode frustrant la concurrence entre les systèmes.

Permettez-moi de le dire en aparté, nous appuyons fortement l'attitude du ministre sur le besoin de recherche indépendante. Nous croyons que la Commission, dans sa recherche, abordera nécessairement les problèmes régulateurs. Si l'on veut en faire une sorte d'Inquisition du transport, si tout ce qui touche à ce domaine en notre pays, à partir de la recherche indépendante et de la grande recherche jusqu'aux plus menus détails, doit tomber sous sa férule, nous affronterons un problème formidable.

Nous pensons qu'il existe des dangers, et nous l'avons indiqué. Aux États-Unis, l'I.C.C. a tendance à réglementer la concurrence entre les systèmes.

Vous obtenez une situation semblable à celle que révèle le cas d'un gouverneur américain, en ce qui concerne le transport des céréales dans le sud des États-Unis. L'enquête entière cherchait à décider si les tarifs imposés par les chemins de fer représentaient une injustice envers les lignes de chalands; et l'Interstate Commerce Commission avait constamment devant elle des cas prétendant que le tarif d'un voiturier lésait un autre voiturier. Nous mentionnons que c'est là un danger inhérent au tribunal administratif général.

Nous ne pouvons rien faire, en matière de législation. Nous nous contentons de mentionner ce danger. C'est un de nos soucis. Nous y songeons, quand nous avons affaire au transport motorisé, parce que dans l'Ouest ce mode reste un de nos rares expédients pour établir une concurrence autour des chemins de fer. Vous nous désappointerez beaucoup si, par cette nouvelle surcommission, vous créez une ambiance qui réduise ou élimine ce facteur concurrentiel.

Nous désirions vous signaler cette particularité. Nous pensons que si certaines commissions affectionnent un moyen de transport, on peut aussi trouver une surcommission qui penche pour les voituriers en général et qui se mette à favoriser ceux-ci aux dépens du public expéditeur, ou bien qui préfère ce dernier.

Alinéa 186—Si le gouvernement recherche une stratégie coordonnée relevant d'une seule autorité, nous vous conseillons fortement d'assujettir Air-Canada à la Loi sur l'aéronautique, pour que vous puissiez coordonner convenablement la tactique aérienne, qui constitue un facteur croissant et essentiel dans le déplacement des personnes et des produits. A la lumière de la nouvelle coordination que la législation manifeste, nous recommandons de faire à l'article 324 un amendement qui reflète les facteurs du transport des marchandises par les divers systèmes. Et nous énonçons notre amendement.

Nous appuyons et adoptons la déclaration que le ministre des Transports, selon les Débats du 1er septembre 1966, a faite à la Chambre des communes, et dans laquelle, indiquant la raison qui porte le gouvernement à proposer ce nouvel organisme régulateur, il dit (je cite):

> «...Ce n'est pas que les fonctions régulatrices seraient nécessairement mieux exercées par un organisme possédant des comités distincts, mais qu'elles comblaient effectivement un vide qu'il fallait éliminer de toute nécessité, qu'il était tout aussi important que des études, enquêtes et recherches soient effectuées par des personnes compétentes continuellement et non seulement de façon spasmodique que d'avoir de bons règlements et des bureaux compétents pour les appliquer.»

Voilà le rapport soumis par la province du Manitoba. Merci.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Mauro.

Avant que l'interrogatoire commence, monsieur Pickersgill a des commentaires à faire sur cet exposé.

L'hon. J. W. PICKERSGILL (*ministre des Transports*): Si le Comité y consent, je désirerais élucider quelques points. A cette étape, je ne veux aucunement discuter. Afin que nous puissions nous concentrer sur les points que nous brûlons le plus de débattre, j'ai toutefois pensé qu'il conviendrait d'exposer certains faits qui se sont produits depuis que M. Mauro a commencé à rédiger son cahier.

Pourtant, il existe un point sur lequel j'ose dire que mon opinion diffère totalement d'avec celle du cahier. Bien que je m'exprime de la manière la plus énergique, je ne ressens aucune aggressivité à ce sujet. Mais avant de spécifier le point de désaccord, je crois me faire le porte-parole de tout le Comité (quoique je n'y appartienne pas) en disant que M. Mauro mérite qu'on le félicite de son exposé, très impressionnant malgré une matière ingrate.

A la page 22, monsieur Mauro, dans une expression attribuant au bill «une structure tarifaire axée sur le coût» cherche à lire la pensée de l'auteur. Or l'auteur du bill, c'est moi, et, quelque déformation que les exposés puisse apporter, je suis censé connaître l'axe réel ou intentionnel de mon œuvre. Le bill ne vise pas du tout à fournir une structure tarifaire axée sur le coût. M. Mauro croit-il vraiment à son assertion? Je pense que nous pourrions trancher la difficulté. Si nous y réussissons, nous ferons épargner au Comité un temps considérable. A mon avis, le concept du bill se conforme à la recommandation de M. MacPherson, c'est-à-dire à la nécessité de donner aux transports une structure tarifaire axée sur la concurrence. L'axe coût ne s'appliquera qu'à deux catégories de cas. Et si monsieur Mauro, comme je le suppose, veut dire la situation où existe ce qu'on pourrait appeler un monopole véritable ou bien quelque chose qui en approche et où l'axe concurrence ne saurait jouer efficacement, alors je suis d'accord avec lui. L'axe coût s'impose dans les cas de monopole véritable. Il se substitue à l'axe concurrence. Mais les tarifs concurrentiels, on ne cherche aucunement à les axer sur le coût. Cette particularité revêt une grande importance, selon moi, parce qu'elle se rattache à un autre point que, dans un instant, je tenterai d'éclaircir.

Il existe un autre domaine où l'on aura l'axe coût; il s'agit du dernier point soulevé par M. Mauro, au sujet de la concurrence du transport motorisé. Le bill apporte, en fait d'axe coût, une forme supplémentaire qui ne s'applique qu'aux chemins de fer: ils ne pourront pas, sauf peut-être pour le grain, imposer de tarifs non compensatoires. Nous ne disons pas que le transport motorisé (ou tout autre transport) n'a pas le droit d'agir ainsi, s'il le désire. La raison? En théorie, et les chemins de fer nous l'ont signalé, la loi doit s'appliquer à la totalité; mais en pratique, selon nous, aucune autre forme de transport, en ce moment, ne saurait se livrer à la concurrence acharnée qui ruinerait les chemins de fer, tandis que, selon certains milieux, les chemins de fer, laissés à eux-mêmes, pourraient, en baissant au-dessous du coût leur tarif, étouffer les autres formes

de transport. Cela se rattache aussi à un autre point qui se trouve à la fin du même cahier. A la page 77, M. Mauro dit: «Nous espérons que son principal mobile va consister à créer une atmosphère propice au tranport plus efficace des personnes et des produits, plutôt qu'une méthode frustrant la concurrence entre les systèmes.» Voilà un espoir que je partage entièrement. Rien ne frustrerait tout l'objectif plus que d'avoir une Commission qui répartirait en ce pays le transport entre les voituriers, et qui permettrait à ceux-ci de saigner à blanc les expéditeurs. Dans ce bill, nous voulons établir (désir partagé sans doute par tous les membres du Comité, n'importe l'allégeance politique) que l'objectif primordial du transport consiste à véhiculer les gens et les marchandises avec le maximum d'efficacité et d'économie, et que le bien-être de toute forme de transport passe après l'intérêt public. Cela ne veut pas dire que nous ne verrons pas au bien-être de ces formes de transport; sans nous, elle ne feraient pas un travail efficace. Mais l'intérêt public doit primer. Nous désirons ardemment cette concurrence effrénée qui, baissant au-dessous du coût les prix, supprime les concurrents et disloque les réseaux, mais nous croyons qu'une concurrence maximum à taux rémunérateur servira mieux l'intérêt public. Je suis tout à fait d'accord sur ce point.

Maintenant, j'aurais une observation à faire sur les embranchements, mentionnés à la page 27. Je veux tout simplement, je l'ai déjà révélé au Comité, dire ceci: le bill sera rédigé de manière que, si une partie intéressée demande audition sur une perte réelle, il y ait audition. Ainsi, le Comité n'a pas besoin de discuter davantage ce point; le parrain a donné son consentement.

A la page 31, le cahier parle des services d'abonnés. A ce sujet, permettez-moi d'annoncer que nous proposons (je ne sais pas si on le déposera aujourd'hui) un amendement qui concordera passablement avec les représentations faites. Je reconnais que le bill, dans sa forme actuelle, ne fait que poser la question. Nous croyons maintenant posséder la réponse, non pas totale, mais suffisante.

Quant aux tarifs des céréales transportées à Churchill, voici mon opinion: bien qu'on ne les ait pas vraiment gelés au Nid-du-Corbeau, le bill établit que le chemin de fer, en cas de hausse, n'obtiendra pas de subvention. Il y a donc gel effectif; mais si vous pouvez nous convaincre que ces tarifs se maintiendront comme les autres, nous l'accorderons, la subvention. Après tout, j'appartenais à l'On-to-the-Bay Association, pendant que M. Mauro grandissait à Lakehead; et je continue toujours à m'intéresser au Chemin de fer de la Baie d'Hudson.

J'oublie parfois que je suis dans un Comité d'amis, et non à la Chambre. Souvent aussi nous nous demandons si M. Mauro va bientôt venir dans cette arène.

Nous n'ergoterons pas sur la proposition générale présentée par le passage souligné qui se trouve au haut de la page 46. Je conviens que l'expéditeur ne peut pas crier à l'iniquité, si on ne lui impose que la hausse centésimale moyenne du coût. Toute cette question, je ferais peut-être mieux de la discuter en fonction des citations qui sont à la page 48, et que M. Mauro nous a signalées. Nous en venons au cœur même du problème concernant les tarifs maximums. C'est vrai que dans le bill nous n'avons pas suivi ce concept de la Commission MacPherson: tout expéditeur peut se proclamer captif, qu'un mode concurrentiel de transport existe ou non. Mais cela diffère beaucoup d'avec protéger une personne astreinte à un vrai monopole. J'ai peine à comprendre

comment, si un monopole existe, l'expéditeur trouve dur d'expédier ses marchandises par le seul système en service. Il n'importe peut-être pas de signaler ce cas, mais la chose ne me semble pas tellement difficile.

Le point, plus important, que je désire établir, c'est qu'on a tort de demander à l'expéditeur de prouver qu'il est captif. Il n'a qu'à se dire captif.

Une VOIX: Il doit le prouver?

M. PICKERSGILL: Je parle de l'expéditeur captif devant payer le tarif maximum. Tout ce qu'il a à faire, c'est de dire qu'il est expéditeur captif. Je juge inéquitable de l'obliger à la preuve. La Commission devrait déterminer si le monopole existe ou non. Exiger la preuve au lieu de l'affirmation, est-ce imposer un fardeau exagéré? J'aimerais à étudier davantage ce point-là. Je conviens parfaitement qu'il peut y avoir des expéditeurs sans ressources ni facilités; voilà ceux que nous avons le plus d'intérêt à protéger. Je croirais que, s'ils se disent captifs, la Commission devrait déterminer, d'après les renseignements disponibles ou par sa propre enquête, si l'assertion se trouve justifiée, si cette obligation doit disparaître, là où elle existe. Je devrai discuter ce point avec les rédacteurs, avant de me prononcer. Je le considère comme très important; et s'il y a des doutes (c'est la première fois qu'on en exprime clairement), je désirerais élucider toute l'affaire.

M. Mauro dit que 1.7 p. 100 du chargement et environ 4.6 p. 100 du revenu total des chemins de fer se trouvent protégés par les tarifs classifiés, présentement les plus élevés. Dans ce passage il emploie une couple de fois (je l'ai noté à la page 51) le verbe «nier», relativement aux données de coût fournies par les chemins de fer. Nous ne voulons pas nous lancer dans une querelle inutile, sur ce point. Mais j'invite (et le premier ministre aussi) tout témoin à soumettre une déclaration établissant qu'il est expéditeur captif au sens du bill. Jusqu'à maintenant, les Wasbush Iron Mines et les Coal Operators of Western Canada sont les seuls qui aient fait cette assertion, et je préfère ne pas dire si la présente Loi les considérerait comme expéditeurs captifs. Mais aucun des deux groupes, je crois, ne paie les tarifs maximums courants. Aucun expéditeur, parmi ceux qui paient les tarifs classifiés et qui ont comparu directement ou indirectement devant nous, n'a encore affirmé que cette législation le rendrait expéditeur captif et lui ferait tort.

Le point le plus important que j'aie noté se trouve à la page 50. Je voudrais m'y arrêter quelques instants. Il a trait aux 30,000 livres. Ces 30,000 livres, si j'ai bien compris, constitueraient le poids maximum du camion; elles seraient une sorte de norme spéculative. La Commission MacPherson cherchait à créer un concept spéculatif ou factice de concurrence, là où la concurrence n'existait pas. Elle avait l'ai de se figurer que la concurrence à envisager était celle des camions. Après tout, ce n'est guère probable que l'Ouest en vienne à une grande concurrence nautique, sauf peut-être sur le lac Winnipeg ou sur le nouveau lac qui se crée à Rosetown-Biggar. Il n'existe pas beaucoup de concurrence nautique dans l'ouest du Canada. Jusqu'à présent, la concurrence de l'air ne s'est pas traduite tant par une concurrence des tarifs que par une émulation du point de vue efficacité, et il faut dire que le transport aérien des marchandises, au temps où M. MacPherson présenta son rapport, n'avait pas l'importance qu'il a acquise au-

jourd'hui. C'est de là que le 30,000 livres tire son origine. C'était, pour ainsi dire, afin de simuler une situation concurrentielle, ce qui correspondait précisément aux vues que M. MacPherson avait exprimées dans les termes mêmes cités par M. Mauro. Le poids-clé sur lequel in convient de fonder un tarif maximum, disait-il, est le tarif de la charge unitaire que pourrait employer un concurrent en transport pour établir son tarif optimum. C'est de là qu'il provient. Ce n'est pas un mythe ou, si c'en est un, il n'a rien de mystérieux. A mon avis, cela établit l'histoire de son origine.

M. Mauro ajouta que la déclaration de la commission MacPherson constituait une contradiction dans les termes et c'est, je crois, la première fois qu'un témoin a déclaré aussi catégoriquement devant nous que nous ne devions pas nous servir du principe fondamental de la Commission MacPherson pour l'établissement du tarif maximum. Si nous ne l'avions pas fait, je pose le problème, il nous aurait fallu trouver quelque autre critère. Mais voici que cette présentation nous propose un autre critère très intéressant et digne de la plus grande attention. Si nous voulons passer une loi en 1966—et les membres du comité savent que j'ai été la cible de nombreuses critiques du fait que j'ai passé près de trois ans à la tête du ministère des Transports et que j'ai été si peu efficace jusqu'à présent que je n'ai pas réussi à faire passer une loi en la matière—il me déplairait infiniment de n'y pas parvenir à cause de notre désir à titre de députés de nous substituer à une commission d'enquête pour la recherche d'une formule qui fût supérieure à la formule fondamentale proposée par M. MacPherson. Cela ne signifie pas que nous n'avons pas apporté des modifications au concept MacPherson, car nous l'avons fait. Il n'est pas défendu de modifier ce principe fondamental, mais proposer à ce moment-ci de se mettre à la recherche d'un nouveau concept serait nous imposer une tâche qui ne nous permettrait pas de passer une loi cette année, et c'est la raison pour laquelle le bill contient une disposition prévoyant que le fonctionnement de cette formule devra être réexaminé. Je crois avoir souligné, lors du témoignage de deux témoins du Manitoba, que si la période de cinq ans est trop longue et ne s'avère ni pratique ni raisonnable et que nous pouvons trouver une période de temps plus courte et plus pratique, je n'en serais que très heureux. Il me serait toutefois difficile de délaisser tout à fait le concept fondamental et de chercher à trouver autre chose qui puisse le remplacer, à ma satisfaction, sans l'espace de temps à notre disposition. Je ne crois pas devoir ajouter quoi que ce soit parce qu'à mon avis ceci est fondamental.

Il est fait mention d'une ou de deux autres petites questions à la page 54; en vérité, il s'agit de tout l'article traitant des bénéfices permis. D'après moi, les bénéfices permis du chemin de fer Pacifique-Canadien qui ont servi dans le passé à déterminer les tarifs, ne représentent pas du tout un contrôle absolu des bénéfices. C'est tout simplement un critère qui sert aux Commissaires des Transports à déterminer s'ils sont en droit d'accorder une majoration de tarif. S'il arrivait que le chemin de fer réalisât des profits plus élevés que ceux permis, les commissaires pourraient dire: «vous n'avez pas raison de solliciter une majoration». J'estime que si le chemin de fer les dépassait de façon appréciable, un expéditeur ou un groupe d'expéditeurs pourraient recourir à la Commission et déclarer que ses tarifs devraient être réduits. M. Mauro, dans sa présentation, a semblé sous-entendre qu'il était illégal que le Pacifique-Canadien réalisât, dans

l'exploitation de la voie ferrée, des profits supérieurs aux bénéfices permis. C'est faux et, à mon point de vue, ceci fût-il vrai que cette compagnie se trouverait dans une situation intolérable. Nous lui disons de faire face à la concurrence aussi efficacement que possible, de façon à ne pas constituer un boulet au pied du contribuable et, par la même occasion, à fournir un service efficace aux expéditeurs, et j'estime qu'il y aurait contradiction à exiger d'elle qu'elle limitât ses bénéfices. En somme, en ce qui regarde l'exploitation concurrentielle des chemins de fer, nous disons dans ce bill qu'il leur faut affronter la concurrence. Nous n'allons pas, sans même reprendre souffle, leur interdire de jouir des fruits de la concurrence. Là où il nous faut exercer un contrôle sur les chemins de fer et là seulement, c'est dans le cas d'une absence de concurrence alors qu'il y a monopole. Dans un tel cas il nous faudrait les soumettre à un contrôle aussi sévère que celui exercé envers une compagnie de téléphone qui possède un monopole absolu, ou une compagnie de services publics genre hydro par exemple. Mais là où existe la concurrence, il est à souhaiter que ces organisations retirent le plus de bénéfices possibles de leurs entreprises, de manière à ce qu'elles ne soient pas portées à venir solliciter de l'aide sous forme de majoration des tarifs sur lesquels d'ailleurs elles ne réaliseraient peut-être pas beaucoup de profit là où il n'existe aucune concurrence.

Je désire également avancer un commentaire se rapportant à la page 59 où M. Mauro traite de la section des appels. Lorsque je commençai à entendre les présentations déposées devant ce comité et le comité eut abordé l'étude de ce bill, il m'est survenu que la formule de tarif maximum était ce qui prêtait le plus à discussion de tout le bill. Je suis maintenant d'avis que la section des appels est plus importante. Je ne crois pas que nous puissions établir une formule satisfaisante du tarif maximum pouvant s'appliquer aux gros expéditeurs de produits de consommation. Nous ne tenons pas, du moins pas moi, à fournir à ce genre d'expéditeurs un avantage sanctionné par la loi dans leurs négociations avec les compagnies de transport. Nous ne devrions pas, à mon avis, leur créer des entraves. J'estime que le Parlement ne devrait pas chercher à donner, de par la loi, à l'*International Nickel Company* par exemple, un avantage dans ses négociations avec le chemin de fer National-Canadien. Par contre, nous ne cherchons pas à exercer des représailles contre eux pour la simple raison qu'ils sont une puissante entreprise. Ce qu'à mon avis nous devrions viser c'est de formuler une disposition qui ne permette pas aux chemins de fer de prétendre—et je crois savoir ce que pensait M. Mauro—que les tarifs des pâtes et papiers d'une province sont tels que l'exploitation n'est pas rentable par suite des tarifs accordés à une autre entreprise de pâtes et papiers dans une autre province. Ceci, et M. Mauro m'en est témoin, n'est pas l'expression d'une simple théorie.

Je fus par contre enchanté et rassuré par la déclaration honnête, franche et directe de M. Mauro quand il affirma que le Manitoba ne demandait pas que la loi fasse disparaître les avantages géographiques créés par la nature elle-même. J'estime que nous emploierions nos pouvoirs à bien mauvais escient, à moins que nous ne cherchions à établir un état socialiste, si nous disions que nous allons nous servir des chemins de fer pour escamoter, dans le domaine d'entreprises de même nature, les avantages géographiques que possède une région en ragard d'une autre. Nous avons dans le passé essayé une ou deux fois, dans le domaine de l'entreprise d'exportation telle que l'entreprise des grains, d'éliminer certains désavantages par l'intermédiaire de la loi. J'étais fortement en faveur de cette mesure et le suis encore, autant que quiconque représentant les Prairies ou y demeurant. J'estime toutefois qu'il serait intolérable d'accorder à une entreprise faisant affaires à un endroit donné des faveurs qui réduiraient à néant les avantages géographiques que possède une autre entreprise. Libre au gouverne-

ment d'adopter une telle ligne de conduite s'il le désire, mais que ce ne soit pas par l'intermédiaire d'une loi du transport. On pourrait y arriver au moyen d'un instrument tel que la Loi des tarifs de fret maritimes qui permet aux agences de transport de fonctionner comme telles mais, à titre d'intérêt public, offre une compensation aux désavantages géographiques. Il n'existe aucune mésentente entre M. Mauro et moi-même à ce sujet. Et c'est de prime importance.

Tel que mentionné précédemment, nous pensons à la section des appels qui, à mon avis, ne donne pas satisfaction dans sa forme actuelle; nous l'étudions et en discutons avec les préposés aux projets du département de la justice. Je caresse l'espoir de pouvoir trouver une formule qui obviera aux appels à la commission interminables, vexatoires et décevants et nous assurera de ce que nous cherchons, à savoir un instrument qui permette d'affronter les vrais problèmes. En même temps cet instrument permettra à ceux qui ont des raisons légitimes de se plaindre de traitement injuste, dans les limites que j'ai déjà proposées, d'avoir recours à la commission. Ceci, à mon avis, revêt beaucoup plus d'importance que la formule des tarifs maximums.

Permettez-moi de poser le problème d'une autre façon, même si celle-ci peut paraître un peu tirée par les cheveux à quelques-uns d'entre vous. Alors que j'étudiais ce bill et que j'écoutais les présentations, il me souvint que la dernière fois que je m'étais arrêté à le vérifier, ce qui n'est pas dans mes habitudes, j'appris qu'il n'y avait pas eu un seul meurtre en Icelande au cours d'une période de 150 ans et pourtant il est encore illégal en Icelande d'assassiner les gens. Personne n'a encore proposé que la loi interdisant le meurtre soit abrogée. Dans le même ordre d'idées, il me semble que même si nous ne voyons jamais un expéditeur captif se prévaloir de la disposition du tarif maximum, si celle-ci n'existait pas, si nous n'avions pas une sauvegarde semblable il existerait, au moins en théorie, une possibilité que les chemins de fer instituassent des tarifs propres à créer de sérieux ennuis. Mais voici une frontière qu'il leur sera interdit de franchir. M'est avis que dans la plupart des cas ils s'arrêteront en deçà de cette frontière parce qu'ils préfèreront, sous le régime de liberté dont ils jouissent, établir des tarifs à un niveau inférieur. Cette disposition est toujours là comme protection, mais j'estime que c'est la section traitant des appels qui doit retenir notre attention si nous voulons résoudre le grand problème dont parlait M. Mauro et que soulignèrent le mémoire de la Saskatchewan, les Pools et nombre d'autres témoins devant ce comité. Nous y travaillons de toutes nos forces.

Je doute que je doive m'étendre sur le sujet des tableaux de prix. Qu'il suffise de mentionner que de concert avec M. Mauro j'avoue que peu importe avec quel œil nous considérons les listes de prix soumises par les chemins de fer, on ne peut faire grief à la commission de publier ses propres calculs des prix. Je souscris entièrement à ce qu'il dit à la page 70 de son mémoire où il loue la Commission MacPherson d'avoir déclaré que ce devrait être le but des responsables du transport national de doter la Commission des Transports des instruments voulus et, à cet effet, je songe à la nouvelle commission qui serait pourvue d'un département des prix le plus efficace qui soit et de cadres complets, et à lui fournir tous les renseignements nécessaires provenant des entreprises publiques et privées. Il est bien bon d'affirmer qu'une telle commission devrait protéger les renseignements confidentiels fournis à la Commission par les autres agences, mais j'estime qu'on ne devrait pas imposer des restrictions à la publication de ses propres conclusions découlant de ces renseignements, ou à la publication de ce qu'elle produit elle-même. Le bill ne contient d'ailleurs aucune interdiction de ce genre.

Je veux enfin parler des allusions au danger d'établir un monopole dans un autre domaine à savoir celui de la recherche. Comme M. Mauro n'est pas sans le savoir, je suis un vieux platonicien et j'ai foi en la recherche. J'estime que nous n'avons pas exploré toutes les avenues. Nous devrions chercher volontairement à coordonner les travaux de recherche de façon à ne pas gaspiller nos efforts à recommencer les mêmes expériences à deux ou trois places différentes. L'idée seule que cette commission des transports pût—je ne vois toutefois pas comment elle pourrait y parvenir chez un peuple libre—chercher à monopoliser le domaine de la recherche sur le transport me pousserait à retirer le bill à l'instant. J'ai l'espoir qu'il tendra à établir et un but et un moyen. Permettez-moi de parler brièvement de la crainte exprimée par bien des gens et par les chemins de fer—crainte compréhensible—qu'il pourrait y avoir confusion entre les éléments administratifs et exécutifs et les éléments de recherche de la commission. Vu qu'il n'y aura de commun aux deux organismes que le président et personne d'autre—il s'agit en réalité de deux corps obéissant à une seule tête—j'ai l'espoir que de cette façon la recherche tendra à être canalisée vers un but plus pratique. Le président, jouissant d'une plus large perspective des fonctions administratives, connaîtra les problèmes à résoudre. Il lui sera donc loisible d'orienter la recherche dans des directions voulues et qui peuvent être utiles au pays.

J'espère sincèrement que le personnel de la recherche de la commission ne sera pas très nombreux. J'espère également que pour ses études pratiques il aura recours surtout aux universités et autres organismes où la recherche pourra se faire de façon plus réfléchie. A Winnipeg, j'ai exprimé publiquement mon espoir, que je puis sans doute réitérer ici à Ottawa, que mon ancienne université, située à Winnipeg et qui débute dans ce domaine, recevra une inspiration du gouvernement du Manitoba, je devrais dire une inspiration du trésor du Manitoba, de façon à accomplir de plus grandes choses encore dans ce domaine.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Pickersgill. Je compte ajourner le comité à une heure. Ma liste porte les noms de MM. Andras, Olson, Sherman et Cantelon. Monsieur Andras?

M. ANDRAS: Je passe.

M. OLSON: Monsieur Mauro, j'aimerais poser quelques questions. Je ne retiendrai pas le comité jusqu'à une heure, mais qu'il me soit permis de faire ce commentaire dès le début au sujet de ce que vient de dire le ministre des Transports.

Je suis moi-même sensible au facteur temps qui entre en jeu dans nos efforts à passer une loi dès cette session et cela pour deux raisons. La première raison c'est qu'à mon avis le besoin d'une telle loi se fait sentir et la deuxième c'est que si nous ne la passons pas au cours de la présente session il nous faudra tout recommencer à la prochaine session. Nous avons joué ce jeu deux fois déjà. M'est avis également que le Ministre conviendra que la fonction première de ce comité c'est de chercher à prévoir les effets d'une loi que nous recommandons à l'attention de la Chambre des communes; au sujet particulièrement de l'article 336, si nous devons chercher à prévoir l'application des contrôles du tarif maximum et les pouvoirs accordés à la nouvelle commission d'exercer ou d'administrer cette fonction il nous faudra, nous n'avons pas d'autre choix, employer la formule exacte décrite dans cet article. Je propose donc à M. Pickersgill que

malgré ses craintes au sujet du facteur temps qui entre en jeu dans nos efforts pour que cette loi visant le contrôle du tarif maximum soit adoptée dès la présente session—et, je le répère, je partage ce désir avec lui—il acceptera probablement qu'on apporte quelque modification à l'article 336, tel que proposé dans le présent mémoire, de façon à changer cette charge artificelle de 30,000 livres à une charge réelle, et les deux autres suggestions y incorporées, peut-être nous servir d'une formule réelle plutôt qu'artificielle car, et M. Mauro n'a pas manqué de le souligner, la vieille formule s'éloigne de la réalité, et nous devons nous servir de ce chiffre dans le calcul de tout contrôle d'un tarif maximum.

En parcourant le bill—et je ne crois pas me tromper—je vois qu'en vertu du présent bill la commission des transports ne sera pas habilitée à fixer les tarifs sauf en vertu de l'article 336 et des termes y employés, ou de l'article 317, et alors il vous faut démontrer qu'il y va de l'intérêt public. Je ne vois pas très bien comment vous appliquerez ces choses. Par conséquent, monsieur le président, je voulais simplement dire qu'il y a peut-être des modifications qui pourraient être incorporées dans ce bill sans empêcher celui-ci d'être adopté dès cette session.

Sachant que M. Mauro a étudié cette question, je désirerais lui poser une question: comment pourriez vous prouver qu'il n'y a pas atteinte à l'intérêt public si vous pensiez être victime d'une injustice? Il faut vous mettre dans la peau de l'expéditeur. J'ai souvent roulé cette pensée dans mon esprit et j'en ai discuté avec bien des gens versés en la matière, et jusqu'à ce jour je n'ai trouvé aucune façon satisfaisante de prouver qu'il y aurait atteinte à l'intérêt public advenant que vous vous sentiez victime d'une injustice dans le domaine des tarifs.

M. MAURO: C'est là, monsieur Olson, la raison d'être de la modification proposée dans notre mémoire, car nous ne pouvions y trouver aucun critère permettant d'affirmer qu'il y eût atteinte à l'intérêt public. On y trouvait un critère négatif, comme quoi l'intérêt privé n'était pas l'intérêt public. On peut y découvrir des principes de jurisprudence tendant à établir que l'intérêt privé n'est pas du tout l'intérêt public. Nous ne parvenons pas à établir le côté positif de ce qu'est l'intérêt public, à part ce que décide quiconque a charge de le décider. C'est pour cette raison que la province a proposé la modification à l'article 317 afin de bien établir que la discrimination et la préférence injuste comportaient une perspective plus vaste que la détermination d'une atteinte au public en entier et pouvait s'appliquer. Le Ministre, je crois, a mentionné qu'il étudiait cet article, et je suis convaincu qu'on cherchait à nous donner une interprétation plus large; car il est impensable de croire qu'une province pût se présenter, et ma foi, si quelqu'un peut indiquer un intérêt public c'est bien Sa Majesté qui pourrait présenter, du chef de la province du Manitoba, et dire: «A notre avis, cette loi des chemins de fer a porté atteinte à l'intérêt public.» Ce serait un très intéressant commentaire, mais le public manitobain n'est pas le «public» visé par le bill.

M. OLSON: Monsieur le président, il ne reste que 7 ou 8 minutes. Seriez-vous assez bon de réinscrire mon nom sur la liste.

Le PRÉSIDENT: Il ne reste que 2 minutes.

M. OLSON: Ce sera pour plus tard, car je désire poser quelques questions.

Le PRÉSIDENT: Je proposerais de revenir cet après-midi à 3 h. 30 afin de finir avec les témoins. M. Mauro, M. Spivak et les autres témoins doivent se rendre à Montréal par train afin de prendre l'avion des CPA ce soir.

J'aimerais avoir une proposition afin de nommer un autre vice-président. Notre vice-président a dû faire un certain voyage.

Il est proposé par M. Andras et appuyé par M. McWilliam que M. Lessard soit nommé vice-président.

Tous ceux qui appuient?

La proposition est adoptée.

La séance est renvoyée à 3 h. 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le JEUDI 17 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant de continuer avec les questions, M. Mauro aimerait donner des explications sur la déclaration de fermeture du ministre.

M. MAURO: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je pense qu'il serait peut-être préférable pour moi de parler de la déclaration du ministre avant d'aborder toutes autres questions que les membres du Comité aimeraient poser.

Sur la première question qu'il a soulevée, le ministre a parlé de la possibilité d'un point de vue différent concernant notre déclaration à la page 22, c'est-à-dire que le bill envisage une structure tarifaire orientée sur le coût et il a dit, puisqu'il est l'auteur du bill, qu'il était peut-être mieux placé pour indiquer quel en est le but, et j'en conviens, et que selon le Rapport de la Commission MacPherson, il n'est pas orienté sur le coût. Étant donné ce qu'a dit le ministre, et bien que je ne mette pas en doute l'intention du bill, si le bill, comme il a dit, est fondé sur le Rapport de la Commission MacPherson, je dis, moi, qu'il s'agit d'une structure tarifaire orientée sur le coût. A la page 64 de notre mémoire, nous avons cité l'article pertinent du Rapport de la Commission MacPherson. A noter que la citation commence au bas de la page 63:

> «...Les grands progrès accomplis récemment dans les techniques d'estimation des frais de transport ferroviaire ont inspiré confiance envers les calculateurs de tarifs et ont assuré la précision de leurs travaux. Rien ne permet de croire qu'on n'améliorera pas encore ces techniques, surtout si la comptabilité des chemins de fer est mise à contribution dans ce procédé.»

Ensuite, j'appuie sur ceci:

> Quant aux moyens de transport dans le nouveau contexte de concurrence, l'établissement du prix des services orientés sur le coût est devenu inévitable.
>
> A notre avis, ce changement visant l'établissement des prix en tenant davantage compte du coût nous paraît plus conforme aux objectifs du règlement régissant les transports sur une base nationale.

Donc, avec le respect voulu, si le Bill n° C-231 est en réalité fondé sur le Rapport de la Commission MacPherson, je crois que nous vous acheminons en réalité vers une structure tarifaire orientée sur le coût. Le ministre a déclaré que le but primordial est le bien public. Il a déclaré que les articles se rapportant aux

embranchements seraient modifiés de façon à s'assurer qu'il y ait des séances sur la statistique de coût soumise par les chemins de fer. Le ministre a dit qu'il y a une contradiction relativement aux services d'abonnés et que des modifications seront apportées à propos des déficits des abonnés. De même pour le tarif vers Churchill, si mes notes sont exactes, le ministre a dit qu'on verrait, si c'est nécessaire, à corriger encore le tarif sur les grains d'exportation vers le port de Churchill. La question suivante que le ministre a soulevée, et dont je voudrais parler, se rapporte à l'article 336, où il a dit ceci:

> Peut-être me suis-je mépris en lisant l'article, en pensant qu'un expéditeur n'a pas l'obligation de prouver qu'en réalité il est sans alternative. Il lui suffit de déclarer qu'il est sans alternative.

Maintenant, peut-être que je prends cet article trop à la lettre, mais quand j'ai lu l'article 336—et j'ajoute que le ministre a dit que si tel est le cas que l'article met l'expéditeur dans l'obligation de prouver qu'il est sans alternative, c'est qu'il a voulu s'assurer que tel n'est pas le cas—ce que je dis, messieurs les membres du Comité, c'est que je ne pense pas qu'on puisse donner une autre interprétation quelconque à l'article 336. L'article 336 se lit présentement comme il suit:

> Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer peut demander à la Comission canadienne des transports de déterminer quelles seraient les limites entre lesquelles se situerait probablement un taux pour le transport de ces marchandises;

Le paragraphe (2) dit ceci à la ligne 31:

> ...la Commission canadienne des transports peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises...

Et ainsi de suite.

Il me semble ensuite qu'il appartient à tout expéditeur sans alternative de s'adresser à la Commission et que celle-ci doit faire enquête comme elle le juge nécessaire, mais la Commission doit décider si l'expéditeur est ou n'est pas en réalité sans alternative, si en réalité il dispose d'un autre service efficace et compétent. Ce n'est certes pas là un pouvoir discrétionnaire de la Commission; j'ose espérer que la Commission permette à l'expéditeur de se présenter devant elle, et je suppose que l'expéditeur serait dans l'obligation de prouver qu'il est un expéditeur qui ne peut faire transporter les marchandises de manière efficace autrement que par chemins de fer. A moins que je me méprenne en lisant l'article, je ne vois pas comment on pourrait l'interpréter d'aucune autre façon, et il semble maintenant qu'en vertu du bill, l'expéditeur sera dans l'obligation de prouver qu'il a droit au taux maximum.

On a dit aussi, et le ministre l'a répété, que le Premier ministre a invité les expéditeurs canadiens à déclarer s'ils sont sans alternative. Il semble que personne d'autre que les marchands de charbon et la *Wabush Iron Company* ne soit venu jusqu'à présent faire une déclaration à ce sujet. Le ministre a dit que jusqu'à présent aucun expéditeur qui paye les taux maximums ne s'est présenté pour indiquer que le bill le rendrait captif, et il a même dit que la chose est un peu semblable au nombre de meurtres en Islande. Il n'y a eu aucun meurtre en Islande depuis cent cinquante ans, mais la loi demeure quand même. En fait le bill n'aura pas tellement d'utilité dans la pratique, mais il est bon qu'il soit imprimé. Pour revenir à notre comparaison, je dis que le fait qu'il y a des lois contribue fréquemment à réduire le nombre de meurtres. C'est le cas lorsqu'une

personne, en voulant simplement frapper une personne, en tue une autre. Les lois y sont pour quelque chose dans le concept général de droit criminel.

De même, la province de Manitoba entend régler la question des taux maximums, non pas en tentant de tuer le commerce, mais en essayant d'empêcher les chemins de fer d'établir des taux qui seraient funestes au commerce. Nous essayons de créer une atmosphère qui permette de restreindre les inconvénients que les taux établis par les chemins de fer et les entreprises de transport peuvent avoir sur le commerce, afin que la formule de taux maximums dans ce contexte soit propre à créer une situation qui permette aux industries de se développer, sans tuer l'industrie existante, mais un climat permettant à l'industrie de se développer dans certaines régions du Canada qui sont, relativement parlant, sous-développées.

Ensuite, on a parlé de notre formule relative au niveau de profit qui peut être permis, et le ministre a dit qu'en vertu de la loi actuelle, il n'est pas défendu aux chemins de fer de recevoir un profit dépassant ce niveau. C'est exact, s'ils dépassent le niveau qui leur est permis, ils ne peuvent être accusés d'infraction à la Loi sur les chemins de fer. Notre formule ne change rien à cela. En vertu de la présente Loi sur les chemins de fer, si les chemins de fer dépassent le niveau de profit permis, il pourrait arriver que demande soit faite de réduire les taux, et c'est précisément le but de notre bill. Nous ne changeons rien de tout cela. N'oublions pas que, dans ce domaine de classes et de taux où il n'existe pas de concurrence sur les denrées, les chemins de fer peuvent aujourd'hui augmenter les taux. Il importe de voir la situation de façon réaliste.

Ils ont augmenté les taux concurrentiels de 10 p. 100 il n'y a pas longtemps. Ils n'augmenteront pas bien sûr les taux par classes, vu qu'ils représentent relativement un petit pourcentage de toute façon, mais quelle est donc l'idée que poursuivent les chemins de fer? Ils veulent atteindre les expéditeurs de denrées non soumis à la concurrence, vu qu'ils pourraient aujourd'hui augmenter leurs taux concurrentiels. Ils peuvent le faire sans loi du Parlement. Ils peuvent augmenter leurs taux concurrentiels sans qu'il soit nécessaire de mettre fin au gel dans un domaine quelconque. C'est précisément ces expéditeurs de denrées non soumis à la concurrence qu'ils veulent atteindre, et ce sont ces gens-là que nous devons protéger. Or nous ne pouvons les protéger en disant que personne n'a à se plaindre aujourd'hui du fait qu'il paye des taux par classes.

La province de Manitoba n'entreprend pas tout cela pour protéger seulement un pour cent de tous les expéditeurs. Nous nous attaquons au problème comme nous nous y sommes attaqués chaque année depuis la Seconde Guerre mondiale, parce que nous croyons que ces expéditeurs aux taux par classes et ces expéditeurs de denrées non soumis à la concurrence doivent défrayer une partie disproportionnée des frais des chemins de fer. Si vous restreignez l'application de cette formule de taux maximums à ce groupe apparemment insignifiant, vous obtenez à toute fin pratique, comme dit le ministre, à peu près le même résultat que la loi sur le meurtre en Islande. Or je crois qu'on a voulu dire davantage, et je pense que le rapport que la Commission royale doit publier en dira plus long aussi.

J'ai été intéressé d'entendre le ministre parler de discrimination injuste. Je pense bien que c'est un article très important, et le Manitoba s'attend à ce qu'on apporte bientôt des modifications à cet égard. Je crois que les membres du Comité admettront, après avoir étudié la question et avoir entendu son conseiller économique, qu'il est très important d'envisager les taux dans ce qu'ils ont de relatif.

Il y a des relations de taux entre les points intermédiaires, comme de Winnipeg jusqu'à Toronto, en comparaison par exemple de la Colombie-Britannique à Toronto, et comme de Winnipeg jusqu'en Colombie-Britannique en comparaison de Toronto jusqu'en Colombie-Britannique, et vous pouvez changer l'un ou l'autre point intermédiaire, par exemple remplacer Winnipeg par n'importe quel

autre point. Il importe de corriger ces cas de discrimination injuste si l'on veut laisser à ces régions du Canada la chance de concurrencer avec le marché central du Canada et avec les autres marchés au Canada. Le ministre a dit qu'on ferait tout ce qui est possible pour faire disparaître les désavantages géographiques, mais non pas les avantages géographiques. Je l'admets dans la mesure où il n'y aura pas de discrimination injuste, car la province de Manitoba a toujours soutenu qu'elle ne réclame aucun avantage géographique qui ne lui est pas particulier; d'autre part, pour ce qui est des quelques avantages géographiques qu'il a, le Manitoba n'aimerait pas les voir détruits ou frustrés par les règles d'établissement des prix des chemins de fer.

C'est avec intérêt que j'ai lu la partie indiquant qu'il ne faut pas être surpris de toute interdiction à la Commission de publier des données sur le coût, ses propres données de coût; que j'ai lu que l'intention du bill est de bien s'assurer que la Commission ne publie aucunes des données de coût des chemins de fer et, si le Comité convient que telle est la situation, nous avons peut-être l'explication de la position critique du Manitoba. Je rappelle que l'article 387C, dans sa forme actuelle, s'énonce ainsi à l'alinéa (a) de notre déclaration:

> Lorsque la Commission canadienne des transports obtient des renseignements relatifs aux frais d'une compagnie de chemin de fer ou d'autres renseignements qui sont confidentiels par leur nature, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les mettent à la disposition de toute autre personne.

Si en réalité la Commission est autorisée à faire certaines études, comme des tableaux de coût et des études de tâches semblables à celles de la CCI, et qu'elle soit autorisée à les publier, alors il faudra donner suite à la critique qu'a formulée la province de Manitoba.

Voilà, je pense, les principaux points soulevés par le ministre, et j'espère que ma réponse se limite à la position de cette province sur cette question.

M. CANTELON: J'avoue que le ministre et M. Mauro ont tous les deux posé les questions que je voulais moi-même poser; j'avais une question sur les recherches et le ministre a donné la réponse. J'en ai une autre ici, et peut-être pourrait-elle être utile. En parlant de la limite de 30,000 livres par wagon, le ministre a dit que c'était,—et je crois qu'il a employé l'expression,—le ministre a dit que c'était un système de transport purement imaginaire car une telle limite n'existe pas. Ce qui m'intrigue, toutefois, c'est la limite de charge des camions.

Le PRÉSIDENT: M. Cantelon, il me semble que ce ministre n'utiliserait pas le mot «imaginaire».

M. CANTELON: Elle est cependant imaginaire en tant que les chemins de fer sont visés. Ce qui m'intrigue à ce sujet, c'est que dans le cas des charges lourdes jusqu'à 120,000 livres, le coût exigé est loin d'être objectif, ou imaginaire, ou tout ce que vous voudrez, et je me demande si M. Mauro voudrait donner plus d'explications à ce sujet.

M. MAURO: Je crois que le mémoire déclare assez clairement, M. Cantelon, que la province de Manitoba s'oppose nettement à cette façon d'établir un tarif national. En fait, nous croyons qu'il devient inutile quand on l'applique aux chemins de fer. Le ministre a dit qu'il est plus pratique de considérer la capacité des camions que celles des bateaux, mais je sais que beaucoup de gens en Ontario,—et je ne les représente pas,—estiment qu'il est beaucoup plus exact de considérer la capacité des bateaux. Prenez la capacité d'un bateau de Montréal jusqu'à Fort William en comparaison de tout point intermédiaire. Une telle

capacité est beaucoup plus exacte que serait celle d'un camion. Donc, lorsque nous avons étudié ce nouveau système tarifaire laissant voir les avantages propres aux chemins de fer, j'ai été surpris de voir que vous commenciez par quelque chose qui n'a rien à voir avec les chemins de fer, c'est-à-dire la limite de 30,000 livres. Selon moi, il n'y a pas de comparaison; nous l'avons exposé dans notre mémoire et, je le répète, il n'est pas plus exact d'établir un tarif maximum des chemins de fer en le calculant sur la charge des camions, qu'il ne le serait d'autre part de calculer les transports par camions en fonction d'un tarif ferroviaire. C'est peut-être ce qui se produira un jour si nous nous en laissons imposer par eux. Il ne faut pas considérer de la même manière les transports par camions et les transports par chemins de fer, vu que les camions ont des avantages marqués comme la vitesse, les déplacements et les trajets courts, et les avantages propres aux chemins devraient profiter à la population du Canada.

M. CANTELON: Une autre chose qui m'intrigue à ce sujet, c'est le chiffre de 150 p. 100 utilisé en plus des frais variables. Il s'agit là bien entendu d'un chiffre un peu arbitraire, et je pense qu'il a été donné par la Commission MacPerson.

M. MAURO: Oui.

M. CANTELON: J'aimerais vous entendre donner des explications sur le chiffre de 150 p. 100.

M. MAURO: Nous avons eu beaucoup de difficultés à ce propos. Nulle part dans les rapports de la Commission, nous n'avons pu établir que celle-ci ait fixé cette limite à 150 p. 100 en plus des frais variables à long terme, et il me semble que si quelqu'un voulait tenter d'établir une nouvelle structure tarifaire de rechange comme la Commission MacPherson a prétendu le faire, il y aurait des avantages tant pour les camionneurs que pour les chemins de fer. Je ne crois pas qu'il soit plus avantageux aux chemins de fer qu'aux camionneurs d'être astreints à un facteur rigide de 150 p. 100. C'est pourquoi nous avons de nouveau essayé, avec les données dont nous disposons, de calculer quelle a été la majoration des frais variables.

Le mémoire expose la seule ligne de conduite qui s'offrait à nous, c'est-à-dire qu'il fallait établir un rapport entre le niveau permis et les coûts variables des transports, et nous avons calculé un chiffre de 110 p. 100. Je ne crois pas que notre méthode de calcul soit bien différente des autres méthodes, pourvu que celles-ci tiennent compte de la réalité, ce qui veut dire que le pourcentage de majoration a un certain rapport avec le concret, plutôt que de fixer un chiffre au hasard.

M. CANTELON: Nous croyons savoir, sur cette question en particulier, que les chemins de fer ont eux-mêmes déclaré que le chiffre de 150 p. 100 est vide de sens, et ceux qui pourraient l'utiliser ne le feront pas pour la raison qu'ils ont pu obtenir des taux qui soient inférieurs à ceux qui sont en vigueur.

M. MAURO: Bien entendu, étant donné l'obligation imposée par la formule présentement en usage, nous sommes certes d'avis que très peu de gens au Canada seraient touchés, vu que les taux fixés aux échelons supérieurs sont astronomiques. Cependant, je ne voudrais pas vous laisser la fausse impression qu'il n'existe pas présentement des taux, des taux concurrentiels, qui rapportent plus de 150 p. 100. Dans certaines régions et sur certains parcours limités et dans certaines régions similaires, les chemins de fer réalisent de tels profits et les expéditeurs l'admettent, et ils versent des taux qui représentent 400 p. 100 des dépenses faites dans un milieu soumis à la concurrence, sans toutefois calculer le coût sur le chiffre de 30,000 livres. Pour cette raison, je dis que dans le cas des

expéditeurs sans alternative, il doit y avoir une majoration qui assure l'expéditeur de ne pas verser une somme trop élevée en frais généraux, et qui soit en même temps un stimulant pour les chemins de fer de fournir un service efficace. Au fond, c'est eux qui en bénéficieront.

M. CANTELON: Maintenant, cela ne voudrait pas dire alors que vous établiriez les 150 p. 100 probablement par classes?

M. MAURO: Nous avons examiné toute une série de situations susceptibles de se produire dans l'application de la formule présentement soumise au Comité. La seule solution pratique que nous avons cru pouvoir soumettre, c'est celle qui figure dans le mémoire, et qui tiendrait compte du coût réel. Si le transport se faisait à raison de 120,000 livres, comme certains transports de potasse, et le soufre à 140,000, vous prendriez ces chiffres de chargement, puis fixeriez le taux, puis établiriez votre majoration d'après ces variantes de poids, et vous ajouteriez à cela un facteur représentant la moitié des économies d'après ces variantes de poids, et à cela vous ajouteriez un facteur représentant la moitié des économies au chiffre de 140 en comparaison de 30, de sorte que les chemins de fer en retireraient un bénéfice certain en raison des chargements plus élevés, tout comme l'expéditeur.

M. CANTELON: A ce propos, je crois qu'il me serait permis de demander au docteur Armstrong s'il voudrait fournir des explications sur cette même question, c'est-à-dire le chiffre de 150 p. 100.

Docteur Donald ARMSTRONG (*Conseiller économique près le Comité*): D'abord, il n'est pas facile de répondre tout de suite à cette question, vu qu'il existe beaucoup de différence entre la déclaration que nous avons examinée aujourd'hui et la portée du Rapport de la Commission royale MacPherson. Dans un cas, celui de la déclaration d'aujourd'hui, on voit que les chemins de fer sont considérés essentiellement comme un monopole, comme une utilité, et c'est dans cet esprit qu'on les envisage, et si on les envisage dans cet esprit, je crois que nous avons alors de très bons arguments. D'autre part, si vous admettez que les chemins de fer n'ont probablement pas un monopole plus grand que la compagnie *General Motors* ou la société INCO ou une compagnie à responsabilité, ou toute autre grande compagnie que vous pourriez mentionner, vous arrivez alors à des conclusions différentes.

Les buts du taux le plus bas et du taux le plus élevé sont très différents. Le chiffre de 150 p. 100 proposé par le Rapport de la Commission MacPherson a été déterminé par un procédé qui ne tient pas en réalité de la méthode d'essais et d'erreurs; c'est un procédé très positif, comme dans le cas du chiffre de 30,000 livres, et pour la même raison. Si tel est le cas, je pense qu'il y a là une question que nous pourrions examiner plus tard, mais si les chemins de fer pratiquent essentiellement la concurrence, et s'ils le font au même degré que toutes les autres entreprises, alors les buts du taux le plus bas et du taux le plus élevé ne sont simplement pas autre chose que ce qu'ils sont—un taux plus bas et un taux plus élevé—et dans ce cas les chemins de fer sont libres de faire leurs affaires dans un climat commercial plus conventionnel.

M. CANTELON: Ce qui en réalité m'intrigue le plus ici et qui intrigue probablement beaucoup d'entre nous, c'est la question de savoir si ce soi-disant plafond donnera en fait de bons résultats, ou si c'est le plafond qui convient, ou s'il y aura lieu de le baisser.

M. ARMSTRONG: Il donnera de bons résultats. Plusieurs déclarations ont été faites à propos des expéditeurs sans alternative, et on se demande s'il y en a vraiment. Je crois que ces déclarations ont donné lieu à confusion, parce que chacun a un concept différent de l'expression. Si vous me demandez s'il y a

présentement des gens qui payent des taux dépassant les variantes et le chiffre de 150 p. 100 et qui, par conséquent bénéficieront de la loi, je réponds tout de suite que oui; il y a un certain nombre d'expéditeurs dans cette catégorie, et il ne s'agit pas non plus uniquement d'expéditeurs qui versent des taux selon les classes. Il y aura des diminutions de taux pour certaines gens.

M. CANTELON: Seront-ils sans alternative?

M. ARMSTRONG: Non, pas nécessairement, car ils devront s'entendre avec les chemins de fer au sujet de leurs taux. Si les compagnies de chemins de fer font preuve de bon jugement, elles baisseront leurs taux volontairement au lieu de porter la chose en justice.

M. CANTELON: Comment pourra-t-on les baisser s'ils ne peuvent prouver à la Commission qu'ils sont sans alternative? Je ne vous suis pas bien.

M. ARMSTRONG: Ce que l'expéditeur doit faire en ce cas, c'est de se présenter devant la Commission pour demander ce qui est en réalité une estimation de coût. Par ailleurs si l'expéditeur paie un taux plus élevé, il s'adresse aux chemins de fer.

M. SOUTHAM: Puis-je poser une autre question, M. Armstrong? Je pense que cela aiderait M. Cantelon. Dans vos premières remarques en réponse aux questions de M. Cantelon sur les expéditeurs sans alternative, vous avez comparé les chemins de fer aux grandes compagnies commes l'*International Nickel* et d'autres. Je ne crois pas que vous puissiez les comparer parce qu'ils ne sont pas du tout de même catégorie. Je pense que les grandes compagnies minières qui dépendent des marchés mondiaux ont suffisamment de concurrence pour établir en conséquence leurs prix, tandis que l'industrie des transports est une chose vitale pour notre propre économie canadienne et nos intérêts nationaux. De nombreux expéditeurs sont sans alternative sur ce mode particulier de transport, et je ne pense pas que vous puissiez comparer les deux.

M. ARMSTRONG: Vous utilisez l'expression dans un autre sens. S'ils sont sans alternative au sens de la loi, s'ils sont virtuellement sans alternative au sens de la loi, c'est qu'ils payent 150 p. 100 en plus des variantes au poids de 30,000 livres. Telle est la définition de sans alternative. S'ils sont sans alternative dans ce sens, ils vont s'adresser aux chemins de fer, et il est probable que les compagnies de chemins de fer, si elles font preuve de bon jugement, baisseront leurs taux. De cette manière, ces gens se trouvent protégés.

M. MAURO: Cela n'est pas probant. L'autre point de vue, c'est que nous considérons rigoureusement, oui rigoureusement, la question d'établissement des prix des transports de façon différente que nous le ferions dans le cas de la *General Motors* et de l'INCO. Nous du Manitoba nous croyons encore que les chemins de fer sont une utilité publique plutôt qu'une utilité comme la compagnie INCO, et je dirais que la question de la concurrence, c'est-à-dire la formule de taux maximums, n'a de sens que dans un endroit où il n'y a pas de concurrence. Ceci étant le but essentiel de l'article, le fait de parler de l'influence économique de la concurrence par rapport au contrôle des taux maximums est une contradiction de termes, vu qu'il ne peut être appliqué que dans le cas où quelqu'un peut prouver qu'aucun autre mode de transport efficace ne s'offre à lui.

M. SHERMAN: Monsieur le Président, le docteur Armstrong désapprouve cette dernière déclaration de M. Mauro, et je suis prêt à céder une partie de mon temps pour entendre la réponse de M. Armstrong.

M. ARMSTRONG: Bien, je pense que M. Mauro adopte un point de vue trop simple, de ce qu'est en réalité la concurrence. La concurrence et le monopole sont deux choses qu'on ne peut compartimenter à part. La concurrence totale et le monopole total n'existent pas; ce sont des choses qui se manifestent à des degrés divers et, si nous perdons ce point de vue, c'est alors que nous tombons dans le contresens. Le monopole se manifeste à des degrés différents. Si vous demandez

si celui-ci pratique la concurrence et si celui-là exerce un monopole, je serais tout à fait incapable de vous donner une réponse. La concurrence à l'état pur n'existe pour personne dans le monde. Il y a divers degrés de monopole; c'est tout, et c'est dans cet esprit que nous devons aborder tous les problèmes de réglementation. Nous déclarons que nous ne nous occuperons pas des personnes qui ne se trouvent pas dans des conditions de concurrence parfaite. Si nous le faisons nous sommes dans une société dirigiste; nous fixons le prix de chaque chose. Nous dirons que ce sont les extrêmes qui nous intéressent. Si quelque chose n'est pas conforme là où nous pensons que la réglementation est nécessaire, nous l'introduisons; nous sommes tout à fait pragmatiques à ce sujet. Il n'y a pas de situation au Canada où il n'y ait pas diverses possibilités en matière de transport. Cela n'existe pas. Il y a toujours plusieurs possibilités; le problème est un problème de coût et de degré.

M. MAURO: Ce serait idéal que le Dr Armstrong soit la personne qui utilise son jugement pour interpréter la phrase «un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par chemin de fer». Et en entendant le Dr Armstrong nous déclarer que le rapport entre le prix et le coût n'a pas d'importance, que c'est une question de degré, je rappelle que la Commission royale d'enquête elle-même a conclu, et je cite: «Notre examen a clairement démontré que l'évaluation rationnelle et objective du degré d'importance d'un monopole peut être basée sur le rapport qui existe entre le coût et le prix». Pourtant, le projet de loi ne dit pas cela. Le projet de loi ne stipule pas que vous pouvez considérer le taux de la personne et si elle paie un certain taux, ce qui en soi serait un critère de «captivité». Si le projet de loi le stipulait, cela donnerait lieu alors à une discussion intéressante entre le Dr Armstrong et moi-même. Le projet de loi énonce clairement qu'il doit être prouvé qu'il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ici nous faisons preuve d'indiscipline. Poursuivons, avec M. Sherman.

M. SHERMAN: Eh bien, monsieur Mauro, admettriez-vous que l'essentiel de l'affaire, de toute la controverse, au sujet de la signification du présent projet de loi repose dans la définition du terme «expéditeur captif», et le Dr Armstrong déclare que dans le contexte du projet de loi, l'expéditeur captif est celui qui paie 150 p. 100 au-dessus du coût variable—l'expéditeur captif en puissance? Admettriez-vous que cette définition ne correspond pas nécessairement à l'expéditeur captif en ce qui concerne le point de vue des provinces de l'Ouest?

M. MAURO: A mon avis, si les chemins de fer réfléchissaient une minute au fait que tout expéditeur qui paie, au Canada, 150 p. 100 au-dessus de coût variable est un candidat à la «captivité», vous auriez entendu des soumissions beaucoup plus longues de la part des chemins de fer, sur l'application de cette formule. Peut-être vous rappelez-vous que chaque élément du témoignage du premier ministre à Donald Gordon et à M. Sinclair, était destiné à prouver qu'ils ne peuvent penser à aucun expéditeur qui soit actuellement captif. Le Dr Armstrong dit qu'à son avis, quiconque paie plus de 150 p. 100 est un expéditeur captif. Maintenant, si je peux accepter l'appréciation du Dr Armstrong, des termes «pas d'autre (et au cours de mes études «pas» n'était pas un terme de degré; j'ai étudié que c'était un terme universel) service de cet ordre», si je peux accepter l'opinion du Dr Armstrong en opposition à celle du Premier ministre, de celle de M. Gordon, de celle du ministre, alors il m'encourage. Il ne m'aide pas à mieux dormir mais je dirais, «Messieurs, modifions cela pour que la mesure législative contienne cette réalité». Cependant, je ne pense pas que pour le moment cette réalité existe; je ne peux pas l'accepter.

M. SHERMAN: Mais le gouvernement a déclaré, de même que le président du Canadien-National, qu'au cas où un expéditeur ferait une demande de classifica-

tion comme expéditeur captif, qu'il simulerait, lui ou la Commission canadienne des transports, la concurrence, en fixant le taux maximum que l'expéditeur paiera ensuite. C'est l'impression que cela donne de manière apparemment implicite, ou que l'on est supposé tirer de l'article 336, il simulera la concurrence pour cet expéditeur. Que voulez-vous dire par là?

M. MAURO: Je dis que simuler est le terme approprié. Un transport de trente mille livres par camion, mais c'est de la fiction, de la pure imagination. J'estime qu'il est inconcevable de considérer que le mouvement des marchandises en vrac acheminées actuellement par chemin de fer, pour cent mille, cent vingt, cent quarante mille livres de chargement lourd par wagon, peut prendre l'aspect du taux comparable d'un camion, et j'estime qu'il n'est pas de bonne politique économique de les simuler car ainsi vous niez l'avantage inhérent aux transporteurs par voie ferrée. C'est ce qui était supposé être la riposte de la soumission du Manitoba.

M. SHERMAN: Cette forme de simulation ne vous satisfait pas?

M. MAURO: Absolument pas.

M. SHERMAN: On a beaucoup parlé, écrit et argumenté au sujet de l'effet de la formule du taux maximum, et sur la nécessité que l'on nous fournisse les données concernant le coût variable des chemins de fer. Votre soumission représente un travail considérable en ce qui concerne l'évaluation de l'effet de la formule du taux maximum sur certaines expéditions. Comment se peut-il que vous arriviez à cette évaluation sans avoir les données du coût variable que vous avez demandées, et que le Comité a demandées sans les obtenir.

M. MAURO: Mais, monsieur Sherman, comme dans la plupart des cas, nous sommes tentés d'utiliser les meilleures données disponibles. Nous disposions d'un volume considérable d'informations obtenues au cours de l'étude du coût de la circulation du grain, et nous avons pu transposer quelques coefficients dans diverses catégories de prix de revient. Nous en avons fait l'évaluation. Nous avons étudié, pour l'un des exemples cités dans la soumission, les données concernant les coûts publiées par l'I.C.C., pour un type de circulation assez semblable, bien que les coûts ne soient pas identiques. Je ne pense pas que la variation du coût des chemins de fer soit la même qu'aux États-Unis. C'est pourquoi il aurait été plus avantageux pour nous, et, à mon avis, pour le Comité, de pouvoir donner des conclusions basées sur les données concernant les coûts au Canada, non seulement de notre point de vue, mais aussi en raison, par exemple, de notre formule. Il se pourrait, et je n'exclus pas cette possibilité, que toute formule donnée agisse au détriment des revenus des chemins de fer. Vous voudriez évaluer cela. La seule façon de l'évaluer est d'envisager ce que serait le résultat des mouvements spécifiques dans la formule du coût indiquée. C'est la raison pour laquelle nous avions demandé ces renseignements. Nous avons fait notre possible.

M. SHERMAN: En ce qui concerne vos tableaux, monsieur Mauro, soulignant l'impact des pourcentages uniformes, aux pages 41, 42 et 43 de votre mémoire, je me demandais quelle est l'aune par mille, utilisée dans ces comparaisons.

M. MAURO: Les comparaisons du taux moyen par tonne?

M. SHERMAN: Oui; il n'y a pas . . .

M. MAURO: Si vous regardez la page 41, vous verrez que les distances en milles figurent dans la quatrième colonne. Dans le cas des céréales alimentaires, la distance de transport moyenne était 2,018 milles, d'est en ouest, et 330 milles d'est en est. Ainsi, la distance de transport moyenne figure dans les diverses colonnes.

M. SHERMAN: Et les deux pages suivantes indiquent la répartition des catégories les plus importantes?

M. MAURO: Eh bien, dans les deux pages suivantes figurent tous les mouvements classés à partir du Manitoba et vers le Manitoba. Les distances en milles sont variées.

M. SHERMAN: Dans les tableaux de la page 45 qui indiquent les différents types de taux, vous prenez, par exemple, une catégorie comme celle des taux de catégorie de l'Ouest vers les Maritimes, et ensuite les denrées non concurrentielles puis les denrées ordinaires, de l'Ouest vers les Maritimes?

M. MAURO: Oui, cela représenterait un mouvement, il n'y a pas de distance en milles fixée, d'un point quelconque à l'ouest de Fort William à un point quelconque à l'est de Lévis (Québec). Ce sont les mouvements à partir de territoires entiers et il n'y a pas de distance spécifique en milles fixée. C'est le taux moyen par tonne.

M. PICKERSGILL: Permettez-moi de vous interrompre, je voudrais poser une question à ce sujet, pour éclaircir un point. Ces taux s'appliqueraient donc à des distances tout à fait différentes?

M. MAURO: Oui, la distance en mille...

M. PICKERSGILL: N'est-ce pas le mille par tonne?

M. MAURO: Non, non.

M. PICKERSGILL: Quelle que soit la distance.

M. MAURO: Mais oui. Et l'on pourrait manifestement supposer qu'un taux d'un point central à un point central comprendrait des distances de transport plus courtes que celles comprises dans un taux des Maritimes à l'ouest. Cela provient directement de l'analyse des lettres de voiture. Ce sont les indices indiqués dans leurs taux moyens.

M. SHERMAN: Mais en prenant la même catégorie en fonction de la distance dans chaque cas, de l'Ouest vers les Maritimes, pour les taux de catégorie, pour les taux de denrées non concurrentielles et ensuite pour les taux ordinaires, il y a une énorme différence de somme. Les taux de catégorie, de l'Ouest vers les Maritimes, sont de $108.20. Pour les denrées non concurrentielles les taux sont de $30.54 et pour les taux ordinaires ils sont de l'ordre des taux des denrées non concurrentielles, $32.71. Le taux de catégorie est $108.20; est-ce un calcul mathématique, ou bien existe-t-il vraiment des expéditeurs qui paient ce taux?

M. MAURO: Mais oui, bien sûr. D'après l'analyse des lettres de voiture c'est le taux moyen par tonne, des expéditeurs aux taux de catégorie, qui acheminent une denrée à partir d'un territoire de l'Ouest vers les Maritimes. Mais le facteur de distance par mille ne représente qu'un seul facteur de l'établissement des taux. Les autres facteurs sont les caractéristiques du mouvement lui-même, tous les différents facteurs, la denrée, la valeur de la denrée, le caractère périssable de la denrée. Il y en a un certain nombre. Le tableau est destiné à indiquer ces très grandes variations et les facteurs résultant de la position des expéditeurs dans les diverses régions, la puissance de la concurrence.

M. OLSON: Monsieur le président, à la page 26, M. Mauro expose de nouveau le point de vue énoncé plusieurs fois par le Manitoba, à savoir que les expéditeurs de marchandises ne devraient pas supporter le déficit des lignes à faible circulation, ou quel que soit le nom que nous vouliez leur donner. C'est un déficit car la quantité du volume transporté est faible. Vous avez été, de manière louable, franc et concis dans votre mémoire et dans votre déclaration, et je vous demanderais si vous êtes toujours dans le même état d'esprit pour nous dire qui, à votre avis, devrait payer ces déficits?

M. MAURO: Je peux parler franchement, car j'estime que nous avons été honnêtes vis-à-vis de la Commission royale d'enquête et une fois encore, je l'espère, vis-à-vis du présent Comité. Nous estimons que si une ligne est déficitaire, on devrait autoriser les chemins de fer à l'abandonner, à moins qu'elle ne doive être maintenue dans l'intérêt public. Si la Commission en arrive à la conclusion que pour des raisons économiques ou pour des raisons d'ordre social, cette ligne ne devrait pas être abandonnée, on devrait porter alors une charge sur le trésor public et les chemins de fer devraient être dédommagés.

M. OLSON: Quel trésor public?

M. MAURO: La province du Manitoba n'en envisage qu'un seul, le trésor fédéral.

M. OLSON: Cette question m'intéresse car, après tout, c'est la province du Manitoba qui possède un gouvernement responsable dans une entité très importante pour le Canada. Vous ne pouvez alors considérer que si une ligne de chemin de fer et un nombre X de services doivent être maintenus sur cette ligne pour des raisons d'ordre social ou économique qui ne sont pas nécessairement compensatoires pour le chemin de fer, que la municipalité locale, ou peut-être dans la mesure où le bénéfice peut s'appliquer uniquement à cette municipalité ou à une plus vaste échelle, si le bénéfice peut s'appliquer uniquement à la province, que la province assume une responsabilité quelconque?

M. MAURO: Oui; nous sommes sur un tel pied d'amitié maintenant que j'ai tendance à faire quelques plaisanteries dans certaines de mes remarques, lorsque, par exemple, je dis de considérer seulement la trésorerie centrale, mais nous avons abordé le problème des transports par chemin de fer, comme un problème national et que les chemins de fer sont un problème d'ordre national. Je n'exclus pas une minute la possibilité que vous envisagez, que la Commission puisse bien en venir à la conclusion au cours de ses délibérations, qu'il y a une perte réelle et qu'elle ne voit pas pourquoi le trésor national devrait supporter le déficit occasionné par le maintien de la ligne. Aux considérations auxquelles j'ai fait allusion s'ajoute le fait qu'il faudrait peser et évaluer le coût des routes, autres facteurs qui font partie des coûts provinciaux, et l'on pourrait supposer que le gouvernement provincial exercerait un contrôle efficace dens l'évaluation de la possibilité de dédommager les chemins de fer pour le maintien de la ligne en opposition à la construction de routes ou de moyens de transport annexes. Nous ne traitons pas cette question dans ce mémoire parce que cela veut dire traiter avec le gouvernement fédéral et avec les responsabilités du gouvernement fédéral; mais ce n'est pas un point de vue insoutenable.

M. OLSON: Monsieur le président, je suis de votre avis, monsieur Mauro, lorsque vous dites à la page 51 que le Comité et vos experts-conseils se sont vus refuser les données concernant les coûts au Canada, et tout cela a nui à la tentative d'évaluation ou de prévision des résultats de cette mesure législative. Comme vous le savez, les raisons avancées par le porte-parole des compagnies de chemins de fer étaient que cela aurait une certaine valeur pour leurs concurrents ou pour les clients avec lesquels elles traitent. Pouvez-vous me dire comment les données concernant le coût variable pourraient être de quelque valeur dans la position de négociation des clients du chemin de fer?

M. MAURO: J'ai indiqué ce matin, qu'à mon avis, ces géants avec lesquels traitent les chemins de fer, et qui apparemment sont les gens que les chemins de fer ne désirent pas voir assister à leurs négociations des taux, ont maintenant des experts disponibles et une connaissance des données des coûts, qui leur permettraient d'être des marchandeurs rusés, comme les chemins de fer ne l'ignorent pas. Honnêtement, je n'admets pas que la publication des données appropriées des coûts par les chemins de fer canadiens, puisse compromettre la

position négociatrice des chemins de fer canadiens vis-à-vis de leurs expéditeurs. Je dis également cela dans les limites dont je dispose. Vous m'avez demandé mon opinion, voilà mon opinion. Je crois que la Commission royale d'enquête l'a exprimée mieux que je ne l'ai fait. Elle s'est occupée de ce genre d'objection et elle a déclaré qu'elle n'avait pas de sens, et nous le citons dans notre mémoire. La connaissance des coûts variables n'a rien à voir, je le répète, rien à voir, avec les taux finals, car l'expéditeur étudiera les diverses possibilités de transport. Un gros expéditeur sait ce que lui coûte le transport d'une denrée, et ce qu'il cherche c'est l'autre possibilité. N'est-ce pas la manière logique d'aborder la question, et le coût du chemin de fer n'a rien à voir avec le taux final pour lequel on négocierait.

M. OLSON: Cela me mène à la question suivante. Aux pages 48, 49 et 59 vous traitez de la question des taux négociés. A la page 59 vous parlez de la discrimination injuste. Je m'intéresse un peu au pouvoir supplémentaire de diriger l'expansion industrielle du Canada, qui serait placé entre les mains des chemins de fer en raison de leur entière latitude de négocier et de fixer les taux. Je me demande si vous envisagez un transfert de pouvoir assez important, aux chemins de fer, dans l'établissement des taux pour déterminer où l'expansion industrielle va se situer au Canada. L'une des choses auxquelles je m'intéresse est le grand nombre croissant d'entreprises autres que les chemins de fer, le Canadien-Pacifique, par exemple, qui sont impliquées et contrôlent les mines, le pétrole, l'essence et presque tous les domaines, et si elles ont ce pouvoir, quelle que soit l'importance de la compagnie, elles pourraient en fait fixer les taux qui conduiraient là où cette expansion industrielle doit s'effectuer.

M. MAURO: C'est un grave problème pour la province du Manitoba. Je crois que le ministre a indiqué ce matin, qu'à son avis, l'article sur la discrimination injuste, l'article 317, était peut-être encore plus important que la formule du taux maximum, et je ne pense pas qu'il ait trop insisté sur l'importance de cet article. Le Manitoba s'est vraiment beaucoup intéressé à cet aspect du problème, car nous estimons qu'au moyen de méthodes d'établissement des prix, les chemins de fer peuvent déterminer le développement industriel. Nous ne pensons pas que ce soit là l'unique facteur. Je tente constamment de conserver l'équilibre dans la soumission que je vous présente, mais les chemins de fer ne sont pas uniquement des entreprises commerciales. Ce sont des organes de développement industriel dans ce pays. C'est ce qu'ils ont été et ils continueront de l'être, et nous avions proposé, à un certain moment, au ministère que la marge bénéficiaire par rapport aux coûts variables soit une des preuves de discrimination injuste. En d'autres termes, si vous avez donné à un expéditeur dans un marché commun, un prix qui était 100 p. 100 au-dessus du prix du revient, vous devriez demander à l'autre personne qui expédie sur le même marché, de payer les coûts uniquement, plus une marge bénéficiaire semblable, car avec le genre de liberté dont ils disposent dans ce projet de loi, ils pourraient facturer une personne de 10 p. 100 au-dessus du prix de revient, et l'autre personne de 150 p. 100, et en réalité l'éliminer du marché.

A mon avis l'article 317 était une tentative destinée à faire face à cette possibilité, et nous avons indiqué dans notre soumission la modification que nous aimerions voir effectuer, pour assurer qu'elle est offerte à une personne autre que la personne qui doit prouver l'intérêt public. Le ministre a déclaré qu'ils étudient la question et qu'ils sont conscients de la gravité de son implication. Nous attendrons la modification finale, mais c'est un aspect de la plus grande importance.

M. OLSON: J'ai une dernière question à poser. Vous avez dit que vous n'êtes pas particulièrement intéressé par le bien-être ou la compétence de certaines grandes sociétés telles que L'*Inco* et autres, à négocier les taux et par leur capacité à être suffisamment astucieux et informées pour le faire avec efficacité.

Je ne m'intéresse pas particulièrement à l'*Inco*, pas plus qu'à d'autres, mais je me demande si, oui ou non, la possibilité, même dans des sociétés aussi importantes que l'*Inco*, pour citer un exemple, (il y en a bien d'autres) la possibilité d'une discrimination régionale éventuellememt exercée par les chemins de fer si le présent projet de loi est adopté, même pour l'expansion future de ces très grosses sociétés, peut exister.

M. MAURO: A mon avis, ces dangers existeront si les articles afférents à la discrimination injuste ne sont pas renforcés. J'estime qu'il existe un danger très réel à poursuivre une politique d'établissement des prix qui pourrait avoir de séreuses implications pour les régions économiquement faibles, si je peux me permettre de les nommer ainsi. Cela s'appliquerait particulièrement aux régions du Nord du Canada qui commencent à s'ouvrir au commerce. Elles seront, en fait, «captives». Il ne suffit pas simplement de leur donner un taux légèrement au-dessous du maximum. Il doit y avoir un taux un tant soit peu en rapport avec les taux comparables payés par un expéditeur concurrentiel sur un marché commun.

M. OLSON: Monsieur le président, ai-je encore le temps de poser une question supplémentaire?

Le PRÉSIDENT: Oui, vous pouvez poser une dernière question, monsieur Olson.

M. OLSON: Je voudrais demander à M. Mauro s'il a eu connaissance de l'application de l'augmentation très récente de 10 p. 100 qui a été annoncée. En ce qui concerne les denrées et les articles englobés, cette augmentation était-elle l'une de ces augmentations uniformes?

M. MAURO: Eh bien, je....

M. OLSON: En d'autres termes, ceux qui payaient $10 par tonne devaient payer $1 supplémentaire par tonne?

M. MAURO: Oui.

M. OLSON: Ceux qui payaient $2 seulement devaient payer 20 cents supplémentaires, et ainsi de suite?

M. MAURO: Oui, l'augmentation était horizontale. Les 10 p. 100 étaient uniformes. Ainsi, elle a eu pour résultat d'élever les taux de chacun.

M. OLSON: Donc, dans les tableaux contenus dans votre soumission, il y aurait une discrimination encore plus grande dans certains des taux indiqués là d'est en est, d'est en ouest et de l'est vers les Maritimes ou du centre vers les Maritimes. Elle serait plus grande des 10 p. 100 supplémentaires.

M. MAURO: Dans la mesure où ils représentent la concurrence.

M. OLSON: Mais ces tableaux ont-ils été établis sur la base des taux appliqués avant cette augmentation de 10. 100?

M. MAURO: Oh oui, ils sont établis à partir des lettres de voiture de 1965.

M. OLSON: Ah bon. Merci, monsieur Mauro.

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, je voudrais seulement éclaircir un point. Ces augmentations récemment annoncées par les chemins de fer qui en ont donné avis, sont régies par la loi actuelle. Elles ne sont pas régies par la nouvelle mesure législative. Elles s'appliquent aux tarifs concurrentiels, et aux tarifs concurrentiels uniquement.

M. OLSON: Je comprends très bien cela, monsieur le président. Mon objection est que même sur les chiffres contenus dans ce mémoire il y a un écart supplémentaire, dû à l'addition des 10 p. 100.

M. PICKERSGILL: M. Mauro a fait remarquer depuis le début que ce sont les régions non concurrentielles qui paient les taux les plus élevés. Si vous augmentiez les tarifs concurrentiels et que vous n'augmentez pas les tarifs non concurrentiels, sur cette hypothèse vous diminueriez l'écart, vous ne l'élargiriez pas.

M. OLSON: Mais, monsieur le président, nous parlons de deux choses différentes.

M. SCHREYER: Je vous renverrais à l'article 160 de la page 65. Vous recommandez que le coût se rapportant au coût du capital soit exclu dans l'établissement du coût variable. Faites-vous cette recommandation, en tant que principe ou en tant que cette question d'ordre pratique? Ce coût représente-t-il une part importante, à votre avis, du coût variable du capital?

M. MAURO: Tout d'abord, nous avons essayé ici d'alléger l'article sur la formule, de manière que les chemins de fer n'obtiennent pas à la fois le coût de l'argent plus 150 p. 100 du coût de l'argent. Ainsi, en vertu des modifications que nous avons proposées, vous détermineriez le coût variable, en excluant le coût de l'argent, et vous ajouteriez les 150 p. 100 et ensuite le coût de l'argent. Je crois, si je ne me trompe pas, que l'élément du coût de l'argent dans le coût variable, représentait un sixième du total environ. On pourrait, bien sûr, me corriger là dessus, mais si ma mémoire est bonne je crois que cela représentait environ un...

M. SCHREYER: J'ai compris que c'était entre 10 et 15 p. 100.

M. MAURO: Oui.

M. SCHREYER: C'était suffisamment important. Vous énoncez clairement dans le mémoire, monsieur Mauro, que vous redoutez les effets des dispositions de ce projet de loi concernant le contrôle du taux minimum, sur les expéditeurs de denrées non concurrentielles. Je vous demande si vous estimez, qu'à l'heure actuelle, il existe un contrôle réel du taux maximum s'appliquant aux expéditeurs de denrées non concurrentielles? Je vous pose cette question parce que je crois savoir qu'à l'heure actuelle la situation est que ces expéditeurs possèdent un pouvoir de marchandage suffisant, lorsqu'ils peuvent négocier les taux avec les chemins de fer, qui sont très en-dessous de la protection du contrôle des taux, qui est accordée.

M. MAURO: En ce qui concerne la protection de l'expéditeur de denrées non concurrentielles, celui-ci peut maintenant bénéficier de la meilleure protection possible, à savoir le blocage de toutes les augmentations des taux qui ont subi l'augmentation de 17 p. 100 en novembre 1958. Il n'y a pas eu d'augmentation pour l'expéditeur aux taux de denrées non concurrentielles depuis 1958 parce que le Parlement l'a bloquée et a donné $20 millions, ainsi ces taux ont dû baisser de 17 p. 100 à 10 p. 100. Par la suite, ce recul a été encore plus grand en raison de la diminution du volume du trafic. C'est pourquoi, je dis qu'ils disposent actuellement d'une protection considérable. Ce n'est pas une protection que l'on voudrait voir maintenue car les chemins de fer voient leurs prix de revient augmenter constamment et ils doivent y faire face.

Je pense que les autres protections dont dispose l'expéditeur de denrées sont les articles du présent projet de loi concernant la discrimination de taxe. Ce sont les seules protections que lui offre le présent projet de loi. Il a le taux de catégorie, qui est le plafond. Il a la protection de la disposition concernant la discrimination injuste telle qu'elle est stipulée dans le présent projet de loi.

Une VOIX: Dans le cadre de la loi.

M. MAURO: Oui, dans le cadre de la loi. Dans la mesure législative sur les chemins de fer existante qui est encore la loi. Naturellement, je pense que vous

pouvez exagérer l'affaire du gros expéditeur. Cependant, je ne veux pas me laisser entraîner dans ce genre de discussion, particulièrement lorsque nous citons des noms, comme par exemple «Inco est-elle capable de s'occuper d'elle-même?» Je ne sais pas si elle le peut ou non. Je sais qu'il existe de gros expéditeurs qui se battent encore pour les taux et qui demandent à la Commission d'examiner les taux et de les modifier, car ils estiment que les taux sont injustement discriminatoires. A mon avis, l'expéditeur de denrées qui paie les taux continuera à utiliser ce type de dispositions de la loi, l'article concernant la discrimination injuste et la préférence injustifiée.

M. SCHREYER: Monsieur le président, M. Mauro a répondu, en grande partie, aux autres questions que je voulais poser, lorsqu'il a répondu à M. Olson. En ce qui concerne ma dernière question, je voudrais demander à M. Mauro de se reporter au paragraphe (1) de l'article 336. Encore une fois, en ce qui concerne la question de savoir ce que constitue «un autre service efficace et concurrentiel», j'ai l'impression qu'au cours des débats qui se sont déroulés jusqu'à ce jour, dans ce Comité, il n'y a pas eu de diminution réelle de l'écart dans la différence d'interprétation donnée à ces termes «un autre service efficace et concurrentiel» par un autre mode.

M. MAURO: C'est l'article 336?

M. SCHREYER: Oui. A votre avis, monsieur Mauro, si un mode de transport concurrentiel n'était pas capable d'offrir à l'expéditeur un taux inférieur au coût variable du chemin de fer plus 150 p. 100, ce mode de transport représenterait-il «un autre service efficace et concurrentiel»?

M. MAURO: J'aimerais pouvoir vous répondre. Nous avons demandé à nos conseillers la signification du paragraphe (1) de l'article 336, et je ne peux que vous dire que leurs conseils ne nous ont pas convaincus. Je crois qu'il est dangereux de penser que des services de transport concurrentiels vont déterminer certains de ces niveaux. L'expérience nous a enseigné que les services de transport concurrentiels ont tendance à utiliser les taux du chemin de fer comme couverture. J'ai ici, par exemple, une circulaire de l'Association canadienne des fabricants, datée du 10 octobre 1966, informant que les taux des chemins de fer allaient augmenter, et une circulaire datée du 13 octobre (trois jours plus tard), indiquant que les taux des transports par camion indiqués dans le Taux d'urgence du bureau des tarifs des transports canadiens, tarif 71-C seraient révisés au même niveau que les taux du chemin de fer. Trois jours plus tard, les taux de camionnage augmentaient, profitant de l'accroissement des taux de chemin de fer. Un grand nombre de transport par eau, utilisent les taux de chemin de fer comme couverture et maintiennent le différentiel entre les taux du chemin de fer. Voilà, monsieur Schreyer, certaines des difficultés auxquelles nous nous heurtons pour établir l'effet et la signification de mots tels que «un autre service efficace et concurrentiel».

M. SCHREYER: Monsieur Mauro, j'ai remarqué qu'au cours de votre échange avec le Dr Armstrong, vous avez déclaré que la phrase «... pas d'autre service concurrentiel», représentait, selon vous, un absolu, à aucun degré. Pourtant le mot «pas» est suivi de ces modificateurs.

M. MAURO: Absolument.

M. SCHREYER: En tant que personne qui s'occupe de l'interprétation des lois, quelle interprétation pratique pouvons-nous donner au mot «efficace»?

M. MAURO: Ces phrases sont tout à fait arbitraires. C'est pourquoi, monsieur Schreyer, dans notre soumission, nous avons dit, définissons au moins les personnes qui apparemment ont été désignées par le Parlement du Canada en 1959, comme «captives», celles qui ont bénéficié de la mesure législative concernant le recul dans la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, déterminons au moins qu'elles seront considérées comme captives. Nous pouvons,

au moins, nous estimer certains que la catégorie de l'expéditeur de denrées non concurrentielles qui en a bénéficié est considéré comme captif. La personne qui n'entrera pas dans cette catégorie devra se présenter et éventuellement indiquer qu'il existe pas d'autre service efficace et concurrentiel. Je présume qu'au cours des années à venir on créera une jurisprudence par laquelle la Commission a défini ces termes.

M. SCHREYER: Lorsque le président du Canadien-National a comparu devant nous, je crois bien l'avoir entendu dire, entre autres choses, que lorsque les chemins de fer négociaient les taux avec les expéditeurs de denrées non concurrentielles, particulièrement ceux qui s'occupaient de l'exploitation des ressources, ils menaient les négociations en gardant à l'esprit les considérations se rapportant au développement des ressources, au développement régional et à la situation des marchés d'exportation. Monsieur Mauro, je voudrais vous demander si vous estimez que c'est là le rôle du chemin de fer, c'est-à-dire négocier les taux en tenant compte du développement régional, du développement des ressources, et ainsi de suite.

M. MAURO: Oui, et je ne laisserai pas passer cette occasion sans féliciter les chemins de fer, et particulièrement dans le passé, d'être capable de s'asseoir et de parler avec vous et de tenter de discuter de ces problèmes pour voir s'ils peuvent être utiles dans des situations où le développement est en jeu. Je ne veux pas que mon mémoire vous laisse penser une seule minute que la province du Manitoba accuse un adversaire, genre pirate, de tenter de briser son économie. Je pense que les chemins de fer essaient de faire du bon travail. Je pense que les chemins de fer sont, cependant, les premiers à admettre qu'il y a certaines règles du jeu à respecter. Les chemins de fer sont très utiles lorsqu'ils essaient de déterminer, si oui ou non, ils peuvent collaborer au développement des ressources à leur propre avantage et au bénéfice des provinces.

M. SCHREYER: Monsieur le président, M. Mauro a répondu en grande partie à mes autres questions. Merci.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Mauro, tout d'abord je voudrais dire que le mémoire est excellent et qu'il est peut-être le meilleur mémoire que le Comité ait jamais reçu.

M. MAURO: Merci.

M. HORNER(*Acadia*): Vous l'avez très bien présenté avec de nombreux détails à l'appui. Vous avez remonté le cours de l'histoire des chemins de fer et des transports en général. En remontant l'histoire, vous faites remarquer que le gouvernement fédéral a toujours manifesté un intérêt profond aux transports, et, le cas échéant, il les a subventionnés, il a construit des canaux et des voies ferrées, pour assurer l'homogénéité du territoire canadien.

M. MAURO: L'octroi de subventions n'a pas cessé.

M. HORNER (*Acadia*): Et l'octroi des subventions n'a pas cessé. Maintenant, la mesure législative que nous étudions va, dans un sens, supprimer l'octroi de ces subventions. Est-ce exact?

M. MAURO: Oh, à mon avis, ce ne peut être qu'un souhait que le ministre lui-même n'oserait pas exprimer trop haut, ou à un groupe trop important.

M. HORNER (*Acadia*): C'est l'objectif du projet de loi, n'est-ce pas? Les subventions vont être réduites.

M. MAURO: Je ne sais comment vous répondre, monsieur Horner, mais je sias de quoi vous voulez parler.

M. HORNER (*Acadia*): Ne supposez rien.

M. MAURO: Non. Le projet de loi contient manifestement une élimination progressive différente de celle du bill C-120.

M. HORNER (*Acadia*): D'accord. Il supprime progressivement les subventions, c'est tout ce que nous dirons. Maintenant, laissez-moi aller un peu plus loin. Nous sommes arrivés à la conclusion, monsieur Mauro, que dans le passé, la participation du gouvernement fédéral a consisté à construire des canaux, à construire des voies ferrées et à subventionner tous les modes de transport, pour permettre au Canada de rester uni et homogène. Le gouvernement fédéral a également réglementé ces modes de transport pour protéger l'intérêt public. Ai-je raison?

M. MAURO: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): En remontant l'histoire. Maintenant, on supprime progressivement les subventions. Voudriez-vous nous dire, si oui ou non, nous avons aussi dans le présent projet le loi une suppression progressive des règlements, à la lumière de l'intérêt public?

M. MAURO: J'estime que ce projet de loi représente une tentative véritable d'amener les transports par rail à une situation misérable. J'estime que les chemins de fer ont fait de la très bonne besogne...

M. HORNER (*Acadia*): Oh, je suis de votre avis.

M. MAURO: ...pour convaincre les gens qu'ils sont prisonniers.

M. HORNER (*Acadia*): Comme eux, vous êtes d'avis qu'ils ont fait de la très bonne besogne pour convaincre les gens qu'ils sont prisonniers.

M. MAURO: Eh bien, j'estime qu'ils le sont.

M. HORNER (*Acadia*): Mais brièvement, je ne veux pas trop abuser du temps du Comité, vous reconnaissez, monsieur Mauro, dans votre mémoire, qu'il y a élimination progressive, ou qu'il pourrait bien y avoir, soyons très généreux, une élimination progressive des subventions dans le projet de loi s'il est adopté. Il pourrait bien y avoir un effet pertubateur sur la réglementation du régime des transports. Je préférerais une élimination progressive des règlements, cela me semblerait mieux, mais j'accepterai votre terme «pertubateur». Je vous demande, maintenant, (et je désire être bref) de regarder le présent Comité, de regarder le moment de l'année, aujourd'hui nous sommes le 17 novembre, de regarder le projet de loi qui nous a été soumis, le bill C-231, et de regarder le projet de loi que l'on a fait circuler ce matin. Il regorge de modifications supplémentaires par le ministère.

Une VOIX: Monsieur Mauro les a.

M. HORNER (*Acadia*): On m'a dit que M. Mauro les avait. Maintenant, regardez la densité et l'épaisseur de votre mémoire. Je me réfère à vos remarques liminaires, lorsque vous avez dit que ce projet de loi représente la mesure législative la plus importante qu'étudiera le Parlement au cours de cette législature, ou quelque chose à cet effet, il aura un effet à long terme, et je vous renverrai au milieu de la page 21 de votre mémoire, où vous citez un passage du rapport MacPherson:

> «...Cependant, abordant la politique nationale de transport trop exclusivement sous ses aspects financiers, il est possible que l'on néglige les objectifs nationaux plus élevés qu'il aurait été impossible d'atteindre autrement.»

En considération de ces remarques, je vais vous poser la question suivante. En toute honnêteté à l'égard du Comité, pouvons-nous étudier votre mémoire très en détail, pouvons-nous étudier le projet de loi tel qu'il nous a été d'abord présenté, pouvons-nous étudier toutes ces modifications, et je les brandis pour que le public et vous-même puissiez les voir, adopter le présent projet de loi et

ajourner normalement la session pour Noël? Pensez-vous que cela serait juste pour l'industrie des transports et pour le peuple canadien? Vous dites dans vos remarques liminaires que ce projet de loi représente la mesure législative la plus importante qui pourrait affecter le Canada pendant de nombreuses, nombreuses années. J'estime avoir travaillé à ce Comité aussi durement que n'importe quel autre membre, j'estime que mon travail dans ce Comité, m'a, dans une certaine mesure, éclairé sur les problèmes que posent les transports au Canada, et je vous demande en toute honnêteté, puis-je étudier le projet de loi original, puis-je étudier les modifications présentées par le gouvernement au Comité, puis-je étudier votre mémoire dans lequel vous demandez des modifications supplémentaires, et il y aura encore d'autres mémoires, provenant du gouvernement de l'Alberta et de plusieurs autres gouvernements, puis-je vraiment faire mon travail et espérer rentrer chez moi, auprès de ma femme et de ma famille, au moment de Noël? Je vous pose ces questions en toute honnêteté à l'égard du contenu du présent projet de loi et des effets qu'il entraînera.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'il soit juste de demander cela à M. Mauro, monsieur Horner. Je pense que c'est au Comité de décider, pas à M. Mauro.

M. HORNER (*Acadia*): Non, non, j'interroge un spécialiste en matière de transport, de la province du Manitoba, qui sait quel effet le projet de loi va avoir sur le pays et qui a dit au présent Comité l'effet que ce projet de loi aura. Je veux une réponse.

Le PRÉSIDENT: On vous répondra mais simplement je ne pense pas que cette question soit justifiée.

M. MAURO: Je respecte votre question, monsieur Horner, et en toute franchise, je déclare que je ne m'estime pas compétent pour émettre une opinion quant aux possibilités d'évaluation de cette mesure législative par le Comité. Je souligne ce que j'ai dit concernant son importance, mais je pense que chaque membre devrait répondre lui-même à la question, en ce qui concerne le fait de savoir si oui ou non la complexité de la mesure législative...

M. HORNER (*Acadia*): Je ne poserai que deux autres questions. La première portera sur un domaine très différent de celui-ci, mais laissez-moi pousser un peu plus loin, monsieur Mauro. Supposons que ceci est le gouvernement du Manitoba et que vous êtes l'expert et que vous demandez au gouvernement du Manitoba, pour lequel vous travaillez, de présenter une certaine mesure législative compliquée, et vous n'êtes pas trop sûr d'elle lorsque vous la soumettez à la chambre; et vous êtes obligé de la modifier autant de fois que le présent projet de loi a déjà été modifié, et vous avez des mémoires aussi détaillés et aussi bons que le vôtre, qui vous sont soumis demandant encore des modifications supplémentaires. En toute franchise, monsieur Mauro, avec l'expérience que vous avez de l'industrie des transports, demanderiez-vous à votre Comité s'il travaillait pour vous, d'adopter ce projet de loi à la hâte ou bien nous dépouilleriez-vous de nos vacances de Noël et les effets du projet de loi...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Mauro a déjà répondu à cette question et je ne pense pas qu'il soit juste de lui poser la même question une seconde fois. Cette question n'est pas conforme au *règlement* en ce qui me concerne.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai encore une question à poser concernant la page 34, et ce sera la dernière question que je poserai à M. Mauro.

Monsieur Mauro, à la page 34 vous traitez des augmentations uniformes et vous faites remarquer que la dernière fois qu'il y a eu une augmentation uniforme elle a été ramenée de 17 p. 100 à 10 p. 100 et ensuite elle est descendue, je crois, à 8 p. 100 environ.

M. MAURO: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Vous dites à la page 34 de votre mémoire, «... il a été admis par les chemins de fer que 75 p. 100 environ de l'augmentation proposée serait tirée de 32 p. 100 du trafic. On a émis ultérieurement l'opinion que la majeure partie de ces 32 p. 100 était constituée par le trafic, à partir de ou en direction des régions de L'Ouest et des régions des Maritimes...»

A la lumière de cette déclaration, au cas où il y aurait des augmentations futures, pourrait-on logiquement s'attendre à ce que le même recul se produise? Pourrait-on s'attendre à ce que 75 p. 100 des augmentations ultérieures, en raison du facteur concurrentiel, proviennent de 32 p. 100 du trafic, ou d'un chiffre qui s'en approche, et qu'ils proviennent pour la plupart des régions de l'Ouest et des Maritimes?

M. MAURO: Je ne pourrais pas en arriver à cette conclusion, monsieur Horner. Je pense qu'il y a des facteurs mobiles et des catégories. Le volume du trafic concurrentiel dans les Maritimes et dans les régions de l'Ouest depuis 1958 a modifié les rapports entre le trafic au taux de catégorie et le trafic des denrées non concurrentielles, dans les régions de l'Ouest et les Maritimes. Cela a très bien pu changer aujourd'hui, par rapport à 1958. Je n'essaie pas d'éluder la question. J'ignore ce que la situation serait aujourd'hui.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, vous avez été très patient avec moi et vous avez également beaucoup aidé le témoin.

Le PRÉSIDENT: C'est mon devoir. Monsieur Southam?

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président. Je dois dire que la plupart des questions que je voulais poser ont été examinées en détail. Ce matin, M. Picversgill a mentionné un fait qui à mon avis a posé des problèmes au Comité, à savoir les déclarations des témoins des deux chemins de fer les plus importants, qu'à leur avis, il n'y a pas d'expéditeurs captifs. M. Pickersgill a mentionné également ce matin qu'il peut se rappeler deux témoins précédents qui ont déclaré qu'il y avait des expéditeurs captifs. Je peux m'en rappeler quatre. Une déclaration a été faite, je crois, par M. Doak lorsqu'il était témoin pour l'Association des lignes secondaires du Manitoba et je ne réussis pas à me souvenir des autres. J'aimerais, cependant, vous demander, monsieur Mauro, si vous déclareriez sans équivoque, qu'à votre avis il existe des expéditeurs captifs au Canada en ce qui concerne les chemins de fer.

M. MAURO: Selon notre définition de l'expéditeur captif nous estimons qu'ils représentent, dans le domaine des denrées non concurrentielles, 54 p. 100 environ du trafic.

M. SOUTHAM: Cela doit figurer au compte rendu.

J'ai une autre question et cette question a également été discutée en longueur. Aux termes du bill C-231 je pense qu'il est tout à fait reconnu que les chemins de fer disposeront d'une plus grande latitude dans l'établissement des taux, qu'aux termes de la mesure législative actuellement constituée par la Commission canadienne des transports. J'ai été intéressé par vos remarques de ce matin se rapportant à ce qui a été fait aux États-Unis au sujet de la compilation par l'*Interstate Commerce Commission* des données sur le prix de revient, et par le fait qu'elles soient mis à la disposition des gens et du commerce dans ce pays. Monsieur Mauro, proposeriez-vous que nous étudiions cela sérieusement pour voir si nous ne pouvons pas l'incorporer à notre mesure législative en pensant que cela pourrait avoir un effet préventif, comme une méthode de nivellement, contre toute action discriminatoire de la part des chemins de fer lorsqu'ils auront obtenu le privilège, une fois que ce projet de loi aura été enfin adopté?

M. MAURO: Si je n'ai pas dit cela ce matin je veux le dire maintenant, j'estime que c'est absolument essentiel. Le document auquel je me suis référé

s'intitule «Rail Carload Cost Scales by Territories». Celui-ci s'applique à l'année 1961 et a été rédigé par l'ICC et il indique ces données sur les coûts.

M. SOUTHAM: Au cours de mon expérience limitée, je ne me suis pas occupé de questions aussi vastes, mais je me suis rendu compte que si nous n'avons pas les réponses, en tant qu'individus, et dans ce Comité nous sommes tous des individus, il est agréable de s'adresser à certaines personnes qui ont déjà étudié la question pour bénéficier de leurs conseils et de leur expérience et de l'assimiler à notre opinion personnelle. Je pense que c'est une mesure sage que nous devrions prendre et je la propose à M. Pickersgill.

M. MAURO: Je crois que ce serait une mesure très utile.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, je pense que cela mettrait en lumière les nombreux problèmes ressentis actuellement par les gens, en ce qui concerne le début de l'établissment des taux par les chemins de fer et que cela les mettrait plus ou moins sur une base de libre entreprise.

M. MAURO: C'est à la base le même principe, monsieur Southam, qui forme l'essentiel de notre proposition, que l'un des articles soit modifié pour assurer que les tarifs devraient être enregistrés, car il est très difficile de faire une demande sous prétexte que vous avez été victime de discrimination injuste lorsque vous l'ignoriez. La publication des données est, à mon avis, importante pour réglementer l'établissement des prix.

M. SOUTHAM: C'est mon avis et je suis heureux d'entendre que vous le partagez.

M. PASCOE: Monsieur le président, on a mentionné les tableaux concernant le trafic de l'Est vers l'Ouest et le trafic de l'Est vers l'Est, et je me demandais simplement (je crois que vous l'avez ici quelque part) lorsque vous avez mentionné à la page 17 la subvention du pont pourquoi vous ne vous êtes pas étendu davantage sur ce point. Dois-je comprendre que vous ne faites pas d'objection à la suppression de la subvention annuelle du pont de $7 millions?

M. MAURO: Nous n'avons pas fait de recommandation à ce sujet, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Avez-vous une opinion?

M. MAURO: Je pense que la position de la province est énoncée dans le mémoire; le programme concernant la subvention globale envisagé par le bill C-231 nous semble, en fait, acceptable et nous ne nous opposons pas à l'élimination progressive de la subvention du pont.

M. PASCOE: Diriez-vous en ce qui concerne l'acheminement du matériel agricole vers l'Ouest, que le prix est faible en raison de la subvention du pont?

M. MAURO: A mon avis, en ce qui concerne les denrées qui bénéficient actuellement de la subvention du pont on pourrait supposer que si les taux des marchandises sont bas c'est grâce à elle. Si cette réduction s'applique également au consommateur, l'augmentation du taux des marchandises est donc abaissée grâce à la subvention du pont.

M. PASCOE: Pour continuer avec cette question, diriez-vous que la suppression de la subvention du pont augmenterait éventuellement le prix du matériel agricole dans l'Ouest?

M. MAURO: Dans la mesure où c'est un facteur de l'établissement des prix, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Dans l'autre sens, le sulfate de soude et la potasse acheminés depuis la Saskatchewan en direction de l'Est doivent faire face à la concurrence des mêmes produits, soutenue par les États-Unis et dans le domaine international, c'est une concurrence sérieuse, et je suis certain que la subvention du pont est utile dans ce domaine. Diriez-vous que le résultat de la suppression de la subvention du pont serait de placer notre potasse dans un domaine moins concurrentiel?

M. MAURO: Je ne le crois pas, monsieur Pascoe, car vous en mentionnez un spécial. Je crois que les chemins de fer ont établi le taux de la potasse en tenant compte de la concurrence que le produit rencontrera sur le marché.

M. PASCOE: Et vous croyez qu'ils continueraient cela?

M. MAURO: Je pense que les chemins de fer continuent à appliquer un principe assez juste d'intérêt personnel en voulant détenir la circulation.

M. PASCOE: Cela serait-il une taxe convenue?

M. MAURO: Je ne puis pas parler en connaissance de cause des taux imposés sur la potasse.

M. PASCOE: Vous y avez répondu assez bien.

M. MAURO: M. Pascoe, si, de fait, on impose une taxe convenue au transport de la potasse, ce transport ne serait pas soumis à la subvention compensatoire qui n'exercerait sur lui aucune influence.

M. PASCOE: Cette question traite de la rationalisation du rail. Vous dites à la page 28: «La rationalisation du rail n'est pas seulement l'abondon de lignes secondaires non rentables, mais encore l'utilisation plus efficace des installations de rail actuelles.» Prévoyez-vous l'emploi simultané des deux voies? Pensiez-vous à des droits mixtes de circulation?

M. MAURO: Oui, j'aurais beaucoup de plaisir à le voir, M. Pascoe. Je crois qu'il y a des cas, au Manitoba, où vous pourriez abandonner un tronçon de la voie du Pacifique-Canadien et un de la voie du National-Canadian lorsqu'ils circulent parallèlement et qu'ils utilisent les deux voies en concédant des droits de circulation mixte ou un loyer d'installations à l'un des autres chemins de fer.

M. PASCOE: Et pensez-vous que ce soit très possible et pratique?

M. MAURO: Je crois que c'est possible; je pense que cela pourrait être pratique. Ceci exigerait certes un degré de coopération qu'on n'a pas nécessairement constaté entre les chemins de fer depuis l'adoption de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. PASCOE: Selon votre expérience, prévoyez-vous que les chemins de fer pourraient se mettre d'accord avec nous?

M. MAURO: Vous savez peut-être que lorsque nous avons proposé au ministère quelques modifications, il y a quelque temps, nous avons suggéré d'ajouter au bill que la Commission avait, comme condition préalable, l'autorisation de commander une telle coopération, un tel bail et de tels droits de fonctionnement mixte. Il nous a semblé qu'on aurait dû accorder à la Commission la permission de le faire, mais on pourrait objecter qu'on n'a pas voulu évidemment confier à la Commission un tel pouvoir sur les décisions de la direction.

M. PASCOE: A la page 76 vous avez dit: «Le gouvernement du Manitoba était d'avis que l'autorité coordonnatrice.» Je crois que c'est la commission?

M. MAURO: Oui.

M. PASCOE: «Que nous avons établie avec représentation régionale.» Cette Commission se composera de 17 membres, dont 13 ont déjà été refusés. Parlez-vous de la représentation à cette commission ou à ce groupe consultatif? Lequel désignez-vous?

M. MAURO: Au paragraphe 184, M. Pascoe, je discutais de l'attitude que nous avons adoptée en face de la Commission MacPherson. Le nouvel organisme est une bête quelque peu différente. Il ne semble pas permettre le même genre

d'organisation que nous avions supposée. Nous n'attendions pas un tribunal ultra-administratif. Nous devions avoir un groupe qui serait un organisme consultatif du transport national dont l'unique objectif serait d'étudier les problèmes des transports plutôt d'une façon continue que selon un règlement établi. C'est un des dangers que je traite ici, car vous groupez plusieurs comités dont la convenance sera déterminée par le choix des trois grands chefs, le président et les deux vice-présidents.

Il est important, je crois, que nous nous rendions compte que le Canada comporte réellement plusieurs régions économiques; une dans les provinces Maritimes; je crois que le Québec et l'Ontario forment une certaine région économiquement homogène; les provinces des Prairies, selon moi, en forment une autre, puis il y a la Colombie-Britannique.

M. PASCOE: Dois-je comprendre maintenant que vous êtes plutôt indifférent à l'idée de ces 13 qui sont déjà . . .

M. MAURO: Non, je crois que ce qui préoccupe la province du Manitoba est plutôt de savoir comment la commission fonctionne que de s'opposer en principe à l'idée de la Commission. J'espère que c'est l'opinion que nous avons émise dans l'exposé.

M. PASCOE: J'ai une autre question, M. le président. A la page 9, article 24, vous dites: «La compagnie ne devrait pas seulement construire le chemin de fer, elle devrait . . . ensuite et pour toujours . . . entretenir, faire fonctionner et diriger efficacement le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: M. Pascoe, cela s'applique-t-il au service suffisant de voyageurs?

M. MAURO: J'ai fait un exposé ici . . .

Le PRÉSIDENT: On m'apprend que le Pacifique-Canadien est encore en service et, si vous vous souvenez, M. Mauro, nous avons eu une séance bien intéressante à Winnipeg.

M. MAURO: Je pense que le fonctionnement et la circulation du P.C. comprenaient le transport des voyageurs et des marchandises.

M. PASCOE: Merci.

M. OLSON: M. Mauro, je n'ai pas posé cette question parce que mon temps était écoulé, mais je pense qu'il est important que nous ayions avant tout l'opinion d'un spécialiste du transport et aussi l'opinion de la province du Manitoba. Êtes-vous satisfait des méthodes, des formules, des techniques, etc, que les chemins de fer emploient pour déterminer les coûts variables? J'ai aussi une question connexe. Êtes-vous content que la Commission des transports du Canada ait adopté actuellement les mêmes choses, les mêmes méthodes, les mêmes formules, les mêmes techniques, etc, pour déterminer les coûts variables?

M. MAURO: Non. Tout d'abord, je ne connais pas les techniques que le chemin de fer utilise.

M. OLSON: Vous connaissez un peu les tarifs des voyageurs.

M. MAURO: J'ai fait une étude spéciale sur le prix des céréales et nous n'avons pas accepté les méthodes utilisées. Quant à celle de la Commission des transports du Canada, je ne la connais pas suffisamment pour déterminer les coûts variables.

M. OLSON: Permettez-moi de vous citer un autre exemple. Vous êtes au courant de l'augmentation des coûts variables du train appelé «Dominion». Je pense que vous connaissez probablement aussi les conclusions et les recommandations de la Commission des transports du Canada, au moins en ce qui concerne

l'acceptation de leurs coûts variables. Cela vous plaira-t-il à vous et à votre client?

M. MAURO: Certes pas, M. Olson, et nous pensons qu'il y aura probablement quelques audiences très longues et la loi indique qu'une fois adoptée et la commission établie on devra déterminer les divers éléments et articles qui serviront à fixer les coûts variables.

M. OLSON: Je ne veux pas en faire une étude maintenant, M. Mauro, mais vous et votre client pourriez-vous préparer des propositions concernant ce qui, selon vous, devrait être inclus dans les méthodes, les techniques, etc, de ces coûts variables?

Le PRÉSIDENT: Si vous vous rappelez, M. Mauro a fait un exposé sur les techniques d'établissement des prix du PC au moment de l'audience des voyageurs.

M. OLSON: Je m'en souviens très bien, mais je sais aussi que les coûts variables sont l'élément important de l'article 336.

Le PRÉSIDENT: Je ne faisais que signaler que nous avons eu un exposé sur les techniques des coûts variables.

M. OLSON: Le raisonnement que j'essaie d'établir est que nous devrions avoir des gens qui sont familiers avec le sujet et qui en ont fait expérience, pour nous communiquer les fruits de leur sagesse, lorsque nous tentons d'établir de nouvelles techniques convenables.

M. MAURO: Je suppose que la province du Manitoba continuera à prendre part à ces enquêtes. Quant à la présence d'un certain A. V. Mauro, cela dépendra de différentes circonstances, mais je suppose, (et il m'appartient peu de déterminer, car la participation de la province du Manitoba dépend d'une question de politique), que la province qui a eu une part assez importante, jusqu'à présent, dans les enquêtes, continuerait à jouer son rôle habituel de rechercher la vérité et la justice.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A la page 67, M. Mauro, vous signalez l'économie comme l'effet de la divulgation des chiffres des prix. C'était à l'occasion du changement des lignes secondaires et des taux des céréales, n'est-ce pas?

M. MAURO: L'économie portait sur les frais supposés du transport des céréales, se fondant sur les hypothèses des chemins de fer canadiens comparées au coût présumé que la Commission royale d'enquête avait déterminé.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est plus important que l'insertion d'un simple article de tenue des livres?

M. MAURO: Certes. Ce que je voulais indiquer était qu'il existait une différence fondamentale d'opinion sur les divers articles qu'on serait supposé inclure et calculer.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Iriez-vous jusqu'à suggérer que nous sommes chargés de nous occuper de l'argent des contribuables et de voir à tirer le plus de profit possible de ces chiffres?

M. MAURO: M. Bell, je pense que vous avez certainement une aussi grande responsabilité que le Comité des prix au consommateur qui a demandé les données des prix et les différents éléments, en ne se fondant pas sur le fait que le gouvernement fédéral devrait payer ces prix au consommateur; c'était pour protéger le consommateur. Je crois que ce Comité du parlement a la même

obligation de protéger et le Trésor et le public dans l'évaluation convenable des éléments exposés dans la Loi aux articles 334 et 336 et aux paragraphes de la légère densité et des services de voyageurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Croyez-vous, d'après votre expérience, qu'il serait possible de prendre une denrée ou un exemple particulier, de l'analyser à fond et d'en évaluer les résultats? Ainsi, s'il y avait un dommage de nature privée et compétitive dans l'argument des chemins de fer, au moins nous le saurions?

M. MAURO: Je ne crois pas que l'emploi d'une seule denrée serait un examen représentatif, que vous l'examiniez à fond ou non. Je ne crois pas, en examinant ce genre d'évaluation, que vous vous limiteriez nécessairement à une seule denrée à ce stade. Vous pourriez prendre un groupe de denrées d'un point à l'autre, de différentes classes, de différent poids et en établir le prix afin de déterminer quelques uns des coefficients aux différents niveaux de poids des divers produits. En cette question portant sur les dommages que subissent les chemins de fer, je n'accepte pas la prémisse et puisque je n'accepte pas la prémisse il me semble difficile de traiter si oui ou non vous devez prendre une denrée et en établir le prix de sorte que vous pouviez l'examiner. Je crois que vous pourriez prendre des transports représentatifs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Sans l'examiner à fond?

M. MAURO: Oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Les chemins de fer, au moins le PC, font beaucoup pour la négociation privée et la libre entreprise des négociations entre les expéditeurs et les chemins de fer et les taux et les 30,000 livres. Pourquoi, et je m'aperçois que vous avez étudié cela auparavant, qu'il semble y avoir peu d'empressement de la part des expéditeurs pour réclamer une enquête sur les taux?

M. MAURO: Je crois qu'il pourrait y avoir une quantité de raisons. Quelques-uns certes pourraient alléguer qu'ils doivent vivre avec les chemins de fer et ils s'adaptent. Il y a cet autre aspect selon lequel vous trouvez que les expéditeurs ne s'occupent pas tant du taux qu'ils paient que du taux que le concurrent paie. Tant qu'ils paient tous deux approximativement les mêmes prix, ils disent que c'est bien. Vous commencez à entendre du statique lorsque la relation entre les taux devient un peu décalée et alors quelqu'un s'excite et je suppose que les chemins de fer entendent davantage parler de lui.

Monsieur Bell je crois que l'autre point au Canada est le rôle que jouent les provinces. Je ne sais pas, mais si peut-être vous pouviez reculer dans l'histoire, vous constateriez qu'il aurait été mieux d'organiser un système semblable à celui qui a été établi aux États-Unis où les expéditeurs ou les organisations d'expéditeurs ont une tendance à être adversaires en des causes devant l'*ICC*. Ici au Canada, à cause de l'importance du transport par rail, et du transport en général, dans l'établissement de notre nation, certainement dans l'Ouest du Canada et également dans les Maritimes, les provinces ont assumé ce rôle. Je crois que les petits expéditeurs croient généralement que les provinces s'occupent de cela et entreprennent le grand aspect du cas.

Le dernier point est que je veux passer sous silence que l'expéditeur ne se plaint pas. Les chemins de fer reçoivent tous les jours des plaintes de la part d'expéditeurs et ils trouvent des solutions. Voilà les quatre raisons que je donnerais.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pour poursuivre les raisonnements philosophiques qui ont été énoncés tout à l'heure, à l'occasion d'un meurtre perpétré en Islande, vous vous inquiéteriez, n'est-ce pas, d'un grand expéditeur qui, parvenu

presqu'au monopole, traitant d'affaires nationales ou internationales, laisserait ce prix supplémentaire au Manitoba et il y serait perdu dans l'économie? Il ne s'occuperait peut-être pas d'obtenir les meilleurs taux ou ceux-ci ne lui sembleraient pas importants alors.

M. MAURO: Non, parce que dépendant des marchandises, il pourrait négliger les taux de transport.

L'intérêt que l'expéditeur particulier porte aux taux diffère avec chacun et dépend de la marchandise, parce qu'il traite du prix déterminé et il dit: «le marché absorbera ce prix augmenté et je puis transporter ma marchandise, et il y aura un subventionnement dans mon marché lui-même et je ne m'en fais pas.» Le taux du transport de la marchandise peut être un facteur bien minime dans le prix total de la marchandise, surtout s'il s'agit de marchandises de grand prix.

D'autre part, lorsque vous essayez d'introduire l'industrie, voici comme nous la voyons, voici comme vous la voyez dans les Maritimes, les gens disent: «nous pouvons construire une usine en Ontario, ou nous pouvons en construire une au Manitoba, et nous avons tous ces gens dans le centre du Canada, nous n'irons pas là à moins d'obtenir un taux qui nous permette de concurrencer sur ce marché.» Nous ne voulons aucun taux, comme je l'ai mentionné ce matin, cela ne réflète pas la position géographique du Manitoba. On s'attend qu'un expéditeur paie le coût additionnel du millage supplémentaire, mais c'est lorsque la politique de fixation des prix du chemin de fer commence à réfléter plus que cela, lorsque, en effet, la politique de fixation des prix commence à déterminer le développement et qui concurrencera sur un marché précis, que la question de discrimination injuste et des limitations du pouvoir des chemins de fer dépasse l'entreprise commerciale. Et voilà la raison pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Finalement, n'êtes-vous pas encore satisfaits de la responsabilité imposée aux expéditeurs, ou cela n'a-t-il pas été réglé par ce qu'a dit M. Pickersgill?

M. MAURO: Non, je ne suis pas satisfait du tout, mais j'aimerais entendre le ministre, et si je puis être certain d'avoir le ministre comme témoin, je ne puis pas lire l'article 336 d'une façon différente que l'explication que j'ai donnée cet après-midi. Je crois que la responsabilité est là. Je ne puis pas, autant que je voudrais, accepter les affirmations du Dr Armstrong que tous ceux qui ont un taux de 150 pour cent supérieur au coût variable serait un candidat. Je crois qu'il y a des responsabilités très lourdes placées dans cet article, et c'est pourquoi je continue à faire pression pour qu'il soit modifié afin d'inclure au moins ces gens qui sont affectés par la Loi sur la réduction des taux sur le transport des marchandises.

M. PICKERSGILL: Je me demande si le Comtié me permetterait de poser une question ayant un rapport direct avec la demande de M. Bell? C'est le genre de question que l'Orateur rejetterait à la Chambre de des communes, car c'est réellement une question à deux coups: M. Mauro pense-t-il que toute formule de taux maximum, que n'importe qui pourrait inventer, se conformerait au genre de situation qu'il débattait, en voulant établir une industrie dans une région? N'est-ce pas le genre de situation qui doit être affrontée par une disposition de l'appellant, lorsque les circonstances particulières peuvent entrer en ligne de compte?

M. MAURO: Oui; je crois que la formule de taux était un sujet à part. Vis-à-vis de l'industrie, il me semble que M. Pickersgill a absolument raison, mais qu'elle se place dans l'article traitant de la discrimination injuste.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je veux dire que c'est un très bon mémoire et j'en félicite la province du Manitoba.

M. CANTELON: Je remarque qu'à la page 17 vous mentionnez l'aide fédérale pour la construction des routes. Je suppose que votre intention ici est d'employer ceci pour venir en aide aux districts où on a enlevé la ligne locale.

M. MAURO: Excusez-moi, monsieur Cantelon. Pouvez-vous répéter la question?

M. CANTELON: Vous parlez de l'aide fédérale pour la construction des routes et vous mentionnez deux cas où il y a eu participation du gouvernement fédéral pour la construction de routes. Je me demande si vous avez parlé de cela parce que vous aviez en tête qu'il devrait y avoir une aide fédérale pour la construction de routes là où une ligne locale de chemin de fer a été abandonnée.

M. MAURO: Non. Ce n'était pas mon intention.

M. CANTELON: Cela a été signalé à notre attention.

M. MAURO: Je dois dire que, lorsque nous avons mis la dernière main au mémoire, le premier ministre m'a indiqué qu'il voulait qu'il soit mentionné que la province, comme il l'avait dit à la Conférence fédérale-provinciale, était très inquiétée par la fin du programme des routes d'accès aux ressources. Il croyait que c'était un point critique dans la politique nationale, et qu'il était regrettable, particulièrement dans le cas du Manitoba, que le programme soit terminé. Toutefois, nous avons simplement mentionné cela dans notre mémoire comme une autre indication de politique nationale.

M. CANTELON: Je pense que vous seriez peut-être intéressé de savoir qu'il y a eu un cas où le gouvernement fédéral a fourni de l'aide quand une ligne locale a été abandonnée, et c'est dans la région de Moncton-Bouctouche.

M. MAURO: Nous allons formuler une demande demain!

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier...

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, me permettriez-vous de faire une mise au point avant que M. Mauro s'en aille et avant que vous le remerciiez? Ce matin, avant que mon conseiller expert me prévienne, j'ai parlé de l'article qui stipule que les taux qui ne sont pas compensatoires ne peuvent pas être offerts aux expéditeurs. J'ai dit que dans le bill nous avions appliqué cela seulement aux chemins de fer, parce que nous ne croyions pas que les routiers et les autres puissent éliminer les chemins de fer, mais parce que nous croyions que les chemins de fer pouvaient éliminer les autres. Je regrette de devoir vous dire que ceci prouve que bien que je me donne souvent pour l'auteur de ce bill, je n'en connais pas tous les détails. Il y a deux articles contingents dans ce bill, un qui se rapporte aux pipe-lines et qui dit que lorsque des pipe-lines commerciaux seront construits le même article s'appliquera à eux; aussi, que cela s'appliquera à la clause qui se rapporte aux routes si cette clause devient en vigueur. Donc, je faisais erreur au sujet du bill, mais je crois quand même qu'il se passera quelques années avant que les camionneurs liquident les chemins de fer en réduisant les taux.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Pickersgill.

Je tiens à assurer M. Spivak, ministre de l'Industrie et du Commerce de la province de Manitoba, Me Mauro, M. Trechtenberg, M. Stechishin et M. Mitchell, que nous avons grandement apprécié leur mémoire très complet et la présentation qui a été faite au Comité aujourd'hui. Cela a été très utile au Comité, et je suis sûr que ces messieurs apprécient l'attention que nous y avons portée, et il en est d'ailleurs toujours ainsi pour les mémoires que présente à ce Comité la province de Manitoba.

Je veux aussi remercier monsieur Mauro qui a été si coopératif en venant le plus tôt possible présenter ce mémoire au Comité. Nous apprécions tous cette présentation et je veux vous remercier très sincèrement.

Avant que le Comité s'ajourne, nous allons laisser se retirer les témoins et nous allons discuter quelques questions.

Trois documents ont été déposés devant le Comité aujourd'hui et des copies en ont été distribuées. Un des documents est un résumé des recommandations au sujet du Bill C-231 faites dans des mémoires reçus jusqu'au 8 novembre 1966 inclusivement; et il a été préparé par le Département de la politique du transport et de la recherche du ministère des Transports. Nous remercions M. Cope et M. Baldwin qui s'en sont occupés. Un autre document est le Bill C-231 avec les amendements à date. Le troisième document est un compendium de tous les amendements avec les annotations statutaires qui s'y rapportent.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, ce sont les amendements qui vont être proposés?

Le PRÉSIDENT: Oui, les amendements qui vont être proposés par certains membres du Comité quand nous étudierons chaque clause. Je veux signaler à l'attention du Comité que le mardi, 22 novembre, à 9 heures trente, nous entendrons le mémoire de M. Lloyd, le chef de l'opposition en Saskatchewan, et ensuite M. Frawley qui représentera le gouvernement de l'Alberta.

L'exposé de M. Lloyd sera très court. Quand nous nous sommes engagés à l'entendre, nous lui avons dit que nous avions peu de temps et lui avons demandé d'être très bref, parce que la province d'Alberta a un mémoire plutôt long.

Le 24 novembre, à 9 h. 30, il y aura un mémoire conjoint du Manitoba, de l'Alberta et des provinces maritimes, mémoire qui a été préparé par leurs experts en coûts... un mémoire de 7 ou 8 pages que nous allons voir en très peu de temps... juste pour corroborer leur mémoire à date, bien que je sois sûr que le Comité connaît bien ces sujets.

Comme on l'a déclaré au cours des deux dernières semaines, nous sommes prêts à commencer l'examen clause par clause, mais nous allons réserver les clauses qui, selon le Comité, devraient être gardées jusqu'à la fin pour le cas où nous recevrions d'autres amendements dans les mémoires du Manitoba ou de l'Alberta. J'ai l'intention de commencer demain matin à 9 h. 30 avec les clauses qui ne sont pas contentieuses, pour continuer de 2 heures à 4 heures l'après-midi. Il n'y aura pas d'autre séance ce soir, à moins que le Comité veuille siéger...

M. ANDRAS: Monsieur le président, puis-je vous interrompre ici. Puisque nous avons seulement deux ou trois mémoires de plus à entendre, je proposerais maintenant que le Comité commence immédiatement à huis clos l'examen du Bill C-231, clause par clause, et continue à chaque séance jusqu'à ce que toutes les clauses aient été examinées; en stipulant qu'on prendra le temps d'entendre les mémoires additionnels, comme nous nous sommes engagés à le faire, ou ceux que nous nous engagerons à entendre.

En faisant cette proposition, je suggère qu'il soit entendu que les articles 317 et 336, en particulier, qui ont été très discutés, soient mis de côté jusqu'à ce qu'on en ait fini avec les autres paragraphes.

Une VOIX: Est-ce que cela signifie que nous allons siéger ce soir pour faire cela?

M. ANDRAS: Ma suggestion, c'est que pour sauver du temps nous devrions commencer maintenant.

Le PRÉSIDENT: Il est 5 h. 25, et il y a une motion proposée par M. Andras et appuyée par M. Lessard. Si elle est adoptée, je suggérerais que nous commencions à huit heures et pas maintenant.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je crois que nous devons avancer quand il le faut, mais il est sûrement présomptueux de notre part de commencer à approuver des clauses quand certaines n'ont pas été examinées. Nous ne savons pas quel...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bell, j'ai...

M. PICKERSGILL: Monsieur le président, puis-je dire un mot là-dessus? Je crois que s'il y a des clauses réellement contentieuses elles devraient être retenues, et il devrait être aussi stipulé que toute clause au sujet de laquelle il y aura d'autres représentations pourrait être reconsidérée.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, ce serait agréable. Je tiens à faire savoir à M. Bell que nous nous sommes engagés envers les autres et ils ont été informés, il y a plusieurs semaines, que l'examen clause par clause commencerait à moins que les mémoires soient ici, et ils comprennent; et M. Frawley et M. Lloyd et les autres ont été informés que nous nous engagerions à laisser les clauses contentieuses jusqu'à la fin, et que nous examinerions à nouveau toute clause qu'ils aimeraient que nous réexaminions plus tard. Ceci a été compris et approuvé par M. Mauro et par M. Frawley, à ce moment, s'ils voulaient comparaître devant nous. J'avais l'intention de commencer demain matin, et tous les membres du Comité en ont été informés quotidiennement depuis deux semaines.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En d'autres mots, monsieur Frawley comprend très bien? Par exemple...

Le PRÉSIDENT: J'ai exposé clairement la chose à M. Frawley.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il comprend très bien que nous commençons mercredi.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je l'ai expliqué clairement à M. Frawley à plusieurs reprises, et il a très bien compris, et il a déclaré que cela le satisfaisait.

M. OLSON: Monsieur le président, je reconnais que le facteur temps est en cause, mais je me demande comment nous allons pouvoir concilier l'étude des clauses l'une après l'autre et l'adoption des clauses telles qu'elles sont, ou comme elles sont amendées...

Le PRÉSIDENT: Comme elles sont amendées, M. Olson.

M. OLSON: ...sans savoir de M. Frawley... Si vous dites qu'il est intéressé simplement aux clauses 314 et 336...

Le PRÉSIDENT: Non, non. Je n'ai pas dit cela.

M. OLSON: ...sans savoir à quelles clauses il va s'intéresser? Comme je suis de l'Alberta, je voudrais avoir au moins jusqu'à demain matin pour communiquer avec lui et savoir... je sais qu'il n'y en a pas beaucoup... quelles clauses il trouve contentieuses, parce que si nous adoptons quelques-unes de ces clauses maintenant, cela termine la discussion à leur sujet.

Le PRÉSIDENT: Non, non, monsieur Olson. Je n'ai pas dit que c'était là les deux seules clauses auxquelles il était intéressé. J'ai dit à M. Frawley à plusieurs reprises, et je crois que M. Pickersgill l'a fait aussi en ma présence ... et je lui ai dit devant M. Pickersgill que nous agirions ainsi: mais nous nous sommes engagés envers lui à ce que les clauses en litige seraient laissées jusqu'à la fin, et que s'il y avait des clauses au sujet desquelles il aimerait faire des représentations, le Comité le laisserait sûrement...

M. OLSON: Je comprends tout cela, mais savez-vous maintenant quelles sont les clauses que nous devrions différer?

Le PRÉSIDENT: M. Pickersgill les a.

M. PICKERSGILL: J'ai une suggestion à faire au Comité, et cela à mon avis rencontrerait l'objection de M. Olson, c'est que le Comité pourrait décider maintenant que toute clause au sujet de laquelle un témoin entendu subséquemment par le Comité ferait des représentations devrait être examinée de nouveau après ces représentations; ainsi la discussion ne serait pas terminée.

M. OLSON: Mais il y a là un problème difficile à résoudre, monsieur. La discussion ne peut être reprise que par un vote majoritaire.

Le PRÉSIDENT: Non, non. Nous pourrions en décider maintenant, M. Olson.

M. PICKERSGILL: Nous déciderions maintenant que si un membre du Comité demande le réexamen d'une clause au sujet de laquelle il y a eu des représentations, elle serait automatiquement réouverte à la discussion.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous ajouter cela à votre motion, M. Andras.

M. PICKERSGILL: Avec votre permission, j'aimerais vous dire que j'ai essayé, en tant que ministre, d'être aussi utile que possible au Comité à chacune de ses séances. Et à la fin de novembre ou au commencement de décembre je vais me trouver dans une situation très délicate si nous ne pouvons pas avoir terminé les délibérations du Comité pour une certaine date. Et personnellement, j'apprécierais énormément que nous puissions siéger ce soir et aussi souvent que possible pendant les dix prochaines journées.

M. OLSON: Monsieur le président, je ne m'objecte plus à la motion vu les réserves qui vont y être ajoutées.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je ne sais pas à quel point ceci est pertinent, mais je vais revenir ce soir et je voudrais démêler certaines de ces choses dans mon esprit. Si nous commençons ce soir la discussion clause par clause, ce sera un joli mélange. Je ne sais pas si je vais y travailler beaucoup, mais vous nous avez donné les documents aujourd'hui seulement. Ne serait-il pas possible de siéger demain après-midi au lieu de ce soir. Y aurait-il suffisamment de membres présents? Je viendrai demain matin. Cela me convient.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je me demande s'il ne serait pas possible de nous réunir ce soir et d'examiner les clauses non contentieuses. Si nous rencontrons des problèmes, et avons un peu de difficulté...

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Mais comment savons-nous lesquelles?

Le PRÉSIDENT: Sûrement, monsieur Bell, après tout ce temps nous savons ce qui est contentieux et ce qui ne l'est pas, parce que vous pouvez en juger d'après les questions. A l'ordre, s'il vous plaît. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. CANTELON: Peut-être pourrions régler cela en nous assurant qu'il y a dans la motion une déclaration similaire à celle que M. Pickersgill a suggérée.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai suggéré que M. Andras ajoute à sa motion.

M. ANDRAS: Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, avons-nous une motion convenable? Il est proposé par M. Andras, appuyé par M. Lessard, que l'examen clause par clause du

Bill C-231 commence ce soir, avec la stipulation que toute clause au sujet de laquelle un témoin subséquent fera des représentations sera reconsidérée.

M. PICKERSGILL: A la demande d'un membre. Je pense que vous devriez ajouter cela.

Le PRÉSIDENT: A la demande d'un membre.

Cela vous satisfait-il, M. Andras? M. Lessard? Ceux qui appuient la motion? Ceux qui s'y opposent?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne jusqu'à huit heures ce soir.

APPENDICE A-32

Mémoire de

LA PROVINCE du MANITOBA

concernant

le bill C-231

LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS

soumis au

COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

des

TRANSPORTS et des COMMUNICATIONS

Novembre 1966

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Préface	2
Chapitre I—POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS	3
Chapitre II—RATIONALISATION DES LIGNES FERROVIAIRES	24
Chapitre III—FARDEAUX DANS LA STRUCTURE DES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES	30
Chapitre IV—TAUX CONCERNANT LE TRANSPORT DES GRAINS ET DE LEURS PRODUITS POUR L'EXPORTATION	32
Chapitre V—ALTERNATIVES AUX AUGMENTATIONS UNIFORMES	34
Chapitre VI—DISCRIMINATION INJUSTE ET PRÉFÉRENCE INDUE	59
Chapitre VII—MÉHODES DE CALCUL DES PRIX DE REVIENT DANS LA NOUVELLE STRUCTURE	63
Chapitre VIII—GÉNÉRALITÉS	73
Chapitre IX—COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS	74
RECUEIL DES AMENDEMENTS	79
LISTE DES RENVOIS	102

PRÉFACE

Monsieur le président et membres du comité:

Le gouvernement de la province du Manitoba est heureux de pouvoir vous faire connaître ses vues sur l'important projet de loi soumis au Parlement dans le bill C-231. Notre exposé traite des divers aspects de la loi et présente des propositions et des recommandations précises.

Le comité est bien conscient de la portée du projet de loi. Le bill énonce les grandes lignes d'une politique nationale des transports au Canada, et, dans le

cadre d'une politique nationale des transports, décrit le mécanisme et les méthodes de mise en œuvre de cette politique.

Ce projet de loi est d'une importance vitale pour notre expansion nationale et régionale. Il est d'égale importance pour l'industrie du transport et pour les usagers des transports au Canada. Dans une économie comme la nôtre basée sur l'entreprise, le rôle des usagers des transports est crucial. Ce sont eux, comme clients des différents moyens de transport, qui joueront un rôle important dans la détermination du taux d'expansion des divers secteur de l'économie nationale. Le bien-être de toutes les parties touchées par le projet de loi doit donc être sauvegardé.

Pour aider le comité à étudier le bill, nous avons groupé les aspects connexes de son contenu en chapitres séparés. Nos références se rapportent aux numéros des articles et des pages du bill, aux articles de la Loi sur les chemins de fer, et à toute autre législation sur le transport qui pourraient être en cause. Nos propositions d'amendement ou de suppression d'articles et de paragraphes particuliers sont présentées dans chaque chapitre et reproduites, pour y référer facilement, dans un résumé de cet exposé.

Nous croyons que notre soumission vous aidera à établir une politique nationale des transports au Canada.

CHAPITRE I

POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

1. Le bill C-231 s'appelle «Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes». C'est la première fois qu'une législation du Parlement fédéral définit la politique nationale des transports.

2. L'article I du projet de loi dit:

> «Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport utilisant aux mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la prospérité et au développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, sauf dans les secteurs où un moyen de transport possède un monopole,
>
> (a) que la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
>
> (b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics; et
>
> (c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;
>
> et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport».

3. Vu que le bill C-231 doit être «édicté en conformité et pour la réalisation de . . . ces objectifs» de la politique nationale des transports telle qu'énoncée plus haut, il est impérieux, avant de commencer l'étude du bill, de reviser la politique nationale des transports à la lumière du contexte de son évolution historique et des résultats et recommandations de la dernière Commission royale d'enquête sur les transports—la Commission MacPherson. Le but d'une telle revision est d'aider le comité à étudier les divers articles du bill C-231 en en plaçant les dispositions dans le contexte approprié.

4. La politique nationale des transports au Canada a évolué comme élément intégral de la politique économique nationale. Bien qu'il soit présomptueux de définir par un seul énoncé la politique économique nationale, elle peut être résumée comme une politique ou un plan, ou comme une série de politiques ou de plans dont l'objet est d'assurer, pour tout les Canadiens, l'expansion du Canada. La politique économique nationale insiste sur l'utilisation de nos ressources naturelles et humaines pour améliorer le bien-être de tous les Canadiens dans toutes les régions du pays. La politique économique nationale du Canada, depuis la Confédération, a été constamment destinée à favoriser et à promouvoir, au profit de toute la nation, le développement de diverses régions. On n'a jamais tenté de favoriser une région du pays au détriment ou à l'exclusion d'une autre. Cette politique nationale peut se mieux démontrer en référant à la construction et à l'exploitation des chemins de fer du Canada, et au rôle historique qu'ils ont joué dans l'amélioration de la politique économique nationale.

Rôle des transports dans l'économie politique nationale

5. Le Canada, à cause même de sa vaste étendue, de sa population peu nombreuse et dispersée, de l'emplacement de ses ressources naturelles et de sa dépendance du commerce d'exportation, a été un pays difficile à pourvoir en transports. La géographie du pays est telle que les transports ont toujours joué, et continueront de jouer, un rôle important dans son expansion économique.

6. A cause de leur importance, les transports furent étroitement reliés à la vie économique, politique et sociale du pays durant toute son histoire. Depuis les premiers jours de la colonisation, les gouvernements ont activement participé à l'organisation du transport maritime, routier et ferroviaire et, plus récemment, du transport par air et par pipe-line. Ainsi, l'initiative conjuguée du public et de l'industrie privée, et l'aide gouvernementale sous diverses formes, ont édifié un système national de transports.

7. On peut énoncer comme suit les principales qualités d'un bon système national de transports:

(a) Il doit permettre l'accès aux marchés par les routes les plus directes et par les meilleurs moyens que le trafic en puissance puisse soutenir.

(b) Il doit être tel que ses facilités de transport soient les plus économiques pour le producteur et le consommateur, et qu'il rapporte des intérêts raisonnables sur les capitaux investis.

Organisation des facilités de transport au Canada

8. Historiquement, l'organisation des facilités de transport a été motivé par le désir de constituer les colonies de l'ancienne Amérique du Nord britannique en une entité politique et économique. Le système dénote un effort délibéré pour contrebalancer les forces puissantes tendant à absorber les diverses provinces

dans l'économie des États-Unis. Comme résultat, un problème fondamental et persistant a depuis existé dans l'histoire du transport canadien. Ce problème est surtout centré sur les effets combinés de duex concepts divergents: le principe commercial motivant le profit, d'une part, et l'objectif de la politique publique visant à l'unité nationale, d'autre part.

9. Aux premiers temps de l'histoire du pays, la navigation était le moyen de transport le plus important. De bonne heure, on a reconnu que l'expansion économique dépendait, dans une large mesure, de la construction de chemins de fer. Les grandes régions productives du pays ne pouvaient être desservies que de façon limitée par la navigation.

10. Durant la dernière moitié du dix-neuvième siècle, la peur d'une annexion économique et politique par les États-Unis, a conduit les colonies éparses de l'Amérique du Nord britannique à étudier la formation d'une entité économique et politique plus importante et plus forte. Dans ces considérations, un moyen du transport économique, fiable et exploitable l'année durant, était un élément essentiel.

> «La décision de construire un chemin de fer entièrement en sol canadien avait une portée fondamentale...Cette considération a amené les colonies à...assurer leur indépendance politique en s'unissant, et à trouver la force et la prospérité dans une intégration économique nationale fondée sur un commerce interrégional en expansion. L'attrait du sud était fort. L'intégration est-ouest demanderait des politiques audacieuses et prévoyantes d'expansion nationale.»[1]

11. Avant la Confédération, le *Grand Trunk* était devenu une ligne importante desservant la population du Canada et des États-Unis. Après la Confédération, l'Intercolonial fut construit avec les deniers publics pour relier les provinces maritimes aux anciens Canadas, afin de répondre aux exigences économiques et politiques de la politique publique du nouveau Dominion. Un projet de chemin de fer d'envergure et de portée beaucoup plus grande fut soumis par le gouvernement et réalisé par une société privée, le Pacifique-Canadien, avec une aide publique importante.

12. Aux premiers temps de la Confédération, la politique nationale tâchait surtout de favoriser l'unité politique et l'intégration économique des provinces nouvellement unies. Pour atteindre ces deux objectifs, le commerce et le trafic devaient se faire par les canaux est-ouest, et il devenait donc nécessaire de créer des liens de transport entre les diverses parties du pays. L'importance primordiale du transport, lors de la Confédération, est démontrée par deux faits:

(1) pour entrer dans la Confédération, les provinces maritimes et la Colombie-Britannique posèrent comme condition qu'on leur fournisse des facilités de transport ferroviaire;

(2) l'insistance sur la construction d'un réseau entièrement canadien construit avec une aide substantielle du gouvernement.

13. A cause des distances qui séparent les régions productives du Canada des marchés de consommation, le dévelopment des ressources nationales dépendait de la construction d'un chemin de fer et des taux de transport peu élevés pour faciliter l'acheminement des produits vers les marchés. La population du Canada a accordé l'aide nécessaire à l'obtention de facilités de transport suffisantes.

Évolution historique de la politique économique nationale des transports

14. Le but ultime de la politique publique des divers gouvernements fédéraux, depuis la confédération, fut, de donner, à tous les Canadiens de toutes les régions du pays, des occasions et des avantages maximums et égaux.

Premiers canaux et politique publique

15. Durant les premières étapes de l'expansion du Canada, le transport maritime était d'importance primordiale. Pour les provinces maritimes, la mer était la route du commerce et de la colonisation. Les voies navigables des Grands lacs et du Saint-Laurent donnaient accès aux principales régions de colonisation du Canada. Dans les provinces des Prairies et en Colombie-Britannique, les vallées et les régions riveraines des rivières et des lacs furent les principales régions de colonisation. Pour faciliter l'utilisation maximum des cours d'eau dans les provinces du Haut et du Bas-Canada, et pour surmonter les dangers naturels comme les rapides et les hauts fonds, il était impérieux de construire des canaux.

> «Les gouvernements canadien et impérial ont construit la presque totalité des canaux du Saint-Laurent comme travaux publics. Ceux qui ont été construits par des sociétés privées, comme le premier canal Welland, ont été subventionnés par le gouvernement et, sans exception, pris en charge comme travaux publics.»*

16. Durant la période de grande construction de canaux, au Canada central, l'objectif national était de détourner le trafic des cours d'eau des États-Unis vers le Saint-Laurent. Les canaux furent un instrument de politique publique destinée à rendre les facilités de transport disponibles également à toutes les régions. Les frais de construction et d'entretien en furent entièrement assumés par le gouvernement. Il n'y eut aucune tentative de recouvrement du coût et le réseau fut exploité sansdroit de péage. A la fin de mars 1957, les dépenses totales du gouvernement fédéral pour les canaux s'élevaient à $242,104,349.3 Ce chiffre comprend le coût original de la construction, mais exclut le coût de l'entretien et des améliorations. De plus, la part du gouvernement fédéral a été de $322,000,000 **pour la construction de la voie maritime du Saint-Laurent.

Premiers chemins de fer et politique économique nationale

17. Après la Confédération, alors que les voies navigables continuaient de jouer un rôle important de soutien dans les transports, la construction de chemins de fer est devenue l'élément principal de la politique nationale.

18. La politique gouvernementale sur la construction des chemins de fer, avant 1867, a été décrite comme suit:

> « . . . les chemins de fer étaient construits et exploités à titre de travaux publics, où une société privée devenait l'agent ou . . . le partenaire . . . de l'État dans l'établissement du transport ferroviaire. La Loi sur les garanties, passée en 1849, donne un bon exemple des relations qui s'établissaient entre les gouvernements et les sociétés ferroviaires privées en Amérique du Nord britannique. La Loi commence par exposer le besoin d'aide gouvernementale pour construire des chemins de fer dans un pays aux populations éparses où l'argent et rare. Elle prévoyait que le gouvernement se porterait garant des obligations de tous les chemins de fer. . . Elle prévoyait un fonds d'amortissement et une hypothèque pour les lignes dont les obligations étaient garanties. . . Les municipalités furent aussi autorisées à aider à la construction des chemins de fer. . .

La construction du *Grand Trunk Railway* a été un exemple marquant de la façon dont les gouvernements canadiens ont aidé des sociétés privées à construire et à exploiter les chemins de fer, et ceci à un plus haut degré que l'aide accordée aux chemins de fer par le Royaume-Uni et même les États-Unis. On accordait à la société un boni... d'environ un tiers du coût de la construction...

Quand, de bonne heure, le Grand Trunk eut à faire face à des difficultés financières, on se porta garant, en 1955, d'une nouvelle émission d'obligations à 6 pour cent. En 1856, une autre garantie et une subvention furent votées, et une aide supplémentaire le fut en 1957.

La construction du *Grand Trunk* fut un acte de politique provinciale...»[5]

La Confédération et l'Intercolonial Railway

19. L'union politique de l'Amérique du Nord britannique visait à améliorer l'état de son crédit alors que la construction ferroviaire devenait la base économique de l'union.

20. Comme condition à la Confédération, les capitaux investis dans la ligne atteignirent $108,000,000, en 1916, pour 1,450 milles de voie ferrée. Ces frais étaient principalement dus à la route sinueuse choisie afin d'éviter de franchir les frontières des États-Unis. La construction de l'Intercolonial a rendu possible l'introduction d'une politique commune sur les tarifs. Comme revenus de base, les tarifs ont aidé à financer les chemins de fer et, comme mesure de protection, ils ont aidé à créer le trafic et à le diriger vers la nouvelle ligne. Les taux de transport des marchandises furent établis à un niveau relativement bas afin que les expéditeurs n'aient pas à payer pour la distance supplémentaire à parcourir imposée pour des raisons de politique publique.

21. Ce chemin de fer, construit et exploité par le gouvernement, n'était pas une aventure commerciale. La portée financière de la politique publique a été la suivante:

(1) Le gouvernement a défrayé le coût de construction;

(2) parce qu'on ne pouvait demander aux usagers de la route détournée de défrayer tout le coût d'exploitation et d'entretien, le gouvernement a dû couvrir des déficits périodiques.

Le Pacific Railway et la politique économique nationale

22. Pour parachever l'union de l'Amérique du Nord britannique, il fallait un chemin de fer reliant l'Atlantique aux provinces centrales et un chemin de fer du Pacifique pour incorporer Rupertsland et la Colombie-Britannique. Le chemin de fer du Pacifique était une entreprise encore plus complexe et plus énorme que l'Intercolonial. L'acquisition du Nord-Ouest et l'union de la Colombie-Britannique durent être négociées, et ensuite, il fallait construire le chemin de fer le plus long de cette époque. Le Manitoba entra dans la Confédération à condition qu'un chemin de fer soit construit pour le rattacher au monde extérieur. Ses terres publiques, comme celles des Territoires du Nord-Ouest, furent réservées pour les besoins du Dominion, c'est-à-dire pour des concessions d'exploitation rurale et ferroviaire. Quand la Colombie-Britannique se joignit au Dominion, en 1871, les termes de l'union exigeaient que le gouvernement national construise un chemin de fer jusqu'au Pacifique. La construction des chemins de fer fut donc une partie intégrale de l'union et de l'expansion nationales.

23. Ce projet pour le développement du pays et l'importance du chemin de fer transcontinental pour sa réalisation ont été décrits dans le rapport de la Commission royale sur les relations fédérales-provinciales, 1940, volume 1, p. 28, dans les termes qui suivent:

> «Le premier élément de cette politique était d'établir un courant commercial est-ouest, indépendant des États-Unis, en construisant un chemin de fer transcontinental entièrement en territoire canadien. Un tel chemin de fer permettrait la colonisation des territoires non développés de l'Ouest. Mais la construction d'une telle voie dans une vaste région inhabitée et au travers de montagnes inaccessibles ne pouvait être entreprise sans une importante contribution du gouvernement. Cela nous amène au second élément de cette politique qui était, en vérité, un complément essentiel du premier. Les terres publiques du Nord-Ouest devraient être utilisées par le Dominion pour promouvoir le prolongement de la voie ferrée et une colonisation rapide. Les octrois de terres constitueraient la majeure partie de l'apport gouvernemental exigé par les chemins de fer. A leur tour, les chemins de fer donneraient de la valeur aux terres et un système de concessions statutaires attirerait un fort contingent de colons. La décision de construire un chemin de fer entièrement canadien et d'instituer une vigoureuse politique nationale de colonisation a été d'une importance fondamentale et devait, avec l'adoption d'une protection tarifaire qui devait suivre peu après, constituer le plan directeur du développement économique subséquent du Dominion.»

24. La politique du gouvernement Macdonald touchant le parachèvement du chemin de fer du Pacifique avait été exposée au cours du débat sur la Loi de 1881[6] qui ratifiait l'entente intervenue entre le Gouvernement et le syndicat du Pacifique qui devait plus tard devenir la compagnie du chemin de fer. Sir Charles Tupper, le ministre des canaux et des chemins de fer, avait déclaré que «la grande entreprise nationale, le chemin de fer du Pacifique-Canadien...» devait être construit... «par une société privée soutenue par des octrois d'argent et de terres». A cela, le premier ministre Macdonald ajoutait que la compagnie «recevrait une juste et entière compensation pour tous les risques encourus, pour toutes ses dépenses et pour tous ses engagements»[7]. La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien devenait donc ainsi, l'instrument choisi de la politique nationale en réalisant les desseins et en remplissant les obligations du Dominion. La Compagnie devait non seulement construire la voie ferrée, mais devait «...dorénavant et à perpétuité...entretenir et exploiter le chemin de fer du Pacifique-Canadien»[8].

25. Le chemin de fer, propriété privée et exploité par des intérêts privés, devait être une voie nationale, fruit d'une politique nationale en vue de servir l'intérêt national. L'entreprise était de taille et les perspectives de profits immédiats plutôt réduites. Le nouveau chemin de fer offrait peu de chances de profits. Le Gouvernement avait fait aux investisseurs des offres généreuses pour qu'ils en acceptent les risques. En vertu des termes du contrat, intervenu entre le gouvernement national et la compagnie, les avantages accordés à cette dernière étaient les suivants:

26. Un subside de 25 millions de dollars; 25 millions d'acres de terre dans l'ouest du Canada; 713 milles de voie ferrée construits par le Gouvernement de Selkirk au lac Supérieur, de Kamloops à Port Moody et de Selkirk à Emerson, évalués plus tard à $37,785,320; les terrains requis pour la construction de la voie, des gares et de leur équipement, des ateliers, des cours de triage, des établissements portuaires et autres constructions. De plus, la compagnie pouvait importer sans droits de douane les rails d'acier et les autres matériaux nécessaires à la construction de la voie ferrée, des lignes de télégraphe ainsi que les

appareils de télégraphie; les biens de capital, gares, emplacements des gares, ateliers, édifices, cours de triage et autres propriétés, le matériel roulant et ses accessoires, seront exempts de taxe à perpétuité; les terres de la compagnie situées dans les territoires du Nord-Ouest seront exemptes de taxe durant vingt ans ou jusqu'à leur vente ou leur occupation. Finalement, la Compagnie jouira durant vingt ans du privilège exclusif de construire et d'exploiter des chemins de fer dans l'ouest du Canada.

Les tarifs pour le transport des marchandises au début.

27. La période de 1867 à 1896 est caractérisée par des investissements publics importants dans les moyens de transport sous forme de subsides, d'octroi de terres et autres formes d'assistance de la part du gouvernement national. Ce n'est qu'en 1879 que le Gouvernement a tenté de limiter les tarifs chargés par les chemins de fer, malgré le fait qu'en vertu de l'article 92,10(a) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, le gouvernement du Dominion détenait l'entière juridiction sur les chemins de fer interprovinciaux. Le principal élément de contrôle des tarifs dans l'est du Canada venait de la concurrence des canaux et des chemins de fer américains. Cependant, la compétition s'était révélée une forme de contrôle inadéquate, car en bien des cas, certaines régions de l'est du Canada n'étaient desservies que par une voie ferrée, tandis que dans d'autres cas, les chemins de fer par le moyen d'arrangements coopératifs fixaient le niveau des tarifs pour les marchandises, déterminaient les charges pour des envois particuliers et décidaient de la qualité du service.

28. Les plaintes du public au sujet du niveau des tarifs pour le transport des marchandises durant les années 1870 ont été à l'origine de la législation de 1879 qui établissait un contrôle modéré et indirect des tarifs en limitant le taux des dividendes. D'après la Loi codifiée des chemins de fer (42 Victoria, ch. 9, art. 17), pouvoir était donné au gouverneur général en conseil de limiter les tarifs à un niveau qui permettrait aux compagnies de chemins de fer des dividendes n'excédant pas 15 p. 100 du capital investi dans la construction. Cet article avait été omis lors de la révision de la Loi en 1888, mais avait été inclus dans la charte du Pacifique-Canadien avec un taux fixé à 10 p. 100. Toutefois, ces mesures n'ont pas réussi à faire disparaître la discrimination régionale, les tarifs étant plus élevés dans l'Ouest que dans le centre du Canada à cause de l'absence de concurrence dans l'Ouest, soit par chemin de fer ou soit par eau. Ce n'est qu'avec l'entente du défilé du Nid-de-Corbeau, en 1897, que le Gouvernement tenta de remédier à cette discrimination régionale des tarifs dans l'ouest du Canada.

29. L'importance du contrôle des tarifs dans la province du Manitoba et dans la région du Nord-Ouest a été décrite par le professeur Morton en ces termes:

> «La raison de cela était en partie la position geographique du Manitoba. Son éloignement le laissait cependant aussi accessible aux chemins de fer américains qu'aux chemins de fer canadiens et, théoriquement, on pouvait s'attendre à une compétition efficace. Mais un autre aspect de la politique nationale au Canada, particulièrement après 1879, était le maintien d'une protection tarifaire. Le tarif, évidemment, servait à diminuer le flot de marchandises, en direction nord, provenant des États-Unis et servait aussi à réduire la capacité de concurrencer des chemins de fer américains dans le transport des exportations au Manitoba. Le résultat a été que le Manitoba et le Nord-Ouest, comme les provinces des Prairies le sont restées, ont constitué une région dans laquelle les chemins de fer canadiens étaient à l'abri de la concurrence des chemins de fer américains. L'équité exigeait donc un certain contrôle des tarifs des chemins de fer pour compenser cet écart, conséquence de la politique nationale. Encore plus urgente était la nécessité d'encourager le mouvement vers les marchés des exportations de blé afin de payer pour le développement du Canada.»[9]

Premiers essais de contrôle des tarifs et l'entente du défilé du Nid-de-Corbeau.

30. Ce n'est pas avant 1897 que la nécessité s'imposa de modifier le statut privilégié du chemin de fer Pacifique-Canadien dans l'Ouest et de réduire la disparité entre les tarifs chargés dans le centre et l'ouest du Canada. La colonisation et le développement de l'agriculture dans la région nord-ouest du pays avaient constitué une contribution importante à la prospérité nationale et par ricochet favorisé l'expansion économique dans le reste du Canada.

> «La colonisation des Prairies s'était effectuée dans le cadre des politiques nationales, moyens de transport entièrement canadiens et protection tarifaire. L'application énergique de ces politiques amena une demande croissante pour de l'équipement, des produits manufacturés, des services commerciaux et de distribution dans l'économie canadienne, favorisant l'expansion des autres régions du Dominion.»[10]

31. A cause de l'éloignement des centres productifs de l'Ouest et l'absence de concurrence dans le transport en direction des marchés extérieurs, les tarifs pour le transport du grain étaient élevés. La politique nationale inspirant la colonisation et le développement de l'ouest exigeait des tarifs peu élevés afin que les producteurs de grain de l'Ouest puissent exporter avec plus d'aise. En même temps, la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et le gouvernement du Dominion étaient de plus en plus inquiets de l'emprise croissante des chemins de fer américains et des intérêts commerciaux dans la vallée de Kootenay en Colombie-Britannique.

32. En retour d'un subside en argent et d'un octroi de terres pour la construction de la voie ferrée du défilé du Nid-du-Corbeau dans le sud de la Colombie-Britannique, le chemin de fer Pacifique Canadien accepta, en 1897, une entente en vertu de laquelle certaines denrées spécifiées seraient transportées en direction ouest et le grain et la farine transportés vers l'Est à des tarifs réduits à perpétuité; et de plus, le chemin de fer acceptait que les autres tarifs soient à l'avenir soumis à un contrôle. La nouveauté de cette modalité de la politique nationale visant à réduire les écarts dans les tarifs entre les diverses régions et sa complexité sont démontrées dans l'exposé classique de Frank Oliver, député d'Edmonton au Parlement, au cours du débat sur l'entente du Nid-du-Corbeau de 1897.

> «C'est parce que les tarifs des chemins de fer ont nettement défavorisé l'Ouest en général depuis le début, que le Manitoba et les Territoires se sont développés bien moins rapidement qu'on l'avait espéré quand le chemin de fer Pacifique Canadien avait reçu de l'aide au commencement. C'est aussi pour la même raison que le commerce entre l'Est et l'Ouest n'a pas progressé au rythme anticipé. Une réduction raisonnable générale des tarifs de l'est et partout dans l'ouest du Canada favoriserait le développement de l'Ouest et permettrait à l'Est d'en tirer profit. Ne pas réduire les tarifs à un niveau permettant définitivement de concurrencer efficacement les chemins de fer des États-Unis. . . serait continuer à retarder l'Ouest et à partager le commerce entre l'est du Canada et les États-Unis et de plus en plus à l'avantage de ces derniers. . . toutes les parties sont d'accord sur la construction de la voie du défilé du Nid-du-Corbeau, non pas au sujet de la voie elle-même, mais à cause de la nouvelle politique concernant les chemins de fer dont cela devait être l'énoncé et le début.»[11]

33. La réduction des frais de transport du grain a favorisé l'expansion de l'agriculture dans la région des Prairies. La réduction des tarifs pour le transport des marchandises en direction ouest a assuré aux manufacturiers de l'est du

Canada la part dominante des marchés de l'Ouest en pleine expansion. L'Entente du défilé du Nid-du-Corbeau constituait une application régionale d'une politique économique nationale qui devait apporter à l'ouest du Canada, au chemin de fer Pacifique Canadien et à tout le pays des bénéfices substantiels.

L'expansion des chemins de fer des années 1900 et la création des chemins de fer nationaux.

34. Au tournant du 20e siècle, la colonisation et la production du blé dans l'Ouest progressait rapidement et d'importants capitaux étrangers étaient disponibles. Le gouvernement du Dominion désirait étendre le réseau ferroviaire partout au pays. Au cours des débats sur les chemins de fer en 1903, Sir Wilfrid Laurier exposait la politique du gouvernement et insistait sur la nécessité de construire au plus tôt le chemin de fer Transcontinental.

> «...afin d'obtenir immédiatement le moyen de transporter vers l'océan les produits de ces nouveaux colons au coût le plus bas possible et en même temps, ouvrir dans cette nouvelle région un marché pour ceux qui peinent dans les forêts, dans les champs, dans les mines et dans les usines des provinces plus anciennes. Tel est notre devoir; c'est urgent et impératif.»[12]

35. Le développement de l'Ouest que le gouvernement du Dominion voulait encourager, devait profiter substantiellement aux autres provinces. Le premier ministre ajoutait:

> «Des gens s'établissent sur nos fertiles prairies...ces nouveaux venus vont cultiver des céréales et probablement rien d'autres...Il leur faudra des vêtements, des meubles et autres produits manufacturés... Devons-nous laisser nos voisins américains les leur fournir, ou devons-nous leur construire une voie ferrée qui permettra à nos manufacturiers de l'Ontario et du Québec de leur fournir ce dont ils auront besoin.»[13]

36. De plus, il semblait que la voie ferrée du Grand Tronc que l'on se proposait de construire de la ville de Québec jusqu'au Pacifique servirait mieux les intérêts du Québec et de l'Ontario si elle était construite au nord de la voie du Pacifique Canadien afin d'ouvrir à la colonisation la «ceinture de glaise» entre les Laurentides et la baie d'Hudson. Afin de répondre à ces exigences régionales, le Gouvernement commença la construction du tronçon est de la voie ferrée de Winnipeg aux Maritimes à la condition que le Grand Tronc construise le tronçon ouest de Winnipeg au Pacifique. De plus, le Gouvernement garantissait pour une période de 7 ans le paiement des intérêts sur les obligations émises pour la construction de la section ouest. Les intérêts ainsi garantis s'élevaient à un montant de 13,000 dollars par mille pour la section des Prairies et aux trois quarts de coût total de la section des Montagnes. Le coût total de la section de l'ouest appartenant au Grand Tronc Pacifique, une filiale du Grand Tronc, devait être payé au moyen d'une émission d'obligations garantie soit par le Gouvernement, soit par la compagnie mère. La section de l'Est devait être louée au Grand Tronc pour 50 ans, gratuitement pour les trois premières années et après à 3 p. 100 du coût de construction qui était de 160 millions de dollars.

37. Le Gouvernement accorda de l'aide à la compagnie du Grand Tronc Pacifique conformément à la politique nationale d'encouragement au développement du commerce canadien et du transport des marchandises par voies entièrement canadiennes. Ces conditions étaient indiquées dans l'entente intervenue entre les deux parties le 29 juillet 1903.»[14]

38. En même temps, le *Canadian Northern* s'efforçait d'étendre son champ d'action en un système transcontinental. En 1905, il était en possession de près de 350 milles de voies dans l'Est du Canada, tandis que dans les Prairies, elles se prolongeaient jusqu'à Edmonton. En 1915, les sections restantes, entre Ottawa et Port Arthur, ainsi qu'entre Edmonton et Port Arthur furent complétées. Tout au long de son existence, le *Canadian Northern* dépendait de l'aide apportée par le secteur public. Jusqu'à la fin de l'année 1916, cette compagnie avait reçu un certain nombre de subventions, soit $31,286,720 du gouvernement fédéral, $6,-821,724 des provinces, et $765,704 des municipalités.

39. Dès 1914, les deux nouvelles lignes transcontinentales faisaient face à de sérieuses difficultés. D'importantes sommes avaient été obtenues du gouvernement, sous forme de prêts directs et de cautionnements. En 1916, on proposa de suspendre toutes les avances, et il devint évident qu'une réévaluation de la ligne de conduite du gouvernement s'imposait. La même année, une Commission royale fut nommée (Drayton-Acworth), dans le but d'enquêter sur l'ensemble du problème du transport au Canada, plus particulièrement sur le statut des trois compagnies transcontinentales, la question de leur réorganisation, et leur acquisition possible par l'État. La majorité des commissaires exprimèrent le vœu que la gestion du *Grand Trunk*, du *Grand Trunk Pacific* et du *Canadian Northern* «soit assumée par le peuple du Canada». La Commission était d'avis que les systèmes ferroviaires canadiens étaient trop étendus, et que les moyens dont disposait le pays ne lui permettaient pas de supporter trois lignes transcontinentales.

40. De 1917 à 1923, par le procédé de liquidation et d'ultime financement, le gouvernement du Dominion assura la gestion de ces trois compagnies ferroviaires privées. En 1923, les possessions ferroviaires étatisées et les diverses filiales furent amalgamées sous le nom de Réseau des chemins de fer nationaux du Canada, sous la gestion et la direction d'un président et d'un conseil d'administration, nommés par le Gouverneur général en conseil. Face à l'échec des compagnies privées, définitivement engagé dans le domaine du transport et lié financièrement à la construction ferroviaire, le gouvernement fédéral n'avait pas d'autre choix que d'assurer l'exploitation des lignes existantes.

> «Le maintien des crédits publics et des services ferroviaires . . . ont été les éléments qui ont conduit, par une vaste et parfois involontaire expansion de la politique ferroviaire nationale, à l'étatisation et l'exploitation d'un immense réseau national. Par contre, rien ne pourrait illustrer de meilleure façon l'intégration de la politique nationale et ferroviaire au Canada. Depuis 1923, le gouvernement a eu pour principe de maintenir le réseau national en concurrence avec le réseau privé du Pacifique-Canadien. . .»[15]

Expansion des chemins de fer entre 1920 et 1929

41. Après la formation du Réseau des chemins de fer nationaux du Canada, il s'ensuivit une vive concurrence avec le Pacifique-Canadien. Dès lors, l'expansion des facilités, et plus particulièrement la construction de lignes secondaires, fut justifiée dans une certaine mesure. La période des années 1920 fut le témoin d'une expansion économique soutenue, fondée, à l'exemple du début du siècle, sur la poursuite de la colonisation et de la mise en valeur de l'Ouest canadien. Les capitaux privés et l'ensemble des organismes gouvernementaux étaient prêts à investir des montants considérables pour fournir les facilités et les services nécessaires, dont les principaux étaient les moyens de transport. Au cours de la période 1920-1929, les compagnies ferroviaires investirent environ $700,000,000 dans la construction de routes et l'achat de matériel, tandis que le Dominion

dépensait $236,000,000 sur les voies maritimes et les ports. Une fois de plus, à l'exemple du *Grand Trunk* et du *Canadian Northern,* les facilités ferroviaires du Dominion furent trop étendues pour les besoins du pays.

Règlement et politique nationale sur les tarifs-marchandises

42. La Loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau de 1897 concerne l'établissement d'une commission des chemins de fer, dans le but de régulariser les tarifs en général. En 1903, cette commission est formée grâce à la Loi sur les chemins de fer. Au cours des premières années, son travail consiste principalement à résoudre les questions d'injustice dans la structure des tarifs-marchandises, au sein des diverses agglomérations et classes d'expéditeurs. Cependant, la Commission n'entreprend pas, dans l'Ouest canadien, la modification profonde des tarifs établis par la Convention du tarif du Nid-de-Corbeau. La principale modification fut amenée par le gouvernement du Manitoba, dont les producteurs de grains n'étaient pas satisfaits des réductions accordées en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Par suite de la convention passée entre le gouvernement du Manitoba et le *Canadian Northern Railway* en 1901, les tarifs en vigueur dans l'Ouest du Canada de 1903 à 1918 sont inférieurs au tarif du Nid-de-Corbeau.

> «Dans le cas des tarifs de l'Ouest, en 1914, la Commission des chemins de fer a établi les tarifs maximums pour la région des Prairies...Ce cas est peut-être l'exemple le plus frappant de la manière dont la politique nationale, cherchant à réduire les différences de coût de transport dans les diverses régions du Canada, doit venir à bout des raisons d'ordre géographique, du besoin qu'ont les compagnies privées de faire des profits, et des difficultés rencontrées dans l'évaluation d'un bénéfice raisonnable sur les sommes investies dans les entreprises ferroviaires.»[16]

43. En 1916, le cas des tarifs-marchandises de l'Est permit aux compagnies de chemins de fer d'augmenter leurs taux, à l'est de Fort William. Bien qu'en principe cette initiative visant à assurer un plus grand équilibre entre l'Ouest et le Canada central, la concurrence maritime au Canada central ne permettait qu'un usage extrêmement limité des tarifs accordés en vertu de cette permission.

> «La disparité fondamentale de la structure générale des tarifs-marchandises du Canada resta donc inchangée, étant donné que les formules utilisées par la Commission ne permirent pas à celle-ci d'égaliser entièrement les tarifs de l'Ouest à ceux du Canada central, et la politique nationale de réglementation ne s'étendit qu'aux modifications des tarifs différentiels et non pas à l'emploi de moyens positifs, subventions ou plafond statutaire, pour les faire disparaître.»[17]

44. Conformément à cette politique nationale, le gouvernement fédéral a présenté de temps en temps certaines mesures destinées à amortir le coût élevé du transport qui sévit dans certaines régions, en raison de leur position géographique ou de l'absence de concurrence. En 1925, la législature adopte une loi modifiant la convention du tarif du Nid-de-Corbeau. Le ministre des Chemins de fer déclara qu'il était dans l'intention du gouvernement «de donner carte blanche à la Commission des transports dans la péréquation des tarifs pour tout le Canada, afin que toutes les régions du pays soient traitées également».

45. Ce désir permanent des autorités fédérales d'établir la parité de tarifs entre les diverses régions du Canada est illustré par la décret du conseil C.P. 886, édicté en 1925. Il s'agissait de directives à l'intention de la Commission des transports du Canada, qui indiquaient notamment:

> «...le principe de péréquation des tarifs-marchandises devrait être reconnu...comme étant le seul moyen de rendre justice à toutes les parties

du Canada, et comme étant la meilleure méthode pour faciliter l'échange de produits entre les diverses régions du Dominion, tout en encourageant l'industrie, l'agriculture, et l'expansion du commerce d'exportation.»

46. Une fois de plus, alors que le travail d'approche vers la parité de classe idéale des tarifs était effectué pièce et d'une manière hésitante, ces années avaient été tout de même le témoin de l'acceptation par la Commission des transports, appuyée par le gouvernement fédéral, du programme de péréquation des tarifs.

47. En 1927, à la suite du rapport de la Commission royale Duncan sur la condition des provinces Maritimes dans la Confédération, un supplément fut ajouté aux plafonds statutaires. En vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les taux en vigueur dans la section des Maritimes s'étendant vers l'ouest jusqu'au Québec, furent réduits de 20 p. 100, afin de venir en aide au trafic des marchandises de la région des Maritimes au Canada central, et au trafic des marchandises au sein même de ces provinces. La loi adoptée à l'origine en 1927 et modifiée par la suite, prévoyait tout d'abord une réduction de 20 p. 100 (30 p. 100 en 1957) dans les Maritimes et la partie du Québec où prévalaient les tarifs-marchandises en direction de l'ouest, et de 20 p. 100 des tarifs du trafic en mouvement dans le «territoire choisi» des provinces Maritimes et du Québec.

48. Au cours des années intermédiaires, l'amélioration du réseau routier permettant une augmentation du transport routier, ainsi que l'approfondissement du canal de Welland et la reconstruction de ses écluses contribuèrent à concurrencer les chemins de fer. Le Canada central et la Colombie-Britannique ont profité de tarifs-marchandises réduits en raison de leur situation géographique ou de la mise en exploitation, aux frais du gouvernement, d'autres moyens de transport. L'absence de péage sur les canaux et la concurrence des chemins de fer américains ont entraîné une certaine réduction des tarifs du Canada central, tandis que l'ouverture du canal de Panama et la concurrence des transporteurs ferroviaires américains ont causé la réduction des tarifs transcontinentaux de la côte Pacifique, dans les deux directions.

49. Le désir d'établir la parité entre les diverses régions du Canada a été mis en évidence dans une des recommandations de la Commission royale des transports présidée par M. Turgeon, en 1951, qui préconisait une péréquation des tarifs par catégories et des tarifs de denrées au Canada. De plus, le Commission introduisit un nouvel élément dans le régime des tarifs-marchandises, soit le versement par le gouvernement fédéral d'une subvention annuelle d'environ $7,000,000 aux deux compagnies ferroviaires, en compensation des frais d'entretien de leurs lignes traversant le «quasi-désert», au nord du lac Supérieur.

50. La subvention du «pont» Est-Ouest est un autre exemple d'une politique nationale orientée vers une parité régionale. Tous en compensant les compagnies ferroviaires pour le manque de revenus accusé au nord du lac Supérieur, le gouvernement contribuait en fait à réduire les tarifs de la région des Prairies, dans les deux directions.

51. Depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, on a assisté à une grande expansion du réseau routier et à un essor extrêmement rapide du camionnage comme moyen de concurrence, plus particulièrement au Canada central. En raison de cette concurrence accrue de la part du transport routier, les chemins de fer ont éprouvé de plus en plus de difficultés à remplir la tâche qui leur était dévolue, c'est-à-dire de servir l'intérêt national, tout en réalisant un certain profit.

52. Depuis 1951, les conditions et règlements régissant l'exploitation des lignes ferroviaires canadiennes ont été influencés par deux facteurs, soit la

concurrence sans cesse croissante du transport fluvial et routier, et la hausse des prix et des salaires. L'augmentation des frais d'exploitation des chemins de fer a été neutralisée par la Commission des transports, au moyen de relèvements uniformes par pourcentage des tarifs-marchandises. Ces relèvements uniformes ont contribué à augmenter la disparité régionale des tarifs que le système de protection nationale s'efforçait de réduire depuis 1897. Donc, la ligne de conduite visant à réduire la disparité régionale a été contrecarrée par l'octroi de relèvements qui accentuent cette disparité, au détriment de l'économie nationale.

Aide fédérale pour la construction routière

53. Depuis la Confédération, le gouvernement du Canada a fait preuve d'un intérêt soutenu à l'égard de la construction du réseau routier. L'aide accordée aux provinces en vertu de la Loi sur la route transcanadienne de 1949 et, ainsi qu'il est noté plus bas, en vertu du programme «Routes d'accès aux ressources», sont les deux plus récents exemples de la participation fédérale dans ce domaine. Dans le cadre de la Loi sur la route transcanadienne, le gouvernement fédéral verse normalement 50 p. 100 des frais de construction du cheminement approuvé de la route transcanadienne en direction est-ouest, et contribue jusqu'à concurrence de 90 p. 100 des frais, lorsque la construction est particulièrement onéreuse. «Jusqu'au 31 mars 1964, les engagements contractuels pour la nouvelle construction de la route transcanadienne s'élevaient à $806,308,072, dont $492,-764,659 étaient la quote-part du gouvernement fédéral. Les sommes versées aux provinces par le gouvernement fédéral pour la construction antérieure, provisoire et nouvelle totalisaient $413,741,225».[20]

Aide fédérale pour la construction de pipe-lines

54. L'aide apportée par le gouvernement fédéral aux entreprises privées, dans le cadre d'une politique nationale progressive sur les moyens de transport, peut être illustrée par l'exemple de la construction du pipe-line transcanadien dans le nord de l'Ontario, en 1958. Le capital nécessaire fut fourni par le gouvernement de l'Ontario et par le gouvernement fédéral. La ligne fut construite par la *Northern Ontario Pipelines Limited,* une compagnie de la Couronne; une fois terminée, elle fut louée à la *Trans-Canada Pipelines Limited,* à des conditions qui allaient presque certainement assurer à cette compagnie l'achat du pipe-line à bref délai. Selon les déclarations du ministre du Commerce de l'époque:

> «La clause voulant que les marchés canadiens soient, autant que possible, servis les premiers, est une exigence d'intérêt national. Advenant le cas où cette politique nationale plaçait une certaine servitude sur l'expansion de l'industrie du gaz naturel, il serait logique, dans la mesure du possible, que cette servitude soit contrebalancée...Laissée à elle-même, l'entreprise privée devait envisager de sérieuses difficultés en ce qui a trait au financement d'un pipe-line traversant les régions dépeuplées du nord de l'Ontario, pipe-line dont on ne peut espérer que de faibles bénéfices pendant la période d'expansion du marché du Canada central. Un certain genre d'intervention publique semblait nécessaire et logique.»[21]

Politique nationale des transports et mise en valeur du Nord canadien

55. Le plus récent exemple de politique nationale pour le développement économique des diverses régions du Canada est donné par le programme du gouvernement fédéral en vue de la mise en valeur des ressources naturelles et humaines du Nord canadien. On prévoit que le Nord peut fournir la même impulsion à l'essor et à l'expansion économique nationaux que celle qui fut donnée par l'Ouest canadien au cours des premières années de la nation. La

politique nationale de mise en valeur du Nord est une nouvelle affirmation de la politique nationale telle qu'appliquée depuis la Confédération à l'expansion des moyens de transport, en grande partie grâce à l'aide et à l'initiative du gouvernement.

56. Le programme du gouvernement fédéral visant à la mise en valeur accélérée des territoires du Nord sous sa juridiction fait partie des mesures générales d'expansion nationale, en vue de faciliter et d'encourager l'exploitation des ressources du Canada. En collaboration avec le gouvernement fédéral, un certain nombre de provinces, y compris le Manitoba, ont mis au point des programmes analogues pour la mise en valeur de leurs régions septentrionales. Le programme conjoint fédéral-provincial des «Routes d'accès aux ressources», destiné à fournir des facilités de transport routier, est un exemple marquant de cette coopération. Par un accord signé avec toutes les provinces, le gouvernement fédéral a assumé une partie des frais de construction de routes destinées à mettre en valeur de nouvelles régions dotées de ressources d'un potentiel élevé.

57. En vertu de ces mesures, $75,000,000 sont dépensés pour venir en aide aux provinces qui construisent 4,732 milles de nouvelles routes destinées à assurer un trait d'union entre les parties habitées du Canada et les régions du Nord, et à fournir des accès aux régions riches en ressources. Au 30 juin 1964, la contribution fédérale globale s'élevait à $55,817,034, pour 2,625 milles de routes terminées. Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, le gouvernement fédéral construit environ 2,200 milles de routes d'accès analogues, au coût de $100,000,000.

58. Conformément à la politique nationale, l'aide fédérale est accordée aux autres organismes de transport ferroviaire, fluvial et aérien du Nord canadien. En ce qui a trait au transport ferroviaire dans les régions septentrionales des provinces, le gouvernement a accordé, au cours des dernières années, une subvention de $25,000 du mille pour la construction d'une section de 50 milles en direction nord jusqu'à Prince George (C.-B.), à la compagnie provinciale *Pacific Great Eastern Railway,* ainsi qu'une subvention semblable au National-Canadien, pour la construction d'une partie de l'embranchement de Beattyville à Chibougamau, et de St-Félicien à Chibougamau, dans le nord du Québec. Plus récemment, de nouveaux travaux ont été complétés dans le domaine ferroviaire, dans le but d'ouvrir de nouveaux horizons: Une ligne du National-Canadien jusqu'à la région minière de métaux communs nouvellement mise en valeur au lac Mattagami, dans le nord-ouest du Québec, et les 430 milles de voie ferrée *Great Slave,* unissant Grimshaw, sur la ligne du *Northern Alberta Railways,* aux riches gisements de zinc et de plomb de la pointe Pine, sur la rive sud du Grand lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest.

59. Par l'entremise de la *Northern Transportation Limited,* une société de la Couronne, le gouvernement fédéral exploite une entreprise de voiturage public dans le bassin hydrographique du Mackenzie, pour le transport des marchandises en direction du nord de l'Alberta et du district du Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest. Chaque année, le ministère des Transports effectue une opération de ravitaillement dans l'océan Arctique, dans le but d'approvisionner les agglomérations septentrionales et les bases militaires. De plus, le ministère des Transports assure la navigation au travers du détroit d'Hudson et de la baie d'Hudson jusqu'au port de Churchill, au moyen de feux de direction, de phares, de liaison radio et de stations de radiogoniométrie, de cartes marines récentes, de navires de patrouille brise-glaces, et de vols de reconnaissance des glaces.

60. Dans le cadre de son programme d'aide en matière d'aéroports et de facilités d'atterissage, le gouvernement fédéral a défrayé la totalité ou une partie des frais d'aménagement de ces services, afin d'accélérer l'expansion du Nord canadien.

Conclusion: Les transports dans la politique économique nationale

61. On peut dire que l'évolution de la politique économique nationale depuis la Confédération, plus particulièrement en ce qui a trait à l'aménagement de moyens de transport, est orientée surtout vers deux objectifs. Premièrement, la réalisation d'une rapide expansion économique. Deuxièmement, la péréquation des bénéfices d'une telle expansion dans toutes les régions du Canada.

> «S'écarter, et peut-être même abandonner l'idéal d'une politique nationale ferroviaire assurant le transport par voie ferrée, avec des différences minimales dans les tarifs, dans toutes les régions du Canada serait, aux yeux de l'Histoire, la destruction d'un siècle de labeur dans l'édification d'un pays, rendant la position du Manitoba et de l'Ouest canadien difficile et désavantagée, au sein de la Confédération.»[22]

La Commission royale MacPherson: Opinions sur la politique des transports

62. Au sujet des transports dans l'administration nationale, la Commission royale MacPherson, dans le volume II de son Rapport, chapitre 7, page 180 (page 93, édition de 1966), déclare:

(*Texte*)

> «La politique nationale du transport est cet élément particulier de l'ensemble de la politique nationale qui s'occupe des ressources du transport au Canada. Sa première fonction consiste à assurer que le réseau de transport fournira tous les services qui, du point du vue économique, suffisent à répondre aux besoins de transport de l'ensemble du pays.»

(*Traduction*)

63. La Commission a établi que «le principal souci actuel de la politique nationale des transports devrait se rapporter à la façon et aux moyens de mettre sur pied le plus efficace réseau de transport qui puisse satisfaire aux besoins de l'économie...»

En page 181 (page 93), la Commission poursuit:

(*Texte*)

> «Cette conclusion, qui constitue un thème central de notre rapport, n'écarte pas l'utilisation du transport comme instrument de politique nationale. Au contraire, elle indique que, si le transport doit constituer un instrument de politique nationale des plus salutaires pour l'avenir du Canada, son adaptation aux exigences du milieu actuel de concurrence exigera une étude plus approfondie que celle qui a semblé nécessaire dans le passé.»

(*Traduction*)

64. La Commission ne laisse subsister aucun doute que...

(*Texte*)

> «La participation active des pouvoirs publics à l'édification du système de transport ferroviaire du Canada n'était qu'un aspect du programme national de transport par voie ferrée. L'influence du gouvernement s'est aussi fait sentir dans la mise au point du régime de tarifs-marchandises, particulièrement en ce qui concerne le transport des marchandises dans les provinces Maritimes et les Prairies.»

(*Traduction*)

En page 188 (pages 96-97):

(*Texte*)

> «Après l'adoption de la Loi de 1903 sur les chemins de fer, la Commission des chemins de fer devint un organisme qui a exercé une

grande influence sur l'établissement des tarifs de transport des marchandises par voie ferrée conformément à la politique nationale du transport. Les décisions rendues par cette Commission dans les nombreuses causes-types en matière de tarifs dont elle a été saisie au cours du premier quart du vingtième siècle ont eu pour effet de réduire sensiblement l'écart entre les tarifs en vigueur dans l'Est du Canada et les tarifs en vigueur dans l'Ouest du Canada qui s'était produit au cours de la période antérieure à 1900. Toutefois la Commission n'a pas tout à fait réussi à créer dans l'Ouest du Canada l'équivalent des avantages naturels que la présence d'un réseau de voies navigables dans les provinces centrales a toujours comportés pour les expéditeurs de cette région. Ainsi, à bien des égards et, jusqu'à un certain point, avec succès, en usant des pouvoirs qu'il possède de fixer les tarifs par la loi et par des règlements, le gouvernement fédéral a tenté d'influencer le fonctionnement du réseau ferroviaire afin de surmonter, autant que possible, les obstacles qui nuisent à l'unité nationale et de favoriser le bien-être du Canada dans son ensemble.

(*Traduction*)

En page 192 (page 98) du volume II du Rapport:

(*Texte*)

«...pour bien comprendre la complexité de la politique du transport au Canada, il faut se rendre compte du fait que le réseau de transport actuellement établi dans notre pays a un double caractère: c'est un instrument de la politique nationale et c'est aussi une entreprise privée exploitée d'après les principes en usage dans le commerce. Cela signifie que la politique nationale de transport au Canada a toujours servi deux maîtres: les dictées de la nécessité publique, et les exigences des entreprises commerciales. Vu que les objectifs de la première fonction ne sont pas nécessairement les mêmes que les objectifs de la deuxième fonction—car de fait ils sont souvent en conflit—l'application heureuse d'une politique de transport au Canada n'a jamais été une tâche facile.»

(*Traduction*)

En page 195 (page 99):

(*Texte*)

«...cependant, abordant la politique nationale de transport trop exclusivement sous ses aspects financiers, il est possible que l'on néglige les objectifs nationaux plus élevés qu'il aurait été impossible d'atteindre autrement.»

[*Traduction*]

Article I

65. L'article 1 du bill C-231 indique qu'il est destiné à servir de guide à l'interprétation de l'ensemble de la loi. Dans sa forme actuelle, nous sommes d'avis que cet article insiste trop sur le besoin d'une plus grande liberté d'action des compagnies ferroviaires dans le domaine de l'établissement des tarifs. Cela fausse le but véritable d'une politique nationale des transports, tel que défini plus haut. Ce but véritable doit être certainement de servir le public qui utilise les divers moyens de transport. L'intérêt des usagers des services de transport doit être sauvegardé avant tout. Dans une large mesure, les intérêts de ces usagers seront mieux servis en permettant une libre concurrence entre les divers moyens de transport. Toutefois, ainsi que le reconnaît le rapport de la Commission royale, les expéditeurs doivent être protégés contre les taux excessifs, dans les régions où n'existe aucun choix dans ce domaine. D'autre part, cette protection ne sera que partielle, à moins que les expéditeurs ne soient aussi protégés contre la pratique de tarifs injustement désavantageux de la part des

compagnies ferroviaires ou d'autres moyens de transport, pratique qui aurait pour effet d'accroître exagérément les tarifs-marchandises dans certaines régions, et de mettre certains expéditeurs dans une position désavantageuse. Dans une armature tarifaire orientée vers le prix de revient, telle qu'envisagée par ce bill, il semblera évident que les usagers doivent être intéressés non seulement par le niveau des tarifs en fonction des prix de revient réels du transport, mais aussi par les rapports entre les tarifs. La mise en service de facilités ferroviaires suffisantes fait également partie essentielle d'une politique nationale des transports, car les tarifs ne sont eux-mêmes que peu importants si les facilités et les services ne sont pas mis à la disposition des usagers.

66. Nous proposons l'amendement suivant à l'article 1 du bill C-231:

«Il est par les présentes déclaré que *des dispositions en vue d'établir* un système *convenable*, économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas sont essentielles à la prospérité et au développement économique du Canada, et que ces objectifs seront vraisemblablement atteints lorsque

(a) la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

(b) la réglementation de tous les moyens de transport sera établie de manière à protéger les usagers des services de transport, là où il n'existe aucun choix disponible en matière de moyen de transport économiquement utile;

(c) chaque moyen de transport supportera, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics; et que

(d) chaque moyen de transport sera, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.»

Chapitre II

RATIONALISATION DES LIGNES FERROVIAIRES

67. Le bill C-231 traite du problème de la rationalisation des lignes ferroviaires, et la solution statutaire proposée est contenue dans les articles 314A à 314H, article 42, débutant à la page 22. Avant les travaux de la Commission royale MacPherson, la province du Manitoba avait fait mention du problème des lignes à faible densité, et avait indiqué qu'en raison du maintien de nombreuses opérations sur les embranchements, les compagnies de chemins de fer sont obligées d'offrir et de maintenir des services à pertes. Il en résulte un fardeau supplémentaire pour l'expéditeur par voie ferroviaire. Ce problème encouru par les embranchements n'est pas nouveau; de fait, il peut presque être retracé jusqu'à l'époque de la construction de la voie transcontinentale au Canada. La résolution du problème est extrêmement difficile, en raison des divers intérêts en jeu. A l'origine, la construction des embranchements est décidée par l'organisme de gestion, mais les frais d'exploitation et d'entretien actuels doivent être supportés par l'expéditeur par voie ferroviaire.

68. La Commission accepta les recommandations de la province du Manitoba touchant les lignes d'une densité relativement faible, et indiqua qu'un fonds de

rationalisation des embranchements devrait être créé. Dans le volume 1, pages 41-42 (page 19) de son Rapport, la Commission déclare:

(*Texte*)

«...Toutefois, en raison des considérations sociales et institutionnelles liées au rôle que les chemins de fer ont joué dans l'histoire de notre pays en tant qu'instrument de politique nationale et à cause des liens économiques étroits qui existent entre certaines industries et les chemins de fer, la mise à exécution soudaine d'un programme visant la discontinuation des services sur certains embranchements entraînerait la désorganisation et des désavantages à l'ensemble de la collectivité. De plus, il n'y a aucun doute que les sociétés ferroviaires ainsi que des expéditeurs par voie ferrée ne peuvent et ne doivent supporter seuls le fardeau de la période d'adaptation. C'est dans un cas semblable, que le Gouvernement du Canada peut reconnaître les responsabilités de la nation. Pour que le changement s'effectue sans trop de bouleversement, la continuation des services de chemins de fer sur les embranchements non rentables doit se maintenir pendant une période de temps suffisante pour permettre à ceux qui ont placé des capitaux, tant dans les moyens de transport par voie ferrée que dans les entreprises reliées aux chemins de fer, de prendre les mesures qui s'imposent. La possibilité d'étudier, par l'entremise d'un organisme modérateur, les propositions visant la rationalisation des installations ferroviaires doit être maintenue et le public intéressé à la question doit continuer de faire connaître ses vues au sujet des conséquences de cette rationalisation dans chaque cas à l'étude afin que l'organisme modérateur soit en mesure de déterminer la priorité de chacun. Pendant toute la période d'adaptation, l'observation des effets cumulatifs de la rationalisation progressive doit se poursuivre. L'organisme modérateur, autorisé par la Parlement du Canada, peut assurer le maintien des services non rentables qui n'ont pas été discontinués afin de conserver pendant la période de resserrement, des conditions favorables dans les industries et les mises de fonds toujours tributaires du transport par voie ferrée. Le public doit maintenir ces services non rentables et appelés à disparaître graduellement en reconnaissance de l'importance qu'ont les chemins de fer au Canada et afin de faire disparaître le fardeau de ces services non rentables de la structure du tarif pour que les chemins de fer puissent demander des prix alléchants à l'égard des services qu'ils sont en mesure d'offrir...»

(*Traduction*)

69. D'après la déclaration ci-dessus, il est clair que le fardeau actuel est le résultat des décisions prises il y a quelques années, lorsqu'il s'agissait de déterminer l'envergure du réseau ferroviaire. Il existait une vive concurrence entre les deux réseaux ferroviaires, en ce qui concerne l'accès à de nouveaux territoires. A l'occasion de l'enquête de la Commission royale Duff, en 1931-1932, la compagnie du Pacifique-Canadien a déclaré qu'elle avait été obligée de construire des embranchements dont l'implantation aurait pu être remise à plus tard sans préjudice pour le public, simplement pour contrecarrer la menace d'invasion du National-Canadien. Quant à ce dernier, il a défendu sa politique d'expansion en déclarant que ces initiatives étaient nécessaires pour maintenir sa position à l'égard de son rival, le Pacifique-Canadien.

70. Dans le paragraphe 27 de son Rapport, la Commission royale Duff déclare:

«Si un certain bon sens avait prévalu, les hauts fonctionnaires des deux systèmes auraient, en 1923, étudié de concert les exigences du pays en matière de transport, et auraient refusé d'encourager ou de permettre une concurrence absurde et ruineuse.»

Au paragraphe 58 du Rapport, la Commission poursuit:

> «En résumé, il est clair qu'il existait une vive rivalité entre les deux systèmes dans les nouveaux territoires, plus particulièrement dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. Au programme de construction d'une des compagnies, l'autre répondait par un programme de construction égal ou supérieur. Le développement de ce territoire n'a pas répondu aux prévisions, et les compagnies de chemins de fer doivent maintenant faire face à des longueurs de ligne supplémentaires et à un fardeau accru de dépenses en immobilisation... Une politique de coopération aurait évité une partie considérable de ces dépenses, probablement un tiers.»

71. Alors qu'il est clair que la situation a été créée par les décisions de l'administration des chemins de fer, une solution requiert un effort de coopération de la part tant des chemins de fer que de ses usagers. C'est pour avoir reconnu ce fait que la province de Manitoba a fait ses recommandations. Le problème comporte des intérêts multiples. Alors que les chemins de fer désirent diminuer les pertes provenant d'opérations qui ne compensent pas, c'est l'expéditeur qui doit finalement défrayer le coût de tout service qui ne compense pas et qui a grand intérêt à voir que les diverses opérations produisent effectivement une compensation. Du point de vue purement financier, cette façon d'aborder les choses paraîtrait irréfutable. Cependant, comme l'a fait voir notre discussion sur une politique nationale en matière d'économie et de transport, la mise en marche des moyens de transport ferroviaire au Canada ne devrait pas être vue uniquement du point de vue revenus ferroviaires. Il y a également l'aspect important de la commodité et de la nécessité pour le public.

72. La Commission avait donc à faire face à l'intérêt des chemins de fer et des expéditeurs, un parti voulant des opérations plus profitables et plus efficaces, les autres voulant protéger leur développement économique. La province de Manitoba a recommandé que les pertes subies par les chemins de fer dans l'exploitation pour l'intérêt national des lignes à faible densité soient remboursées à partir d'un fonds de rationalisation des embranchements; qu'un programme préparé en vue de la rationalisation soit établi et que les chemins de fer soient obligés d'observer un programme compréhensif en vue de la rationalisation du réseau ferroviaire. Nous insistons sur le mot «rationalisation» par opposition à «abandon». La proposition du Manitoba était positive, insistant sur le fait que les chemins de fer, par des moyens de collaboration, bail de facilités, ententes pour des droits communs d'utilisation de réseau, etc. pourraient créer un milieu plus favorable à l'exploitation des lignes de chemins de fer qui existent déjà. Ce n'était pas seulement une question d'enlever les lignes de chemin de fer déjà existantes.

73. L'autre aspect de la proposition du Manitoba était que les pertes occasionnées par l'exploitation des lignes à faible rendement devraient être enlevées, aux fins d'établissement des taux, de la Classification des comptes. La raison de ceci serait évidente. Le souci de la province de Manitoba, comme cela était indiqué, était double. Il y avait le besoin d'établir un système de transportation ferroviaire plus efficace dans le pays, afin de produire une meilleure répartition des ressources de transportation mais, ce qui était plus important, le besoin d'efficacité était causé par le fait que l'inefficacité augmentait le coût payé par l'expéditeur.

74. Les articles pertinents du Bill C-231 ont pour but de réfléter les recommandations du Manitoba. Il faut commenter une question importante, et c'est le besoin de stipuler dans la législation que les pertes provenant de l'exploitation des lignes à faible rendement doivent être enlevées de la Classification des comptes aux fins d'établissement des taux si l'expéditeur doit recevoir les avan-

tages et la sauvegarde voulue par notre proposition. En d'autres termes, notre proposition, qui était appuyée par les gouvernements et les associations des usagers de transport à grandeur du Canada, n'était pas destinée à être une autre «aumône» aux chemins de fer. Le subside avait pour but d'alléger et, éventuellement, d'éliminer la charge que l'expéditeur doit présentement porter.

75. Article 314A (b), définition d'embranchements, page 21. Le Bill définit un embranchement comme étant:

> «...ligne de chemin de fer située au Canada et qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie au Canada dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer.»

76. Nous sommes d'avis que les mots tels que «subsidiaire», «secondaire», «locale» ou de «dérivation» sont difficiles à déterminer et pourraient engendrer inutilement une argumentation prolongée au cours des étapes préliminaires pour établir ce que sont, en réalité, des embranchements. Nous suggérons que la façon d'aborder la définition des trains de voyageurs pourrait dûment s'appliquer relativement aux embranchements. L'article 314 I(1)(a), page 29, définit «trains de voyageurs» comme:

> «...désignant les trains que la Commission déclare, par ordonnance, être des trains de voyageurs aux fins du présent article...»

Nous suggérons donc qu'une modification soit portée à l'article 314 A b) de façon à ce qu'il se lise ainsi:

> «embranchement» désigne une ligne de chemin de fer au Canada d'une compagnie ferroviaire assujettie à la juridiction du Parlement et que la Commission déclare, par ordonnance, être un embranchement aux fins du présent article et des autres articles pertinents.»

77. Nous proposons une modification à l'article 314 B (4), page 21, traitant de la vérification des pertes réelles par la Commission. Le nouvel article se lira de la façon suivante:

> «Si la Commission est convaincue que la demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement a été produite en conformité des règles et règlements de la Commission, cette dernière doit mener une enquête permettant à la compagnie et aux autres parties intéressées de faire des soumissions et, après une telle enquête comprenant des auditions publiques si la Commission le juge nécessaire, doit préparer un rapport établissant les montants, s'il en est, qui à son avis représentent la perte réelle de l'embranchement au cours de chacune des années de comptabilité prescrites, et ce rapport doit être affiché par la compagnie dans chaque gare de la ligne en conformité de tout règlement de la Commission à ce sujet.»

78. A l'article 314 C (1), page 22, nous supprimerions l'expression «non rentable» à la ligne 49 puisque cette expression n'est définie nulle part dans l'article et nous mettrions à la place «perte réelle» en sorte que les lignes 47 à 49 se liraient maintenant: «...déterminer si l'embranchement continuera vraisemblablement de produire un perte réelle...» etc. De même, dans le cas de l'article 314 C (3) page 25, il faudrait supprimer l'expression «non rentable» à la ligne 2 en sorte que ligne de chemin de fer qui subit une perte réelle, le laps de temps (i)...etc. En page 29 de cet article, il faudrait abandonner, etc. A l'article 314 C (4), page 26, l'expression «*non rentable*», à la ligne 2, devrait être supprimée et les lignes 1, 2 et 3 se liront maintenant: «Si la Commission décide que

l'exploitation d'un embranchement ou de tronçons de celui-ci doivent être abandonnés...» etc. A l'article 314 C (5), page 26, supprimer «*non rentable*» à la ligne 13 et les lignes 12, 13 et 14 se liront maintenant: «Si la Commission décide que l'exploitation d'un embranchement ou d'un tronçon de celui-ci ne devrait pas être abandonnée...» etc. A l'article 314 C (5), les sous-alinéas (a) et (b), page 26, devraient être modifiés de façon à se lire:

«(a) si la Commission conclut que depuis le dernier examen de la demande, il n'y a plus de perte réelle encourue relativement à l'exploitation de l'embranchement, elle doit rejeter la demande d'abandon de la ligne sans préjudice, toutefois, de toute demande d'abandon d'exploitation de la ligne qui peut subséquemment avoir été faite; ou

(b) si la Commission conclut que l'embranchement ou un tronçon de celui-ci continue de subir une perte réelle, elle doit décider si l'exploitation de la ligne ou du tronçon de celle-ci devrait être abandonnée comme le prévoit le paragraphe (4) ou maintenue comme le prévoit le présent paragraphe.»

79. A la page 28, article 314 E (1)(a): définition d'une «période de réclamation». Nous proposons que le paragraphe (a) se lise: (a) «période de réclamation» signifie, par rapport à une ligne de chemin de fer qui subit une perte réelle, la période (i) etc. A la page 29, article 314 E (1)(c), supprimer ce paragraphe puis, à l'article 314 E (2), à la page 29, nous suggérons la modification suivante: «Lorsqu'une ligne de chemin de fer ou tout tronçon de celle-ci a subi une perte réelle dans une période de réclamation, la compagnie qui l'exploite peut déposer...etc.»

80. La province de Manitoba favorise un programme de rationalisation de chemin de fer plutôt qu'un abandon total des lignes. Certains des facteurs touchant les changements dans la demande de transport ferroviaire sont la productivité du sol, l'étendue de la ferme et du matériel, la proportion du trafic du grain comparativement aux autres produits agricoles, la distance aux lieux d'expédition ou à des lieux d'expédition alternatifs, l'importance des populations urbaines et les services offerts par les collectivités aux cultivateurs. Il n'est pas question de faire retomber sur le producteur le coût du transport que devait défrayer les chemins de fer. Les localités qui perdent les services ferroviaires peuvent subir des pertes économiques directes. Il se peut que les gouvernements provinciaux et les localités rurales soient obligées de soutenir des dépenses plus élevées pour des nouvelles routes et pour l'entretien de celles qui existent déjà. Il faudra reconstruire des élévateurs à grain. La Commission doit prendre en considération ces facteurs en établissant le coût économique et social résultant d'un abandon.

81. La rationalisation des chemins de fers ne consiste pas uniquement dans l'abandon des embranchements qui ne paient pas mais, plutôt dans une utilisation plus efficace du système ferroviaire existant. C'est pour cela que la province de Manitoba a suggéré que, dans une enquête relativement à l'exploitation des embranchements, il serait bon d'étudier toutes les lignes de chemin de fer de la région afin de réaliser la rationalisation la plus efficace du matériel ferroviaire, en tenant compte le coût social et économique à défrayer par les collectivités et les usagers des services ferroviaires. Nous croyons que la rationalisation des lignes de chemin de fer peut faire beaucoup pour la politique nationale de transport. La Commission demandera la confiance et la coopération à tous les niveaux du gouvernement et des organisations publiques, aussi bien des compagnies de chemin de fer, afin d'assurer le succès du programme de rationalisation des chemins de fer.

CHAPITRE III

FARDEAUX IMPOSÉS PAR LE SYSTÈME DU TARIF-MARCHANDISES

82. Les articles pertinents du Bill C-231 sont 314I et 314J. Le mandat de la Commission royale MacPherson indiquait que la Commission devait enquêter et faire un rapport sur:

> «(b) les obligations et les limites imposées par la loi aux chemins de fer à cause de sa politique publique, et ce qui peut se faire devrait se faire pour assurer une distribution plus équitable de tout fardeau qui pourrait en résulter.»

83. Nous avons discuté de l'un de ces fardeaux, i.e., tout fardeau résultant de l'exploitation d'embranchements non rentables. L'autre aspect dont a traité la Commission se rapportait aux services-voyageurs, y compris les services d'abonnés. Ces sujets étaient laissés à la discrétion de l'administration et ils ne représentaient pas de moyen terme. D'après le rapport annuel de 1958, le Pacifique-Canadien indiquait comme milles parcourus pour voyageurs comme étant 36.7 p. 100 du total des milles parcourus alors que les recettes provenant de ces voyageurs ne représentaient que 7.2 p. 100 du revenu ferroviaire global.

84. Les chemins de fer avaient soutenu devant la Commission que les services-voyageurs étaient laissés à la discrétion de l'administration et que ceci ne représentait pas de fardeau significatif. Après des demandes répétées de la part des partis intéressés, il s'est avéré que les pertes en 1958 relatives aux voyageurs, s'élevaient à $50,358,000 dans le cas du National-Canadien, et à $27,650,669 dans le cas du Pacifique-Canadien. La province de Manitoba a recommandé à la Commission que les chemins de fer soient encouragés à réaliser une plus grande efficacité des services ferroviaires en éliminant les services doubles et par tous les autres moyens qui leur sont disponibles. Quant aux pertes nettes réelles provenant des services principaux de voyageurs et autres services conjoints, si les services sont censés être dans l'intérêt national, les pertes devraient alors être payées par le trésor national. Était de la plus grande importance la recommandation selon laquelle les pertes provenant des services de voyageurs et autres services conjoints soient retirées de la Classification des comptes des chemins de fer aux fins d'établissement des taux sur le mouvement des marchandises.

85. Nous avons compris dans notre étude des services de voyageurs et services connexes le problème des services d'abonnés. C'était notre avis, et ce l'est encore, que ces pertes représentent un problème unique. Aux États-Unis, les municipalités et les chemins de fer en question s'efforcent de régler ce problème par la collaboration. Il est nécessaire d'aborder le poblème de la même façon si l'on veut trouver une solution au problème canadien. Ceci supposera des discussions entre les représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et ceux des chemins de fer en question. Une décision finale doit reposer dans chaque cas sur les faits particuliers, tant régionaux que d'ordre fiscal. Cependant les pertes provenant des services d'abonnés ne devraient pas être à la charge de l'expéditeur en général ou du trésor fédéral. La situation idéale serait de voir les services d'abonnés réaliser suffisamment de recettes pour payer en totalité le coût des services. En supposant que les chemins de fer ne sont pas capables d'imposer des taux suffisamment élevés, nous avons suggéré:

(1) que les services soient abandonnés, ou

(2) si la chose s'avérait être dans l'intérêt de la localité en question, que les pertes occasionnées par ce service, que nous définissons comme étant le déficit des recettes par rapport au coût variable, devraient être garanties par les municipalités et/ou les provinces en question, et

(3) que la Classification uniforme des comptes soit revisée de façon à exclure le coût des services d'abonnés aux fins d'établissement des taux de marchandises.

A ce sujet, nous aimerions mentionner ce qu'a écrit M. G. Campbell, dans un article du *Canada Transportation* publié en juillet 1959 alors qu'il était économiste en recherches pour le compte du National-Canadien. Dans l'article dont le titre était «*Big Problems and Big Possibilities*», M. Campbell disait:

> «Je prédis que si les chemins de fer et les autorités des métropoles pouvaient trouver un moyen de travailler ensemble, en collaborant dans l'organisation, l'exploitation et le soutien financier de systèmes d'abonnés compréhensifs, les avantages dont profiterait toute la région seraient si importants que l'on dirait que j'exagère énormément si j'exprimais cette valeur en dollars.»

86. Depuis les conclusions de la Commission royale, les chemins de fer et les autorités municipales ont entrepris des études et des discussions à ce sujet. Nous remarquons cependant, dans le Bill C-231, article 314I, paragraphe (9), en page 34, que:

> «Le présent article ne s'applique pas relativement à un service de trains de voyageurs qui transporte principalement des personnes effectuant des voyages quotidiens entre des points situés sur le chemin de fer de la compagnie assurant le service.»

Nous recommandons de supprimer ce paragraphe.

Chapitre IV

TAUX RELATIVEMENT AU MOUVEMENT DES GRAINS ET DES PRODUITS DES GRAINS DESTINÉS À L'EXPORTATION

87. Nous nous rapportons ici à la Clause 50, articles 328, 329 et 329A, en pages 39 à 42 du Bill C-231. Quant à l'article 328, il faut remarquer que les taux d'exportation du grain et de la farine transportés à Fort William et Port Arthur, de même que le transport à Vancouver et Prince Rupert sont fixés aux taux actuels. Comme le comité le sait, un quantité considérable de grain est transportée au Port of Churchill, au Manitoba, et a été ainsi transportée au taux d'exportation actuel depuis plus de 30 années. Plus de 20 millions de boisseaux sont expédiés chaque année.

Les taux à destination de Churchill, dont le port répond aux besoins d'une région des prairies qui est en pleine croissance, pourraient être augmentés étant donné qu'ils ne sont pas fixés en vertu de l'article 328. L'article 329(2)b) traite du mouvement du grain et des produits du grain vers Churchill, mais si le chemin de fer désire renoncer à la subvention, il pourrait le faire et augmenter les taux des transports vers Churchill. Nous sommes d'avis qu'une telle disposition est une marche en arrière et qu'elle serait au détriment de l'industrie agricole de l'Ouest canadien. L'importance du mouvement des grains d'exportation pour l'économie canadienne est nettement évidente dans les dispositions du Bill. Il semble mal à propos que le mouvement des grains d'exportation au Port of Churchill, lequel mouvement devrait être encouragé plutôt que découragé, soit laissé dans une telle position incertaine dans la législation proposée.

88. Nous recommandons donc une modification à l'article 328, en y ajoutant un nouveau paragraphe (3) qui se lirait comme il suit:

> «(3) Les tarifs du grain et de la farine transportés de tout point sur une ligne de chemin de fer à l'Ouest de Fort William, de Port Arthur ou d'Armstrong vers Churchill en vue de l'exportation sur toute ligne de chemin de fer existant présentement ou qui sera construite par...selon les tarifs en vigueur le vingtième jour d'août 1931.»

89. Quant à l'article 329(1), nous attirons l'attention du comité le fait que la Commission fera d'ici trois ans une enquête sur les recettes et les dépenses relativement au transport du grain à des lieux d'exportation, conformément à l'article 328, et qu'elle doit faire un rapport sur ces recettes et dépenses au Gouverneur en conseil:

> «sur le montant des paiements nécessaires, selon l'avis de la Commission, pour aider ces compagnies de chemin de fer à couvrir les frais d'exploitation relatifs au transport du grain et des produits du grain après le 31 décembre 1969, à ce niveau de tarifs;...»

90. En vertu de l'article 329A(3) qui traite du transport du grain d'exportation vers la côte de l'est, la Commission a reçu ordre d'établir de temps en temps un niveau de tarifs compatible avec l'article 334 et devra faire publier ces tarifs dans la Gazette du Canada. L'article 334 établit que les tarifs seront compensateurs et définit ce qui serait considéré dans l'établissement du coût variable pour le transport du trafic. Les articles 329(1) et 329A(3) devraient s'accorder et nous devons donc recommander que l'article 329(1) soit modifié pour se conformer de la façon suivante:

> «Au plus tard après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit établir, à l'égard du transport du grain et de la farine conformément à l'article 328, un niveau de tarifs qui s'accorderaient avec l'article 334 et doit présenter un rapport au Gouverneur en conseil; ce dernier prendra toute mesure qu'il jugera nécessaire ou désirable en se basant sur ce rapport.»

91. Nous recommandons que l'article 329(2) b) soit modifié de façon à se lire comme il suit: b) «sur les produits du grain *autres que la farine* transportés pour exportation ...» etc. Nous recommandons également, pour plus de précision, que l'article 329(2) soit encore modifié en y supprimant les mots «le 31e jour de décembre 1966» et en les remplaçant par les mots «le 1er jour de janvier 1966». Le paragraphe modifié sera conforme avec la date figurant au paragraphe (4) de l'article 329.

92. Nous portons l'attention du Comité sur le fait que, en vertu de l'article 329, graine de colza est défini comme du grain de l'Ouest canadien alors qu'en vertu de l'article 329A, graine de colza n'est pas censé être du grain de l'Est canadien. Par ailleurs, le soya est du grain de l'Est canadien en vertu de l'article 329 et non de l'Ouest canadien.

Chapitre V

SOLUTIONS AUTRES QUE L'AUGMENTATION UNIFORME

93. Les articles qui se rapportent à ce sujet dans le Bill C-231 sont les articles 334, 335 et 336. Afin de se faire une bonne idée du but et des implications des articles susmentionnés, il est nécessaire d'étudier les causes qui ont amené l'établissement de la Commission royale MacPherson et, plus particulièrement, la principale injustice à laquelle la Commission devait trouver une solution.

94. En septembre 1958, les chemins de fer du Canada ont demandé aux commissaires de la Commission des transports une augmentation intérimaire de 19 p. 100 dans l'ensemble des tarif-marchandises et de 25 cents la tonne sur le charbon et le coke afin d'obtenir un montant calculé pour payer le coût estimatif de l'augmentation des salaires des cheminots itinérants, augmentation qui était attendue à la suite des négociations avec le syndicat et des recommandations d'un comité de conciliation. Le comité, après les auditions d'octobre, a accordé une augmentation uniforme de 17 p. 100 plus 22 cents la tonne sur le charbon et le coke, en vigueur à compter du 1er décembre 1958. Toutes les provinces, sauf l'Ontario et le Québec, en ont immédiatement appelé de cette décision au Gouverneur en conseil, en demandant que l'augmentation soit annulée ou suspendue.

95. Les provinces ont fait savoir au Gouverneur en conseil qu'il doit y avoir une fin à la méthode actuelle qui consiste à accorder des augmentations dans le tarif-marchandises au moyen de la méthode du pourcentage uniforme. Elles ont indiqué que, depuis 1948, le tarif-marchandises a augmenté d'un total cumulatif de 157 p. 100 et que, avec chaque augmentation, il y avait une plus grande usure et atteinte portée au trafic ferroviaire avec le résultat que, au cours des auditions d'octobre 1958, les chemins de fer ont admis qu'environ 75 p. 100 de l'augmentation projetée proviendrait de 32 p. 100 du trafic. On a également affirmé que la plus grande partie du 32 p. 100 qui allait en diminuant était du trafic qui provenait de l'Ouest ou des Maritimes ou qui était destiné à ces régions; en effet ces régions ne disposaient pas de réseaux routiers aussi complexes que dans les provinces centrales ni de voies navigables bien développés. Ces régions représentes le soi-disant «trafic captif» pour le transport ferroviaire et ce sont ces mêmes régions qui ont été continuellement obligées de compenser les revenus déficitaires des chemins de fer.

96. Les provinces ont également affirmé que les augmentations générales dans le tarif-marchandises au moyen de la méthode du pourcentage uniforme avait eu et continuerait d'avoir un effet néfaste sur la croissance économique et sur le développement des régions de l'Ouest et des Maritimes. S'il ne fallait pas rendre inutile une politique nationale depuis longtemps établie en matière de développement économique régional et d'expansion, il importait de faire une ré-évaluation critique du système de transport du Canada et de ses problèmes.

97. Le Gouverneur en conseil a rejeté l'appel et a permis à l'ordre du comité d'entrer en vigueur le 1er décembre 1958. A la suite de l'appel des huit provinces pour une révision complète de la structure du tarif-marchandises, le gouvernement a établi un comité du Cabinet devant faire son rapport sur un plan destiné à diminuer le coup porté à des endroits spécifiques par la dernière augmentation et a entrepris de nommer un comité sur les exportations devant faire une étude à long terme sur les inégalités de la structure du tarif-marchandises provenant des augmentations uniformes dans le taux dans la période d'après guerre.

98. Dans un communiqué du 26 novembre 1958, le premier ministre suppléant d'alors a dit, en partie:

> «Une étude est immédiatement entreprise en vue de trouver des remèdes aux injustices constituées par la structure du tarif-marchandises, y compris celles qui peuvent avoir été aggravées par les augmentations actuelles. Des mesures sont également prises en vue d'établir un organisme convenable qui étudiera en général les problèmes et la politique concernant les chemins de fer. Cette étude comprendra non seulement un examen global du problème des tarif-marchandises,—y compris la situation des provinces de l'Ouest et de la région de l'Atlantique, qui doivent faire transporter sur une longue distance,—mais également d'autres problèmes spécifiques qui doivent être solutionnés si les chemins de fer du Canada doivent servir le bien du pays sans préjudice pour des régions ou des industries en particulier.»

99. Par la suite, le 13 mai 1959, par le décret CP 1959-577, la Commission royale MacPherson recevait son autorisation. Son mandat se lisait en partie comme il suit:

> «Le Comité du Conseil privé a reçu un rapport du ... le premier ministre, indiquant qu'il est dans l'intérêt de la nation qu'une enquête compréhensive et soigneuse faite ... sur des problèmes se rapportant au transport ferroviaire au Canada et sur la possibilité d'enlever ou de diminuer les injustices qui se trouvent dans la structure du tarif-marchandises.»

A (a), il était mentionné que la Commission devait étudier et faire son rapport sur:

«(a) Les inégalités dans la structure du tarif-marchandises, les répercussions sur les diverses régions du Canada et la législation et les autres changements qui peuvent et doivent être faits, pour aider au progrès de la politique économique nationale, pour enlever ou alléger de telles injustices.»

Injustice concernant les augmentations de taux de pourcentages à l'horizontale

100. Aucun sujet, devant la Commission MacPherson, n'a causé plus d'anxiété et plus de provocation à l'égard des expéditeurs de régions en particulier, que le fait que la Commission des transports du Canada accorde des augmentations de tarifs-marchandises au moyen de la méthode d'uniformité.

101. Le problème n'était pas nouveau. Cette pratique avait été commentée par les Commissions royales d'enquête sur les transports depuis 1927. En cette année-là, avait paru le rapport de la Commission Duncan (Commission royale sur les réclamations des Maritimes) et sous le titre de «Incidence des augmentations de guerre «à l'horizontale»», le texte suivant paraissait aux pages 26-27:

«Il y a encore un autre point très important dans la situation des chemins de fer, qui, comme il affecte les Maritimes, mérite une mention spéciale. Ce point est, dans un sens, relié aux problèmes que nous avons discutés, mais son incidence n'est pas tellement mêlée au problème général que nous ne puissions l'en extriquer et l'étudier séparément. En réalité, la réaction au fardeau qu'il impose est si grande qu'à notre point de vue, il devrait être traité comme un problème spécial. Nous voulons parler du système en vertu duquel, au cours de la dernière guerre, on a ajouté aux taux des chemins de fer, des augmentations de pourcentage uniforme (connu sous le nom «d'augmentations à l'horizontale»).

L'administration des chemins de fer, lors de son témoignage devant nous, a reconnu que le traffic de longue distance, plus particulièrement le trafic lourd, avait été sérieusement affecté par le fonctionnement des augmentations uniformes—la Commission des chemins de fer, selon l'administration des chemins de fer, ne se sentait pas capable de changer la proposition, puisque lorsque les avances avaient été faites, elles l'avaient été à l'horizontale et il avait été dit à ce moment-là que lorsque le temps viendrait d'accorder des réductions, elles le seraient aussi selon la méthode uniforme.

En tenant compte de l'importance des taux de chemin de fer en ce qui concerne le grafic de longue distance et le trafic lourd, nous n'hésitons aucunement à recommander que l'affaire soit reconsidérée par la Commission des chemins de fer et que celle-ci se considère relevée de toute obligation qu'elle aurait pu avoir à l'égard de certaine déclaration et qu'elle se sente libre d'étudier toute la question selon sa valeur.»

102. Dans le rapport de la Commission royale Turgeon en 1951, l'aspect des augmentations uniformes avait été traité en profondeur. Les découvertes de la Commission figurent aux pages 45-47 et 51-62 du rapport.

En page 47, la Commission disait:

(*Texte*)

«Il n'est pas de meilleure preuve du sentiment d'inquiétude qui règne dans le pays par suite du régime actuel des tarifs-marchandises que les protestations unanimes de sept gouvernements provinciaux, alors que les deux provinces centrales ne protestent aucunement. Il n'existe, dans la région centrale, aucun grief relatif aux tarifs-marchandises qui émeuve la population comme dans l'Ouest et les Maritimes.»

(*Traduction*)

En page 51, les plaintes des huit provinces étaient résumées ainsi:

(*Texte*)

Que l'application de majorations de tarifs selon la méthode de majoration uniforme ont été nombreux et variés, mais ils peuvent être ramenés à ceci:

1. Dérange les «rapports» actuels;
2. Accentue les disparités existantes;
3. Aggrave les désavantages dont souffrent actuellement les expéditeurs sur long parcours;
4. Annulle les tarifs «différentiels» existants:
5. Suppose que tout trafic peut supporter les mêmes taux de majoration, alors qu'il n'en est pas ainsi; et
6. Empire les conditions de concurrence des fabricants astreints à de longs parcours, surtout quand ils doivent faire venir leur matières premières.

(*Traduction*)

103. Les principales conclusions de la Commission Turgeon et ses principales recommanbations concernant les problèmes figurent aux pages 61 et 62 du rapport, alors que la Commission dit:

(*Texte*)

«Conclusions

1. Les demandes de majorations uniformes de tous les taux de transport prennent pour acquis, bien à tort, que toutes les marchandises peuvent dans n'importe quelles conditions, absorber un montant égal de majoration.
2. Il est vrai que si les mojorations uniformes conservent les écarts de tarifs du point de vue pourcentage, elles dérangent ces écarts lorsqu'ils sont traduits en cents par 100 livres (ou autre unité de mesure), du moins en ce qui touche les expéditeurs et les consignataires, et c'est là un facteur très important pour eux.
3. Les majorations uniformes accentuent le désavantage dont les expéditeurs et les consignataires à longue distance sont déjà victimes.»

(*Traduction*)

Les recommandations de la Commission étaient les suivantes:

(*Texte*)

«Aucune mesure législative traitant de majorations uniformes n'est recommandée. La Loi des chemins de fer, dans sa forme actuelle, donne à la Commission des transports l'autorité voulue pour régler les questions de ce genre.

Il est à souhaiter qu'en étudiant toutes les causes à venir de majorations, la Commission des transports et les compagnies ferroviaires tiendront compte, comme il se doit, des réflexions exposées dans le présent chapitre.»

(*Traduction*)

104. La façon générale par laquelle la Commission Turgeon a abordé le problème et son désir sont mieux illustrés si l'on considère le rapport de cette Commission qui, alors qu'elle traitait du problème, a dit:

(*Texte*)

«Il semble donc que la solution du problème revient principalement aux chemins de fer eux-mêmes, puisque les moyens de faire disparaître la

cause du mécontentement sont à la portée. On a fait remarquer à la Commission royale qu'à ce sujet, et alors qu'elles établissaient les tarifs-marchandises, les autorités ferroviaires ont souvent agi sans se préoccuper suffisamment de l'intérêt de la localité à desservir, et sans même manifester une juste compréhension des intérêts futurs du chemin de fer.»

(*Traduction*)

Il y avait aussi les conditions et la situation au moment du rapport de la Commission royale Turgeon, en 1951.

Développement depuis la Commission Turgeon

105. Ce qui a percé depuis cette date a été indiqué par le témoignage de l'honorable Duff Roblin, Premier ministre du Manitoba, aux assises régionales de la Commission royale MacPherson, à Winnipeg.

Question: Monsieur le premier ministre, à votre connaissance, a-t-on mis en pratique les recommandations de la Commission Turgeon en ce qui concerne les augmentations à l'horizontale?

Réponse: J'ai bien peur que non. A la lumière de recommandations si précises, faites par la Commission Turgeon, les provinces auraient dû normalement s'attendre à quelque soulagement de ce lourd fardeau, mais dans le cas des taux, immédiatement après la parution du rapport, la Commission des transports a continué à suivre son ancienne politique. Les provinces ont fait part de leur inquiétude dans l'appel qu'elles ont présenté au gouverneur en conseil en 1953.

Le 4 juillet 1951, lors de sa première décision suivant la publication du rapport de la Commission royale, la Commission a retardé l'application des recommandations de la Commission royale, dans cette affaire. Dans sa décision suivante, le 25 janvier 1952, la Commission a réglé les choses en proposant que les expéditeurs portent leurs griefs d'abord devant les compagnies de chemins de fer en question et que par la suite s'ils le jugeaient bon, de faire une demande auprès de la Commission. La Commission, tout en adoptant les idées de la Commission royale, en page 62 de son rapport, en ce qui concernait le choc soudain causé à l'économie par de larges augmentations uniformes, s'est contentée de dire que les augmentations imposées par la décision étaient minimes—Présentations à Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, concernant les tarifs-marchandises—Cas de 7 p. 100 par le requérant, Ottawa, le 1er mai 1953, p. 28)—

Depuis 1950, il y a eu plusieurs demandes d'augmentations générales—dont toutes sauf une ont été faites par l'entremise d'augmentations de pourcentage uniforme—qui ont résulté en une augmentation globale de 77 p. 100.» (23)

106. Qu'il est évident que l'injustice créée par les augmentations uniformes a continué à exister, selon la déclaration du Premier ministre suppléant, le 26 novembre 1958, avant l'établissement de la Commission MacPherson.

Le Premier ministre suppléant déclarait:

«Le gouvernement reconnaît, cependant, qu'il existe de sérieuses injustices dans la structure actuelle des tarifs-marchandises qui ont, à la fois, contribué au système des augmentations uniformes de taux et qui ont été aggravées par ce système.»

Le ministre des Transports déclarait le 24 mars 1959:

«Le gouvernement a décidé que le soulagement le plus efficace peut être atteint en conservant les octrois à la baisse dans les taux de la catégorie de

non-compétition et de commodité...Ces taux...étant ceux qui ont joui des pleines augmentations de pourcentage autorisées par la Commission des transports au cours des années.

Ce genre de soulagement concentre les bénéfices sur le trafic de longue distance où les taux n'ont pas été maintenus à la baisse par la compétition...»24

107. Malgré les déclarations des compagnies de chemin de fer faites devant la Commission Duncan et des directions précises de cette Commission; malgré les constatations de la Commission Turgeon en 1951 et ses directives aux chemins de fer, portant qu'ils devraient corriger ces sérieux abus; malgré les déclarations claires et précises du Premier ministre suppléant et du ministre des Transports, nous retrouvons la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien qui déclare, les 17 et 18 septembre 1959, devant la Commission MacPherson, ce qui suit:

«Le Commissaire MACPHERSON: Et nous avons d'autres injustices, ou prétendues injustices, comme par exemple l'augmentation uniforme, dont nous avons entendu parler. Cela a été discuté?

M. SINCLAIR: C'est une prétendue injustice.

Commissaire MACPHERSON: Oui mais il s'agit d'une injustice qui a beaucoup d'importance pour certains secteurs du pays?

M. SINCLAIR: C'est ce qu'ils ont dit.

Commissaire MACPHERSON: Et malgré tout, vous ne croyez pas que ce soit important? La chose importante que je veux porter à votre attention est le fait que vous avez attaché de l'importance seulement aux taux statutaires, hier et encore ce matin.

M. SINCLAIR: Oui monsieur.

Commissaire MACPHERSON: La présente Commission doit s'occuper de toutes les injustices et, possiblement, la plus grave injustice est que les marchandises supportent toute la charge pour l'industrie du rail toute entière?

M. SINCLAIR: Eh bien, monsieur, je peux répondre oui aux questions dans lesquelles vous retracez leur histoire, mais je ne dirais pas que les augmentations uniformes entraînent des injustices».

Impact sur la structure des taux

108. Nous présentons, au moyen de tableaux, certaines statistiques qui indiquent et mettent en relief l'impact des augmentations uniformes de pourcentages dans la structure des tarifs-marchandises. Le tableau I, en page 41, montre des taux comparatifs pour les mouvements d'est en ouest et d'est en est, pour les années 1949 et 1965. Les taux de ce tableau sont basés sur des données publiées dans «L'Analyse des bordereaux d'expédition» par la Commission des transports; ces taux montrent les variations en dollars par tonne entre les différentes régions du Canada.

109. Le tableau II, aux pages 42 et 43, est une comparaison des taux moyens de marchandises, par tonne, du trafic vers des points du Manitoba ou provenant de tels points avec les taux moyens, par tonne, sur les mêmes marchandises voyageant ailleurs au Canada. Ce tableau indique que l'expéditeur moyen au Manitoba paie $11.06 par opposition à la moyenne canadienne de $7.40 la tonne. La différence entre l'expéditeur du Manitoba et l'expéditeur canadien moyen est augmentée en plus par la méthode des augmentations uniformes de pourcentages.

TABLEAU I

Marchandises	Date	D'est en ouest		D'est en est	
		Taux par tonne	Distance moyenne milles	Taux par tonne	Distance moyenne milles
Préparations alimentaires de céréales	1965	$57.76	2,018	$13.43	330
	1949	23.27	1,587	4.10	234
Augmentation		$34.49		$ 9.33	
Produits de la soude	1965	$34.25	2,081	$ 6.95	342
	1949	28.11	1,901	6.93	316
Augmentation		$ 6.14		$ .02	
Tuyaux de fer ou d'acier	1965	$37.07	1,635	$ 8.41	298
	1949	32.84	1,915	7.83	290
Augmentation		$ 4.23		$ .58	
Instruments agricoles	1965	$63.73	1,599	$16.15	269
	1949	30.08	1,620	9.29	297
Augmentation		$33.65		$ 6.86	
Parties d'automobiles	1965	$74.41	2,178	$ 9.93	205
	1949	41.82	1,754	10.44	357
Augmentation		$32.59		($ .51)	
Réfrigérateurs	1965	$69.48	1,777	$14.43	323
	1949	43.11	1,560	7.00	77
Augmentation		$26.37		$ 7.43	
Matériel de buanderie	1965	$83.51	2,132	$11.31	316
	1949	41.21	1,792	10.00	373
Augmentation		$42.30		$ 1.31	
Meubles	1965	$77.90	2.002	$15.15	322
	1949	43.44	1,653	11.18	315
Augmentation		$34.46		$ 3.97	
Savon	1965	$46.94	1,998	$ 8.72	371
	1949	35.44	1,504	8.50	362
Augmentation		$11.50		$ .22	
Contenants, métal	1965	$82.11	2,098	$14.05	259
	1949	27.60	1,354	11.34	316
Augmentation		$54.51		$ 2.71	

TABLEAU II

COMPARAISON D'UN TAUX MOYEN PAR TONNE
(Taux statutaires non compris)

	Marchandises	Manitoba	Canada
21	Préparations alimentaires de céréales	$ 45.65	$ 20.10
23	Produits industriels	5.27	7.81
45	Fèves de soya	12.51	8.26
49	Pommes	34.90	33.54
101	Betteraves à sucre	1.62	1.32
	Total des produits agricoles	$ 8.00	$ 7.43
203	Bovins	$ 25.41	$ 34.58
211	Porcs	14.01	15.86
215	Viandes fraîches	49.11	55.62
219	Produits des salaisons	29.94	29.69
233	Produits laitiers	37.99	35.45
239	Peaux et pelleteries	34.07	19.26
299	Animaux et produits	39.17	
	Total des produits animaux	$ 33.78	$ 35.71
305	Houille grasse	$ 4.31	$ 3.61
309	Minerai de fer	2.00	1.64
313	Minerai de cuivre et ses concentrés	3.10	4.35
314	Minerai de cuivre-nickel et ses concentrés	13.21	1.47
317	Minerai de zinc et ses concentrés	2.00	3.59
319	Minerais et leurs concentrés	2.25	3.20
327	Gravier et sable	.73	1.00
329	Pierre (moulue et concassée)	2.91	1.69
348	Gypse brut	3.26	.78
399	Produits miniers	9.92	
	Total des produits miniers	$ 3.66	$ 2.55
403	Poteaux, piquets et pilots de bois	$ 3.83	$ 14.12
409	Pâte de bois	4.30	3.11
411	Bois, bardeaux et lattes	22.98	13.79
415	Feuilles de placage, bois contre-plaqué et bois aggloméré	25.68	27.37
499	Produits forestiers	11.26	
	Total des produits forestiers	$ 15.19	$ 6.42

	Marchandises (*suite*)	Manitoba	Canada
501	Essence	7.62	5.07
503	Carburant et huiles résiduelles provenant du pétrole	8.66	4.85
505	Huiles de graissage	18.45	18.83
507	Produits du pétrole, raffinés	8.66	8.82
533	Produits de la soude	35.98	11.04
539	Engrais	17.65	9.10
553	Drogues	38.39	34.18
559	Cuivre en lingots	30.49	17.15
563	Plomb et zinc en lingots	19.24	20.98
571	Métaux et alliages	32.58	18.89
583	Fer et acier ouvrés	11.03	12.96
587	Tuyaux et joints d'acier et de fer	30.27	19.00
591	Instruments aratoires	47.16	53.45
595	Machineries	20.74	25.77
613	Automobiles, à passagers	48.55	53.69
615	Véhicules moteurs à marchandises	69.37	79.85
623	Parties d'automobiles	48.57	16.78
633	Ciment: naturel et Portland	6.36	5.47
645	Chaux	15.95	6.62
657	Papier-journal	14.75	9.66
661	Papier d'emballage	7.41	15.10
665	Papier et articles en papier	34.91	20.50
669	Carton-bois, carton-fibre	19.87	12.60
671	Carton-mur	15.93	14.52
685	Matériel électrique et parties	19.52	23.5
707	Réfrigérateurs, appareils de congélation et parties	52.99	37.38
709	Appareils de buanderie	54.95	43.26
715	Meubles	78.82	52.44
749	Breuvages alcooliques, malt	8.65	6.51
763	Conserves	27.47	19.80
769	Savon	34.80	29.47
773	Nourriture d'animaux et de volailles	2.85	10.79
779	Contenants, métal	65.14	22.15
787	Contenants, retournés vides	13.14	8.49
789	Fer en rebuts	3.56	3.85
795	Débris de matériaux destinés à la refonte	.73	3.10
799	Produits manufacturés et divers	38.99	25.22
799A	Produits manufacturés et divers	27.70	
	Total des produits manufacturés et divers	$ 20.30	$ 12.87
	Grand total	$ 11.06	$ 7.40

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition de 1964.

110. Au cours des séances de la Commission royale, dans les discussions avec le représentant de la *Canadian Pacific Railway*, il a été indique que le trafic dans la région de l'Ouest contribuait à 52.8 p. 100 du revenu additionnel du rail alors qu'il ne représentait que 25.0 p. 100 du tonnage total dans tout le Canada, y compris le transport du grain aux taux statutaires et déchargé à Vancouver et Churchill. (Volume 107, Transcription quotidienne, page 17845). Le tableau III à la page 45 indique que l'injustice des augmentations uniformes est le résultat des augmentations dans les taux par 100 livres dans le trafic normal. Alors que l'augmentation du pourcentage peut être appliquée également à tous les taux, les changements en cents par 100 livres sont très significatifs et tout à fait injustes dans leur application.

111. Les tableaux précédents sont présentés pour montrer le problème principal auquel avait à faire face la Commission MacPherson et une appréciation de cet aspect du rémoignage est impératif si nous voulons apporter une solution ordonnée selon le bill C-231. Comme le dit la Commission MacPherson en page 68 (page 31) du Volume I:

(Texte)

«...Dans des mémoires venant de toutes les parties du pays, on se plaint à nous du fardeau des tarifs ferroviaires de marchandises, qui devient de plus en plus onéreux, et on prédit les désastres qu'amènera toute autre hausse des mêmes tarifs. Nous sommes frappés de la gravité des plaintes.» «...Le mécontentement surgit à cause de la façon inégale utilisée pour transférer les hausses.»

112. Aux pages 69-70 (pages 31-32):

«...le mécontentement provient de la façon injuste par laquelle les augmentations sont accordées...»

Vues sous cet angle, les nombreuses plaintes formulées contre les tarifs-marchandises élevés et à la hausse sont un condensé des plaintes traditionnelles contre les frais de transport élevés pour les longues distances et le degré croissant d'inégalité et d'injustice qu'apporte une augmentation générale des tarifs aux marchandises transportées sur des grandes distances. Par conséquent, les marchandises qui font l'objet d'un long trajet et souffrant déjà d'un désavantage de frais de transport jusqu'à un marché, ont à supporter une augmentation des taux qui, bien entendu, est plus grande en dollars que pour un court trajet, ayant pour effet d'amoindrir la capacité de compétition sur le marché. En plus de cela, et il s'agit là de la véritable aggravation, le genre de la compétition a eu tendance à affecter plus intensivement les marchandises à transport sur court trajet. Il s'ensuit que l'augmentation uniforme ne peut s'appliquer; certaines expéditions ne subissent pas l'augmentation, certains ne la subissent que très peu et d'autres la supportent presqu'en entier—suffisamment, en réalité, pour essayer de compenser pour les augmentations qui ne peuvent pas être attribuées à d'autre trafic.

TABLEAU III

CATÉGORIE DE TARIFS	Tarif moyen par tonne selon le genre de tarif
Des Maritimes aux Maritimes	$ 17.17
Des Maritimes à la région Centrale	21.49
Des Maritimes à la région de l'Ouest	ø
De la région Centrale aux Maritimes	33.90
De la région Centrale à la région Centrale	19.77
De la région Centrale à la région de l'Ouest	75.26
De la région de l'Ouest aux Maritimes	108.20
De la région de l'Ouest à la région Centrale	59.05
De la région de l'Ouest à la région de l'Ouest	22.44
Canada	30.40
TAUX DE MARCHANDISES NON COMPÉTITIFS	
Des Maritimes aux Maritimes	2.09
Des Maritimes à la région Centrale	7.33
Des Maritimes à la région de l'Ouest	45.29
De la région Centrale aux Maritimes	12.46
De la région Centrale à la région Centrale	4.42
De la région Centrale à la région de l'Ouest	48.15
De la région de l'Ouest aux Maritimes	30.54
De la région de l'Ouest à la région Centrale	25.68
De la région de l'Ouest à la région de l'Ouest	5.64
Canada	6.90

	Tarif moyen par tonne selon le genre de tarif
TARIFS NORMAUX	
Des Maritimes aux Maritimes	2.51
Des Maritimes à la région Centrale	7.78
Des Maritimes à la région de l'Ouest	45.29
De la région Centrale aux Maritimes	15.12
De la région Centrale à la région Centrale	4.87
De la région Centrale à la région de l'Ouest	52.95
De la région de l'Ouest aux Maritimes	32.71
De la région de l'Ouest à la région Centrale	26.11
De la région de l'Ouest à la région de l'Ouest	5.94
Canada	7.72

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition de 1964.

C'est un phénomène d'une compétition qui se répand d'une façon inégale. Et, aussi juste que soit la réclamation des chemins de fer portant que c'est au-delà de leurs pouvoirs que d'extraire les augmentations nécessaires des revenus de la plus grande partie du trafic compétitif, le fait demeure que dans une ambiance de compétition, l'outil qu'est l'augmentation uniforme est un suicide pour les chemins de fer de même qu'injuste pour les expéditeurs qui dépendent encore des chemins de fer.

Il est juste de conclure, comme le font les compagnies de chemins de fer, que le total des frais d'opérations doit être supporté par les usagers des transports ferroviaires. Mais il n'est pas exact de conclure, que l'égalité est préservée sans tenir compte de la façon par laquelle le fardeau est réparti. Aucun expéditeur ne pourrait réellement se plaindre de souffrir d'injustice si on ne lui demandait que de supporter l'augmentation moyenne du tarif des frais.»

113. Aux pages 15-19 (pages 7-9):

(Texte)

«...Il est donc apparent qu'en ce qui concerne ses effets, une augmentation «horizontale» ne l'est que par le qualificatif qu'on lui donne. Elle ne s'applique pas également à l'ensemble du tarif, mais plutôt sélectivement, par les chemins de fer, à la section du trafic qu'ils croient propre à la supporter. Évidemment, plus forte est la concurrence dans une section de trafic, moins on est censé appliquer l'augmentation entièrement, et même pas du tout en certains cas à la concurrence, plus on est censé appliquer toute l'augmentation. Avec la permission de la Commission d'appliquer ainsi les augmentations «horizontales» et aussi le besoin d'obtenir plus de revenus, il est peut-être admissible que les chemins de fer puissent agir de cette façon-là, soit retirer la plus grande part possible des revenus nécessaires de la partie du trafic la moins exposée à la concurrence et la plus petite possible de la partie du trafic où la concurrence est la plus vive et où il y a d'autres moyens de transport...

Il y a aussi, évidemment, les expéditeurs qui se ressentent de ce souci constant qu'ont les chemins de fer de chercher des sources de revenus au moyen des augmentations «horizontales» de tarif, et, de façon générale, ils s'en ressentent dans la proportion du degré de concurrence se rapportant à leur trafic particulier. Ces expéditeurs qui ont à leur disposition un choix de moyens de transport sont à l'abri des effets des augmentations du tarif des chemins de fer, les soi-disant «expéditeurs captifs», se trouvent à supporter tout le poids des augmentations «horizontales». C'est cette méthode qui s'est développée avec une intensité accrue au cours de la dernière décennie et qui constitue un résultat direct de l'effet inégal de la

concurrence sur le réseau de transport. La perte d'une bonne partie du trafic le plus payant aux mains des voituriers concurrents a forcé les chemins de fer, pour conserver un niveau de revenus convenable, à augmenter leur tarif sur le trafic qui leur était encore accessible. Cependant, ce degré de «disponibilité» change selon les conditions de concurrence, et les augmentations de tarifs de chemins de fer, si l'on ne veut pas que celles-ci se traduisent par des pertes considérables de trafic aux mains des voituriers concurrents, ne peuvent être appliquées que d'une façon inégale représentant cette influence inégale de la concurrence sur le fonctionnement des chemins de fer. En résumé, les avantages apportés à l'économie canadienne par ces éléments concurrents de transport ne sont pas répartis également et c'est ce phénomène qui se trouve à la base du «problème de l'inégalité des tarifs de marchandises» constituant la principale raison d'être de la présente Commission...

C'est dans les régions du Canada où la concurrence aux chemins de fer est moins importante que la structure actuelle des tarifs des marchandises se fait la plus lourde. Même si le système de transport au Canada n'est plus caractérisé par des monopoles, il en existe encore des traces dans les régions qui, à cause de l'insuffisance des réseaux routiers, de la distance des marchés, ou d'autres facteurs, qui ont entravé le développement de la concurrence, continuent de dépendre à divers degrés du transport par chemins de fer. Même s'il est vrai que la quantité de tarifs de concurrence et de taxes convenues augmente dans les provinces atlantiques et l'Ouest du Canada, il existe des preuves qui ne peuvent se comparer ni par la quantité ni par la qualité à ceux qui s'appliquent dans le Canada central. Le résultat final semble être que cet effet inégal de concurrence, transmis dans la structure des tarifs de marchandises, tend à amener une augmentation relativement plus considérable du prix de déplacement des marchandises par chemin de fer pour expéditeurs de l'Atlantique et de l'Ouest que pour l'expéditeur du Canada central. Ce résultat se fait particulièrement sentir dans le cas des expéditions à longue distance vers les marchés du Canada central. Ainsi, les effets à l'égard de la mise sur le marché d'une augmentation de 20 p. 100 pour un expéditeur à longue distance qui avait l'habitude de payer $514 pour le transport d'un wagon de marchandise jusqu'à Toronto et qui devra maintenant débourser $102.80 de plus, sont évidemment plus sérieux que ceux qui se produisent dans le cas de son concurrent à courte distance qui déboursait $58 pour l'expédition d'un wagon vers le même marché et qui devra maintenant débourser $11.60 de plus. Une autre conséquence de ces augmentations «horizontales» auxquelles doit faire face l'expéditeur à longue distance est que l'augmentation de 20 p. 100 ne s'applique pas toujours entièrement dans le cas de son rival à courte distance parce que la concurrence dans cette région est tellement généralisée que les chemins de fer envisagent une perte de trafic si leurs tarifs sont augmentés de façon indue.

Cependant, sans aucun doute, au point du vue de l'équité, l'effet régional le plus grave de cette concurrence dans la structure du tarif ferroviaire découle du fait que les chemins de fer, parce qu'ils sont sûrs d'appliquer pleinement leurs augmentations permises que dans une région sans cesse diminuée, où la concurrence est faible ou non existante, doivent demander des augmentations proportionnellement plus considérables qu'ils ne le feraient si les tarifs accrus pouvaient s'appliquer sur une base plus générale. Comme résultat, les régions où la concurrence est la plus faible doivent payer une part sans cesse plus considérable des revenus nécessaires pour absorber les dépenses des chemins de fer. En d'autres termes, il semblerait qu'on cherche à conserver la structure traditionnelle

du tarif ferroviaire reposant sur des différenciations des prix et des subventions internes, au moyen des profits obtenus par la hausse du niveau des tarifs dans les secteurs à monopole qui subsistent dans le régime des transports, et non pas, comme autrefois, par des profits provenant de tarifs élevés sur un trafic de bonne qualité. Ainsi, les causes de division par la distance et les autres facteurs géographiques et économiques que la structure du tarif ferroviaire des marchandises au Canada a traditionnellement tenté d'atténuer sont, dans les conditions actuelles, aggravées par cette même structure des tarifs de marchandises. Il est évident qu'il y a lieu de s'inquiéter sérieusement des effets à longue portée sur l'économie canadienne d'une continuation de cette méthode.»

114. C'est de façon générale l'historique des recommandations de la Commission en ce qui concerne le contrôle du tarif maximum. Le mal que la Commission essayait de combattre avait résulté des augmentations uniformes de tarifs, de façon progressive. A la page 96 (page 49) du Volume II du rapport de la Commission royale d'enquête:

(*Texte*)

«...Dans le domaine du transport, comme en tout autre domaine où prévaut le monopole, l'État doit s'efforcer de jouer le rôle de la concurrence.»

L'État s'occupe aussi de la réglementation des tarifs maximums pour des raisons autres que la répartition optimale des ressources. La principale raison, c'est qu'une réglementation de ce genre réduit le fardeau imposé d'ordinaire à chaque expéditeur. En second lieu, en faisant fonction de cour d'appel, l'autorité régulatrice sert de tribunal à l'expéditeur qui se sent lésé.»

(*Traduction*)

Et en traitant des buts de la politique du tarif maximum, la Commission déclarait:

(*Texte*)

«... Il serait à souhaiter qu'elle remédie d'une certaine façon au surcroît imposé à l'expéditeur qui fait transporter ses marchandises sur de longs parcours.»

Dispositions concernant le tarif maximum

115. Deux aspects de l'article 336 attirent l'attention. Premièrement, l'applicabilité de la formule du taux maximum qui implique la définition d'un expéditeur «captif» et la détermination d'un expéditeur «captif». Deuxièmement, l'aspect qui traite de la formule elle-même.

116. La Commission royale en traitant de ce problème a recommandé que tous les expéditeurs aient le droit de se déclarer «captifs». En page 104 (page 52) Volume II, la Commission déclarait:

(*Texte*)

«...Il incombe à l'expéditeur de chercher à obtenir l'état de dépendance. Les démarches qu'il entreprend en ce sens doivent avoir pour motif son mécontentement à l'égard du tarif de transport qu'il est obligé de payer.»

(*Traduction*)

117. Les mesures législatives, telles qu'elles ont été présentées, prévoient que même les expéditeurs qui sont actuellement visiblement «captifs» devront établir ce fait dans une demande auprès de la Commission. Il est difficile de comprendre pourquoi ceux qui doivent bénéficier des recommandations de la Commission royale d'enquête sont assujettis à cette difficulté d'établir leur droit à un tarif maximum. Il faudrait que la Commission royale d'enquête ait conçu cette for-

mule comme un choix différent de la présente structure des tarifs. Tous les expéditeurs du Canada ont droit à un tarif de catégorie sur les marchandises et ce droit n'entraîne pas l'obligation d'expédier une certaine partie de leurs marchandises.

118. La Commission déclarait en page 110 (page 55):

(*Texte*)

« . . . Nous estimons qu'il nous incombe de chercher à remplacer le tarif maximum de catégorie qui est actuellement en vigueur par une méthode d'établissement des tarifs maximums plus pratique et qui permettra de protéger l'expéditeur sous la dépendance d'une compagnie sans restreindre l'application des principes ordinaires du commerce dans le secteur concurrentiel qui est de plus en plus important.»

(*Traduction*)

119. La Commission royale a fait allusion, en plusieurs occasions, à la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Cette loi en elle-même constituait la preuve de la détermination du Parlement canadien que les expéditeurs de marchandises de catégorie ou non compétitives étaient au moins des expéditeurs auxquels le terme «captif» pouvait s'appliquer parce que c'était pour ces mêmes expéditeurs que le Parlement canadien avait décidé d'accorder un soulagement du fardeau excessif causé par la dernière augmentation uniforme des tarifs-marchandises en 1958. On nous dit maintenant dans le bill C-231 que le seul expéditeur captif est celui dont les marchandises ne peuvent pas être transportées autrement, efficacement et d'une façon non compétitive que par le réseau ferroviaire. La définition par elle-même crée des difficultés d'interprétation. Des déclarations plus récentes faites devant le présent Comité indiquerait que l'effet pratique de l'article relatif à ce groupe d'expéditeurs, autrefois considérés comme «captifs», serait minimal.

120. Nous faisons maintenant face à une situation où il est suggéré que les seuls récipiendaires possibles de la protection en vertu des mesures législatives sont des expéditeurs à taux de catégorie qui représentent un pour cent du tonnage transporté par les chemins de fer canadiens. Dans l'analyse des bordereaux d'expédition de 1965, le trafic à taux de catégorie représentait 1.7 p. 100 du tonnage et à peu près 4.6 p. 100 des revenus totaux des chemins de fer. Si nous voulons accepter cette position, nous devons supposer que c'est l'intention des mesures législatives de laisser sans aucun mécanisme de contrôle à peu près 98 p. 100 du trafic. En plus de cela, les membres du Comité doivent se rappeler que les taux de catégorie actuels sont, en réalité, le maximum que les chemins de fer ont le droit de demander à tout expéditeur canadien. Ce sont des taux accordés aux expéditeurs non par un geste gratuit des chemins de fer, non par contrat, mais par autorité réglementaire. Si la définition susmentionnée de la captivité doit être acceptée, ce serait introduire un concept très alarmant dans l'établissement des taux de notre pays. Nous aurions une situation où les taux de catégorie actuels disparaîtraient, où les règles et les règlements afférents à la discrimination injuste et les taux irraisonnables seraient éliminés, où une nouvelle formule de tarif maximum serait introduite et dont l'impact est inconnu puisque les données concernant les frais ont été déniés. De plus, les mesures législatives exige que si un pour cent des expéditeurs établissent qu'ils sont «captifs», ils doivent alors conclure un contrat avec la compagnie ferroviaire pour expédier 100 p. 100 du trafic. Ils devraient aussi présenter leur comptabilité aux compagnies ferroviaires et au mandataire réglementaire pour prouver qu'ils expédient bien 100 p. 100. Si en plus, ils manquent à leur promesse d'expédier 100 p. 100 ils seraient obligés de supporter la différence dans les tarifs plus 10 p. 100 à titre de dommages. Nous aurions, par conséquent, introduit dans la structure du tarif de catégorie, le concept du coût accepté.

121. La Loi sur la réduction des taux sur le transport des marchandises a été introduite à la suite de la dernière augmentation uniforme des tarifs pour soulager des fardeaux supportés par les expéditeurs de marchandises de catégorie et non concurrentielles. Le fait d'exclure ces expéditeurs de la catégorie des expéditeurs «captifs» serait faire un pas en arrière.

122. Nous ajouterions un nouveau paragraphe (2) à l'article 336 comme suit:

> «(2) Un expéditeur de marchandises à l'égard desquelles les taux en vigueur le 1er janvier 1965, étaient les taux de catégorie et de marchandises assujettis à la Loi sur la réduction des taux sur le transport des marchandises, sera censé ne pas avoir d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.»

Il est à remarquer que la Commission royale a indiqué que la «captivité» devrait être une affaire d'auto-déclaration et non une affaire de détermination.

123. La Commission a recommandé une procédure pour régulariser et contrôler le plafond imposé aux tarifs-marchandises ou, en d'autres mots, pour régulariser et contrôler la partie d'un tarif-marchandises qui excède les coûts variables ou les déboursés personnels. En page 99 (page 50), Volume II de son rapport, la Commission déclarait:

(Texte)

> «...Nous en sommes venus à la conclusion que la réglementation des tarifs maximums répondra le mieux aux conditions et aux qualités mentionnées ci-dessous si elle est fondée sur le coût variable du transport de marchandises données auquel on aura ajouté une proportion équitable des frais fixes du chemin de fer.»

(Traduction)

124. Le mal qu'il fallait guérir était la part disproportionnément grande des frais fixes ou généraux des chemins de fer qui étaient supportés par le trafic «dépendant du service ferroviaire». La formule contenue dans le bill C-231 omet complètement de prévoir toute protection au groupe même d'expéditeurs dont les problèmes ont donné naissance à la Commission royale d'enquête. Les tarifs maximums doivent être calculés en déterminant le coût variable du transport de marchandises dans les charges de 30,000 livres et en y ajoutant un montant égal à 150 p. 100 de ce coût. En plus, il prévoit une déduction minimale pour les chargements dépassant le montant stipulé.

125. La formule est basée sur trois suppositions arbitraires qui peuvent toutes être mises en doute: (a) le choix du facteur clef de 30,000 livres, (b) la contribution de frais généraux fixée à 150 p. 100, et (c) les déductions minimales allouées aux plus lourds chargements.

(a) Facteur de poids clef de 30,000 livres

126. Le coût variable auquel réfère l'article (2) de l'article 336 est basé sur des chargements de 30,000 livres et ne tient pas compte de la pesanteur actuelle de l'expédition. Le bas niveau de 30,000 livres est probablement basé sur les mots du rapport de la Commission royale. En page 100 (page 51), Volume II:

(Texte)

> «...Il s'ensuit que le poids-clef sur lequel on peut se fonder pour établir le tarif maximum est le poids de l'unité de charge que le transporteur concurrent emploierait pour établir son prix le plus avantageux.»

(Traduction)

Les termes de cette déclaration sont contradictoires. Le contrôle du taux maximum est pour protéger l'expéditeur «captif» pour qui, par définition, il n'y a pas d'autre moyen efficace de transport. L'emploi de la capacité de transport d'un camion à titre de mesure des taux du trafic «captif» ne s'applique tout simplement pas. S'il y avait une concurrence économique efficace de camionnage, le contrôle du tarif maximum ne serait pas nécessaire. L'application de la formule proposée par le bill C-231 prévoit une protection insignifiante pour les expéditeurs de marchandises lourdes et les expéditeurs de longs trajets. Le chiffre de 30,000 livres ne représente pas la situation actuelle du chargement ferroviaire. La pesanteur moyenne de chargement de tout le trafic canadien, en excluant le grain, était de 87,000 livres (43.5 tonnes) par wagon, tel que l'indiquait l'analyse des bordereaux d'expédition de 1965. Le trafic non concurrentiel des marchandises a une pesanteur moyenne de 54.5 tonnes par wagon. Pour qu'elle fasse du sens, il faudrait que la formule du tarif maximum soit conçue de façon à protéger le trafic non concurrentiel des marchandises avec des caractéristiques de chargement moyen, à l'heure actuelle, de près de 110,000 livres. Avec des taux maximums basés sur 150 p. 100 du coût variable d'un chargement de 30,000 livres moins la déduction minimale proposée par le bill C-231, l'augmentation du taux sur le coût variable de la pesanteur actuellement transportée variera de 150 p. 100 à 30,000 livres jusqu'à plus de 570 p. 100 pour 140,000 livres (voir le tableau IV, page 52, ligne 3).

(b) *La contribution aux frais généraux de 150 p. 100*

127. Ce chiffre de 150 p. 100 figure dans le rapport de la Commission royale et est un facteur déterminant arbitraire qui n'est nulle part supporté par le rapport de la Commission ni dans la publication des études de la Commission, dans le Volume II. La province du Manitoba s'est vue refuser les données concernant le coût des chemins de fer de façon à vérifier la raison d'être du chiffre ou l'impact d'un autre facteur de pourcentage comme nous en traiterons ci-après.

(c) *Déductions allouées pour les chargements plus lourds*

128. Les chemins ont les avantages du coût, particulièrement sur les grandes distances, d'où la capacité de réduire les coûts unitaires grâce à des chargements plus lourds et un plus grand mouvement. Les camions, d'un autre côté, peuvent fournir une concurrence efficace, particulièrement sur des trajets plus courts et dans des régions de plus grande densité de trafic. On nous a refusé toute donnée concernant les coûts ferroviaires canadiens en relation de la distance et des chargements, mais une enquête a été menée en rapport avec les échelles de coût au millage et à la pesanteur publiées par la *Interstate Commerce Commission* (États-Unis) à l'égard de la région de l'Ouest de façon à illustrer les économies des chargements plus lourds. On a choisi un trajet de 500 milles par wagon. Les résultats ont montré un déboursé total de $169.20 par wagon de 30,000 livres et de $230.40 par wagon de 120,000 livres. Alors que la pesanteur transportée dans le plus lourd chargement est 300 p. 100 plus grande, les déboursés ne sont que 36.2 p. 100 plus grands. Le coût par 100 livres est de 56.4 cents pour le chargement plus léger et de 19.2 cents dans le chargement plus lourd, soit 66.0 p. 100 moindre. Alors que les échelles de coût de l'ICC ne sont pas basées sur les coûts canadiens, ils indiquent quand même la relation des coûts entre différentes pesanteurs minimales. La formule du tarif maximum du bill C-231 n'a pas donné à l'expéditeur les bénéfices accumulés par la réduction dans les prix unitaires découlant des chargements plus lourds. Basée sur 150 p. 100 du coût variable de 30,000 livres, la formule proposée amène une réduction de 6.6 p. 100 au tarif pour 50,000 livres, de 9.9 p. 100 pour 70,000 livres, 11.5 p. 100 pour 90,000 livres et de 12.6 p. 100 pour 110,000 livres (Données pour un trajet de 500 milles selon l'ICC)

TABLEAU IV

ÉTAT MONTRANT LE POURCENTAGE PAR LEQUEL LES TARIFS MAXIMAUX, SELON LE BILL C-231, DÉPASSENT LES DÉBOURSÉS OU LES COÛTS VARIABLES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Détails	Pesanteur minimum des chargements en milliers de livres												
	12	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	140
1. Déboursés en cents par 100 livres	169.2	104.8	72.6	56.6	46.9	40.5	35.9	32.4	29.7	27.6	25.8	24.4	22.1
2. Tarif maximum en cents par 100 livres, selon le bill C-231	455	273	182	182	170	170	164	164	161	161	159	159	157
3. Pourcentage du tarif maximun en excédent des déboursés	169	160	150	222	262	320	357	406	442	483	516	552	574

SOURCE: Ligne 1–100 Échelles de coût des chargements ferroviaires par territoires, 1961, Déclaration 5–63, page 21, district de l'Est—500 milles.

129. Selon la formule du taux maximum prévue dans le Bill C-231 et en se servant des chiffres contenus dans le tableau IV, le taux maximum pour 30,000 livres est de $1.82 par 100 livres, tandis que le taux maximum pour 120,000 livres est de $1.59 par 100 livres. Le revenu du chemin de fer par wagon est donc de $546 pour le transport des 30,000 livres et de $1,908 pour le transport des 120,000 livres. Les dépenses applicables par wagon sont respectivement de $217.80 et de $292.80. Par conséquent, tandis que les dépenses s'élèvent à $75.00 de plus par wagon, les revenus sont augmentés de $1,362. Il convient de noter particulièrement que l'expéditeur utilisant le wagon pour les 30,000 livres ne doit contribuer que $328.20 par wagon des frais généraux du chemin de fer, tandis que l'expéditeur utilisant celui des 120,000 livres est forcé de contribuer $1,615.12 par wagon.

130. La prévision d'une formule de taux maximum plus juste exige qu'une ou plus des suppositions sur lesquelles le Bill C-231 est fondé soit changée. Après reflexion, nous sommes d'avis que la formule a besoin d'être révisée afin qu'elle reflète les économies que représente un chargement plus lourd en même temps que le rapport en pourcentage de la contribution au coût variable total. Notre proposition fondamentale est que les taux soient basés sur

(i) le coût variable actuel de 30,000 livres, plus

(ii) un pourcentage égal à la différence de pourcentage que sont les gains permis totaux au coût variable du transport des marchandises, plus

(iii) la moitié des économies en coût variable aux 30,000 livres et aux chargements actuels, lorsque les chargements dépassent les 30,000 livres (calculées en unités de 10,000 livres).

Le facteur pourcentage

131. Comme les membres du Comité le savent, les règlements actuels concernant les taxes à imposer sont faits suivant l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer, qui autorise la Commission à établir des tarifs qu'elle estime justes et raisonnables. La méthode dont se sert la Commission est d'examiner les dépenses du chemin de fer du Pacifique-Canadien qu'on désigne comme «chemin de fer de comparaison», de déterminer les dépenses reliées à l'opération du réseau de chemin de fer, et de déterminer les profits supplémentaires permis au chemin de fer, et qu'on appelle «le niveau permis de profits». Dans le dernier cas ayant trait au revenu général en novembre 1958, on a évalué à $480,279,000 les dépenses totales d'opération du chemin de fer du Pacifique-Canadien pour l'année 1959. A ce moment, la Commission a ajouté les profits permis qu'elle décrit à la page 12 de son jugement.

> «...Dans ces cas, la Commission s'est servi d'une méthode de formule en besoins pour déterminer les besoins financiers par année de l'entreprise de voie ferrée du Pacifique-Canadien, et les ayant établis à un certain montant, la Commission a alors autorisé un niveau permis de tarifs-marchandises qui, à son avis, donnerait au Pacifique-Canadien l'occasion de gagner le montant établi annuellement si des événements contraires à une telle occasion ne se produisaient pas. On se servit du Pacifique-Canadien comme unité de comparaison dans l'établissement des tarifs, et ainsi, les tarifs permis au Pacifique-Canadien furent également permis au National-Canadien et à d'autres compagnies de chemin de fer.
>
> La formule, telle qu'elle fut appliquée pour la première fois dans le jugement de la Commission sur le 21 p. 100, en 1948, prévoyait un niveau permis de revenu net sur les chemins de fer pour le Pacifique-Canadien conçu de la façon suivante».

Suivent alors les montants permis en 1948. La Commission continue:

Dans le jugement du 27 décembre 1957, les montants étaient:

Taux fixes	$ 13,038,000	
Dividendes sur les approvisionnements de préférence	3,012,130	(4 p. 100)
Dividendes sur les approvisionnements ordinaires	17,567,870	(5 p. 100)
Excédent	15,235,000	
Allocation supplémentaire	2,400,000	
Total	$ 51,203,000»	

132. Les besoins, tel qu'ils ont été fixés en novembre 1958, ont établis les besoins du Pacifique-Canadien à $55,225,000. Ceci, ajouté au total de l'estimation des dépenses du Pacifique-Canadien, a établi le niveau permis de profits pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien. En d'autres termes, le chemin de fer ne peut imposer des taux qui au total engendreront un excédent de $535,504,000. Le point de vue du niveau permis de profits est le seul contrôle ultime que l'agence de régularisation peut avoir sur la raisonnabilité des niveaux des tarifs. Diverses méthodes ont été adoptées dans le but de déterminer la raisonnabilité des taxes imposées par les industries régulières. L'une de ces méthodes est la base de pourcentage du tarif de retour. Au Canada, toutefois, dans le cas des compagnies de chemin de fer, on a pour règle de conduite de choisir les dépenses du chemin de fer du Pacifique-Canadien comme mesure en établissant un niveau permis de profits. Le projet de Loi introduit un sérieux éloignement des coutumes établies puisqu'il doit donner entière liberté aux chemins de fer en ce qui concerne le total de leurs porfits. On ne fera pas d'étude des profits, la seule réserve étant la restriction apparemment insignifiante sur les revenus provenant des expéditeurs captifs. De toute évidence, ce n'était pas là l'intention de la Commission royale. La Commission a déclaré que le chemin de fer du Pacifique-Canadien continue à être sous l'effet du règlement quand au niveau permis de ses profits. Aux pages 71 à 73 (page 33) du volume I, on y lit:

> «... Dans la mesure où nous trouvons que le public canadien et le gouvernement du pays ont l'obligation de sauvegarder les revenus des chemins de fer, nous avons fait déjà des recommandations. Elles suffiront par elles-mêmes à affranchir l'expéditeur vulnérable de la pression qui pourrait s'exercer en vue de la hausse des tarifs. A partir de là, si les chemins de fer demandaient encore des hausses dans les tarifs de marchandises, le Commission des transports du Canada devrait fixer les niveaux autorisés d'augmentation de telle sorte qu'aucun expéditeur ne serait obligé de supporter plus que la juste part qui lui incombe dans les frais accrus des chemins de fer. Que certains expéditeurs en raison de la concurrence, ne supportent pas même cette juste part des frais, c'est aujourd'hui un fait courant dans l'industrie du transport, mais, à notre avis, cela ne constitue pas une inégalité à l'endroit des expéditeurs. Si, pour bien des raisons, les frais de chemins de fer continuent de monter malgré l'augmentation de la productivité et malgré des installations et des services excédentaires, alors même que les chemins de fer chercheraient à obtenir une autre augmentation générale des tarifs, aucun expéditeur ne pourra à bon escient se plaindre si, quand il fait usage des services ferroviaires, il est appelé à supporter une équitable proportion des frais accrus.»

133. Notre formule reflète la déclaration nette de la Commission à l'effet que les chemins de fer continuent à être réglés en ce qui concerne les niveaux permis de profits et également et que l'expéditeur captif supporte sa quote-part, et seulement sa quote-part des tarifs augmentés. En comparaison, la formule proposée dans le bill C-231 créera une situation plus juste. La formule comprend

un pourcentage fixe (150 p. 100) au-dessus du coût variable, et ce pourcentage n'a rapport à aucun facteur connu. Si les dépenses des chemins de fer augmentent de $1, le taux maximum imposé à l'expéditeur augmentera de $2.50 (150 p. 100). Cela détruira, par la même occasion, tout réel encouragement à améliorer le service des chemins de fer puisque pour chaque réduction des dépenses à l'unité de $1, le chemin de fer subira une perte de revenu de $2.50. Ce n'est pas là la décision d'une Commission, rendue dans l'intention de déterminer des répartitions inéquitables dans la structure des tarifs-marchandises des chemins de fer—pour atténuer les fardeaux qu'ont à supporter les expéditeurs captifs et recommander des règles de conduite pour atteindre une opération plus efficace du réseau du transport au Canada. Notre formule reporte l'idée du niveau permis de pofits et est connexe à l'augmentation du pourcentage au rapport entre le coût variable et le total des profits permis.

134. La décision de la commissiin MacPherson en ce qui concerne les règlements au sujet des profits permis est compatible avec ceux de la commission Turgeon de 1949. De fait, de tels règlements peuvent se retrouver dans la Loi sur les chemins de fer consolidés de 1879, laquelle autorise un profit de 15 p. 100 sur le capital investi dans la construction d'une voie ferrée. En 1881, le chemin de fer du Pacifique Canadien a consenti à un profit maximum de 10 p. 100. En 1958, la décision du gouverneur en conseil par rapport à l'augmentation de 17 p. 100, de même que l'étude de la Commission royale qui en est résultée, était, comme on l'a déclaré auparavant, dans le but de déterminer un alternatif aux augmentations de pourcentage horizontal. Huit années plus tard, on prévoit une formule qui, en pratique, accorde aux chemins de fer des augmentations automatiques de 150 p. 100 plus élevées que les dépenses. De 1946 à 1958, les augmentations de pourcentage autorisés ont atteint 157 p. 100. La présente formule permettra aux chemins de fer du Canada d'augmenter leurs maximums de 150 p. 100 de toute augmentation dans les dépenses. Si les présentes dispositions du bill sont adoptées, les chemins de fer du Canada seront placés dans la position unique par rapport aux autres industries régulières au Canada. De telles dispositions vont au-delà de toutes propositions faites par les chemins de fer eux-mêmes devant la Commission royale.

135. Le tableau V (page 57) explique le fonctionnement de la formule que nous projetons. La formule a pour effet de continuer à allier les taux maximum au niveau permis de profits. A présent, ce niveau a été établi par la Commission des transports du Canada en rapport avec des dépenses additionnées de besoins atteignant 55.8 millions de dollars. Comme les chemins de fer, grâce à notre proposition, deviennent plus efficaces, ils profiteront d'une telle augmentation de rendement. De la même façon, nos propositions assurent que les expéditeurs qui paient les tarifs maximums ne supportent pas plus que leur quote-part du total des besoins en revenu du chemin de fer. Jusqu'au point où les chemins de fer décident qu'ils ont besoin d'argent en surplus bien au-dessus des dépenses supplémentaires, ils peuvent demander à la Commission d'augmenter la formule des besoins. Si l'on convient qu'une telle formule peut éroder les revenus des chemins de fer, il faut prendre note que cela ne peut arriver que dans les cas où l'expéditeur captif paie un montant disproportionné des besoins en revenu des chemins de fer. De plus, l'article 336 (11) prévoit que pour une période maximum de trois ans, l'établissement d'un taux maximum ne peut s'appliquer jusqu'à ce que le taux pour les transports des marchandises s'élève au-dessus du niveau payable le 1er août 1966. Cette dernière disposition donne une protection supplémentaire aux revenus des chemins de fer pendant la période de transition.

136. C'est également notre point de vue que dans trois ans la Commission devra étudier le niveau permis de profits des chemins de fer du Pacifique Canadien, et s'il y a lieu, adapter les besoins de cette compagnie et que ledit niveau permis de profits soit étudié quant à son application à des intervalles ne dépassant pas trois ans.

TABLEAU V

DÉTERMINATION DU FACTEUR POURCENTAGE SELON LA FORMULE PROJETÉE

	$,000	$,000
Dépense du réseau de chemin de fer du Pacifique Canadien		419,919[1]
Taux fixes	15,581[2]	
Dividendes	20,620[2]	
Excédent	15,235[2]	
Compte d'allocation des voies non ferrées aux voies ferrées	2,400[2]	
Formules des besoins		53,836
Niveau permis de profits		484,755
Coût variable du transport des marchandises du Canadien Pacifique		230,801
Montant permis au-dessus du coût variable		253,947
Pourcentage permis au-dessus du coût variable		110.0 p. 100

[1] Vol. III, page 347, rapport de la commission MacPherson
[2] «JOR & R», vol. XLVIII, n° 16A, page 31.

137. Nous recommandons que l'article 336 soit amendé par la modification apportée au paragraphe (2) pour se lire comme suit:

«Après avoir été informé par la Commission canadienne des transports des limites dans lesquelles se situerait probablement un taux fixé pour le transport des marchandises, l'expéditeur peut demander à la Commission canadienne des transports de fixer un taux pour le transport de ces marchandises; la Commission canadienne des transports peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à la différence de pourcentage entre le total des profits permis et le coût variable du transport des marchandises...»

Que l'article 336 (5) (b) (ii) soit amendé pour se lire comme suit:

«Sauf dans tout cas prévu par le sous-alinéa (iii), si le chargement par wagon d'une expédition individuelle de marchandises concernées est de 40,000 livres ou davantage, selon un taux qui sera déterminé en ajoutant au coût variable par wagon d'une telle expédition un montant égal à la différence de pourcentage entre le total des profits permis et le total du coût variable, et en plus de cela la moitié de la différence entre un tel coût variable et le coût variable d'une expédition de 30,000 livres des marchandises décrites au paragraphe (3). Il n'est nécessaire de déterminer des taux en vertu du présent sous-alinéa que dans la mesure des nécessités, et seulement pour les chargements minimums par wagon basés sur des unités de 10,000 ajoutées à 30,000; et un taux pour un chargement dépassant 40,000 livres par wagon et dont le poids par wagon se situe entre deux chargements minimums par wagon ainsi établis doit être conforme aux taux pour le plus petit de ces chargements minimums par wagon,

138. La formule que nous proposons remplit les conditions établies par la Commission royale. A la page 98 (page 50) du volume 11, on déclare:

(Ne pas traduire)

Afin de résumer et de définir nos conclusions, nous avons établi, pour la réglementation des tarifs maximums les conditions suivantes:

1. Elle devra restreindre les effets de monopole exercé par les chemins de fer sur les expéditeurs.
2. Elle n'atteindra pas son but si elle nuit sérieusement à la situation des chemins de fer en matière de revenus.
3. Elle devra être assez souple pour refléter périodiquement les changements qui se produisent dans les frais des chemins de fer par suite de la rationalisation des installations et des services.
4. Elle devra fournir aux chemins de fer des motifs qui les encourageront à assurer un service efficace et aux expéditeurs isolés, des motifs de recourir à un mode de transport aussi économique qu'il pourrait l'être dans un milieu concurrentiel.
5. Elle devra se conformer aux dernières méthodes de tarification.
6. Elle ne devra pas s'opposer à la meilleure répartition des ressources dans le domaine du transport.»

CHAPITRE VI

DISCRIMINATION INJUSTE ET PRÉFÉRENCE INDUE

139. Les articles pertinents du bill C-231 sont la clause 44, article 317 (page 36) qui concerne les chemins de fer; la clause 27, (page 14), relative aux pipe-lines pour denrées; les clauses 33 et 34 (pages 16 et 17), relative au transport par véhicule à moteur; la clause 45, article 319 (9), pages 37 et 38; la clause 52, paragraphes 3 et 4, page 43; la clause 57, article 340 (3), page 53; la clause 68, article 381, page 55, qui traite des taxes et tarifs imposés sur les télégraphes et les téléphones.

140. Nous proposons que l'article 317 (1), page 36, soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

> «Lorsque la Commission reçoit des renseignements, au moyen d'une plainte ou autrement, qui renferment un commencement de preuve qu'une action ou une omission de la part d'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer, ou que les résultats de l'établissement des taux en conformité de la présente loi après son entrée en vigueur peuvent être préjudiciables aux affaires du plaignant ou à l'intérêt public, la Commission fera une enquête sur l'action, l'omission ou le résultat.»

141. La modification projetée éclaircit la question de ceux qui peuvent se prévaloir de la mise à exécution de l'article et reflète la déclaration de la commission MacPherson à la page 96 (page 49) du volume II:

> «...En faisant fonction de cour d'appel, l'autorité régulatrice sert de tribunal à l'expéditeur qui se sent lésé.»

Quant à la manière de procéder, nous avons tenté de la faire voir dans l'article 334 (5) qui traite des taux non compensatoires. Dans le cas de l'article 334 (5), la Commission reçoit les renseignements et doit mener une enquête. La logique demande que les mêmes règlements soient appliqués à l'enquête sur un taux déclaré excessif lorsqu'il s'applique à un taux potentiellement à la baisse. L'ar-

ticle 317 (1) mentionne les «taux qui peuvent être préjudiciables à l'intérêt public». La définition et la détermination de «l'intérêt public» crée d'inutiles difficultés. L'article vise à protéger le public expéditeur contre les actions préjudiciables des compagnies de chemin de fer. La modification proposée n'altère en rien l'intention de l'article et la Commission conserve les droits discrétionnaires et pouvoirs étendus exposés à l'article 317(2).

142. Une modification est nécessaire à l'article 317(3), à la page 36. Voici ce nouveau paragraphe:

> «(3) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le résultat qui fait l'objet de l'appel est préjudiciable aux affaires du plaignant, elle peut rendre une ordonnance exigeant que la compagnie supprime la cause du préjudice dans les taxes ou conditions de transport pertinentes ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil pour faire prendre toute mesure jugée appropriée.»

143. Les modifications assureront à un expéditeur le même degré de protection en vertu de la Loi sur les chemins de fer qu'en vertu de l'article 32(10) de la Loi sur les transports.

144. L'article 52, à la page 43, porte sur l'abrogation des paragraphes actuels (2) à (5) de l'article 333 de la Loi sur les chemins de fer. Le Bill C-231 propose un nouveau paragraphe (3) qui se lit comme suit:

> (3) «Un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi devient exécutoire et peut être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission canadienne des transports.»

Nous soupçonnons un oubli dans la rédaction du paragraphe qui n'exige pas que le tarif soit déposé du tout. Nous nous portons à l'article 368, à la page 55 qui se lit comme suit:

> 368. Il est interdit d'exiger des taxes de messagerie qui n'ont pas été déposées à la Commission canadienne des transports, ou qui ont été rejetées par la Commission canadienne des transports.

En ce qui concerne l'article 368, qui représente une pratique courante, le tarif doit être déposé. Nous proposons que le paragraphe (3) de l'article 333 soit modifié de la façon suivante:

> (3) «Un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi devient exécutoire et peut être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission canadienne des transports, mais ce tarif doit être déposé avant le délai prescrit par la Commission.»

145. Nous admettons que les compagnies de chemin de fer doivent pouvoir appliquer un tarif qui réduit une taxe dès l'émission du tarif. Mais si la protection fournie par l'article 317 doit signifier quelque chose, les autres expéditeurs doivent être avisés des taxes réduites pour déterminer si cette réduction de taxes de la part des compagnies de chemin de fer est discriminatoire ou préjudiciable.

146. Le paragraphe (4) de l'article 333 déclare que les taxes prévues dans le tarif doivent être péremptoirement censées être des «taxes licites»... «et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées, jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission canadienne des transports le rejette ou qu'un tarif le remplace.» A notre avis, la commission doit détenir un pouvoir de suspension sur les taxes. En l'absence de ce pouvoir, il pourrait arriver que les

expéditeurs soient forcés de payer des taux subséquemment jugés illicites, sans pouvoir recourir à quelque disposition que ce soit pour corriger la situation. La chose serait particulièrement grave si l'examen des taxes par la Commission se faisait pour une période de temps prolongée. Nous proposons la modification suivante au paragraphe (4) de l'article 333:

> «Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission canadienne des transports, les taxes y prévues, à moins que la Commission canadienne des tranports ne les suspende ou les rejette, et tant qu'elle ne l'aura pas fait, sont péremptoirement censées être les taxes licites et doivent prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant la date où elles doivent prendre effet, et le tarif remplace tout tarif antérieur ou une partie quelconque de ce dernier dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission canadienne des transports le suspende ou le rejette ou qu'un tarif le remplace.» La modification que nous proposons au paragraphe (4) de l'article 333 sera maintenant conforme à la disposition du paragraphe (3) de l'article 340, à la page 53 et qui porte sur la suspension des tarifs-voyageurs. De même, elle sera conforme à l'article 381(4) (a) qui accorde à la Commission le pouvoir de suspendre ou de remettre les tarifs ou les taxes relatives aux télégraphes et téléphones.»

147. Si cette modification n'est pas acceptable, nous proposons au Comité d'ajouter une disposition à l'article 333 qui assurera aux expéditeurs le même traitement qu'aux compagnies de chemin de fer, en vertu de l'article 336(7). Aux termes de l'ancien article, lorsqu'un taux est fixé et que l'expéditeur enfreint les termes de l'entente, la compagnie de chemin de fer reçoit la différence entre le taux fixé et le taux autrement imposable, plus 10 p. 100 sous forme de dommages liquidés. Un succédané juste du pouvoir de suspension assurerait à l'expéditeur, lorsque la Commission rejette un tarif quelconque, un droit comparable de recouvrement et de dommages en vertu d'un supplément ajouté à l'article 52, ancien article 333, sous forme d'un nouveau paragraphe (5) qui se lirait comme suit:

> «Lorsqu'un tarif-marchandises a été rejeté par la Commission, conformément au paragraphe (4), l'expéditeur a droit à la différence entre les frais réellement payés et les frais censés être licites et en plus des dommages liquidés au taux de 10 p. 100 du taux licite sur toutes les marchandises expédiées.»

148. L'article 319(9), à la page 37, porte sur l'offre de facilités analogues aux transporteurs à moteur. Voici ce qu'il déclare·

> «Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par rail de véhicules à moteurs ou de remorques exploités sous son contrôle par une compagnie quelconque. . .»

Il n'est pas évident que le paragraphe couvre l'exploitation du rail-route par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes, outre les compagnies filiales sous sa domination. Le Bill serait moins efficace s'il permettait aux compagnies de chemin de fer de traiter avec moins d'avantages les transporteurs à moteur en ce qui concerne les services de rail-route offerts par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes, tout en protégeant les transporteurs à moteur contre toute traitement de faveur à l'égard des compagnies de camionnage filiales exploitées par les compagnies de chemin de fer ou sous leur contrôle. Nous recommandons donc que le paragraphe (9) soit modifié et comprenne les mots suivants: . . .

«par la compagnie ou toute compagnie sous sa domination» à la ligne 44 page 37, et de même, à la ligne 6, page 38, les mots . . . «par la compagnie ou toute compagnie sous son contrôle.» Cette modification reflétera et respectera ainsi la recommandation de la Commission royale au volume II où, dans la description des procédés discriminatoires à l'égard des services intermodaux, il est déclaré ce qui suit:

> «. . . Un établissement des prix qui favorise les propres fourgons ou les propres «récipients» d'une société ferroviaire au détriment de ceux d'autres voituriers constitue une forme de subvention entre les modes de transport, que ne peut permettre la Commission des transports quand le bien du pays demande une répartition rationnelle des ressources.» (pages 70-80, page 40)
>
> «Cependant, la possession d'établissements de camionnage par les chemins de fer, suscite deux recommandations d'ordre politique, en rapport avec cette façon de diversifier les moyens de transport. La première concerne les avantages économiques réels que comporte la combinaison des facilités de la route et du rail. Dans la mesure où de telles facilités existent, on doit exiger des chemins de fer qu'ils offrent à tous les camionneurs les services du rail aux conditions et aux prix offerts aux entreprises de camionnage que possèdent les chemins de fer.» (page 81, page 40)

Chapitre VII

DÉTERMINATION DU COÛT DANS LA NOUVELLE STRUCTURE DES TAUX

149. L'établissement exact du coût des opérations d'une compagnie de chemin de fer est vitale aux recommandations de la Commission royale chargée d'enquêter sur les transports comme elles ont été incorporées au Bill C-231. Le coût du changement des taux d'exportation du grain, la détermination des subventions relatives aux embranchements et aux services-voyageurs peu économiques ainsi que la détermination des taux minimum et maximum requièrent tous une analyse précise des coûts d'une compagnie de chemin de fer. Le coût des opérations d'une compagnie de chemin de fer peut se diviser en coûts variables et fixes ou constants. Les coûts variables se définissent comme les coûts qui changent ou s'adaptent aux hausses ou baisses du trafic. Selon le facteur temps en cause, les coûts variables peuvent comprendre les frais de modifications apportées à l'installation et au matériel, modifications qui, à brève échéance, peuvent être considérées comme frais fixes ou constants. Les coûts fixes ne varient pas avec le volume du trafic et doivent être distribués ou repris sur l'ensemble des opérations de la compagnie de chemin de fer. Ces coûts ne peuvent être attribués à quelque point que ce soit et sont parfois définis comme les coûts généraux, ou coûts de charge ou indirects.

150. La Commission royale a fondé sa façon d'envisager le nouveau domaine des transports sur le coût du service plutôt que la valeur du service. Elle déclare aux pages 46-47 (pages 24-25) du volume II:

> «. . .La théorie historique de l'établissement des prix des chemins de fer nous donna un exemple du raffinement de la complexité de la différenciation des prix. Pour les marchandises de grande valeur, on demanda un prix assez élevé pour contrebalancer les bas prix demandés pour les marchandises de faible valeur. Tenant compte des revenus à réaliser, on fixa les tarifs de façon à établir une moyenne des différences de coûts, pour services rendus, entre les régions les plus faciles d'accès et les plus peuplées et les régions plus éloignées. La diminution graduelle des tarifs, d'après le parcours, aida quelque peu au transport à longue distance.

Les frais que comportaient les services à rendre constituaient un important élément de l'examen de la rentabilité des compagnies de chemin de fer mais ils n'eurent jamais d'importance en ce qui touche à l'établissement des prix, pour les services fournis par les chemins de fer, à l'égard de chaque marchandise. On reconnaissait, en principe, que les marchandises de faible valeur ne se déplaceraient pas, excepté à un prix ne dépassant que peu le montant des faux-frais encourus pour fournir les services nécessaires et que l'aide requise à cet effet pouvait bien venir, sans danger aucun, des marchandises de grande valeur. Cela évitait le besoin d'avoir recours à un système d'établissement des prix qui se fonderait uniquement sur les coûts encourus. En outre, il était difficile de séparer les frais conjoints et communs des chemins de fer, frais encourus pour rendre les services nécessaires et l'on avait à déplorer l'absence de méthodes mathématiques pour le calcul du coût d'un transport ou d'un autre.»

A la page 59 (page 31) du Volume II:

«... Les grands progrès accomplis récemment dans les techniques d'estimation des frais de transport ferroviaire ont inspiré confiance envers les calculateurs de tarifs et ont assuré la précision de leurs travaux. Rien ne permet de croire qu'on n'améliorera pas encore ces techniques, surtout si la comptabilité des chemins de fer est mise à contribution dans ce procédé. Pour les moyens de transport existant dans le nouveau milieu concurrentiel, l'établissement du prix des services sur la base du prix de revient est maintenant inévitable.

Nous considérons cette évolution vers une politique d'établissement des prix qui attache plus d'importance au prix de revient pour tous les modes de transport, comme étant conforme aux objectifs d'une politique nationale du transport.»

Articles portant sur le coût

151. Les articles 314A et 314 I définissent une «perte réelle» en fonction de la détermination des embranchements peu économiques et des services-voyageurs peu économiques.

152. L'article 329 détermine la méthode adoptée pour le prix de revient qui doit être appliquée dans le cas du transport du grain pour l'exportation en conformité de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

153. L'article 334 donne la façon de déterminer un taux compensatoire qui en retour doit s'appliquer pour déterminer le coût du transport du grain à l'exportation dans les ports de l'Est en vertu de l'article 329A.

154. L'article 336 (3) établit la façon de déterminer le coût variable dans la formule du taux maximum.

155. Les articles 387A et 387B définissent le coût variable.

156. Les différents concepts du prix de revient donnés dans ces articles sont incompatibles. Par exemple, l'article 314A et l'article 314 I déclarent que la «perte réelle» signifie l'excédent des frais encourrus par la compagnie dans l'exploitation de la ligne ou du service-voyageur sur le revenu dérivé du transport du trafic relatif à la ligne ou au service. Pour bien comprendre les articles 314A et 314 I, il est nécessaire d'étudier l'article 387A, à la page 57, qui déclare ce qui suit:

«En calculant les frais de l'entreprise de la compagnie, aux fins des articles 314A à 314J, il faut inclure une allocation, à titre périodique,

(a) pour la dépréciation, et

(b) à l'égard des dépenses faites, que ces dépenses aient ou non été effectuées au moyen de montant emprunté, que la Commission canadienne des transports estimera raisonnable, compte tenu des circonstances»

157. Ces éléments comptent aussi dans le calcul des frais du mouvement du grain destiné à l'exportation et dans la détermination d'un taux compensatoire. L'article 336 (détermination du taux maximum) n'est pas mentionné dans l'article 387A. Par conséquent, les frais aux fins du taux maximum seront régis par l'article 336(3) qui déclare ce qui suit:

> En déterminant le coût variable du transport des marchandises aux fins de présent article, la Commission canadienne des transports doit
> (a) tenir compte de tous les articles et facteurs prescrits par les règlements de la Commission canadienne des transports comme étant pertinents aux fins de la détermination des coûts variables;
> (b) calculer les coûts du capital dans tous les cas, en utilisant les coûts de capital approuvés par la Commission canadienne des transports comme convenables pour la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

158. On se demande immédiatement si la détermination des coûts variables en vertu de l'article 336(3) doit constituer une méthode différente de la détermination des coûts variables aux termes de l'article 334 ou le calcul de la perte réelle aux articles 314A à 314J.

Coûts du capital

159. La Commission déterminera les facteurs spécifiques des frais, mais l'articles 336(3) doit être respecté en ce qui concerne les coûts du capital. Conformément à ce paragraphe, le Commission doit inclure, en déterminant les frais variables afin de fixer les taux maximums, un montant pour les coûts du capital, fondé sur les coûts du capital considérés appropriés pour la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Comme le taux maximum est le coût variable plus 150 p. 100, il s'ensuit que la taux maximum comprendra un montant égal au coût du capital plus 150 p. 100 du coût de l'argent ainsi déterminé. Autrement dit, pour chaque frais de capital de $1.00 attribuable au Pacifique-Canadien, l'expéditeur captif devra payer $2.50. On n'avait certainement pas cette intention.

160. Nous recommandons par conséquent que l'article 336(2) soit modifié de la façon suivante:

> «... l'expéditeur peut demander à la Commission canadienne des transports de fixer un taux pour le transport de ces marchandises, la Commission canadienne des transports peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à (—) p. 100 du coût variable des marchandises plus un montant calculé comme étant le coût du capital applicable au transport de ces marchandises...»

Nous recommandons que l'article 336(3) soit modifié de la façon suivante:

> «En déterminant le coût variable du transport des marchandises aux fins du présent article, la Commission canadienne des transports doit tenir compte de tous les articles et facteurs prescrits par les règlements de la Commission canadienne des transports comme étant pertinents aux fins de la détermination des coûts variables à l'exception de tous les frais associés au coût du capital.»

Le présent paragraphe (3)(b) est abrogé. Le nouveau paragraphe (4) se lit comme suit:

> «La Commission calculera les coûts du capital dans tous les cas en utilisant les coûts du capital approuvé par la Commission comme étant appropriés à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.»

Classification des comptes

161. Nous recommandons que l'article 69, à la page 57, article 387, soit modifié par l'addition d'un alinéa (c). L'article se lit maintenant comme suit:

«La Commission canadienne des transports doit revoir et reviser, selon ce qui est nécessaire, la classification uniforme de la comptabilité, à des intervalles dont la durée ne doit pas dépasser deux ans, afin d'assurer que les compagnies de chemin de fer tiennent une comptabilité distincte

(a) pour l'actif et les revenus de leurs entreprises ferroviaires et non ferroviaires; et

(b) de leurs activités par moyens de transport; et

(c) de l'exploitation des trains-voyageurs ou services-voyageurs y compris les trains de banlieue, les services de banlieue, et les messageries et les services postaux.»

162. L'alinéa supplémentaire a pour but d'assurer que le fardeau de l'exploitation des services-vogageurs et des services connexes soient clairement distincts dans la comptabilité de la compagnie de chemin de fer. La chose est essentielle si la Commission veut obtenir des données exactes sur lesquelles fonder les paiements des subventions touchant l'exploitation de ces services et en outre pour éviter à l'expéditeur de marchandises tout frais ainsi occasionné.

Coût des autres moyens de transport.

163. Les articles 27 et 33, aux pages 14 et 16, portent sur les taux compensatoires relatifs au transport par camion et au transport des denrées par pipe-line; et pourtant on n'y trouve aucune définition des facteurs ou des éléments qui doivent être considérés dans la détermination du coût compensatoire ou variable de ces moyens de transport. Nous supposons que ces facteurs sont laissés à la discrétion de la Commission. Pour maintenir une concurrence efficace entre les divers moyens de transport il faut établir des métodes de comptabilité distinctes et propres à représenter les avantages inhérents en coût des divers moyens.

Caractère confidentiel et intérêt public

164. L'article 387C à la page 60, déclare ce qui suit:

«Lorsque la Commission canadienne des transports obtient des renseignements relatifs aux frais d'une compagnie de chemin de fer ou d'autres renseignements qui sont confidentiels par leur nature, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les mettent à la disposition de toute autre personne.»

165. Cet article représente l'attitude des compagnies de chemin de fer canadiennes qui veulent qu'aucune donnée sur les coûts soit mise à la disposition du public expéditeur. Comme cette question est d'une importance capitale pour l'administration de la Loi entière, et comme elle a été soulevée devant ce Comité, nous sommes d'avis qu'elle mérite d'être étudiée en détail. Nous insistons sur ce facteur parce que dans une structure de taux fondés sur les coûts, le besoin de données précises sur les coûts est important non seulement pour le travail de la Commission canadienne des transports proposée, mais pour la considération et l'usage des expéditeurs qui doivent déterminer leurs besoins et services en matière de transport. Au cours des audiences de la Commission royale, les compagnies de chemin de fer se sont opposées à toute tentative de la part des provinces du Manitoba et de l'Alberta pour obtenir des données sur les coûts qui auraient permis d'entreprendre une analyse critique de l'étude sur le coût du grain soumise par les compagnies de chemin de fer. La Commission a ordonné aux compagnies de chemin de fer de divulguer en entier les coûts relatifs à l'étude sur le grain destiné à l'exportation et a exigé le dépôt des données portant sur les pertes du service-voyageurs. Le Comité se souviendra que par suite de la divulgation des données relatives au coût de transport ferroviaire, le coût variable présumé a été réduit de $98.1 millions à 70 millions. Comme toutes les pertes devaient être assumées par le gouvernement fédéral, la disponibilité des données

a entraîné des économies directes pour le Trésor fédéral, de plusieurs millions de dollars.

166. La province du Manitoba est d'avis qu'une structure des taux plus solidement fondée sur les coûts requiert plus de données sur les coûts et la publication d'échelles des coûts et d'études sur les charges. Depuis le rapport de la Commission Turgeon en 1951 et conformément aux recommandations de ce rapport, la Commission des transports du Canada a publié une analyse annuelle des feuilles de route qui donne un échantillon de 1 p. 100 du trafic assuré par les compagnies de chemin de fer canadiennes. Il est maintenant évident que les données supplémentaires sont essentielles si les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer doivent traiter les rectifications du taux des marchandises d'une façon constructive.

167. Aux États-Unis, les compagnies de chemin de fer sont tenues par la loi de fournir les données à la Commission du commerce entre les États, ce qui permet à cet organisme de publier les rapports souvent appelés les échelles de coûts et les études sur les charges. Ces rapports permettent aux parties intéressées d'évaluer leur contribution aux coûts entièrement distribués et de comparer leur position à celle des autres expéditeurs. Ces études sont tout aussi précieuses pour l'agence de régularisation dans l'accomplissement de son devoir qui est d'assurer un traitement équitable à toutes les parties en cause. Il devient de plus en plus évident que ces données auraient dû être divulguées depuis longtemps au Canada.

Opposition des compagnies de chemin de fer

168. Les compagnies de chemin de fer ont toujours objecté que ces études prennent considérablement de temps et d'effort de leur part, qu'elles, les compagnies, n'ont pas ces renseignements disponibles sur-le-champ et que les études qui en résultent sont de peu de valeur ou qu'elle seraient trop précieuses pour leur concurrents. Il est difficile de concilier ces déclarations, d'une part que les renseignements seraient de peu de valeur et d'autre part qu'ils seraient d'une valeur énorme pour leur concurrents.

169. Ces objections ont fait l'objet de discussions devant la Commission. Le docteur F. K. Edwards, témoin convoqué au nom du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, a déclaré, à la page (12760) du volume 72, ce qui suit:

M. MAURO:

«Q. J'ai remarqué, docteur Edwards, dans plusieurs des cas que vous avez cités dans votre témoignage, que vous mentionnez souvent que les «Études sur les charges» et les «Échelles de coûts» de la Commission vous fournissent des données fondamentales?

R. Oui.

Q. Pouvez-vous expliquer à la Commission ce que sont ces études sur les charges et les échelles de coûts?

M. Sinclair: Je m'oppose à la question qui ne porte nullement sur la question discutée dans le témoignage présenté à la Commission.

M. Mauro: Elle est très pertinente et c'est ce que je vais expliquer lors de mon argumentation.

A l'époque où la Commission siégeait à Winnipeg, il est porté au compte-rendu que la Province du Manitoba présentera certaines recommandations sur cette question. Voici un homme cité comme témoin et une partie de l'examen effectué, du contre-interrogatoire, a porté sur les chiffres obtenus dans l'étude sur les charges de la Commission du commerce entre les États.»

LE PRÉSIDENT: Cette question a été discutée de façon non officielle.

M. MAURO: Et de façon officielle, aussi, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT: Oui; nous pourrions peut-être avoir la définition du docteur sur ce sujet.

M. MAURO: Pouvez-vous expliquer en quoi consiste l'étude des charges?

R. Bien, j'ai en main l'étude des charges dont le titre est: «Répartition des Contributions de Recettes par Groupe de Marchandises».

Cette étude des charges représente une analyse du prix de revient aux termes de la formule élémentaire et non modifiée de réglementation des chemins de fer pour le trafic de wagons transportés annuellement aux États-Unis, sur la base des débours et aussi sur celle d'une entière répartition des frais, en répartissant le déficit permanent du traffic-voyageurs et des chargements partiels de wagons par tonne et tonne-mille. Il existe deux niveaux de prix de revient pour le transport d'une marchandise individuelle à l'intérieur et entre chaque zone de taux et par rapport aux recettes: et la somme des recettes en excédent des dépenses constitue la contribution aux charges . . . celles-ci étant formées des dépenses qui ne varient pas avec le transport d'un wagon individuel de, mettons de fromage.

Elle fournit un terrain indiquant le degré auquel au titre de la structure des taux et des répercussions des divers facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'élaboration des taux. . .elle situe un point auquel les revenus égalent ou excèdent, ou en certains cas, ne parviennent pas à égaler les débours; ou d'une façon analogue, les sommes supérieures ou inférieures aux dépenses entièrement réparties, exprimées et en pourcentage et en dollar.

Q. Il s'ensuit donc que les échelles de coût constituent une étude préliminaire et que l'étude des charges est une analyse des échelles de coût trouvées dans l'étude préliminaire?

A. C'est une application des échelles de coût au trafic, sans aucune modification . . . comme j'en ai fait mention dans la Formule A modifiée des chemins de fer et les autres études qui ne pourraient être effectuées à moins d'établir en même temps le prix de revient de chaque chargement de wagon.

Q. Et je présume que vous avez trouvé ces documents d'une grande utilité dans votre travail comme conseiller des chemins de fer et des expéditeurs?

A. Bien, oui; ils sont un guide à la fois utilisé et mésusé.

Q. Et avez-vous eu personnellement connaissance que de telles études ont porté préjudice aux transporteurs et à l'exploitation de leur commerce . . . à votre propre connaissance?

A. Bien, c'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Certaines objections à ces études ont été formulées par les transporteurs craignant qu'il y aurait emploi abusif ou interprétation erronée par les parties.

Q. A votre connaissance, avez-vous été témoin d'un cas où il y a eu véritablement préjudice en raison du travail que M. Parr et vous-même avez effectué dans ces études?

A. Bien, si quelqu'un a subi un préjudice, il l'a enduré en silence pour autant que je suis concerné, exception faite des observations générales que j'ai formulées».

170. Le Dr Ernest Williams a aussi été interrogé au sujet de cette question et son témoignage est consigné à la page 16990 du Volume 101:

Q. J'irai même plus loin, monsieur le président, je demande l'opinion du témoin, qui à mon avis, possède assez de compétence pour exprimer une opinion, quant à savoir si cette sorte de chose devrait être introduite comme sujet courant et mise à la disposition de la Commission des transports du Canada et de sa direction de l'économique et de la comptabilité.

A. La décision précise que cette Commission n'ordonnerait pas aux chemins de fer de fournir les données à ce moment. La chose est finale; cette question est devenue lettre morte et a été conclue. Je parle maintenant d'une recommandation de cette Commission que nous allons demander, c'est-à-dire que ce genre de renseignements devienne courant au Canada comme il l'est aux États-Unis. A cet égard, la Commission est éminemment qualifiée pour avancer une opinion.

Commissaire Mann: Dr Williams, votre réponse globale à une telle question, si elle était posée, s'inscrirait n'est-ce pas dans les lignes de ce que vous déclarez sous «constatation des coûts et politiques fédéraux de transport» aux pages 9 et 19?

Le témoin: Dans une très large mesure, je l'imagine, car nous avons effectué un examen passablement approfondi de ce problème lors de l'étude . . . bien, c'est une question qui nécessite probablement une réponse plutôt compliquée. Je crois qu'il sera évident pour la Commission que n'importe laquelle recommandation s'inscrivant dans la direction proposée, c'est-à-dire que le coût des services est devenu et doit, en raison de la nature des circonstances économiques, devenir une épreuve plus importante d'une élaboration réussie des taux dans le présent domaine concurrentiel, préconisera certainement qu'un genre quelconque de méthode de constatation des coûts apparaît essentiel. Celle, en premier lieu, essentielle aux transporteurs eux-mêmes, et c'est la chose que nos propres chemins de fer hésitaient à reconnaître parce que le problème de la constatation du prix de revient du transport par chemin de fer est certainement l'un des plus ardus qui puisse se présenter dans le domaine de l'économique considéré dans son ensemble. En outre, ce n'était pas un élément nécessaire par tradition ni un élément que les transporteurs étaient naturellement disposés à faire valoir. Toutefois, il ne fait aucun doute qu'il est reconnu par nos chemins de fer et de plus en plus, je le pense, par les expéditeurs à qui il incombe de négocier les taux avec les transporteurs de même que de contester les taux et la réglementation officielle, que les constatations du prix de revient sont devenues de plus en plus importantes.

Le Dr Williams définit les «Échelles de coût» et les «Études des Charges» et formule des commentaires sur leur valeur et utilisation à la page 16999:

«Ceci nous permet maintenant de voir en gros, et sous réserve des conditions qui doivent être liées aux études de prix de revient, ce qu'est l'apparente situation des divers groupes de marchandises. Elles servent certainement à titre de moyen de dépistage. Je ne crois pas qu'elles soient dans leur stade actuel, suffisamment précises comme instrument analytique pour nous permettre de traiter de cas douteux sans explorer davantage, mais je crois que notre expérience dans le secteur administratif et il en a été de même pour les expéditeurs et transporteurs, a prouvé qu'à titre d'estimation approximative, c'était une approche très utile, et elle ne peut prétendre faire beaucoup plus à moins d'y suppléer par des études supplémentaires et des rectifications apportées à l'échelle des prix de revient présentée dans cette publication».

171. Il ne fait guère de doute que sur le plan de l'utilité, le besoin de telles études au Canada est pressant. Les organismes administratifs, les expéditeurs et transporteurs ont besoin de données additionnelles sur le prix de revient.

Recommandations de la Commission royale

172. La Commission royale MacPherson sur les transports faisait ressortir la nécessité d'ajouter une efficace section d'analyse de prix de revient à l'organisme administratif et à la page 65 (page 34) Volume II, elle déclarait:

«...L'application de la politique nationale du transport devrait comporter le fait de doter la Commission des transports du meilleur service possible de comptabilité des prix de revient; ce service serait pourvu d'un personnel complet et posséderait toutes les données nécessaires puisées aux sources publiques comme aux sources privées.»

A la page 176 (page 88) du Volume II, la Commission s'est penchée sur les organismes administratifs et l'analyse des données du prix de revient et a souligné que:

«...Tout en perfectionnant les techniques de l'analyse de ces frais, comme on le fait dans divers secteurs de l'industrie, il faudra maîtriser les techniques requises pour faire un vérification sûre et rapide des frais au cours du processus de réglementation.»

Il a été fait allusion au fait qu'

«...Il faudra établir des critères de ces frais pour calculer les pertes en question. Cette fonction venant s'ajouter à celle qui comporte l'établissement de critères relatifs aux frais pour l'établissement des tarifs maximums et minimums comme nous le recommandons dans le présent rapport, il est essentiel que la Commission des transports puisse disposer de toutes les facilitées voulues pour analyser les frais. Nous recommandons, par conséquent, qu'un personnel supplémentaire et des facilités additionnelles soient mis à la disposition de la Commission afin qu'elle puisse créer un service de calcul des frais qui lui permettra d'accomplir la tâche accrue qui l'attend.»

173. La Commission royale a examiné la suffisance des statistiques sur le transport et a fait effectuer une étude spéciale en son nom. A la page 170 (page 86) du Volume II, la Commission recommandait:

«...Que l'ensemble des données statistiques, au sujet de l'industrie du transport, publiées par n'inporte quel organisme fédéral, fasse l'objet d'un examen minutieux de la part d'un comité des données statistiques relatives à l'industrie du transport, dirigé par le statisticien du Dominion ou par un fonctionnaire qu'il désignera, afin de mettre au point un programme convenable et ordonné de données statistiques sur l'industrie du transport.»

174. Au cas où le Comité pourrait croire que l'analyse du prix de revient est une science exacte échappant aux divergences d'opinions, nous vous renvoyons au Rapport de la Commission royale à la page 56 (page 26) du Volume I, où celle-ci formule des commentaires sur la considérable disparité des résultats entre les études des chemins de fer et ceux qui les mettent en doute. Ces différences étaient attribuables «au... manque général et spécifique d'entente sur les hypothèses nécessaires avant qu'il soit possible d'appliquer une méthode quelconque». C'est dans ce domaine des hypothèses et des méthodes ainsi que dans l'utilisation des données que des différences d'opinion surgissent et que les décisions de la Commission seront délicates.

175. La position des chemins de fer à cet égard est demeurée constante depuis le tout début de la réglementation des chemins de fer. Ils se sont opposés pour diverses raisons à la divulgation de toute donnée sur le prix de revient des chemins de fer. Ils ont fait opposition à l'analyse des lettres de voiture, aux données sur le prix de revient relatif aux études sur les céréales, ils ont fait opposition devant la Commission royale à l'idée d'élaborer des données au sujet des échelles de prix de revient et des Études des Charges. Qu'il suffise de dire que la Commission a entendu tous ces arguments et concluait à la page 107 (page 54) du Volume II:

«...Les compagnies de chemins de fer qui ont comparu devant notre Commission se sont montrées fort inquiétées par la possibilité que les

renseignements relatifs à leurs frais d'exploitation puissent devenir accessibles au public. Cette manifestation d'inquiétude pourrait susciter une opposition sérieuse au programme de réglementation des tarifs maximums. On peut faire deux observations pour apaiser cette appréhension.

La première, c'est que les frais variables n'ont aucune portée commerciale. Ces frais diffèrent selon le genre des expéditions, la longueur des parcours, les services spéciaux requis; de plus, ils ne servent pas nécessairement de base à l'établissement des tarifs minimums. L'établissement des tarifs maximums et la connaissance du pourcentage des frais variables qui sera appliqué aux frais variables permettra à l'expéditeur sous dépendance de connaître les frais variables de ses expéditions. Mais des renseignements ne sont pas plus utiles à l'expéditeur ou à tout autre voiturier public sous le nouveau régime que ne le sont les renseignements relatifs aux tarifs demandés par les différents expéditeurs sous le régime actuel.»

A la page 108 (page 54)

«...Tant que nous aurons des secteurs où le monopole joue un rôle important, l'industrie du transport ferroviaire au Canada demeurera une question d'intérêt public. Or, les affaires d'intérêt public doivent être examinés en public. Pourvu que chaque mode de transport soit libre d'affronter la concurrence en fixant ses taux d'après ses frais d'exploitation, cet examen raisonnable des frais des chemins de fer ne saurait nuire au bon fonctionnement de l'industrie du transport du pays.»

176. A la lumière des recommandations de la Commission royale MacPherson et en raison du fait qu'il n'y a à l'heure actuelle aucune interdiction dans la Loi sur les chemins de fer visant à limiter le pouvoir de discrétion de la Commission à l'égard de la publication de données, nous recommandons fortement que nulle prohibition directe ne vienne mettre entrave à la Commission en rapport avec la publication de renseignements statistiques et de données sur le prix de revient obtenus par la Commission. Nous sommes persuadés que la Commission devrait être autorisée à exercer sa discrétion à ce sujet. En conséquence, nous recommandons fortement que l'article 387 C soit rayé.

Chapitre VIII
GÉNÉRALITÉS

Uniformité de la Réglementation

177. La clause 27 (1) page 14 stipule:

«Une compagnie exploitant un pipe-line pour denrées ne doit pas exiger des droits autres que ceux que spécifie un tarif qui a été déposé à la Commission et qui est valide».

La clause 33 (1) page 16 stipule:

«Une personne exploitant une entreprise de transport par véhicule à moteur à laquelle s'applique la présente Partie ne doit pas imposer de droits autres que ceux que spécifie un tarif qui a été déposé à la Commission et qui est valide».

Dans le cas des transports par voie maritime, les dispositions de la Loi sur les transports s'appliquent. En revanche, pour ce qui est des chemins de fer, l'article 325 (1) stipule:

«Chaque compagnie doit déposer à la Commission la classification des marchandises à laquelle doivent être subordonnés ses tarifs de taxes et doit maintenir les tarifs de taxes qui, conjointement avec une classification de marchandises, publieront les taxes applicables entre n'importe quels deux points de sa ligne au Canada».

Toutefois, les chemins de fer jouissent du privilège suivant conformément à l'article 333 (33):

«Un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi devient exécu-

toire et peut être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission canadienne des transports.»

Seuls les chemins de fer aux termes de cette Loi, sont autorisés à imposer des droits sans déposer un tarif . . . seuls les chemins de fer en vertu de l'article 337 (page 50) ont le droit de percevoir des taux communs et de convenir de taux et seuls les chemins de fer sont apparemment à l'abri des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Nous sommes d'avis que la législation devrait soit étendre la portée de ces dispositions à tous les transporteurs ou supprimer ce traitement de faveur dans son application aux chemins de fer.

Chapitre IX

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

178. Le Bill C-231 crée une nouvelle autorité fédérale désignée sous l'appellation de Commission canadienne des transports, laquelle a le pouvoir de réglementer les divers modes de transport au Canada, y compris le transport par chemin de fer, véhicule à moteur, par eau et par pipe-line de denrées et dans une mesure restreinte, par aéronef. Le concept d'une telle autorité centrale n'est pas nouveau dans l'expérience canadienne, mais il convient de le commenter dans le contexte de la législation étudiée par le Comité.

179. La Commission Turgeon, dans son rapport en date du 9 février 1951, traitait du problème de la coordination et de l'intégration de tous les modes de transport et de leur réglementation par une commission centrale. Ce rapport faisait mention de la loi de 1938 sur les transports intitulée «Loi établissant une Commission des transports au Canada ayant autorité à l'égard du transport par chemins de fer, bateaux et aéronefs». La Commission expliquait qu'en 1944 le Parlement avait modifié cette politique de coordination et avait prévu une réglementation distincte pour le transport aérien. La Commission proposait une réorganisation des rouages de contrôle, dont l'objet n'était pas uniquement de s'occuper de la suppression des abus mais qui aurait aussi pour tâche positive et constructive de mettre sur pied des services satisfaisants et efficaces de transport et de coordonner et d'harmoniser les services dans l'intérêt du public.

180. A la page 279 de son Rapport, sous le titre «Réorganisation du contrôle» on peut lire le commentaire suivant:

> «. . . il n'y a aucune raison empêchant le Parlement d'œvrer dans la limite de ses pouvoirs à l'établissement d'un système national de transport fonctionnant sous le contrôle et la réglementation d'une commission efficace de surveillance. Les divers modes de transport . . . chemins de fer, voies aériennes, voies maritimes, voies routières et maintenant les pipelines . . . sont des moyens distincts inséparablement reliés entre eux. Ils devraient être réglementés de façon à pouvoir servir non seulement individuellement mais aussi en commun pour ce qui est de répondre aux besoins du pays».

A la page 280;

> « . . .Il doit être difficile avec cet éparpillement de contrôle d'appliquer à toutes les agences de transport du Canada des principes identiques de réglementation pour l'accomplissement d'un objectif commun, à savoir de permettre à chaque agence de dispenser un service avantageux et de façon appropriée en tant que partie de la structure du transport national. Un organisme individuel et autonome est enclin à formuler une politique agissant sur le transport sans se préoccuper des rapports des divers agences entre elles. Cette anomalie devrait céder le pas à l'établissement d'une autorité centrale pouvant se charger de l'importante tâche de coor-

donner le contrôle puisqu'elle pourra tirer parti de l'expérience acquise par ces agences distinctes au cours des dernières années.

L'adoption de cette politique réunirait les trois organismes mentionnés ci-dessus, réorganisés, unis et voués dès lors à la poursuite d'une politique bien élaborée pour la coordination et la réglementation du transport.»

Aucune mesure législative n'a été prise à l'égard de cette recommandation.

181. La Province du Manitoba a traité du problème de la coordination de la politique devant la Commission royale MacPherson. Nous avons souligné la multiplicité des organismes administratifs, qui s'est traduite par une fragmentation de la politique nationale et par des difficultés croissantes à mettre en œuvre un plan uniforme. Nous avions énoncé que le seul volume des problèmes spécifiques constamment posés aux organismes administratifs actuels les placent dans l'impossibilité d'entreprendre les recherches nécessaires aux fins d'une amélioration dans l'avenir. Au contraire, ils sont forcés par l'impératif du temps et la complexité, à résoudre les problèmes immédiats d'ordre administratif. Bref, le système actuel peut seulement traiter les problèmes qu'après qu'ils ont surgi au lieu de pouvoir étudier des politiques qui pourraient soit prévenir de telles difficultés ou les résoudre avant que les torts atteignent une ampleur telle que l'on demande ensuite une réforme réglementaire.

182. Ce problème de coordination, comme on l'a indiqué, n'est pas nouveau et il a fait l'objet d'études au Canada et aux États-Unis. Aux États-Unis, une étude intitulée «Politique nationale des transports» a été effectuée en 1949 par Charles L. Dearing et Wilfred Owen pour l'Institution Brookings de Washington. Cette étude déclare à la page 384:

«Les investigateurs des relations gouvernementales à l'égard des transports ont fréquemment signalé une lacune dans notre système de réglementation, notamment l'absence de dispositions suffisantes pour la planification et la prévention. La réglementation est essentiellement un moyen de guérir les maux après qu'ils sont apparus. Évidemment, ce serait beaucoup mieux si on pouvait les prévenir.

Il importe de prévoir, d'examiner et de comprendre les tendances et l'orientation et de savoir où elles conduisent, afin que celles qui sont souhaitables puissent être encouragées et que soient combattues celles qui sont indésirables.

Quiconque a servi dans la Commission sait qu'elle n'est pas bien adaptée pour un tel travail. Elle s'acquitte de ses fonctions selon une procédure quasi-judiciaire. Son attention est accaparée par des cas spécifiques sur lesquels il lui faut rendre une décision. Elle n'a guère de temps pour réfléchir et effectuer des recherches sur des thèmes généraux. Il est difficile pour les commissaires de conférer avec les parties sur des sujets portant à controverse sans qu'ils n'éprouvent le constant besoin de protéger leur propre position au cas où ils seraient appelés à exercer le rôle de juges dans un véritable litige. La planification et la prévention ne sont pas des questions qui peuvent être bien traitées en n'importe quel

temps ou à titre de question secondaire. Elles exigent une attention individuelle et soutenue...»

183. Depuis que les études mentionnées ont été complétées, nous avons pu voir l'essor grandissant des services de transport routier, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent et l'achèvement d'un réseau de pipe-lines à travers le pays. La province de Manitoba professe l'opinion que la nécessité d'une coordination et d'une unification est plus pressante aujourd'hui qu'à n'importe quel moment dans le passé. La Commission sur les perspectives économiques du Canada a étudié cette question relative aux agences existantes de transports et dans son rapport de novembre 1957 a tiré la conclusion suivante. A la page 284:

«... Nous croyons aussi que le gouvernement fédéral devrait adopter à l'égard des entreprises de transport qu'il régit une politique plus rationnelle. Plutôt que de laisser les diverses entreprises de transport se disputer entre elles, à armes inégales d'ailleurs, le dollar du contribuable afin de pouvoir masquer le coût élevé de certains de leurs services, il nous paraîtrait à la fois plus sain, plus économique et plus rationnel de ne leur laisser fournir que les services rentables.»

Et à la page 287:

«Nous ne croyons pas que la politique de transport unifiée que nous avons préconisée plus haut puisse être le fait de quelque super-organisme nanti des pouvoirs nécessaires pour régenter les transports d'une main inflexible, même si rien dans la constitution ne s'opposait à pareil régime. Nous croyons plutôt qu'on se rapprochera plus facilement de cet objectif si les autorités compétentes s'efforcent d'assurer que chaque mode de transport soit rentable autant que possible et soit régi de façon à prévenir le gaspillage, le double emploi et la trafication à perte.»

184. Le gouvernement de Manitoba était d'avis que l'autorité coordinatrice que nous proposions devrait être établie avec représentation régionale, ce qui permettrait une étude appropriée des politiques nationales dans leurs effets sur les diverses régions économiques du pays. La principale tâche d'un tel organisme consisterait en la direction de recherches et d'une planification dans les problèmes de transport, exécutées de concert avec des organismes spécifiques ou indépendamment. L'autorité ferait rapport annuellement au ministre des Transports sur les problèmes et les politiques relatifs au transport dans le pays. Nous étions d'avis qu'un tel organisme ne devrait pas avoir une responsabilité administrative directe. Les organismes actuels de réglementation sont en mesure de s'acquitter des responsabilités administratives dans les domaines spécifiques de juridiction d'une façon plus efficace qu'il serait possible de le faire avec un tribunal administratif d'ensemble.

185. Le rapport de la Commission royale MacPherson a adopté dans une large mesure la plaidoirie de la province à cet égard et elle déclarait: «Les organismes et agences de réglementation ne peuvent et ne devraient pas tenter de s'occuper des aspects positifs et de l'amélioration de la politique des transports.» (page 161, page 82, Volume II.) Bien que les dispositions du Bill C-231 outrepassent ces recommandations par la création d'une nouvelle commission nationale des transports, nous approuvons en principe les objectifs d'une telle commission, nommément la coordination des modes actuels de transport

pour une répartition plus efficace des ressources de transport. Notre préoccupation réside dans les problèmes que pose l'administration des divers organismes présentement en fonction et d'autre part, dans la crainte que la Commission ne puisse jouir de la faculté de conduire des recherches et d'étudier les problèmes qui surgissent avant qu'ils n'atteignent le stade critique. Si la nouvelle Commission canadienne des Transports doit fonctionner simplement comme un groupe de 17 membres par opposition aux diverses commissions comme elles sont constituées actuellement, nous n'y voyons guère d'avantage apparent. Si, d'autre part, les lignes de conduite adoptées et l'autorité accordée permettent l'examen et l'étude des problèmes naissants ainsi que l'étude des besoins actuels de transport du pays, il y aura lieu d'en escompter un avantage réel. Nous espérons que le premier souci de la Commission sera de créer une atmosphère dans laquelle le transport le plus efficace des voyageurs et des marchandises sera réalisé au lieu d'un système dans lequel la concurrence entre modes de transport se sentira frustrée.

186. A cet égard, si le gouvernement a l'intention de se doter d'une politique de transports entièrement coordonnée sous la direction d'une autorité unique, nous recommandons instamment que Air Canada relève de la compétence de la Loi sur l'aéronautique de façon que la politique aérienne qui est maintenant un facteur essentiel et croissant dans le transport soit coordonnée convenablement. A la lumière de la nouvelle approche coordonnée que la législation fait entrevoir, nous proposons que l'article 324 soit modifié de façon à tenir compte de tous les facteurs du mouvement de marchandises entre modes de transport. Nous modifierions l'article 324 pour qu'il se lise ainsi:

> «Lorsque les taxes exigées par la compagnie, pour des transports effectués partie par voie ferrée et partie par tout autre moyen de transport, sont exprimées en une seule somme, la Commission pour arriver à décider si la taxe exigée est, en quoi que ce soit contraire aux dispositions de la présente loi, peut sommer la compagnie de lui déclarer sans délai, ou peut elle-même déterminer quelle est la partie de cette sommes exigée par chaque mode de participation au transport».

187. Nous adoptons et endossons la déclaration du ministre des Transports rapportée dans les *Débats* de la Chambre des communes du 1er septembre 1966 à la page 7993, alors qu'en indiquant pourquoi le gouvernement proposait un nouvel organisme de réglementation de ce genre, il énonçait:

> «...Ce n'est pas que les fonctions régulatrices seraient nécessairement mieux exercées par un organisme possédant des comités distincts, mais qu'elles comblaient effectivement un vide qu'il fallait éliminer de toute nécessité, qu'il était tout aussi important que des études, enquêtes et recherches soient effectuées par des personnes compétentes continuellement et non seulement de façon spasmodique que d'avoir de bons règlements et des bureaux compétents pour les appliquer.»

Le tout respectueusement soumis,

les conseillers

pour la province de Manitoba

RECUEIL DES AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA PROVINCE DU MANITOBA AU BILL C-231

Texte actuel

1. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la prospérité et au développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement (de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, sauf dans les secteurs où un moyen de transport possède un monopole,) *

(a) que la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

(b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics; et

(c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.

ARTICLE 1, PAGE 1

Proposé

1. Il est par les présentes déclaré que *l'assurance d'un système suffisant,* économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentielle à la prospérité et au développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est d'assurer

(a) que la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

(b) *que la réglementation de tous les moyens de transport assure la protection des usagers des services de transport là où il n'y a pas d'autre moyen de transport économiquement efficace;*

---

*Indique que les mots entre parenthèses sont supprimés.

(c) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics; et

(d) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.

ARTICLE 314A, PAGE 22

Texte actuel

(b) «embranchement» signifie ligne de chemin de fer située au Canada et qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, (par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie au Canada dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer).*

Proposé

(b) «embranchement» signifie ligne de chemin de fer située au Canada et qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui *est déclarée, par ordre de la Commission, être un embranchement aux fins du présent article et d'autres articles pertinents.*

ARTICLE 314B(4), PAGE 23

Texte actuel

(4) Si la Commission est convaincue que la demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement a été produite en conformité des règles et règlements de la Commission, cette dernière doit, (après enquête, et qu'elle ait ou non donné à la compagnie la possibilité de faire d'autres soumissions, examiner le bilan des frais et revenus mentionné au paragraphe (3), avec tous les autres documents, faits et chiffres qu'elle estime pertinents, et elle doit)* rédiger un rapport invitant, le cas échéant, les montants qui, à son avis, constituent la perte réelle de l'embranchement au cours de chacune des années de comptabilité prescrites, et ce rapport doit être affiché par la compagnie dans chaque gare de la ligne en conformité de tout règlement de la Commission à ce sujet.

Proposé

(4) Si la Commission est convaincue que la demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement a été produite en conformité des règles et règlements de la Commission, cette dernière doit *faire un enquête donnant à la compagnie et aux autres groupes intéressés la possibilité de faire des soumissions et après une telle enquête, y compris des auditions publiques si la Commission les juge nécessaires,* rédiger un rapport invitant, le cas échéant, les montants qui, à son avis, constituent la perte réelle de l'embranchement au cours de chacune des années de comptabilité prescrite, et ce rapport doit être affiché par la compagnie dans chaque gare de la ligne en conformité de tout règlement de la Commission à ce sujet.

ARTICLE 314C (1), PAGES 23 ET 24

Texte actuel

(1) Si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie a subi, du fait de l'exploitation de l'embranchement relativement auquel elle a fait une demande d'abandon d'exploitation, une perte réelle dans une ou plusieurs des années de comptabilité prescrites et notamment la dernière de ces années, la Commission doit, après avoir tenu les auditions publiques que, le cas échéant, elle estime nécessaires ou désirables et en tenant compte de toutes les autres questions qui lui semblent pertinentes, déterminer si l'embranchement continuera vraisemblablement (d'être non rentable)* et, dans l'affirmative, si la ligne doit ou non être abandonnée immédiatement ou après une période permettant de faire des adaptations dans la région desservie par la ligne; mais si la Commission conclut qu'à son avis, la compagnie n'a pas subi de perte réelle dans l'exploitation de cet embranchement au cours de la dernière des années de comptabilité prescrites, elle doit rejeter la demande d'abandon de l'exploitation de la ligne sans préjudice de toute demande qui peut avoir subséquemment été faite pour l'abandon de l'exploitation de cette ligne.

Proposé

(1) Si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie a subi, du fait de l'exploitation de l'embranchement relativement auquel elle a fait une demande d'abandon d'exploitation, une perte réelle dans une ou plusieurs des années de comptabilité prescrites et notamment la dernière de ces années, la Commission doit, après avoir tenu les auditions publiques que, le cas échéant, elle estime nécessaires ou désirables et en tenant compte de toutes les autres questions qui lui semblent pertinentes, déterminer si l'embranchement continuera vraisemblement d'*encourir une dette réelle* et, dans l'affirmative, si la ligne doit ou non être abandonnée immédiatement ou après une période permettant de faire des adaptations dans la région desservie par la ligne; mais si la Commission conclut qu'à son avis, la compagnie n'a pas subi de perte réelle dans l'exploitation de cet embranchement au cours de la dernière des années de comptabilité prescrites, elle doit rejeter la demande d'abandon de l'exploitation de la ligne sans préjudice de toute demande qui peut avoir subséquemment été faite pour l'abandon de l'exploitation de cette ligne.

ARTICLE 314C (3), PAGE 25

Texte actuel

(3) Lorsqu'elle détermine si (un)* embranchement (non rentable)* ou des parties de celui-ci doivent ou non être abandonnés, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis concernent l'intérêt public, notamment, sans limiter la généralité de ce qui précède.

Proposé

(3) Lorsqu'elle détermine si *un* embranchement ou des parties de celui-ci doivent ou non être abandonnés, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public, notamment, sans limiter la généralité de ce qui précède,

ARTICLE 314C (4), PAGE 26

Texte actuel

(4) Si la Commission décide que l'exploitation d'(un)* embranchement (non rentable)* ou de tronçons de celui-ci doivent être abandonnés, elle doit fixer par ordonnance les dates qui lui semblent être d'intérêt public pour l'aban-

don d'exploitation de la ligne ou de tronçons de celle-ci; mais une date d'abandon ne doit tomber

Proposé

(4) Si la Commission décide que l'exploitation d'*un* embranchement ou de tronçon de celui-ci doivent être abandonnés, elle doit fixer par ordonnance les dates qui lui semblent être d'intérêt public pour l'abandon d'exploitation de la ligne ou de tronçon de celle-ci; mais une date d'abandon ne doit tomber

ARTICLE 314C (5), PAGE 26

Texte actuel

(5) Si la Commission décide que l'exploitation d'(un)* embranchement (non rentable)* ou d'un tronçon de celui-ci ne devrait pas être abandonnée, elle doit émettre une ordonnance à cet effet et elle doit ensuite réexaminer la demande d'abandon à des intervalles ne dépassant pas cinq ans à compter de la date de la première demande ou de la date à laquelle cette demande a été examinée pour la dernière fois, selon le cas, aux fins de déterminer si l'exploitation de la ligne devrait être abandonnée; et

(a) si la Commission conclut que (l'embranchement ou un segment de celui-ci est devenu, depuis le dernier examen de la demande, une ligne de chemin de fer rentable,)* elle doit rejeter la demande d'abandon de la ligne sans préjudice, toutefois, de toute demande d'abandon d'exploitation de la ligne qui peut subséquemment avoir été faite; ou

(b) si la Commission conclut que l'embranchement ou un tronçon de celui-ci continue d'(être une ligne de chemin de fer non rentable,)* elle doit décider si l'exploitation de la ligne ou du tronçon de celle-ci devrait être abandonnée comme le prévoit le paragraphe (4) ou maintenue comme le prévoit le présent paragraphe.

ARTICLE 314C (5), PAGE 26

Proposé

(5) Si la Commission décide que l'exploitation d'un embranchement ou d'un tronçon de celui-ci ne devrait pas être abandonnée, elle doit émettre une ordonnance à cet effet et elle doit ensuite réexaminer la demande d'abandon à des intervalles ne dépassant pas cinq ans à compter de la date de la première demande ou de la date à laquelle cette demande a été examinée pour la dernière fois, selon le cas, aux fins de déterminer si l'exploitation de la ligne devrait être abandonnée; et

(a) si la Commission conclut que, *depuis le dernier examen, il n'y a plus de perte réelle subie du fait de l'exploitation de l'embranchement,* elle doit rejeter la demande d'abandon de la ligne sans préjudice, toutefois, de toute demande d'abandon d'exploitation de la ligne qui peut subséquemment avoir été faite; ou

(b) si la Commission conclut que l'embranchement ou un tronçon de celui-ci continue de *subir une perte réelle* elle doit décider si l'exploitation de la ligne ou du tronçon de celle-ci devrait être abandonnée comme le prévoit le paragraphe (4) ou maintenue comme le prévoit le présent paragraphe.

ARTICLE 314E, (1) (2), PAGES 28 et 29

Texte actuel

(1) Au présent article,

(a) «période de réclamation» signifie, par rapport à une ligne de chemin de fer (non rentable)*, la période

(i) qui commence quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle la demande d'abandon de la ligne a été déposée à la Commission en conformité des règles et règlements de celle-ci, et

(ii) se termine

(A) à la date fixée par la Commission, ou modifiée ainsi que le prévoit l'article 53, pour l'abandon de l'embranchement, ou de son dernier tronçon, selon le cas, ou

(B) à la date à laquelle une ordonnance fixant une ou plusieurs dates pour l'abandon de la ligne est annulée par la Commission en vertu de l'article 314c,

en prenant de ces deux dates celle qui est antérieure à l'autre;

(b) «exercice financier» signifie période commençant le 1er avril de chaque année et se terminant le 31 mars de l'année suivante; (et)*

(c) («ligne de chemin de fer non rentable» signifie embranchement que la Commission a jugé non rentable en vertu de l'article 314C.)*

(2) Lorsqu'(une)* ligne de chemin de fer (non rentable)*, ou tout tronçon de celle-ci, (est exploitée)* au cours d'une période de réclamation, la compagnie qui l'exploite peut déposer à la Commission une demande de dédommagement du montant de toute perte réelle de la compagnie attribuable à la ligne pour toute année financière de la compagnie comprise dans la période de réclamation, ou, lorsqu'il n'y a qu'une partie d'une année financière comprise dans la période de réclamation, pour la partie de cette année comprise dans la période de réclamation.

ARTICLE 314E, (1) (2), PAGES 28 et 29

(1) Au présent article,

(a) «période de réclamation» signifie, par rapport à une ligne de chemin de fer *qui subit une perte réelle,* la période

(i) qui commence quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle la demande d'abandon de la ligne a été déposé à la Commission en conformité des règles et règlements de celle-ci, et

(ii) se termine

(A) à la date fixée par la Commission, ou modifiée ainsi que le prévoit l'article 53, pour l'abandon de l'embranchement, ou de son dernier tronçon, selon le cas, ou

(B) à la date à laquelle une ordonnance fixant une ou plusieurs dates pour l'abandon de la ligne est annulée par la Commission en vertu de l'article 314C,

en prenant de ces deux dates celle qui est antérieure à l'autre;

(b) «exercice financier» signifie période commençant le 1er avril de chaque année et se terminant le 31 mars de l'année suivante.

(2) Lorsqu'une ligne de chemin de fer, ou tout tronçon de celle-ci, est exploitée au cours d'une période de réclamation, la compagnie qui l'exploite peut déposer à la Commission une demande de dédommagement du montant de *toute perte réelle* de la compagnie attribuable à la ligne pour toute année financière de la compagnie comprise dans la période de réclamation, ou, lorsqu'il n'y a qu'une partie d'une année financière comprise dans la période de réclamation, pour la partie de cette année comprise dans la période de réclamation.

ARTICLE 314I, (9), PAGE 34

Texte actuel

(9) (Le présent article ne s'applique pas relativement à un service de trains de voyageurs qui transporte principalement des personnes effectuant des voyages quotidiens entre des points situés sur le chemin de fer de la compagnie assurant le service.)*

Proposé

(9) Biffer ce paragraphe

ARTICLE 317(1), PAGE 36

Texte actuel

(1) (Toute personne, si elle a lieu de croire qu'une action ou une omission de la part d'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer ou que les résultats de l'établissement de taux en conformité de la présente loi après son entrée en vigueur peuvent être préjudiciables à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou conditions de transport, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de l'action, de l'omission ou du résultat et la Commission, si elle est convaincue que cela constitue un commencement de preuve, peut accorder cette permission d'appel et peut faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission ou le résultat.)*

Proposé

(1) *Lorsque la Commission reçoit des renseignements de par une plainte ou autrement qui contiennent un commencement de preuve qu'une action ou une omission de la part d'une ou plusieurs compagnies de chemin de fer ou que les résultats de l'établissement de taux en conformité de la présente loi après son entrée en vigueur peuvent être préjudiciables au commerce du plaignant, ou à l'intérêt public, la Commission doit faire une enquête sur l'action, l'omission ou le résultat.*

ARTICLE 317(3), PAGES 36 et 37

Texte actuel

(3) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le résultat qui fait l'objet de l'appel est préjudiciable à l'intérêt public, elle peut rendre une ordonnance exigeant que la compagnie supprime la cause du préjudice dans les taxes ou conditions de transport pertinentes ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil pour faire prendre toute mesure jugée apropriée.

Proposé

(3) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le resultat qui fait l'objet de l'appel est préjudiciable *au commerce du...plai-*

gnant, ou à l'intérêt public, elle peut rendre une ordonnance exigeant que la compagnie supprime la cause du préjudice dans les taxes ou conditions de transport pertinentes ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire rapport à ce sujet au gouverneur en conseil pour lui faire prendre toute mesure jugée appropriée.

ARTICLE 319(9), PAGES 37 et 38

Texte actuel

(9) Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour le transport par rail de véhicules à moteurs ou de remorques exploités sous son contrôle par une compagnie quelconque pour le transport de marchandises par location ou contre rétribution, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules à moteur ou des remorques pour le transport de marchandises par location ou contre rétribution des facilités analogues aux mêmes taux et aux mêmes conditions que celles qui s'apliquent aux véhicules à moteur ou aux remorques exploités sous son contrôle par la compagnie ci-dessus mentionnée; et la Commission peut refuser tout taux ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un taux ou tarif conforme au présent paragraphe.

Proposé

(9) Si une compagnie de chemin de fer fournit des facilités pour la transport par rail de véhicules à moteur ou de remorques exploités par *la compagnie* ou sous son contrôle par une compagnie quelconque pour le transport de marchandises par location ou contre rétribution, la compagnie de chemin de fer doit offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules à moteur ou des remorques pour le transport de marchandises par location ou contre rétribution des facilités analogues aux mêmes taux et aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux véhicules à moteur ou aux remorques exploités par *elle-même* ou sous son contrôle par une compagnie *quelconque,* et la Commission peut refuser tout taux ou tarif qui n'est pas conforme au présent paragraphe et ordonner à la compagnie de chemin de fer d'y substituer un taux ou tarif conforme au présent paragraphe.

ARTICLE 328, PAGES 39 et 40

Texte actuel

(1) Les tarifs du grain et de la farine transportés d'un point quelconque situé sur toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William ou Port Arthur, sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par toute compagnie qui relève de la juridiction du Parlement, doivent être régis par les dispositions d'un Accord conclu en conformité du chapitre 5 des Statuts du Canada de 1897.

(2) Les tarifs du grain et de la farine transportés de tout point situé sur une ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William jusqu'à Vancouver ou Prince Rupert, pour l'exportation, sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par une compagnie qui relève de la juridiction du Parlement doivent être régis par les dispositions du paragraphe 2 de l'ordonnance générale n° 448 de la Commission des chemins de fer du Canada en date du vendredi 26 août 1927.

(3) Nonobstant les dispositions de l'article 3, le présent article n'est pas limité ni d'aucune façon atteint par les dispositions d'une loi quelconque du Parlement du Canada, ou par un traité fait ou conclu en conformité de cette loi, qu'elle soit générale ou spéciale dans son application ou qu'elle ait trait seulement à un ou plusieurs chemins de fer particuliers.

Proposé

(1) Les tarifs du grain et de la farine transportés d'un point quelconque situé sur toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William ou Port Arthur, sur une ligne de chemin de fer...construite actuellement ou par la suite par toute compagnie qui relève de la juridiction du Parlement, doivent être régis par les dispositions d'un Accord conclu en conformité du chapitre 5 des Statuts du Canada de 1897.

(2) Les tarifs du grain et de la farine transportés de tout point situé sur une ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William jusqu'à Vancouver ou Prince Rupert, pour l'exportation, sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par une compagnie qui relève de la juridiction du Parlement doivent être régis par les dispositions du paragraphe 2 de l'ordonnance générale n° 448 de la Commission des chemins de fer du Canada en date du vendredi 26 août 1927.

(3) *Les tarifs du grain et de la farine transportés de tout point situé sur une ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William, Port Arthur ou Armstrong jusqu'à Churchill, pour l'exportation, sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par une compagnie qui relève de la juridiction du Parlement doivent être régis par les taux en vigueur le 20 août 1931.*

(4) Nonobstant les dispositions de l'article 3, le présent article n'est pas limité ni d'aucune façon atteint par les dispositions d'une loi quelconque du Parlement du Canada, ou par un traité fait ou conclu en conformité de cette loi, qu'elle soit générale ou spéciale dans son application ou qu'elle ait trait seulement à un ou plusieurs chemins de fer particuliers.

ARTICLE 329(1)(2), PAGE 40

Texte actuel

(1) Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit (faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction du Parlement qui sont attribuables au transport du grain et des produits du grain au niveau des tarifs établis ou maintenus en conformité de l'article 328 et au niveau des tarifs mentionnés au paragraphe (2) et doit faire rapport sur ces revenus et frais au gouverneur en conseil et sur le montant des paiements nécessaires, selon l'avis de la Commission, à aider ces compagnies de chemins de fer à couvrir les frais d'exploitation relatifs au transport du grain et des produits du grain après le 31 décembre 1969, à ce niveau de tarifs;)* et le gouverneur en conseil doit prendre les mesures qu'il estime nécessaires ou désirables en se fondant sur ce rapport (pour fournir de l'aide à ces compagnies de chemin de fer.)*

(2) Aucune mesure ne doit être prise en vertu du paragraphe (1) relativement à une compagnie de chemin de fer qui a augmenté le niveau des tarifs régnants le (31 décembre)* 1966.

(a) pour les produits du grain autres que la farine transportés à partir d'un point situé à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William ou Port Arthur sur des lignes de chemin de fer de la compagnie;

(b) pour (le grain ou)* les produits du grain transportés pour l'exportation à partir de tout point situé à l'ouest de Fort William ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur une ligne de chemin de fer de la compagnie;

Proposé

(1) Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit *déterminer à l'égard du transport du grain et des produits du grain en conformité de l'article 328 un niveau de tarifs qui est par conséquent*

conforme à l'article 334 et doit faire rapport au gouverneur en conseil; et le gouverneur en conseil doit prendre les mesures qu'il estime nécessaires ou désirables en se fondant sur ce rapport.

(2) Aucune mesure ne doit être prise en vertu de paragraphe (1) relativement à une compagnie de chemin de fer qui a augmenté le niveau des tarifs régnants le 1er *janvier* 1966,

(a) pour les produits du grain autres que la farine transportés à partir d'un point situé à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William ou Port Arthur sur les lignes de chemin de fer de la compagnie;

(b) pour les produits du grain *autres que la farine* transportés pour l'exportation à partir de tout point situé à l'ouest de Fort William ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur une ligne de chemin de fer de la compagnie;

ARTICLE 333(3)(4), PAGE 43

Texte actuel

(3) Un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi devient exécutoire et peut être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission canadienne des transports.

(4) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la *Commission canadienne des transports,* les taxes y prévues, à moins que la *Commission canadienne des transports* ne le rejette, et tant qu'elle ne l'aura pas fait, sont péremptoirement censés être les taxes licites et doivent prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme *étant la date* où elles doivent prendre effet, et le *tarif remplace* tout tarif antérieur ou une partie quelconque de ce dernier dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées, jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la *Commission canadienne des transports* le rejette ou qu'un tarif le remplace.»

Proposé

(3) Un tarif de marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi devient exécutoire et peut être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission canadienne des transports, *mais ledit tarif doit être déposé dans la La limite de temps prescrite par la Commission.*

(4) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, les taxes y prévues, à moins que la Commission ne les suspende ou ne les rejette, et tant qu'elle ne l'aura pas fait, sont péremptoirement censés être les taxes licites et doivent prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant la date où elles doivent prendre effet, et le tarif remplace tout tarif antérieur ou une partie quelconque de ce dernier dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées, jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission *le suspende ou* le rejette ou qu'un tarif le remplace.

(5) *Lorsqu'un tarif de marchandises a été rejeté par la Commission, en conformité du paragraphe (4), l'expéditeur aura droit à la différence entre les frais effectivement payés et les frais jugés licites et en plus, à des dommages liquidés au taux de 10 p. 100 du taux licite pour toutes les marchandises expédiées.*

ARTICLE 336(2) (3) (4) (5), PAGES 45, 46 et 47

Texte actuel

(2) Après avoir été informé par la Commission canadienne des transports des limites dans lesquelles se situerait probablement un taux fixé pour le transport des marchandises, l'expéditeur peut demander à la Commission canadienne des transports de fixer un taux pour le transport de ces marchandises; la Commission canadienne des transports peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à (150 p. 100 du coût variable, à titre de taux fixé applicable au transport des marchandises)* au sujet desquelles la demande a été faite (ci-après appelées «les marchandises en cause» dans le présent article).*

(3) En déterminant le coût variable du transport des marchandises aux fins du présent article, la Commission canadienne des transports doit

(a) tenir compte de tous les articles et facteurs prescrits par les règlements de la Commission canadienne des transports comme étant pertinents aux fins de la détermination des coûts variables;

(b) calculer les coûts du capital dans tous les cas, en utilisant les coûts de capital approuvés par la Commission canadienne des transports comme convenables pour la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique;

(c) calculer le coût du transport des marchandises en cause, en fonction de chargements de 30,000 livres pour les wagons utilisés normalement pour de telles marchandises; et

(d) s'il est possible de transporter des marchandises en cause entre des lieux situés au Canada sur différents parcours de deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer, calculer le coût variable en fonction des coûts du parcours le moins coûteux.

(4) ...

(5) ...

(a) ...

(b) (i)

(ii) sauf dans tout cas prévu par le sous-alinéa (iii), si le chargement par wagon d'une expédition individuelle de marchandises concernées est de (50,000)* livres ou davantage, selon un taux qui sera déterminé en (déduisant du taux fixé un montant égal à la moitié du montant de la réduction du coût variable de l'expédition des marchandises en cause au-dessous du montant du coût variable d'après lequel le taux fixé a été établi; mais)* il n'est nécessaire de déterminer des taux en vertu du présent sous-alinéa que dans la mesure des nécessités, et seulement pour les chargements minimums par wagon basés sur des unités de (20,000)* ajoutées à 30,000; et un taux pour un chargement dépassant (50,000)* livres par wagon et dont le poids par wagon se situe entre deux chargements minimums par wagon ainsi établis doit être conforme aux taux pour le plus petit de ces chargements minimums par wagon, ou

ARTICLES 336(2) (3) (4) (5), PAGES 45, 46 et 47

Proposé

(2) *Un expéditeur de marchandises à l'égard duquel les taux en vigueur le 1er janvier 1965 étaient des taux par classe et par marchandise assujettis à la Loi sur la réduction des taux du transport de marchandises, sera considéré comme n'ayant pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.*

(3) Après avoir été informé par la Commission des limites dans lesquelles se situerait probablement un taux fixé pour le transport des marchandises, l'expéditeur peut demander à la Commission de fixer un taux pour le transport de ces marchandises et la Commission peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal *à la différence procentuelle entre le revenu global permis et le coût variable du transport des marchandises, plus un montant calculé comme étant le coût du capital applicable au transport de telles marchandises* au sujet desquelles la demande a été faite (ci-après appelées «les marchandises en cause» dans le présent article).

(4) En déterminant le coût variable du transport des marchandises aux fins du présent article, la Commission doit tenir compte de tous les articles et facteurs prescrits par les règlements de la Commission comme étant pertinents aux fins de la détermination des coûts variables, *mais y excluant tous les coûts associés au coût du capital.*

(5) *La Commission doit calculer les coûts du capital dans tous les cas en utilisant les coûts de capital approuvés par la Commission comme convenables pour la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.*

(6) *La Commission doit* calculer le coût du transport des marchandises en cause, en fonction de chargements de 30,000 livres pour les wagons utilisés normalement pour de telles marchandises.

(7) *La Commission doit,* s'il est possible de transporter des marchandises en cause entre des lieux situés au Canada sur différents parcours de deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer, calculer le coût variable en fonction des coûts du parcours le moins coûteux.

(8) ... le présent paragraphe (4)

(9) ... le présent paragraphe (5)

(a) ...

(b) (i)

(ii) sauf dans tout cas prévu par le sous-alinéa (iii), si le chargement par wagon d'une expédition individuelle de marchandises concernées est de 50,000 livres ou davantage, selon un taux qui sera déterminé en *ajoutant au coût variable de l'expédition d'un tel chargement un montant égal à la différence procentuelle entre le revenu global permis et le coût variable global, et, en plus, la moitié de la différence entre un tel coût variable et le coût variable de l'expédition de 30,000 de marchandises telles que déterminées dans le paragraphe (3).* Il n'est nécessaire de déterminer des taux en vertu du présent alinéa que dans la mesure des nécessités, et seulement pour les chargements minimums par wagon basés sur des unités de *10,000* ajoutées à 30,000 et un taux pour un chargement dépassant *40,000* livres par wagon et dont le poids par wagon se situe entre deux chargements minimums par wagon ainsi établis doit être conforme au taux pour le plus petit de ces chargements minimums par wagon, ou

ARTICLE 387 (7), PAGE 57

Texte actuel

(7) La Commission canadienne des transports doit revoir et reviser, selon ce qui est nécessaire, la classification uniforme de la comptabilité, à des intervalles dont la durée ne doit pas dépasser deux ans, afin d'assurer que les compagnies de chemin de fer tiennent une comptabilité distincte.

(a) pour l'actif et les revenus de leurs entreprises ferroviaires et non ferroviaires; et

(b) de leurs activités par moyens de transport.»

Proposé

(7) La Commission doit revoir et reviser, selon ce qui est nécessaire, la classification uniforme de la comptabilité, à des intervalles dont la durée ne doit pas dépasser deux ans, afin d'assurer que les compagnies de chemin de fer tiennent une comptabilité distincte

(a) pour l'actif et les revenus de leurs entreprises ferroviaires et non ferroviaires;

(b) de leurs activités par moyens de transport; et

(c) *de l'exploitation des trains et services de voyageurs, y compris les trains et services d'abonnement et les services de messagerie et de courrier.*

ARTICLE 387C, PAGE 60

Texte actuel

(Lorsque la Commission canadienne des transports obtient des renseignements relatifs aux frais d'une compagnie de chemin de fer ou d'autres renseignements qui sont confidentiels par leur nature, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les mettent à la disposition de toute autre personne.)*

Proposé

Supprimer cet article.

RÉPERTOIRE DES RENVOIS

Numéro du renvoi		Numéro de la page
[1]	Rapport de la Commission royale d'enquête sur les relations fédérales-provinciales, 1940, volume I, page 48	5
[2]	Professor W. L. Morton, "Railway and Railway Rates in National policy in Canada, 1849-1959", mémoire présenté au nom du gouvernement du Manitoba, transcription quotidienne, Commission royale MacPherson sur les transports, vol. 30, le 9 février 1960, pp. 4416-7	6
[3]	Annuaire du Canada, 1959, page 847	7
[4]	Au même endroit, pages 845-846	7
[5]	Professor W. L. Morton, transcription quotidienne, Commission royale MacPherson sur les transports, vol. 30, 4418	7
[6]	Débat de la Chambre des communes, 1880, I, p. 5	9
[7]	Au même endroit, p. 486	9
[8]	44 Victoria, chap. 1, article 7	9
[9]	W. L. Morton, transcription quotidienne, vol. 30, le 9 février 1960, p. 4428	11
[10]	Rapport de la Commission royale d'enquête sur les relations fédérales-provinciales, 1940, volume 1, page 68	11
[11]	Canada, débats de la Chambre des communes, vol. XLV, le 18 juin 1897, pp. 4558-9	12
[12]	Canada, débats de la Chambre des communes, vol. LXI, le 30 juillet 1903, pp. 7659-60	12
[13]	Au même endroit, p. 7685	13
[14]	Statuts du Canada 1903, 3 Édouard VII, chap. 71, art. 42	13
[15]	W. L. Morton, transcription quotidienne, vol. 30, le 9 février 1960, pp. 4435-6	14

Numéro du renvoi		Numéro de la page
[16]	W. L. Morton, transcription quotidienne, vol. 30, le 9 février 1960, pp. 4435-6	15
[17]	Au même endroit, pp. 4436-7	15
[18]	15-16 George V, chap. 52	16
[19]	Débats de la Chambre des communes, 1925, V. P. 4307	16
[20]	Annuaire du Canada, 1965, p. 825	18
[21]	Compte rendu officiel, débats de la Chambre des communes, le 15 mars 1956	18
[22]	W. L. Morton, transcription quotidienne, vol. 30, le 9 février 1960, p. 4445	20
[23]	Transcription quotidienne, vol. 29, le 8 février 1960, pp. 4210-11	38
[24]	Débats de la Chambre des communes, compte rendu officiel, vol. 103, n° 49, 2e session, le 24 mars 1959, pp. 2207-8	39

APPENDICE A-33

THE CANADIAN POOL CAR OPERATORS ASSOCIATION INC.

3715 rue Saint-Antoine
Montréal 30
Le 9 novembre 1966

M. Joseph Macaluso, député,
Président,
Comité permanent des transports
et des communications
Chambre des communes
Ottawa,
Ontario.

Monsieur,

L'Association canadienne du transport par camion a soumis un exposé au Comité permanent des transports et des communications et les pages 39 à 41 traitent des règlements relatifs au transport rail-route, aux autres genres de transport et aux expéditeurs.

Vous trouverez ci-joint copie de la teneur d'un télégramme qui vous a été expédié le 8 novembre 1966 exposant les vues de notre association sur les recommandations formulées dans l'exposé par l'Association canadienne du transport par camion.

Nous sommes assurés que vous conviendrez que seule la Canadian Pool Car Operators Association Inc. peut parler au nom des expéditeurs de fret et que notre télégramme sera pris en considération.

Veuillez, monsieur, acceptez l'expression
de nos meilleurs sentiments.

Canadian Pool Car Operators Association Inc.
D. L. Trudeau,
Secrétaire.

Copie du télégramme expédié le 8 novembre 1966 à

M. Joseph Macaluso, député,
Président,
Comité permanent des transports et des
communications,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

La Canadian Pool Car Operators Association est une association qui groupe les neufs principaux exploitants de services centralisés de wagons-marchandises au Canada d'un océan à l'autre. Nous avons appris avec inquiétude que l'Association canadienne du transport par acmion vous a proposé de soumettre les expéditeurs de fret aux mêmes règlements de la Commission que ceux auxquels est soumis le transport par camion. Une telle mesure est des plus indésirables vu que l'exploitation d'un service centralisé de wagons-marchandises ne peut être placée dans la même catégorie qu'un service de transport par camion, que ce soit du point du vue de l'exploitation que du point de vue commercial. Si vous le désirez, nous nous ferons un plaisir de vous exposer notre situation et entretemps nous voulons protester contre toute mesure qui pourrait être prise avant d'avoir consulté notre Association.

(signé) Canadian Pool Car Operators Association Inc.
D. L. Trudeau,
Secrétaire.

APPENDICE A-34

HUDSON BAY ROUTE

ASSOCIATION

Saskatoon, Sask.
Canada
43, McAskill Crescent,
Le 7 novembre 1966

Secrétaire de la Chambre,
Comité permanent des transports
et des communications
Ottawa, Canada.

Monsieur,

Nous avons su que la formulation d'une partie du bill C-231 (Loi nationale nationale sur les transports) n'a pas reçu votre approbation.

Il s'agit en particulier de la page 37—clause 50—article 328—paragraphe 2. Il s'agit du grain et de la farine transportés à l'ouest de Fort William jusqu'à «Vancouver ou Prince Rupert». Cela ne semble pas tenir compte que nous avons notre propre port vers l'ouest, soit le port de Churchill au Manitoba. Nous avons certainement l'intention de constinuer à «transporter» le grain et la farine par ce port et nous pensons que toute loi sur les Transports doit reconnaître ce port.

Nous proposerions s'il a objection à ce que le nom de Churchill paraisse dans la loi que l'on midifie le texte en «tout port de mer dans l'ouest du Canada». Il est possible que d'autres ports de mer soient aménagés sur la côte ouest ou sur celle de la baie d'Hudson.

J'espère que vous porterez le sujet à l'attention des autorités compétentes et qu'elles pourront donner suite à notre demande.

Veuillez, monsieur, accepter l'expression
de nos meilleurs sentiments,

Jas. F. Gray
Secrétaire-trésorier

APPENDICE A-35

C.P. 370, Station A
Toronto, Ontario
Le 11 novembre 1966

M. Joseph Macaluso, président
Comité permanent des transports
et des communications
Chambre des communes
Ottawa, Ontario

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint un exposé soumis à votre Comité au sujet du bill C-231 vu qu'il touche les articles 328 et 329 de la Loi sur les chemins de fer. Nous avons fait parvenir séparément à M. Robert Virr, secrétaire du Comité, un nombre suffisant d'exemplaires pour les membres du Comité.

L'exposé explique les dures conditions de concurrence qui existent au domaine des farines; il décrit l'aide que reçoivent dans d'autres pays les exportateurs de farine; il fait remarquer, si l'on veut que notre marché d'exportation des farines se maintienne, l'absolu nécessité d'un gel des tarifs et frais ferroviaires pour l'exportation à leurs niveaux actuels en ce qui concerne le blé; il apporte des recommandations relatives à des modification au projet de loi C 231.

M. Virr nous a laissé entendre que notre exposé serait déposé et étudié par le Comité. Si vous-même ou des membres de votre Comité croyez qu'il est possible d'organiser une rencontre, les représentants de notre Comité d'exportation et moi-même, nous nous ferons un plaisir de nous y rendre au moment qui vous semblera le plus opportun.

Veuillez, monsieur, accepter l'expression
de mes meilleurs sentiments.

Canadian National Millers Association
P. W. Stickland,
Président.

EXPOSÉ DE LA CANADIAN NATIONAL MILLERS ASSOCIATION AU COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE SUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS AU SUJET DU BILL C-231

La Canadian National Millers Association représente l'ensemble de l'industrie canadienne de la meunerie et parle en son nom.

Notre industrie qui exporte de grandes quantités de farine veut attirer l'attention sur le fait que toute augmentation des tarifs ferroviaires à l'exportation et des frais accessoires aurait un effet des plus nuisibles non seulement pour l'industrie de la meunerie mais aussi pour d'autres secteurs de l'économie canadienne y compris et non en dernier lieu les producteurs de blé. Nous nous proposons de vous présenter les faits et de vous donner les chiffres qui illustrent la dure concurrence qui existe sur les marchés mondiaux et de vous démontrer quelques uns des désavantages que rencontre l'exportation de farine canadienne.

Nous vous soumettrons aussi respectueusement des propositions sur la façon de modifier le projet de loi sur les transports pour nous accorder l'aide et la protection dont nous avons besoin pour maintenir notre position sur les marchés mondiaux de la farine.

1. *Exportation de blé et exportation de farine*

Il est essentiel que la concurrence qui oppose la farine canadienne au blé ne se détériore pas davantage. La pièce n° 1 donne les grandes lignes de la situation actuelle. On y voit les désavantages qui existent pour la farine comparativement au blé, aux ports sigués sur la côte canadienne. Les comparaisons sont établies selon un programme normal d'expédition pour l'exportation:—

(a) Les meuneries de l'Ouest qui exportent par Vancouver

(b) Les meuneries du port de la Baie qui exportent par Montréal

(c) Les meuneries de l'Ouest, du port de la Baie et de Montréal qui exportent par Halifax ou Saint-Jean.

En (d) nous avons montré les avantages dont jouissent les meuneries américaines qui exportent par les ports du golfe du Mexique sur les exportateurs américains de blé qui utilisent les mêmes ports.

Les désavantages qui existent relativement à l'exportation de la farine se sont accrus considérablement avec l'aménagement de la Vie maritime. Les tarifs maritimes pour le transport du blé ont diminué de façon notable. Pour un temps l'Office canadien du blé a accordé un ajustement au transport ferroviaire pour l'exportation qui a atteint jusqu'à 16 cents le boisseau. Cette mesure a été annulée le 24 juin 1964 alors que l'ajustement était de 6 cents le boisseau. Depuis on n'a accordé aucune sorte d'aide aux meuneries canadiennes qui exportent.

Le pièce n° 1 indique la situation aux ports de la côte mais n'illustre pas les énormes différences qui existent entre les tarifs maritimes pour le blé en vrac et la farine ensachée.

Par conséquent, nous sommes fortement convaincus que si l'on veut poursuivre le commerce canadien de l'exportation de farine il faut geler les tarifs ferroviaires pour l'exportation qui ont cours actuellement vers les ports de Montréal et de l'Atlantique et ceci pour toutes les meuneries de l'intérieur.

2. *Subventions à l'exportation de la farine.*

Les subventions d'état aux États-Unis, en Australie, en France, en Allemagne et en Italie ont enlevé au Canada les marchés réguliers qu'il s'était acquis au cours des années grâce à l'étude, à la qualité et au service.

Ainsi en 1957, le 100 livres de farine canadienne comparativement au 100 livres de farine américaine hard winter aux ports de la côte devait faire face à une différence moyenne de 35 cents. Cette différence en 1966 est de $1.08.

Les fournisseurs du Marché commun européen comme l'Allemagne, la France et l'Italie en plus de recevoir des subventions sur les exportations de farine, reçoivent aussi des subventions de «destination» qui peuvent atteindre $12 la tonne. C'est en fait une subvention des frais de transport maritime.

Le meunier canadien ne peut absolument pas participer au commerce avec Ceylan, la République arabe unie et les autres pays du Moyen-Orient qui sont tous d'importants importateurs de farine. Les dernières ventes effectuées par l'Allemagne et la France à la République arabe unie ont été faites à $50 la tonne de moins que le prix de vente le plus bas que pouvaient se permettre les meuneries canadiennes. Et ceci en dépit du fait que le prix du blé allemand et français est beaucoup plus élevé que celui du blé canadien de la meilleure qualité.

Le résultat de cette concurrence subventionnée a été que les exportations de farine sur les marchés mondiaux ont fléchi continuellement et nous expédions maintenant moins de la moitié du volume que nous dirigions vers l'exportation au début des années 1950.

La pièce n° 2 ci-jointe indique les exportations de farine selon les principaux pays exportateurs pour la période 1950-1951 à 1962-63 et ce sont les chiffres publiés par l'Office international du blé.

Cette concurrence fortement subventionnée a nuit sérieusement à l'une des plus anciennes et des plus importantes industries canadienne, la meunerie qui a toujours été un soutien de l'économie canadienne en temps de guerre comme en temps de paix. D'autres domaines de l'économie ont été touchés par ce fléchissement des exportations de farine comme l'emploi, le transport, les ports, la fabrication de sacs, etc.

3. *Les principaux marchés:*

Les marchés qui nous causent le plus d'inquiétude actuellement sont les deux plus importants.

Au cours des derniers 60 ans le meilleur marché pour la farine canadienne a été le Royaume-Uni. Au cours de l'année terminée le 31 juillet 1954 les expéditions atteignaient 7,060,500 sacs de 100 livres. Pour l'année qui s'est terminée le 31 juillet 1966, elles étaient de 3,858,248 sacs. Ce fléchissement provient surtout de la concurrence que font les meuneries anglaises. Pour conserver ce marché au niveau présent on ne peut accepter aucune augmentation des frais de transport vers les ports de la côte.

Depuis 1963 le Canada et les meuneries canadiennes ont eu des liens commerciaux importants avec l'URSS et la majeure partie des produits ont été dirigés vers Cuba. Nous sommes convaincus que toute augmentation des tarifs ferroviaires vers les ports de l'Est et des charges terminales pourrait avoir une influence néfaste sur ce commerce très important.

Tous accepteront ces deux principes de base:

(a) Il est dans l'intérêt national de stimuler l'industrie secondaire.

(b) Il est dans l'intérêt national d'exporter de la farine pour stimuler la mise sur le marché mondial du blé canadien. C'est un axiome que la meilleure façon de vendre le blé canadien est d'offrir de la farine canadienne de haute qualité. Cela oblige les meuniers étrangers à respecter la qualité et les normes qu'ils établissent eux-mêmes en utilisant des quantités maximum de blé canadien.

Nous croyons sincèrement que les renseignements que nous avons donnés indiquent la réelle nécessité de «geler» les tarifs et les charges pour l'exportation de la farine de la même façon que pour le blé en maintenant ainsi la relation qui existe entre l'exportation de blé et de farine.

Nous voulons de plus attirer votre attention sur le précédent de «distinction injuste» établi lors de l'audience du cas de la Canadian National Millers Association en 1958 devant le Bureau des commissaires au transport et enregistré sous le n° B.O. 95910 et qui se trouve surtout dans les conclusions comme on le voit à la page 377 qui est notre pièce n° 3.

Nous proposons respectueusement, croyant qu'elles ne vont pas à l'encontre de la politique nationale sur le transport, les modifications et additions suivantes à la clause 50 du bill C-231 qui modifie les articles 328 et 329 de la Loi sur les chemins de fer, laquelle clause 50 gèle les tarifs pour le transport du grain mais ne le fait pas pour la farine.

Clause 50, article 329, paragraphe (2)

Nous recommandons que l'article se lise comme suit:

«Aucune mesure ne doit être prise en vertu du paragraphe (1) relativement à une compagnie de chemin de fer qui a augmenté le niveau des tarifs régnants le 31 décembre 1966,

(a)

(b)

(c)

(d)

(e)

Ou qui a augmenté les charges accessoires ayant cours le 31 décembre 1966 pour le transport de farine destinée à l'exportation.

(a) à partir de tout point situé à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William, Port Arthur ou Armstrong, sur des lignes de chemin de fer de la compagnie.

(b) à partir de tout point situé à l'ouest de Fort William jusqu'à Vancouver, Prince Rupert ou à d'autres ports canadiens de la côte du Pacifique sur une ligne de chemin de fer de la compagnie.

(c) à partir de tout point à l'ouest de Fort William ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur une ligne de chemin de fer de la société.

Ces modifications sont nécessaires afin de prévenir tout autre écart aux ports de sortie entre les frais de transport du blé et de la farine destinés à l'exportation. Autrement les frais accessoires continuent à augmenter et à se multiplier comme le démontre la pièce n° 1.

Clause 50, article 329-A, paragraphe (1), alinéa (b)

Nous recommandons qu'elle se lise comme suit:

«Tarifs de l'Est désigne les tarifs-marchandises applicables le 30 novembre 1960 au transport du grain en vrac pour l'exportation depuis un point quelconque de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est ou le tarif-marchandise et les frais accessoires applicables le 31 décembre 1966 au transport de la farine pour l'exportation depuis un point quelconque de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est.»

Clause 50, article 329-A, paragraphe (1), alinéa (c)

Ajouter Fort William, Port Arthur et Armstrong à la liste des points dans la définition de «un point quelconque de l'intérieur».

Clause 50, article 329-A, paragraphe (1), alinéa (d)

En plus de la description donnée pour «grain» joindre la description suivante de «farine»:

«Farine désigne tout produit pour lequel, en vertu des tarifs-marchandises de la société applicables le 31 décembre 1966, les tarifs reconnus comme tarifs demandés pour la farine s'appliquaient à cette date.»

Clause 50, article 329-A, paragraphe (2)

Le modifier pour qu'il se lise comme suit:

«Afin d'encourager la continuation de l'utilisation des ports de l'Est pour l'exportation du grain en vrac et de la farine et pour protéger l'exportation de la farine de tout désavantage injuste, les tarifs du grain transporté en vrac jusqu'à tout port de l'Est depuis tout point de l'intérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement doivent être maintenus au niveau des tarifs applicables le 30 novembre 1960 au transport de grain de ce genre jusqu'aux ports de l'Est et les tarifs et les frais accessoires de la farine transportée pour l'exportation jusqu'à tout port de l'Est depuis tout point de l'intérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement doivent être maintenus au niveau des tarifs et frais accessoires applicables le 31 décembre 1966 au transport de farine de ce genre jusqu'au port de l'Est.

Clause 50, article 329-A, paragraphe (3)

Le modifier pour qu'il se lise ainsi:

«La Commission doit de temps à autre déterminer en ce qui concerne le transport du grain en vrac et de la farine par chemin de fer pour l'exportation jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur, un niveau de tarifs pour le grain et un niveau de tarifs et des frais accessoires pour la farine conformes aux dispositions de l'article 334 et doit faire publier ces tarifs dans la Gazette du Canada.»

Clause 50, article 329-A, paragraphe (4)

Partout où «grain en vrac» ou «grain», paraît, ajouter «et farine».
Partout où tarif paraît, ajouter «et frais accessoires».

Pièce 1

N° 3—NORTHERN SPRING

	VANCOUVER			MONTRÉAL			HALIFAX				12.50 Protein N° 1 Hard Winter GOLFE É.-U.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Vancouver Blé	Meunerie de Calgary à Vanc.	Meunerie de Saskatoon à Vanc.	Montréal Blé	Meunerie de Montréal à Mont.	Meunerie de Pt. Colb. à Mont.	Halifax Blé	Meunerie de Sask. ou du Man. à Halifax	Meunerie de Pt. Colb. à Halifax	Meunerie de Montréal à Halifax	Meunerie américaine au Golfe	Golfe Blé
Blé	2.105 Van.	2.055 FWm.	2.055 FWm.	2.20 Mtl.	2.055 FWm.	2.055 FWm.	2.22625 Hlf.	2.055 FWm.	2.055 FWm.	2.055 FWm.	1.99 Golfe	1.99 Golfe
Transport	.04			.0046	.04371	.04371	.01766		.04371 via les ports de la Baie	.04371		
Frais portuaires											.04	
Prime de diversion meunerie		.0275	.0275					.0275				
Arrêt		.03	.03					.03		.03		
Fret et charges, Grands Lacs					.11168	.05972			.05972	.04969		
Pelletage					.005	.005			.005	.005		
Montage aux meuneries de Montréal et droits de quayage					.0145							
Montage et chargement de wagons au port de la Baie										.02		
Ramené en monnaie can.—7½%											2.03 É.-U. 2.182	2.025 É.-U. 2.178
Transport de la meunerie ou du point de rassemblement du blé au port		.165	.185 (incl. Tmls.)		.06	.249		.324	.243	.2250		
Droits de quayage					.006	.006		.006	.006	.006		
Aiguillage aux ports nationaux non absorbé						.0025						
Frais de déchargement des wagons à Montréal										.006		
Moins subventions américaines en monnaie canadienne											*.357	**.215
Coût par boisseau au port de sortie	2.145	2.2775	2.2975	2.2046	2.29589	2.42093	2.24391	2.4425	2.41243	2.44040	1.825	1.963
Désavantage par boisseau farine-blé		− .1325	− .1525		− .0912	− .2163		− .1986	− .1685	− .1964		+ .138
*Désavantage pour la farine par 100 livres		− .3047	− .3507		− .2097	− .4974		− .4567	− .3875	− .4517	(*33⅓c.	+ .317 **20 c. É.-U.)

*L'on utilise le rendement normal de 2.3 boisseaux par 100 livres.

NOTA:—La farine américaine profite d'un avantage de 13.8 cents le boisseau ou de 32 cents le 100 livres tandis que la farine canadienne doit continuellement faire face à un désavantage si l'on compare son exportation à l'exportation du blé.

Le 2 novembre 1966.

Pièce 2

EXPORTATIONS DE FARINES SELON LES PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS

1950–1951 à 1962–1963

En milliers de tonnes métriques: équivalent en blé

Juillet-Juin Année	Australie	Canada	France	R.F. d'Allemagne	Italie	États-Unis		Autres	Total
						Commerciales	*Spéciales		
1950–1951[1]...	967	1,489	200	25	20	1,495	—	204	4,400
1951–1952[1]...	1,022	1,414	280	42	3	1,363	—	360	4,484
1952–1953[1]...	1,126	1,554	333	91	2	1,357	—	197	4,660
1953–1954....	959	1,295	390	66	6	994	—	482	4,192
1954–1955....	826	1,149	587	48	5	1,270	22	415	4,322
1955–1956....	840	1,016	711	357	33	1,238	132	308	4,635
1956–1957....	945	963	274	327	228	1,471	528	205	4,941
1957–1958....	606	1,078	580	640	322	1,434	705	353	5,718
1958–1959....	563	1,005	452	624	222	1,185	1,007	695	5,753
1959–1960....	681	996	454	769	180	849	1,619	316	5,864
1960–1961....	835	860	365	762	64	805	1,908	319	6,038
1961–1962....	736	865	497	1,091	122	739	2,248	669	6,967
1962–1963....	660	772	555	605	168	625	2,156	582	6,123

SOURCE: *World Wheat Statistics, World Grain Trade Statistics* et pour le commerce spécial des États-Unis: *Economic Research Service, U.S.D.A.*

[1]Les chiffres sont provisoires parce que pour ces années les chiffres définitifs sur la destination ne sont pas disponibles.

*La rubrique Spéciales comporte des ventes importantes comprises sous le Titre I, PL-480—Considéré par les meuneries américaines comme appartenant au domaine commercial.

Pièce 3

Audience tenue à Ottawa les 9 et 10 avril 1958

Devant:

M. C.D. SHEPARD, C.R., Commissaire en chef

M. F.M. MacPHERSON, Commissaire

M. L.J. KNOWLES, Commissaire

Témoins:

M. LOVELL CARROLL, C.R., pour la Canadian National Millers Association et l'Ontario Flour Millers Association.

M. J.W. STRICKLAND, pour l'Ontario Flour Millers Association

M. W.J. SMALLACOMBE, pour la Maple Leaf Milling Company Limited et la Grain & Grain Products, succursale du Toronto Board of Trade

M. E.J. WOLFF, pour la Canadian National Millers Export Committee

M. W. MacDOUGALL, pour la Robin Hood Flour Mills Limited

M. H.A. MANN, pour la Maritimes Transportation Commission

M. A.R. TRELOAR, pour la Canadian Manufacturers Association

MM. I.C. CAMPBELL et M. GUY R. BIRON, pour la Québec Asbestos Mining Association

MM. R.E. GRACEY et E. CHEESEMAN, pour la Canadian Industrial Traffic League

M. C. LaFERLE, pour la Canadian Importers and Traders Association

M. T.H. WEATHERDON, pour la Canadian Exporters Association

M. L.D.M. SPENCE, C.R., pour le Pacifique-Canadien

M. J.W.G. MacDOUGALL, C.R., pour les Chemins de fer nationaux

M. CUTHBERT A. SCOTT, C.R., pour toutes les sociétés ferroviaires américaines de première classe intéressées.

JUGEMENT

PAR LA COMMISSION:

Le litige a trait à une augmentation uniforme de 6 cents par 100 livres au tarif applicable, sauf à quelques exceptions près, au transport des marchandises d'importation et d'exportation, entre les gares du Canada et les ports canadiens, selon les termes de l'article 220-A du tarif X-212 déposés à la Commission par divers agents selon leurs numéros respectifs de code à la C.T.C.

Ladite augmentation s'ajoute à toutes les autres augmentations faites selon ledit tarif. Elle a été appliquée en premier lieu par les sociétés de chemins de fer des Etats-Unis et est actuellement applicable au transport via les ports américains ainsi qu'au transport des marchandises en provenance des États-Unis via les ports canadiens.

Les tarifs majorés selon ladite augmentation ont été communiqués à la Commission qui les a dûment enregistrés, sous préavis qu'ils seront applicables le 15 février 1958 mais à la suite des protestations introduites par les minoteries et d'autres industries, la Commission a décrété, par l'Ordonnance n° 93541 du 31 janvier 1958, que la mise en vigueur de l'augmentation de 6 cents était remise à plus tard, vu qu'on proposait de la rendre applicable au trafic aller-retour entre les ports canadiens et les gares du Canada.

Les protestations qui ont porté la Commission à mettre ladite augmentation en suspens invoquaient que l'exorbitance et les distinctions injustes auraient libre cours, et surtout que l'augmentation était censée être applicable aux farines exportées, alors qu'elle ne le serait pas au blé en vrac.

La question a été débattue en audience publique les 9 et 10 avril 1958, alors que plus de 250 pages de témoignages et d'argumentation ont été enregistrées, et 29 pièces à conviction présentées. Tous ceux qui demandaient la mise en suspens n'ont pas comparu, et de tous ceux qui ont comparu, plusieurs n'ont pas témoigné.

Voici, en termes aussi concis que faire se peut, les arguments des protestateurs et ceux des chemins de fer:

Protestateurs

La Commission des transports des provinces Maritimes exprime la crainte que l'augmentation proposée nuise au commerce d'exportation, qu'une augmentation uniforme sur toutes les marchandises serait au delà des capacités de certains établissements, que le maintien de la parité a son importance pourvu que les marchandises ne passant pas via les ports américains. On a avancé que l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent engendrerait de la nouvelle concurrence, que le transport routier à destination des ports américains se fait déjà de façon appréciable, et que les lignes canadiennes ont quelque chose à dire en ce qui regarde la tarification des transports de marchandises d'exportation et d'importation.

La *Canadian Industrial Traffic League* a invoqué vaguement l'effet nuisible que l'augmentation aurait sur le commerce du Canada avec l'étranger, qui intervient pour 22 pour cent dans le revenu national, contre 5 pour cent seulement en ce qui concerne les États-Unis, que l'initiative en question venait des États-Unis et que, bien qu'elle puisse convenir aux conditions qui y existent, le cas est tout à fait différent au Canada. On a fait vaguement allusion aux différences entre les frais de main-d'œuvre de manutention au Canada et ceux des États-Unis, à l'avantage que cela donnerait aux services concurrents; on invoque en outre qu'étant donné que les tarifs import-export comprennent normalement les services de terminus, l'augmentation des frais était déjà en partie compensée par les augmentations déjà sanctionnées sur requête.

L'Association des industriels du Canada craignait surtout que la Commission ne prenne sa décision avant que la Commission du commerce entre États ne fasse connaître sa décision alors qu'elle avait à trancher d'un cas exactement semblable.

Les représentants de l'Association des mines d'amiante du Sébec ont fait remarquer que les acheteurs d'outre-mer pourraient chercher à s'approvisionner ailleurs qu'au Canada, mais ils ont admis que l'amiante canadien était fort demandé. Ils ont fait valoir que les exportations d'amiante avaient baissé en janvier et février 1958, par rapport aux mêmes mois de l'année précédente. Ils ont prétendu qu'il n'était pas juste d'appliquer la même augmentation à l'amiante brut qu'aux produits manufacturés.

Les minoteries, représentées par l'Association des minotiers du Canada et l'Association des minotiers de l'Ontario, ont présenté des arguments convaincants contre l'augmentation, par l'entremise des minoteries *Ogilvie Flour Mills, Quaker Oats Company, Maple Leaf Milling Company, Robin Hood Flour Mills* et *Almonte Flour Mills.*

En général, leur témoignage a fait ressortir que le marché du Royaume-Uni, le meilleur débouché pour la farine canadienne, voyait se développer une concurrence tellement âpre qu'il fallait vendre au prix coûtant, et en certains cas à perte. Ils ont signalé que cet état de choses créait de graves soucis, et que les minoteries fournissaient la farine tout simplement pour rester en contact avec la clientèle, dans l'espoir que cela irait mieux plus tard. Ils ont été unanimes à déclarer que l'augmentation de 6 cents les 100 livres les forcerait à prendre des mesures draconiennes. Le représentant de l'*Almonte Flour Mills* a même déclaré sans ambages qu'une augmentation d'un cent seulement les 100 livres forcerait sa compagnie à cesser ses expéditions à destination du Royaume-Uni, et qu'il en serait de même de la plupart des petites minoteries.

Ils ont présenté des documents montrant clairement, entre autres choses, que les exportations de froment de la récolte 1956-1957 avaient baissé de 15.4 p. 100 par rapport à l'année précédente, et les exportations de farine de 13.8 p. 100. Ils ont fait la comparaison entre les chiffres de la récolte 1956-1957 et ceux de la récolte 1957-1958; il en est ressorti que tandis que ces derniers chiffres révélaient une augmentation de 8.4 p. 100 par rapport à ceux de l'année précédente, pour ce qui est du blé, elle ne dépassait pas 2.4 p. 100 pour la farine. D'après le document n° 4, intitulé «Les exportations de farine augmentent en 1957», les exportations de farine de blé par les principaux pays exportateurs s'établissent comme suit en 1958, par rapport à 1957:

États-Unis	35.9%	d'augmentation
Canada	11.3%	de diminution
Australie	3.0%	de diminution
Autres pays	7.5%	d'augmentation
Total mondial	10.5%	d'augmentation

Le document n° 5 a révélé que les exportations de farine de blé canadienne à destination des îles Caraïbes avaient fortement baissé en 1957 par rapport à l'année précédente, tandis que les exportations des États-Unis avaient augmenté à peu près dans les mêmes proportions.

Le document n° 9, une étude comparative des récoltes 1950-1951 à 1956-1957, révèle une baisse continue des exportations de farine de blé du Canada vers le Royaume-Uni, les exportations pour la dernière année de l'étude se chiffrant à 4,955,801 cwts contre 5,501,599 en 1955-1956 et 10,199,270 cwts en 1950-1951. La

même tendance à régné pour ce qui est des mêmes exportations à destination des pays du Commonwealth et des pays étrangers.

Le document n° 10, qui fait la comparaison entre les chiffres de 7 mois de 1957-1958 et ceux de la même période de 1956-1957, révèle une certaine amélioration, puisque pendant les 7 mois de l'année 1957-1958, le Canada a exporté vers le Royaume-Uni quelque 500,000 cwts de plus que l'année précédente; la même tendance s'est fait jour en ce qui concerne les exportations totales.

On a avancé que le facteur le plus nuisible aux exportations de farine du Canada était la politique des subsides adoptée par le gouvernement des États-Unis; cette politique, comme le démontre le document n° 7, donne un avantage de l'ordre de 49 cents le cwt aux exportateurs américains, sur le marché du Royaume-Uni.

On a aussi fait valoir que l'application de l'augmentation à la farine et non au blé en vrac rendait la vie dure aux minoteries canadiennes, qui ont beaucoup de peine à concurrencer les minoteries anglaises, vu qu'elles vendent de la farine provenant de blé canadien et autre. On a en outre avancé que cet état de choses ferait du tort aux exportations de blé canadien, vu que la farine canadienne ne pourrait plus être écoulée dans le Royaume-Uni, où elle est fort recherchée, et que les minoteries britanniques achèteraient des blés de moindre qualité à meilleur compte, ce qui nuirait aux exportations de blé du Canada. L'argumentation était fondée sur la constatation que la qualité supérieure de la farine canadienne crée la demande de blé canadien.

Le document n° 6, qui a trait au transport par mer à destination du Royaume-Uni, révèle que le tarif pour la farine est de 15 p. 100 plus élevé que le tarif minimum par cargo, pour le blé. Le doucement n° 11 consiste en une étude comparative de l'écart entre le tarif ferroviaire pour les grains via la tête des lacs, moulus aux ports des Grands lacs, et le tarif via la tête des lacs, pour le blé expédié des mêmes ports. Le document révèle qu'en 1943 le tarif pour les produits de grains à destination d'Halifax et Saint-Jean était de 6.33 cents les 100 livres plus élevé que le tarif pour les grains en vrac, tandis qu'au 15 février 1958, l'écart avait augmenté de 14.75 cents. S'il fallait ajouter une augmentation supplémentaire de 6 cents les 100 livres, l'écart atteindrait 20.75 cents (Bien que le document n'en fasse pas mention, les mêmes tarifs et les mêmes écarts s'appliquent aux ports de Portland (Maine) et Boston (Mass.).

Chemins de fer

L'argument majeur des chemins de fer était que l'application de l'article 220-A permettrait de maintenir la parité des tarifs entre les ports canadiens et les ports américains, que cette parité était d'importance vitale pour les ports, les chemins de fer et les expéditeurs canadiens, et que cette parité était l'unique raison du tarif avantageux dont jouissait le trafic domestique et les longs trajets qu'il comporte. Une discussion assez mouvementée avait eu lieu lors de la comparution de ce témoin, au sujet du tarif d'exportation, le témoin ayant affirmé que ce tarif n'était pas compétitif, mais qu'il était conçu en vue de favoriser l'exportation à destination des marchés compétitifs du monde entier.

Les réponses du témoin à certaines questions ont révélé que les chemins de fer canadiens n'avaient même pas essayé de savoir pourquoi on proposait un tarif différent pour la farine que pour le grain, et qu'ils avaient simplement pris pour acquis que le motif principal était la différence de manutention; les chemins de fer voyaient la chose tout simplement comme étant une façon de maintenir le rapport entre les parités de tarif.

On a avancé que les chemins de fer avaient parfois l'occasion de se départir de leur pratique en matière de parité, lorsqu'on les contraignait à modifier leur tarif, et que si le maintien de la parité causait un arrêt dans le trafic de n'importe

quelle marchandise, les chemins de fer canadiens étudieraient la chose et agiraient en conséquence.

Examen et conclusions

Bien que, en raison de leur concision, les témoignages et les propositions ci-dessus ne constituent pas toute l'argumentation qui a été présentée, la Commission a procédé à une étude minutieuse de tout le dossier.

L'argumentation de l'avocat de l'industrie de la minoterie reposait surtout sur la situation précaire du Canada sur les marchés de la farine; il a fait valoir que l'augmentation de 6 cents proposée dans l'article 220-A était contraire à la logique, que toutes les augmentations de frais d'exploitation des chemins de fer avaient été contrebalancées par des augmentations qui leur avaient été permises, et que rien ne prouvait que les tarifs alors en vigueur n'étaient pas rémunérateurs.

Il insistait surtout sur la distinction qu'on faisait de rendre l'augmentation applicable au transport de la farine seulement. Bien qu'il n'ait jamais été jusqu'à dire que cette distinction était injuste, il avançait néanmoins que rien n'empêchait la Commission d'agir de la sorte, si elle en décidait ainsi.

Il soutenait aussi que l'attachement au principe de la parité était nuisible aux intérêts des chemins de fer autant qu'à ceux des expéditeurs, et que les chemins de fer feraient bien d'étudier la chose de plus près avant que la Commission ne rende sa décision, et que la parité ne servirait absolument à rien s'il n'y avait plus de trafic.

De son côté, l'avocat des chemins de fer mettait en question la compétence de la Commission en matière de modification du tarif import-export, tant que ce tarif est moins élevé que le tarif domestique, bien qu'il porte sur des trajets plus longs que ceux des transports portuaires compétitifs.

L'argumentation de l'avocat des chemins de fer reposait sur la prétention que la cause des demandeurs était fondée sur de simples allégations de manque de logique, et qu'il n'y avait aucune distinction injuste à leur égard, que la Commission ne pouvait s'arroger le pouvoir de fixer le tarif import-export, tout au moins dans le cadre des tarifs alors applicables à ce trafic, et qu'en outre la Commission n'avait jamais usé de son pouvoir pour aider les autres industries à se dépêtrer d'une situation économique difficile, ou même pour surmonter certains désavantages de caractère géographique.

Les arguments ci-dessus sont adroitement présentés, et la Commission ne se voit aucun droit de se substituer à la haute direction des compagnies ferroviaires et déterminer de son propre chef la mesure dans laquelle il faudrait aider les industries qui se trouvent en pareille situation.

A de nombreuses reprises, la Commission a agi en prenant pour acquit que les tarifs import-export sont en réalité des tarifs compétitifs conçus selon les règles du jeu de la concurrence, quelle qu'elle soit. La Loi sur les chemins de fer prévoit que les compagnies ferroviaires peuvent changer leurs tarifs à leur guise pour les rendre compétitifs, et le pouvoir de la Commission en la matière se borne aux cas *a)* de tarifs abaissés sans motif valable; et *b)* de distinctions injustes.

Dans le cas présent, la Commission trouve que tout ce qu'elle a le pouvoir de déterminer est la différence entre le tarif applicable à la farine et celui qui s'appliquerait aux grains en vrac.

Indubitablement, la mise en marché du grain et celle de la farine sont délicatement reliées, et la Commission a bien pesé le pour et le contre. A présent tout comme depuis bien des années, le tarif des grains d'exportation à destination des ports maritimes est moins élevé que celui de la farine, bien qu'à l'intérieur

du pays ils soient sensiblement les mêmes; on est donc en droit de présumer que cette différence n'a jamais empêché les minoteries d'écouler leur farine.

De l'avis de la Commission, la différence existant présentement, et à défaut de preuve du contraire, les tarifs applicables respectivement aux grains et à la farine sont justes et équitables, tels qu'appliqués présentement. L'application d'une majoration supplémentaire au tarif de la farine, sans le faire pour le grain serait, de l'avis de la Commission, faire preuve de distinction injuste et préjudiciable à l'exportation de la farine canadienne; même le maintien de la parité des ports ne peut motiver pareille décision. Le caractère même de la parité à cet égard indique qu'en ce qui touche aux ports américains où le tarif à destination des ports canadiens est à parité, les chemins de fer canadiens peuvent exercer une certaine influence quant à la mesure dans laquelle la parité joue. Le port de Portland est à la merci du National-Canadien, dans une large mesure, et si le port de Bocton n'est pas à la merci du Pacifique-Canadien dans la même mesure, ce dernier possède à tout le moins une très grande influence quant aux tarifs qui s'appliquent au trafic via Boston.

La Commission est persuadée qu'il y aurait en fait distinction préjudiciable à l'exportation de la farine canadienne via les ports canadiens, si l'article 220-A du tarif, ou les dispositions dudit article, étaient autrement applicables dans la forme présentement proposée, tant que ledit article ou lesdites dispositions ne seraient pas applicables au grain en vrac. Lesdites dispositions sont par les présentes rejetées, sans toutefois aliéner le droit qu'ont les chemins de fer canadiens d'appliquer des dispositions qui ne donnent pas lieu à des distinctions injustes ou préjudiciables.

En foi de quoi les objections autres que celles dont il est fait état ci-dessus sont déclarées nulles et non avenues. L'ordonnance n° 93541 est rapportée, et une ordonnance conforme à la décision ci-dessus sera décrétée.

C. D. Shepard
F. M. MacPherson
L. J. Knowles

Le 3 octobre 1958.

APPENDICE A-36

LA COMMISSION DU HAVRE DE HALIFAX

5162 Duke — Halifax, Nouvelle-Écosse, Canada

M. Joseph Macaluso, député,
Président,
Comité permanent des Transports et Communications,
Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur le président,

Notre Commission est un organisme du conseil de ville de Halifax (N.-É.) et voit à stimuler les affaires et le progrès en général du port de Halifax.

Les 23 mars 1965, notre Commission a comparu devant le comité parlementaire des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, pour lui exposer verbalement et par écrit son opposition au bill C-120. Le Comité étudie actuellement le texte revisé du bill C-120, devenu le bill C-231. Dans la mesure où l'opposition de notre Commission au bill C-120 est concernée, nous ne voyons qu'une différence importante avec le bill C-231, savoir qu'à compter de son entrée en vigueur la classe des tarifs non concurrentiels et les tarifs-marchandises applicables à l'entrée, la sortie ou à l'intérieur de la région de l'Atlantique seront fixés à leur niveau actuel jusqu'à ce que soit terminée l'étude sur les transports des provinces de l'Atlantique visant à les évaluer et à prendre à leur égard les mesures qui s'imposeront. (Vous n'êtes pas sans l'ignorer, l'étude vise surtout à évaluer l'effet qu'accusera le bill C-231 sur la région de l'Atlantique). Et puisque cette étude ne sera pas terminée avant janvier 1967, nous nous limitons à vous présenter notre mémoire qui, nous l'espérons, sera consigné au compte rendu du Comité.

Résumé de l'opposition

A.

1. Une politique permanente nationale du transport existe dans la région de l'Atlantique. Elle stipule que les marchands et manufacturiers de la région devront jouir des services du rail à l'intérieur de la périphérie et vers les centres de l'ouest, à des tarifs soustraits aux désavantages de la distance et qui, en conséquence, puissent permettre une participation à la vie commerciale du Canada.

2. Comme moyen de parer aux désavantages précités, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (sous le sigle LTMPM) accorde une réduction procentuelle, à l'intérieur de la périphérie et vers les centres de l'ouest sur les tarifs qui, en théorie, seraient en vigueur ailleurs au Canada pour le transport des marchandises. En d'autres mots, le niveau ordinaire des taux dans la région de l'Atlantique est inférieur à celui des autres régions du Canada. Nonobstant cette disposition, les marchands et manufacturiers ne peuvent quand même pas vendre aux autres marchés du Canada.

3. *Faits saillants à signaler à l'égard de ce qui précède et du bill C-231.*

(i) Il s'ensuit que la réduction procentuelle ne suffira plus à atteindre l'objet de la politique envisagée lorsque les chemins de fer augmenteront leurs tarifs dans le dessein d'atteindre ou de maintenir leur position compensatoire;

(ii) Puisque la réduction accordée par la LTMPM ne s'applique qu'aux chemins de fer, en conséquence, la région sera privée des avantages qu'apporte la concurrence des réseaux routiers, alors:

(a) Toute augmentation des tarifs ferroviaires frappera dans une plus large proportion le trafic ferroviaire de la région par rapport aux autres régions.

(b) Vu l'absence de concurrence dans la région, les chemins de fer pourront à leur guise augmenter leurs taux alors qu'ailleurs ils ne seront pas portés à le faire en raison d'une concurrence plus accentuée.

Les facteurs précités encourageront fortement l'augmentation générale des tarifs dans la région de l'Atlantique par rapport aux autres régions du Canada, ce qui accentuera encore plus les difficultés des marchands et manufacturiers dans la vente de leurs produits sur les autres marchés.

(c) Les taux du transport intérieur vers les ports, tant à l'aller qu'au retour, jouent un rôle prépondérant dans le commerce d'importation et d'exportation. Le manque de concurrence dans le réseau routier, à Halifax et à Saint-Jean, impose des taux plus élevés qu'à Montréal, par exemple. Par rapport aux ports de l'Est des États-Unis, Halifax et Saint-Jean peuvent soutenir la comparaison à cause de la structure paritaire des ports. Toutefois, Halifax et Saint-Jean sont beaucoup plus loin des points de destination ou d'origine que ne l'est New York. Les chemins de fer, en vertu du bill C-231, pourront donc augmenter leurs taux applicables au transport intérieur et supprimer ainsi la concurrence dans un autre secteur. Ainsi l'un ou l'autre de ces ports, sinon les deux, perdront une bonne part des cargaisons qui iront désormais à New York. Les taux de transport de l'intérieur à Halifax et à Saint-Jean ne jouissent pas de la réduction qu'accorde la LTMPM et ne sont pas non plus assujettis à la protection qu'accorde «le gel» de deux ans.

(iii) Quelque 2.5 millions de tonnes de marchandises par année passent par les ports des Maritimes, ce qui équivaut à l'activité d'un bon nombre de marchands et de manufacturiers. Pour que se perpétue ce rythme de l'activité commerciale, il faudra des taux d'intérieur appropriés, surtout ceux qui s'appliquent au transport ferroviaire. La position de ces ports de mer dans leur participation à l'économie et leur distance des autres marchés ne diffèrent nullement de la position des marchands et manufacturiers de l'Atlantique, mais pourtant on les exclut aux termes de la LTMPM et du «gel» de deux ans. En même temps, les augmentations qui frappent les taux intérieurs qu'ils doivent acquitter en vertu du Bill C-231 engendrent une perte dans l'économie canadienne, aussi importante que toute celle qui pourrait provenir d'autres causes.

Notre Commission s'oppose principalement aux dispositions du bill, lesquelles, à toutes fins pratiques rendent les chemins de fer arbitres dans les cas de taux variable dans le mouvement des marchandises et, en conséquence, arbitres

également du moment où l'on décidera si le taux doit être ou non compensatoire.

(iv) On cite plusieurs mesures législatives à l'appui de la prétention qu'existe maintenant une politique nationale

(a) Qui dirige les cargaisons des navires canadiens vers des ports canadiens;

(b) Que les taux de transit par les voies ferroviaires canadiennes, en provenance ou vers des ports canadiens, ne doivent pas être supérieurs aux taux de transit vers les ports des États-Unis.

—Ceci évidemment en guise de protection pour les ports de notre pays.

(v) Il est prévu que le Canadien-National, qui en a déjà manifesté l'intention, dirige les cargaisons canadiennes de Halifax et Saint-Jean vers Portland, Maine, ce qui serait préjudiciable aux intérêts canadiens et particulièrement à ceux de la région de l'Atlantique.

(vi) Il est à souligner qu'on autorise la Voie maritime du St-Laurent à ne pas être rentable, invoquant qu'un accroissement de taux entraverait l'économie des provinces limitrophes. Pourtant les chemins de fer sont tout aussi importants à l'économie de la région de l'Atlantique. Et nous sommes convaincus qu'un accroissement des tarifs ferroviaires chez nous au regard des autres provinces causerait un tort énorme à l'économie de la région de l'Atlantique.

Nous prétendons pouvoir invoquer le même régime que celui qui s'applique à la Voie maritime du Saint-Laurent et pouvoir réclamer qu'on affranchisse la région de toute augmentation dans le taux du transport ferroviaire, qui semble inévitable dès que le bill C-231 sera devenu loi.

B. *L'article 44*

L'abrogation des règlements régissant les traitements de faveur et leur remplacement par un nouveau règlement fondé sur l'intérêt du public ne semble pas accorder assez de protection aux petits manufacturiers ou expéditeurs de l'Atlantique qui, inévitablement, devront subir des tarifs supérieurs à ceux qu'offrent les chemins de fer aux puissants manufacturiers du Québec et de l'Ontario.

C. *L'article 53*

Le maximum des taux que l'on propose nous semblent abominablement élevé et nous n'hésitons pas à proclamer qu'en tout état de cause, le bill n'accorde pas de protection suffisante aux expéditeurs «enclavés» de la région de l'Atlantique, surtout à ceux dont les chargements sont plus élevés.

OPPOSITION CIRCONSTANCIÉE QU'ÉNONCE LA COMMISSION DU HAVRE DE HALIFAX À L'ÉGARD DU BILL C-231

Même si l'intérêt primordial de la Commission consiste à protéger les affaires et la croissance du port de Halifax, lui, à son tour compte sur le développement économique et industriel de l'hinterland qui fait partie de la région de l'Atlantique. Notre mémoire tiendra compte en conséquence des intérêts des quatre provinces de l'Atlantique, dans la mesure où la Commission jugera que le bill C-231 se rattache aux conditions économiques actuelles et éventuelles.

1. *L'institution d'une politique nationale du transport dans les Maritimes (désormais la région de l'Atlantique).*

L'histoire du chemin de fer Intercolonial, celle de la Commission royale Duncan sur les réclamations des Maritimes (en 1926), de la loi de 1927 sur les

tarifs-marchandises des Maritimes, de l'établissement de la Commission des transports des Maritimes et de la revision de la loi précitée de 1927, nous portent à tirer deux conclusions:

(i) De 1867 à nos jours, et dans la mesure où les intérêts des habitants des Maritimes ont toujours été concernés, le coût du transport entre notre milieu et les autres parties du Canada a été l'élément principal, l'élément primordial qui a assuré le bien-être économique et le progrès.

(ii) Les gouvernements fédéraux antérieurs, quelle que soit leur affiliation politique, ont reconnu dans leurs mesures législatives que le coût du transport était l'élément primordial dans l'économie de la région. L'étude actuelle qui porte sur les transports dans la région de l'Atlantique, entreprise sous l'égide du gouvernement fédéral, et le gel de deux ans dont fait état le bill C-231, s'ajoutent aux preuves déjà énoncées.

2. *La distinction entre une politique nationale du transport et la politique nationale.*

Nous croyons que c'est la Commission MacPherson qui, la première, a établi une distinction entre une politique nationale du transport qui vise à l'économie et l'efficacité dans nos ressources nationales des transports et une politique essentiellement nationale qui, entre autres, utilise les transports pour atteindre le développement économique requis et le bien-être social de certaines régions particulières.

La Commission du Havre de Halifax est d'avis que les lois précitées du gouvernement du Canada, à compter de l'établissement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la rédaction actuelle de la Loi sur les tarifs-marchandises des Maritimes (que nous désignons sous le sigle LTMM), y compris l'étude sur les transports et le «gel» déjà mentionné, tout cela s'inscrit dans une politique nationale que définit la commission MacPherson (à l'égard de la région de l'Atlantique), dans le domaine du transport.

Ainsi, une politique nationale existe déjà et elle est en place depuis la Confédération (autrement, on s'en rend compte à l'étude des ententes qui y ont abouti, les Maritimes ne se seraient pas fédérés) qui tend à prodiguer aux fabricants et aux marchands des Maritimes des facilités de transports à des taux qui leur permettent (en dépit des distances) de vendre partout au Canada plutôt que de restreindre leur action à la seule région des Maritimes. Si, depuis l'adoption de la LTMM, une relation peut encore s'établir entre le coût du transport ferroviaire et les taux qui s'y rattachent, alors les taux déjà exigés ont été réduits dans une proportion déterminée à l'égard de ceux qu'on aurait exigés ailleurs au Canada, à l'exception «du territoire choisi» (nommément la région qui en bénéficie et que définit la LTMM). C'est ainsi qu'on a compensé l'énorme distance qui concerne les Maritimes pour que la région puisse participer d'une meilleure façon à la vie économique de la nation. Telle était et telle est encore la politique nationale qui énonce les dispositions qui nous ont permis de nous joindre à l'Union et qui se sont appliquées également à Terre-Neuve.

De plus, le gouvernement fédéral actuel n'a ni par intention ni en acte, manifesté son intention de modifier une telle politique. Au contraire, le bill C-231 reconnaît la validité des dispositions de la LTMM (à l'article 49). L'étude dont on a parlé et le «gel» de deux ans sont des preuves irréfragables du maintien de ladite politique.

3. *Observations au sujet de ce qui précède et du bill C-231*

Pour bien connaître l'effet qu'aura sur la région de l'Atlantique le bill C-231 il faut noter ce qui suit:

A. A l'article 53 (nouvel article 334), le bill C-231 précise que...«tous les taux de transport de marchandises doivent être compensatoires...»

(i) Les réductions actuelles dans les taux de transport (et pour un certain temps à l'avenir) qu'accorde la LTMM ne permettent encore pas aux fabricants et aux marchands de la région de l'Atlantique de soutenir la concurrence sur les marchés canadiens. La politique demeure, mais les moyens qu'elle met en œuvre manquent d'efficacité. (A l'appui de ce qui précède, les mémoires que la Commission des Transports des Maritimes a présentés à la Commission royale d'enquête sur les Transports—la commission MacPherson—en septembre 1960) et au comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques lors de l'étude du bill C-120 (le 30 mars 1965).

Eu égard au bill C-231, cela veut dire que si les réductions prévues aux termes de la LTMM ne protègent pas aujourd'hui le commerce des Maritimes ou de la région de l'Atlantique, que protégeront-elles lorsque les chemins de fer devront augmenter leurs taux dans le dessein de les rendre compensatoires et conformes aux dispositions du bill C-231? Il est donc illusoire d'espérer que la LTMM, dans sa rédaction actuelle, puisse prodiguer les réductions nécessaires à la région de l'Atlantique un fois entré en vigueur le bill C-231.

(ii) Les réductions qu'accorde la LTMM ne s'appliquent qu'aux tarifs ferroviaires et placent les chemins de fer dans une position avantageuse que ne dicte pas l'efficacité en privant la région des avantages de la concurrence rail-route qui aurait tendance à maintenir les prix à un degré inférieur. De plus, on limite ainsi le choix qui s'offre aux expéditeurs d'un moyen de transport et maintient du moins certains taux plus élevés qu'ils ne le seraient sous un régime de concurrence loyale. La position dominante qu'occupent les chemins de fer dans la région de l'Atlantique au sujet du transport comporte de nombreuses conséquences fâcheuses, eu égard au bill C-231.

(a) Du seul fait que les chemins de fer transportent, toute proportion gardée, plus de marchandises dans la région de l'Atlantique que dans toute autre région, on peut conclure que les augmentations qui suivront l'adoption du bill C-231 frapperont plus que tout autre notre région.

(b) Le manque de concurrence de la part du transport routier (la commission MacPherson qualifiant la région comme un fief «du monopole des chemins de fer») indique que les chemins de fer jouiront de franches coudées et augmenteront leurs tarifs dans la région de l'Atlantique alors qu'ailleurs, face à la concurrence, ils ne feront pas ainsi. En raison de l'inefficacité de la LTMM, un tel facteur accentuera les désavantages que connaît la région de l'Atlantique dans l'acheminement des marchandises vers les autres marchés du Canada. Il en a été ainsi dans les nombreuses augmentations des tarifs-marchandises qui sont intervenues entre 1945 et 1958.

Nous précisons ici ce qui suit. En raison de ce qui précède et puisque les tarifs-marchandises de la région de l'Atlantique ne permettent pas actuellement malgré leur niveau inférieur (comparé à celui des autres régions) aux produits de l'Atlantique de soutenir la concurrence sur les autres marchés du Canada (comme le requiert une politique nationale), un

accroissement supplémentaire interviendra, nous éloignant de plus en plus des dictées d'une politique nationale. C'est dire que l'effet du bill C-231 sur la région de l'Atlantique sera diamétralement opposé aux vues et à l'objet de la politique nationale. Un tel facteur comporterait des conséquences désastreuses pour le nombre restreint des industries de la région et n'encouragerait assurément pas l'établissement de nouvelles.

(c) Les réductions prévues aux terms de la LTMM ne touchent ni les importations ni les exportations qui arrivent à Halifax ou à Saint-Jean (N.-B.) ou qui en sortent. Puisque les tarifs «maritimes» vers les ports du nord-est du continent sont les mêmes, les taux intérieurs (soit à l'importation ou l'exportation) constituent donc «un atout» dans l'acheminement des cargaisons maritimes. Tous les tarifs ferroviaires applicables aux marchandises export-import vers les ports du nord-est sont paritaires ou fondés sur une base différentielle (c'est-à-dire que sans tenir compte de la distance, les taux à l'exportation de toute marchandise qui passe par l'un des deux ports sont les mêmes ou à quelques cents près les cent livres). Toutefois, lorsque le transport routier est entré en concurrence, les chemins de fer ont été contraints de publier des taux qui leur ferait concurrence. Ces taux à l'aller et au retour, disons de Montrèal, étaient et sont encore inférieurs aux taux par voie de terre pour l'aller et le retour à Halifax, lesquels en vertu d'une piètre concurrrence routière sont à peu de chose près ceux qui s'appliquent à l'export-import. La position de Halifax en matière de concurrence est fort désavantagée vis-à-vis celle de Montréal et d'autres ports de mer à l'égard desquels on a dû réduire les taux en raison du transport routier. Toutefois, Halifax peut encore soutenir la concurrence avec les ports qui jouissent des taux export-import, tels que Saint-Jean et New York. Le bill C-231 aurait-il pour effet d'augmenter les taux export-import pour Halifax que le port ne pourrait plus soutenir la concurrence avec les autres ports. Comme on l'a déjà souligné, les taux import-export à Halifax et à Saint-Jean ne sont pas assujettis aux réductions qu'accorde la LTMM et au «gel» de deux ans. Voilà bien ce qui se produirait après l'adoption du bill; les conséquences en seraient désastreuses au trafic du port de Halifax, et partant à toute l'économie de la périphérie. Saint-Jean est dans la même situation vis-à-vis le port de New York. Comme on l'a déjà souligné à l'égard des taux paritaires export-import et de la structure différentielle, les tarifs «d'intérieurs» applicables aux trois ports de mer sont quasi les mêmes, mais les distances intérieures du point d'origine et de destination des cargaisons maritimes varient beaucoup, Halifax étant plus éloigné que New York. Si les taux des cargaisons maritimes export-import à Halifax doivent se fonder sur le coût de l'acheminement plutôt que sur la parité qui s'applique à New York, il a donc été amplement démontré que tôt ou tard, les taux applicables à Halifax et peut-être à Saint-Jean seront supérieurs à ceux de New York en raison des distances qui les séparent des points de destination ou d'origine. New York inévitablement y gagnera de même que d'autres ports de mer des États-Unis qui jouissent de la parité export-import et de la structure différentielle.

(iii) Il convient peut-être à ce point de faire ressortir que les services offerts par les deux ports des Maritimes, à raison de quelque 2.5

millions de tonnes par an de marchandises destinées au transport maritime, valent à la région autant que l'activité réunie de plusieurs manufacturiers et de plusieurs marchands. (Ensemble aux périodes de grande activité, ils emploient environ 4,000 à 5,000 personnes et, entre 1,000 et 2,000, odinairement).

La question de savoir si ces deux ports continueront de manier 2.5 millions de tonnes par an de cargaisons maritimes repose sur la quantité de marchandises transportées par rail qu'ils pourront recevoir vis-à-vis les autres ports qui leur font concurrence et qui sont plus rapprochés des marchés du Canada central ou du *Midwest* des États-Unis. La position de ces ports de l'Atlantique, eu égard à leur participation à l'économie de la région et eu égard à la distance qui les sépare des autres marchés, ne diffère donc pas de celle des marchands et des manufacturiers de la région. Pourtant les tarifs qui les concernent échappent aux réductions qu'accorde la LTMM, lesquelles les aideraient assurément à soutenir la concurrence au cas où le bill C-231 entraînerait un relèvement des taux ou au cas où des fléchissements interviendraient dans l'activité d'autres ports du continent à cause de la concurrence du transport routier ou pour tout autre raison.

Les pertes économiques probables que connaîtra la région de l'Atlantique à ces deux ports à cause du bill C-231 équivaudront probablement à celles que pourront provoquer toute autre cause ou la réunion de plusieurs causes et, malgré tout, ni la LTMM, ni le gel de deux ans n'accordent aucun avantage au tout important tarif export-import.

Nous précisons ici ce qui suit: Dans les ports du St-Laurent, par exemple, la concurrence des camions a eu pour conséquence de réduire les taux intérieurs au point que les ports de l'Atlantique (où manque le transport routier) ne peuvent plus entrer en concurrence. Mais ces mêmes ports peuvent toutefois soutenir la concurrence à cause de leur structure paritaire entre eux et avec les ports de la côte orientale des États-Unis, dont les taux intérieurs sont les mêmes. La distance n'affecte pas trop le taux paritaire des ports à cause de la collaboration qui existe entre eux. Le taux peut ou non être compensatoire et à Halifax (le plus éloigné quant à l'origine et la destination), mais il est plutôt compensatoire. Ne le serait-il pas que le bill C-231 forcera les chemins de fer à le rendre ainsi et, alors, Halifax ne pourra vraisemblablement plus soutenir la comparaison avec Saint-Jean et New York. Et Saint-Jean est exactement dans la même position vis-à-vis New York. A la suite du relèvement des tarifs intérieurs qu'imposera le bill C-231 aux ports de Halifax et de Saint-Jean, le volume de leurs affaires fléchira de 30 à 50 p. 100 par année et ce sera porter un dur coup à l'économie de la région de l'Atlantique. A toute fin pratique, le bill accorde l'autorité absolue aux chemins de fer d'augmenter les taux parce qu'ils n'auront qu'à démontrer que les taux n'étant plus compensatoires, *la loi* les «oblige» à faire ainsi. Pour que le taux soit ou non compensatoire, il faut surtout que l'acheminement le démontre et notre opposition principale relève peut-être du fait que le bill accorde, en pratique, aux chemins de fer le pouvoir d'en décider, étant eux-mêmes les seuls arbitres. Nous croyons que nul corps constitué ne pourra argumenter là-dessus avec succès, auprès des chemins de fer. Nul organisme éventuel ne pourra dans les quelques prochaines années embaucher un personnel *objectif* et compétent pour discuter avec succès auprès des réseaux ferroviaires sur le nombre considérable des coûts variables qu'il faut mettre en doute. Nous ne pouvons d'ailleurs même pas nous imaginer qu'une fois le

problème du personnel réglé, il serait impossible pour cet organisme d'obtenir les renseignements requis qui permettraient une étude équitable des prétentions qu'ont les chemins de fer visant les coûts variables. De même nous semble-t-il, la Commission canadienne des transports aura-t-elle intérêt à assurer en premier lieu que les coûts variables soient *assez élevés*, alors qu'on ignore en grande partie obligation de les garder assez bas pour permettre aux ports canadiens de soutenir la concurrence avec les ports américains. Ainsi, dans la mesure où les taux nous intéressent, trouvons-nous que les chemins de fer seront les seuls juges de la situation.

(iv) Toujours en tenant compte des taux export-import aux ports de Halifax et de Saint-Jean (N.-B.) et des tarifs intérieurs aux ports américains qui nous font concurrence, on remarque la répétition incessante d'un même thème dans presque toutes toutes les lois auxquelles sont assujettis les chemins de fer. Nous citons donc en exemple un extrait du chapitre 20 des lois de 1914, concernant le *Canadian Northern Railway System*, ainsi qu'il suit: «...le véritable taux à l'égard du trafic destiné à l'exportation, du point d'origine à celui de la destination, ne devra dépasser sur les voies canadiennes celui qui s'applique aux ports des États-Unis...et le *Canadian Northern*, de même que les sociétés nombreuses qui le constituent et ses filiales ne devront en aucune façon, ni directement ni indirectement conseiller ou encourager l'acheminement de marchandises par d'autres routes que celles qui sont désignées.»

L'alinéa (2) de l'article 14 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1 Éd. VIII, chapitre 25, stipulait:

«Le conseil d'administration devra ordonner, prescrire et assurer que toute marchandise destinée à être exportée par voie maritime et qui est consignée au Canada dans le dessein d'être acheminée par le National-Canadien, soit depuis son point d'origine ou d'un autre endroit vers la mer, à moins que l'expéditeur ne l'ait orientée autrement, devra être exportée en passant par des ports de mer canadiens.»

Le même thème se répétera...

A l'article 42 dans l'entente conclue avec le *Grand Trunk Pacific Railway Company* (1903)

A l'article 13, chapitre 6 des lois de 1911, au sujet du *Canadian Northern Ontario Railway Co.*

...comme vraisemblablement dans d'autres lois.

Nous ne saurions dire lesquelles de ces lois seront encore en vigueur après l'adoption du bill C-231. Certaines le seraient-elles qu'il sera difficile sinon impossible de les concilier avec le Bill C-231 qui tranche sur une telle politique par une disposition stipulant que «les taux seront compensatoires» (sans tenir compte de la prescription voulant qu'ils soient supérieurs ou inférieurs à ceux qui s'appliquent aux ports américains). Et si le bill C-231 abroge toutes les mesures législatives précitées, alors il semble que le gouvernement fait volte-face à une politique séculaire et le geste qu'il pose entraînera des conséquences néfastes pour les ports canadiens, surtout ceux de Halifax et de Saint-Jean, les deux plus vulnérables face à la concurrence des ports des États-Unis.

(v) A l'égard du point précité en (iv), nous nous rappelons le témoignage du National-Canadien devant la commission MacPherson que le ré-

seau pourrait épargner plusieurs millions par année s'il pouvait diriger vers Portland, Maine, les marchandises qu'il achemine maintenant par les ports canadiens (peut-être à cause des lois précitées) et qui passent par Halifax et Saint-Jean. Si le bill C-231 abroge les lois susmentionnées, alors il sera loisible au National-Canadien de faire comme il l'entend et de déléguer auprès des expéditeurs qui stipuleraient un acheminement par les ports canadiens un agent qui leur offrirait un taux inférieur, s'il voulait passer par Portland. Supposons le cas d'une denrée en particulier qui passe par Halifax à un taux compensatoire, mais qui est sur le point de ne pas l'être; alors le National-Canadien pourrait faire plus d'argent ou mieux utiliser son matériel en se débarranssant d'un tel mouvement. Il n'a qu'à calculer de nouveau le coût variable à Halifax et à Saint-Jean en se fondant sur des prétentions différentes mais fort possibles et ainsi déclarer le taux non compensatoire, déterminer un taux «compensatoire» plus élevé et le mouvement se fera par une autre route vers Portland ou New York. Ou encore le réseau pourra simplement retarder la livraison à Halifax ou Saint-Jean, sans recourir à des raisons prétentieuses comme celle du manque de wagons, au point où l'expéditeur ennuyé acheminera ses marchandises par une autre route. Le National-Canadien se débarrassera de la denrée, mais Halifax ou Saint-Jean également. Sans l'existence de règlements contre les traitements de faveur autant à l'égard des taux, des méthodes de disposition des mouvements, de la répartition des wagons, et le reste, règlements consignés à l'article 317 de la Loi sur les chemins de fer et au paragraphe 3 de l'article 319, que le Bill C-231 doit abroger, et sans les lois mentionnées en (iv) ci-dessus, il ne pourra pas être apporté de remède à une telle action de la part d'un réseau, geste que la Commission n'hésiterait pas à réprimer dans l'intérêt national si on allait le poser.

(vi) Il nous est impossible de terminer nos propos sur l'article qui prescrit que les tarifs-marchandises seront compensatoires sans faire allusion à la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette vaste entreprise s'est réalisée grâce au trésor public en supposant qu'elle serait rentable, c'est-à-dire compensatoire, ce qu'elle n'est pas et n'a jamais été. Son déficit accumulé officiellement est de l'ordre de 42 millions de dollars alors que son déficit accumulé réel est d'environ 76 millions. On pourrait donc prétendre qu'on l'exploite illégalement puisqu'on n'en augmente pas les droits de passage qu'autorise la loi pertinente. Ses droits n'ont pas augmenté parce que l'on prétend généralement avec unanimité (encore qu'une telle prétention ne soit pas tout à fait objective) que de telles augmentations nuiraient à l'économie des provinces limitrophes. (Voir les *Débats* du 26 mai 1966, alors que presque tous les orateurs ont exprimé une telle opinion).

C'est *exactement* ce que nous disons—à l'égard des taux ferroviaires compensatoires dans les provinces de l'Atlantique qui porteront atteinte à notre économie. Et l'on ne saurait douter que les chemins de fer sont tout aussi importants à l'économie des provinces de l'Atlantique que ne l'est la Voie maritime pour les provinces centrales.

Si une telle raison suffit au maintien des droits de la Voie maritime, alors nous prétendons qu'on peut en invoquer une sembla-

ble pour libérer les provinces de l'Atlantique d'un accroissement dans les tarifs-marchandises auquel elles devront tôt ou tard faire face à la suite de l'adoption du bill C-231, par rapport aux autres régions du Canada.

B. *L'article 44*

L'article 44 («la loi exige que toutes les taxes soient, dans des circonstances semblables, imposées d'une manière égale à toutes les personnes») est abrogé et on lui substitue une règle anti-traitement de faveur fondée sur l'intérêt du public. La nouvelle règle ne semble supprimer toutefois que «tout désavantage injuste, au delà de celui qui peut être inhérent au milieu et à l'intensité de l'exploitation, ou au volume ou à la catégorie de l'acheminement.»

Cela étant, les chemins de fer pourront à leur guise accorder un taux variable plus, disons un cent, à un gros expéditeur de l'Ontario et, en déterminant le taux applicable à la même denrée provenant de la région de l'Atlantique, décréter que le taux variable d'un petit expéditeur sera majoré de 149 p. 100. Puisque rares sont les expéditeurs de la région de l'Atlantique qui pourront espérer atteindre le niveau des affaires des expéditeurs de l'Ontario ou du Québec, la disposition accorde des traitements de faveur qui vont à l'encontre des intérêts de la région de l'Atlantique.

Notre Commission ne s'oppose pas aux mesures de discrimination auxquelles les chemins de fer peuvent avoir recours à des fins commerciales ordinaires, mais elle estime que de telles mesures ne devraient pas aller à l'encontre des intérêts d'une région particulière.

C. *L'article 53, nouvel article 336*

Ce nouvel article se propose de protéger contre l'exploitation l'expéditeur qui ne peut recourir à des moyens de transport en concurrence. En premier lieu, rares sont les expéditeurs qui pourront tirer profit de la disposition et nous nous expliquons mal qu'il en soit ainsi. La Commission MacPherson recommande que *tout* expéditeur qui n'est pas satisfait du taux applicable au transport de ses marchandises peut demander qu'on lui indique quel serait le taux maximum qui s'appliquerait; nous croyons que c'est là la méthode la plus juste et la plus simple de déterminer qui doit être habilité à faire une demande. Car il peut arriver qu'il soit impossible de prévoir les circonstances qui «enclaveraient» un expéditeur. La Commission MacPherson a établi que la région de l'Atlantique était assujettie à un monopole ferroviaire. Cela signifie assurément que la région *doit* compter un assez bon nombre d'expéditeurs qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent recourir à des moyens de transport en concurrence et un tel état coïncide avec nos prétentions. Et pourtant, l'auteur de ces lignes était présent lorsque M. Donald Gordon et le ministre des Transports ont déclaré au Comité qu'ils ne savaient pas où se trouvaient (selon le libellé du bill) les expéditeurs «enclavés». Cela étant, nous sommes portés à conclure que nombreux seront ceux qui ne peuvent recourir à des moyens de transport en concurrence qui ne pourront se réclamer des dispositions du bill dans le dessein de déposer une demande visant le taux maximum. S'il en est ainsi, ces conditions ne sauraient être satisfaisantes. Le bill se propose d'affranchir les chemins de fer de restrictions qui déjà entravaient leur action et de les autoriser à déterminer en toute liberté les taux minimums pour la protection des concurrents et à indiquer *un maximum* qui protégerait l'expéditeur qui ne peut recourir à d'autres moyens en concurrence. Une telle chose devrait être mise à exécution. Aurait-on certaines difficultés à reconnaître un expéditeur «enclavé» dans une région où règne un monopole ferroviaire que certaines dispositions du bill ne sont pas ce qu'elles devraient être.

De plus, il nous est difficile de croire que le maximum d'un coût variable, plus 150 p. 100 puisse accorder une protection à l'expéditeur «enclavé». Sans prétendre que nous sommes des experts en exploitation ferroviaire, nous sommes assurés qu'un tel taux serait fort supérieur à celui qui est actuellement en vigueur dans la région de l'Atlantique, soit pour entrer ou en sortir. De plus, nous sommes d'avis que le taux applicable à un wagon de 30,000 livres établi en vertu du coût variable plus 150 p. 100 reviendrait à un coût variable plus 600 p. 100 dans le cas d'une charge de wagon de 140,000 livres. En d'autres mots, les chemins de fer pourraient exiger plus que le coût variable plus 600 p. 100 et plus, avant que l'expéditeur d'un wagon de 140,000 livres puisse se prévaloir de la disposition régissant le taux maximum. Cela nous semble exagéré et signifie, au moins à l'égard des expéditeurs de cette catégorie, qu'un maximum raisonnable n'existe pas en fait.

J. Wm. E. Mingo, président.

APPENDICE A-37

ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS DE PÂTE ET DE PAPIER

Mémoire sur le bill C-231

INTRODUCTION

Nous soumettons le présent mémoire au nom des membres de l'Association canadienne des fabricants de pâte et de papier. Ces membres fabriquent plus de 95 p. 100 de toute la pâte et de tout le papier produits au Canada.

De façon générale, l'industrie en cause souscrit aux principes dont se réclame le bill C-231, mais elle éprouve de graves appréhensions au sujet de certains des amendements qu'on propose d'apporter à la loi sur les chemins de fer.

Pour vous aider à étudier le présent mémoire, on a numéroté chacune de ses parties, et chaque partie traite d'un article déterminé (ou d'une partie déterminée d'un article) du bill. Le numéro de l'article vient après celui de la partie.

PARTIE I *Article 45*:

Le premier sujet de préoccupation est que le paragraphe 1) de l'article 45 propose d'éliminer de la loi des chemins de fer le paragraphe 3) de l'article 319 qui interdit d'accorder tout avantage ou toute préférence indus ou déraisonnables et qui, de façon générale, interdit les mesures discriminatoires injustes.

PARTIE II *Article 44:*

(a) Il est reconnu que l'article 44 du bill C-231 cherche, en proposant d'ajouter un nouvel article 317 à la loi sur les chemins de fer, à fournir un recours contre la possibilité d'adopter une mesure discriminatoire injuste ou d'accorder un avantage déraisonnable.

(b) Nous estimons toutefois que le libellé actuel de l'article 317 projeté pourrait être interprété de façon à nier le droit d'appel à beaucoup qui ont un grief valable et légitime. Nous demandons donc que les paragraphes 1) et 3) de l'article 317 projeté soient modifiés de façon à se lire ainsi qu'il suit:

> «317. (1) Toute personne, si elle a lieu de croire qu'une action ou une omission de la part d'une ou de plusieurs compagnies de chemin de fer ou que les résultats de l'établissement de taux en conformité de la présente loi après son entrée en vigueur peuvent être préjudiciables, *ou susciter un injuste désavantage à cette personne ou* à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou conditions de transport, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de l'action, de l'omission ou du résultat et la Commission, si elle est convaincue que cela constitue un commencement de preuve, DOIT [peut] accorder cette permission d'appel et DOIT [peut] faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission ou le résultat.»
>
> «(3) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le résultat qui fait l'objet de l'appel est préjudiciable à *cette personne ou à* l'intérêt public, elle peut rendre une ordonnance exigeant que la compagnie supprime la cause du préjudice dans les taxes ou conditions de transport pertinentes ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil pour faire prendre toute mesure appropriée.»

C'est par des italiques que nous désignons les mots ajoutés.

C'est par des crochets que nous désignons les mots changés, comme on l'a indiqué.

(c) Soit dit à titre d'explication, on juge que la mention de «l'intérêt public» à l'article 317 dans le libellé actuel du bill C-231 n'est pas suffisamment précise par elle-même. Elle pourrait aboutir, comme on l'a déjà signalé, à nier le droit d'appel à bien des parties qui ont des motifs valables d'appel.

(d) En outre, on juge que le mot «peut» à la 20e et à la 21e lignes du paragraphe 1) de l'article 317 projeté devrait être remplacé par «doit» pour que, si l'on établit un commencement de preuve motivant l'appel, la Commission envisagée accorde effectivement la permission d'interjeter appel et fasse l'enquête nécessaire.

PARTIE III *Article 52:—Sujet: Paragraphe 2) de l'article 333 projeté*

(a) L'autre sujet qui préoccupe notre industrie concerne l'article 52 du bill C-231, qui modifie le paragraphe 2) de l'article 333 de la loi des chemins de fer. On propose dans ce paragraphe que les compagnies de chemin de fer doivent déposer et publier des tarifs majorant une taxe (ou des taxes) au moins dix jours avant la date d'entrée en vigueur de cette augmentation. A l'heure actuelle, la loi sur les chemins de fer dispose que cette période doit être d'au moins trente jours.

(b) En pratique, les augmentations de taux sont mises en vigueur aussi rapidement que possible, et la réduction de la période d'«au moins trente jours» à «au moins dix jours» signifiera que les expéditeurs auront vingt jours de moins pour adapter complètement leurs opérations à toute augmentation de taux.

(c) En ce qui concerne notre industrie, une période de dix jours ne constituerait pas, dans la plupart des cas, un délai suffisant pour que les marchés s'adaptent à l'augmentation de taux.

(d) Nous demandons donc que la date d'entrée en vigueur d'une majoration de taxes ne change pas, c'est-à-dire que ce soit encore «au moins trente jours» après que la compagnie de chemin de fer a déposé et publié le tarif pertinent.

PARTIE IV *Article 52:—Sujet: l'article 333 projeté, paragraphes supplémentaires*

(a) En plus de croire que le délai entre le dépôt et la publication d'un tarif et la date d'entrée en vigueur de ce tarif, dans le cas d'une augmentation de taux, devrait rester fixé à trente jours, nous estimons aussi que la loi devrait fournir l'assurance que les parties atteintes par toute modification d'un tarif (soit directement soit indirectement) auront l'occasion d'être mises au courant de toutes les modalités d'un tel changement. A l'heure actuelle (et dans l'article 333 projeté), on ne l'exige pas. On se borne à prescrire le dépôt et la publication des tarifs.

(b) Par exemple, aux termes de la loi actuelle et de la loi projetée, il se peut qu'un expéditeur n'entende parler d'une modification du taux que lorsqu'elle est en vigueur. Si une telle modification concerne un taux qu'il paie, il devrait évidemment en être informé avant son entrée en vigueur. Si la modification vise un taux payé par un expéditeur (ou des expéditeurs) autre(s) que lui-même, il peut encore y porter un intérêt capital, pour l'organisation du marché ou pour d'autres raisons.

(c) Nous demandons donc d'ajouter deux nouveaux paragraphes à l'article 333 projeté. Ils se liraient ainsi qu'il suit:

«(5) Les compagnies de chemins de fer et (ou) leurs associations doivent prendre des dispositions pour mettre à la disposition de toute

partie intéressée, par abonnement, tous leurs tarifs et suppléments connexes, et s'assurer que les abonnés reçoivent l'avis prescrit aux paragraphes 2) et 3) du présent article à l'égard de toute modification des tarifs auxquels ils sont abonnés, et à l'égard de tous les détails de cette modification.»

«(6) Les compagnies de chemins de fer, ensemble ou séparément, doivent prendre des dispositions pour faire publier, à intervalles réguliers, un état global énumérant les détails de tous les changements qui aboutissent aux augmentations ou aux réductions de frais faites ou à faire dans leurs tarifs, ou dans les tarifs de leurs associations, et cet état publié doit être mis à la disposition de toutes les parties intéressées, par abonnement.»

PARTIE V *Clause 53:—Sujet: paragraphe 1) de l'article 336 projeté*

(a) Notre autre sujet de préoccupation a trait à l'article 53 du bill C-231, dans la mesure où il se rapporte au paragraphe 1) de l'article 336 projeté de la loi sur les chemins de fer. Ce paragraphe cherche à définir un expéditeur sans alternative, c'est-à-dire qui est lié à un transporteur par rail (ou à des transporteurs par rail). Il détermine les formalités qu'un tel expéditeur doit remplir s'il est insatisfait du taux applicable au transport de ses marchandises.

(b) A notre avis, le libellé actuellement utilisé pour définir un expéditeur sans alternative, dans ce paragraphe projeté, ne parvient pas effectivement à le définir. Nous demandons donc que les premières lignes de ce paragraphe soient modifiées de façon à se lire ainsi qu'il suit:

«336. (1) Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service *suffisant,* [efficace] et concurrentiel de transport *indépendant* en commun assuré autrement que par un transporteur par chemin de fer...»

C'est par des italiques que nous désignons les mots ajoutés.
C'est par des crochets que nous désignons les mots supprimés.

(c) Soit dit en guise d'explication, nous croyons que beaucoup d'expéditeurs dépendent exclusivement des transporteurs par chemin de fer, car ils ne peuvent acheminer une partie importante de leur production autrement que par rail. Ainsi, bien que les moyen de transport (rail plus camion et (ou) navire), la plupart d'entre eux doivent s'en remettre aux chemins de fer pour le gros de leurs services de transport. Dans la plupart des cas, les autres formes de transport n'ont tout simplement pas les moyens de répondre aux exigences de la sorte, si l'on abandonnait le service assuré par rail à une usine, elle serait bientôt forcée de cesser sa production. A notre avis, on ne saurait démontrer une plus grande subordination à un transporteur que par un tel état de choses d'ailleurs commun à bien des expéditeurs.

(d) Relativement à la proposition d'ajouter les mots «un indépendant» aux mots «transporteur en commun», nous jugeons cette précision importante, car un transporteur en commun (par exemple, une société de camionnage) qui est une filiale d'un transporteur par rail peut bien, de fait, être hors d'état de fournir un service vraiment concurrentiel.

PARTIE VI Article *53:—Sujet: Paragraphe 2) de l'article 336 projeté*

(a) Le paragraphe 2) de l'article 336 projeté traite de la méthode dont se réclamerait la Commission envisagée pour fixer un taux, à la demande d'un expéditeur sans alternative.

(b) A notre avis, la formule proposée dont on s'inspirerait pour fixer le taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à 150 p. 100 du coût variable, pourrait aboutir à un taux excessif.

(c) Selon nous, il est peu souhaitable qu'en pareil cas la Commission proposée soit contrainte par la loi de fixer un taux à un niveau déterminé. A notre avis, la Commission devrait avoir la faculté de fixer un tel taux au niveau qu'elle juge approprié, et le niveau choisi en fait devrait dépendre des circonstances particulières de la situation.

(d) Nous demandons donc que le paragraphe 2) de l'article 336 projeté soit amendé de façon à se lire ainsi qu'il suit:

> 336. (2) Après avoir été informé par la Commission des limites dans lesquelles se situerait probablement un taux fixé pour le transport des marchandises, l'expéditeur peut demander à la Commission de fixer un taux pour le transport de ces marchandises, et la Commission peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux *à un niveau qu'elle juge approprié aux circonstances*, (égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à 150 p. 100 du coût variable), à titre de taux fixé applicable au transport des marchandises au sujet desquelles la demande a été faite (ci-après appelées «les marchandises en cause» dans le présent article).
>
> C'est par des italiques que nous désignons les mots ajoutés.
>
> C'est par des crochets que nous désignons les mots supprimés.

(e) Il faudrait modifier d'autres paragraphes de l'article 336 projeté pour refléter le changement que nous proposons au paragraphe 2.

PARTIE VII—SOMMAIRE

En proposant des amendements à la loi sur les chemins de fer, nous demandons:

(a) que le libellé de l'article 317 projeté soit modifié pour donner l'assurance que nulle partie ayant un grief valable ne se verra nier le droit d'en appeler à la Commission proposée. (Voir la Partie II, A à C, du présent mémoire.)

(b) que le libellé de l'article 317 projeté soit modifié pour donner l'assurance que, dans les cas où l'on a établi un commencement de preuve pour l'appel, la Commission proposée sera tenue d'autoriser un tel appel et sera tenue de faire l'enquête nécessaire. (Voir la Partie II D du présent mémoire.)

(c) que la loi actuelle obligeant les chemins de fer à déposer et à publier un tarif augmentant un taux au moins trente jours avant la date d'entrée en vigueur de cette augmentation reste inchangée. (Voir la Partie III, A à D, du présent mémoire.)

(d) que deux nouveaux paragraphes soient ajoutés à l'article 333 projeté pour obliger:

(i) les compagnies de chemins de fer et (ou) leurs associations à mettre à la disposition des parties intéressées, par abonnement, tous leurs tarifs et suppléments, et à donner l'assurance que de tels abonnés recevront l'avis prescrit des modifications de tarifs,

(ii) les compagnies de chemins de fer à publier et à mettre à la disposition des parties intéressées, par abonnement, un état global signalant les détails de toutes les modifications de tarifs qui aboutissent à accroître ou à réduire les frais. (Voir la Partie IV C du présent mémoire.)

(e) que le libellé du paragraphe 1) de l'article 336 projeté soit amendé pour définir clairement un expéditeur sans alternative qui est «subordonné» à un chemin de fer. (Voir la Partie V B du présent mémoire.)

(f) que le libellé du paragraphe 2) de l'article 336 projeté soit amendé par la suppression de toute mention du «coût variable et 150 p. 100» comme niveau auquel la Commission proposée fixerait un taux pour un expéditeur sans alternative, et par l'addition de mots exigeant que la Commission proposée fixe un tel taux au niveau qu'elle jugera approprié à tel cas particulier. (Voir la Partie VI D du présent mémoire.)

Le directeur de la Section du trafic de l'Association canadienne des fabricants de pâte et de papier
A. E. Rickards.

APPENDICE A-38

Cloverdale (C.-B.), 26 octobre 1966

L'honorable J. Pickersgill, député
Ministre des Transports
Édifices du Parlement
Ottawa (Ont.)

Monsieur, nous vous remercions des égards que vous nous avez manifestés quand nous nous sommes rendus à Ottawa pour comparaître devant le Comité parlementaire des transports, et de l'entrevue que vous nous avez accordée lundi après-midi.

Après la présentation de notre mémoire, vous nous avez signalé au cours d'une discussion familière que les recettes dont se priveraient les chemins de fer si l'on égalisait le taux des céréales acheminées vers l'Ouest à des fins domestiques en fonction du taux des céréales acheminées vers l'Ouest pour l'exportation dépasseraient le chiffre obtenu par notre calcul mental à propos de la farine acheminée vers l'Ouest à des fins domestiques. Nous aimerions vous signaler qu'une grande partie des céréales utilisées à des fins domestiques arrive par le chemin de fer PGE et que cette quantité n'atteindrait pas les recettes du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien, bien que le PGE deviendrait un concurrent, ce qui abaisserait leurs recettes naturellement.

«L'analyse économique de la politique d'aide au transport de la provende»/ faite par M. T. C. Kerr comprenait le tableau n° 3.4 où l'on montrait que durant l'année financière 1963-1964, la région de la rivière la Paix a acheminé 103,899 tonnes de blé, d'avoine et d'orge à des fins domestiques, soit 72.7 p. 100 du blé, de l'avoine et de l'orge arrivant en Colombie-Britannique dans le cadre de la politique d'aide au transport, et que le PGE a transporté 87,592 tonnes sur ce total, soit 84.3 p. 100 des grains de provende domestique expédiés depuis la région de la rivière la Paix.

M. Carr, directeur régional du service des grains de provende, au ministère des Forêts, à Vancouver, nous a signalé qu'il a fait une analyse minutieuse des expéditions de grains de provende et de produits de céréales acheminées vers la Colombie-Britannique pour l'année financière 1964-1965. Or 117,890 tonnes de blé, d'avoine et d'orge ont été expédiées depuis la région de la rivière la Paix au cours de cette année-là, soit 73.3 p. 100 du blé, de l'avoine et de l'orge arrivant en Colombie-Britannique pour servir à des fins domestiques.

Nous supposons que le même pourcentage de blé, d'avoine et d'orge a été expédié via le PGE durant l'année financière 1964-1965 relativement à l'année 1963-1964, savoir 84.3 p. 100. On a donc expédié 99,381 tonnes via le PGE.

Un total de 217,401 tonnes a été expédié en Colombie-Britannique durant l'année financière 1964-1965; à cet égard, l'aide au transport des marchandises a été payée à partir de l'Alberta et de la région de la rivière la Paix. On a donc acheminé seulement 118,020 tonnes via le National-Canadien et le Pacifique-Canadien; c'est à leur égard que des recettes se perdraient. Naturellement, il faudrait y ajouter la quantité inconnue d'envois de farine domestique qui n'ont pas fait l'objet de versements d'aide au transport.

Nous voulions vous le signaler pour que vous en teniez compte dans l'étude de notre requête.

Bien à vous,

Le président du comité des céréales de provende de la Fédération des agriculteurs de la Colombie-Britannique,
Lyall A. Currie.

APPENDICE A-39

Moi, I. Lloyd Thomson, secrétaire suppléant de la municipalité de la ville de Brandon,

ATTESTE PAR LES PRÉSENTES que la résolution ci-après transcrite est une copie authentique et exacte d'une résolution du Conseil de ville de Brandon, résolution qui a été adoptée à une réunion tenue le 7 novembre de l'an du Seigneur 1966 et qui est présentée comme sa copie.

A PREUVE, ma signature et le sceau de la ville de Brandon, ce 15e jour de novembre de l'an du Seigneur 1966.

I. L. Thomson,
A/City Clerk.

«Que le Conseil de ville de Brandon se déclare officiellement et complètement en faveur du Mémoire de l'Association des embranchements qui a été présenté au Comité permanent des transports le 4 novembre 1966, au sujet du bill C-231.»

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 39

SÉANCES DU MARDI 22 NOVEMBRE ET DU MERCREDI 23 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

Représentant le gouvernement de l'Alberta: M. J. J. Frawley, c.r. conseil; M. J. W. Telford, surintendant du Bureau du trafic-marchandises de l'Alberta. *De la province de Saskatchewan:* M. W. S. Lloyd, chef de l'opposition, et M. J. S. Burton, adjoint aux recherches.

Du ministère des Transports: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. R. R. Cope, directeur, chemins de fer et routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et avocat-conseil.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25193—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H.-Pit Lessard

et Messieurs

Andras	Horner (*Acadia*)	O'Keefe
Bell (*Saint-Jean-Albert*)	Howe (*Wellington-Huron*)	Olson
Byrne	Jamieson	Pascoe
Cantelon	Legault	Reid
Deachman	MacEwan	Rideout (Mme)
Fawcett	McWilliam	Rock
Groos	Nowlan	Schreyer
		Sherman
		Southam—25.

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 22 novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Byrne soit substitué à celui de M. Jamieson sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 23 novembre 1966

Il est ordonné,—Que le nom de M. Jamieson soit substitué à celui de M. Hopkins sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 22 novembre 1966

(69)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 40 sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Hopkins, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, Nowlan, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Schreyer, Rock, Southam (22).

Autre député présent: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports.

Aussi présents: M. J. J. Frawley, c.r., conseil; M. J. W. Telford, surintendant du Bureau du trafic-marchandises de l'Alberta (*tous deux représentant le gouvernement de l'Alberta*), et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

M. Frawley présente un résumé du mémoire établi au nom du gouvernement de l'Alberta.

Le ministre des Transports commente le mémoire de l'Alberta.

Les membres du Comité interrogent le témoin.

A midi et trente-cinq, la réunion est ajournée jusqu'à 3 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(70)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 32 sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Byrne, Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Hopkins, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Pascoe, Reid, Rock, Schreyer, Southam, (20).

Autres députés présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; MM. McLelland et Jamieson, députés.

Aussi présents: M. W. S. Lloyd, chef de l'opposition, assemblée législative de la Saskatchewan; M. J. S. Burton, adjoint aux recherches du bureau de M. Lloyd; M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

Sur la proposition de M. Southam, appuyé par M. Andras,

Il est résolu—Que les mémoires présentés par MM. Frawley et Lloyd soient imprimés en appendices à annexer aux Procès-verbaux et témoignages de la réunion d'aujourd'hui (*voir appendices A-40 et A-41*).

M. Lloyd dépose les cartes ayant pour titres «*Non-Guaranteed Lines Prairie Rail Network*» et «*Rail Line Abandonments and Abandonment Applications to September 1, 1966*».

Sur la proposition de M. Cantelon, Appuyé par M. Pascoe,

Il est résolu—Que les cartes soient déposées au dossier du Comité au titre des pièces A-14 et A-15.

M. Lloyd présente un résumé de son exposé et le ministre des Transports le commente brièvement.

Les témoins sont interrogés.

A 5 h. 35 le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 23 novembre, à 3 h. 30.

Le MERCREDI 23 novembre 1966

(71)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à *huis clos*, à 3 h. 45 sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Horner (*Acadia*), Jamieson, Howe (*Wellington-Huron*), Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Schreyer, Sherman (21).

Aussi présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. R. R. Cope, directeur, chemins de fer et routes; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et avocat-conseil.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-231 article par article.

L'article 1er modifié est adopté—les articles 45, 46, 47, 51, 52 et 59 sont adoptés et enfin l'article 70 modifié est adopté.

Le ministre des Transports dépose des lettres émanant du Canadien-National et du Pacifique-Canadien en date des 27 septembre et 5 octobre 1966 relativement aux demandes d'abandon des embranchements dans les Prairies.

Sur la proposition de M. Deachman, appuyé par M. Reid,

Il est résolu—Que les lettres figureront au dossier du Comité au titre des pièces A-16 et A-17.

Sur la proposition de M. Bell, appuyé par M. Lessard,
Il est résolu—Que le bill C-231 modifié soit réimprimé.

A 4 h. 20, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 24 novembre 1966, à 9 h. 30.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le MARDI 22 novembre 1966

● (9.40 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous avons quorum. Deux mémoires nous seront présentés ce matin; le premier est celui de la province de l'Alberta. Voici, à ma droite, monsieur J. J. Frawley, C.R., qui n'a pas besoin d'être présenté, avocat-conseil du gouvernement de l'Alberta à Ottawa, et monsieur J. W. Telford, surveillant, au «Alberta Freight Bureau». Le second mémoire sera présenté par monsieur W. S. Lloyd, chef de l'Opposition au Parlement de la Saskatchewan. Nous nous occuperons du mémoire de la Saskatchewan dès que nous aurons terminé l'étude de celui de l'Alberta. Monsieur Frawley.

M. J. J. FRAWLEY (*avocat-conseil du gouvernement de l'Alberta*): Monsieur le Président, madame Rideout, monsieur le Ministre, distingués membres du Comité, notre mémoire n'est pas très long. Je l'ai divisé en commentaires sur les diverses parties du bill tel qu'il a été présenté. Mes quelques remarques du début, sous le titre de «Généralité», ont pour seul objet de vous donner une idée sommaire de la situation de l'Alberta relativement au tarif marchandises au Canada. Au bas de la première page, je dis qu'après avoir perdu notre règle de 1 et $\frac{1}{3}$, comme on l'appelait, règle selon laquelle le tarif pour les marchandises en provenance des provinces de l'Est du Canada et à destination de l'Alberta, ne devait pas être supérieur à une fois et un tiers celui des marchandises destinées à Vancouver, bien que, évidemment, les wagons franchissent l'Alberta avant d'atteindre Vancouver, mais comme je le disais il y a un instant, après avoir perdu cette règle, nous nous sommes retrouvés à notre place habituelle au sommet du graphique du tarif marchandises au Canada. Quand je dis «sommet», messieurs, ce n'est pas là une figure de style. Je fournis un exemple au bas de la première page: «tarif des conserves en provenance de l'Est du Canada: Vancouver, $2», mais nous avons «Lethbridge, $2.20; Calgary, $2.50; et Edmonton, $2.61.»

Je vous fournis un autre exemple et je n'en aurai plus qu'un. Le transport de l'acier laminé de Hamilton à Vancouver coûte $1.05, alors que son transport à Calgary ou à Edmonton coûte $1.80 et, ce, pour le même chargement minimal de 125,000 livres. En Alberta, nous nous sommes habitués à accepter cette sorte de situation, mais elle ne nous prépare pas à accepter très facilement et de bonne grâce l'injustice imposée, ou qu'on a l'intention d'imposer, à notre province, si le bill numéro C-231 est adopté sans modifications.

A la Partie I, je fais quelques brefs commentaires sur la Commission canadienne des transports. Nous n'avons pas vraiment de très grandes inquiétudes. Les avantages et les désavantages qu'il y aurait à réunir les organismes présentement investis du pouvoir de réglementation sont peut-être contestables, mias nous estimons que nous devrons tout simplement nous accommoder, tant bien que mal, de la Commission canadienne des transports. La commission elle-même ne nous préoccupe guère. Mais ce qui nous inquiète au plus haut point, c'est que la commission ait les mains liées par quelques-unes des dernières dispositions du bill.

Lorsque je traite de la Commission canadienne des transports, je mentionne expressément que la plus importante de ses fonctions sera celle de choisir les

techniques de calcul du prix de revient; s'il n'y a pas de disposition prévue à cet égard dès maintenant, je propose qu'on ajoute, au bas de la page 4, quelque chose qui vise la section des coûts de la commission, bien que, me dit-on, de très nombreuses modifications ont été apportées à ce bill pendant mon voyage dans les provinces de l'Ouest du Canada.

Je me trouve donc présentement dans une situation difficile. Je vous préviens dès maintenant que vous ne devrez pas me demander mon avis sur aucune de ces modifications, ni si l'Alberta en sera satisfaite ou non, puisque j'ignore tout de ces modifications. J'espère qu'elles ont toutes été conçues pour rendre justice à l'Alberta, ce que le bill original ne faisait sûrement pas.

J'en arrive maintenant aux pipe-lines pour denrées. Je n'ai pas à excuser la ferme attitude de l'Alberta relativement à cette question des pipe-lines pour denrées. Il est évident que l'Alberta, je le dis avec fierté, en sait plus long sur les pipe-lines que toute autre province du Canada. Cela est tout à fait naturel, si l'on songe aux progrès extraordinaires de l'industrie de l'huile et du gaz en Alberta; il va sans dire que ces produits ne se transportent pas en wagons-marchandises mais en pipe-lines.

A la lumière de l'expérience que nous avons acquise dans le domaine des pipe-lines, nous disons, et nous le disons sans ambages, que toute cette partie du bill devrait être retranchée. Telles sont les instructions que j'ai reçues du gouvernement de l'Alberta, c'est-à-dire, que nous n'avons pas besoin d'article sur les pipe-lines pour denrées dans le présent bill. Toutefois, si, plus tard, à la lumière des réalisations nouvelles, et au fur et à mesure qu'elles seront mises au point, cela devient important d'établir des dispositions relatives aux pipe-lines pour denrées, il sera toujours temps, alors, d'ajouter quelque chose dans les statuts du Canada. Quand ce moment sera venu, permettez-nous de proposer que la question de réglementer les pipe-lines pour denrées devrait être confiée à l'Office national de l'énergie et non à la Commission canadienne des transports, laquelle, à mon point de vue, pensera en termes de transport ferroviaire.

En conséquence, ma principale proposition est que cette partie du bill devrait être supprimée. Si le Comité n'est pas disposé à le faire, j'aurais alors quelques observations à ajouter. La première, c'est que la définition devrait être modifiée, de sorte que la réglementation touchant les pipe-lines pour denrées ne s'applique qu'aux pipe-lines commerciaux. Si la «Shell Oil Company» ou toute autre compagnie d'huile trouve qu'il serait économique, avantageux et pratique, de transporter du soufre, depuis la région de Pincher Creek en Alberta, jusqu'à Tidewater, qu'il lui soit alors permis de le faire dans son propre pipe-line, tout comme une fabrique quelconque de l'ouest ontarien est autorisée à transporter ses propres marchandises à ses marchés du Québec, sans avoir à demander à la Commission des transports du Canada, ou à la nouvelle Commission canadienne des transports, quels taux elle doit exiger. En d'autres termes, il s'agit là d'une entreprise privée et tout comme ces déplacements ne relèvent pas de la régie, ainsi les pipe-lines privés devraient-ils être gardés hors de sa juridiction. Je propose donc qu'une modification soit apportée, afin d'établir bien clairement, dans la définition, que la juridiction est limitée. S'il faut que cette partie du bill soit maintenue, ses dispositions devraient alors se limiter au transport public par pipe-lines commerciaux.

D'autre part, je signale aussi le danger qu'il y aurait à confier à la future commission des transports la responsabilité de réglementer les pipe-lines. Je crains fort que, dans cette commission des pipe-lines qui penserait en termes de transport ferroviaire, on aurait tendance à refuser un tarif de pipe-line s'il n'était pas, du point de vue de la commission, conforme au tarif-marchandises ferroviaire. Par exemple, le Comité se souviendra que les manutenteurs de charbon de l'Ouest canadien, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, se sont

présentés devant le Comité et se sont plaints que le taux qu'ils avaient à payer, pour transporter le charbon depuis la région de la Passe du Nid-du-Corbeau jusqu'à la Côte du Pacifique, était la variable réelle. Bien entendu, je ne veux pas dire la variable fictive. Il s'agissait de la variable réelle, le charbon étant transporté en wagons de 142,000 livres, plus 84 p. 100. C'était là un tarif dont la Commission des transports s'était accommodée et s'accommodait encore, nonobstant le fait que la contribution moyenne aux États-Unis était, pour le charbon, de 7 p. 100 des frais généraux. Ainsi, je ne fais qu'exprimer, au nom de la province de l'Alberta, la crainte que, s'il y avait un tarif établi pour le transport par pipe-line public, qui représenterait une contribution en frais généraux de, disons, 25 p. 100, cela pourrait fort bien être jugé un motif de refus de la part de la commission parce que celle-ci, habituée à penser en termes de transport ferroviaire, dirait peut-être: Eh bien, le charbon paie une contribution de 4 p. 100; nous ne pouvons tolérer que le soufre soit transporté par pipe-line au coût variable, plus 25 p. 100.

Remarquez que je choisis ce 25 p. 100 à tout hasard. Je dis seulement qu'il y a quelque chose de mauvais, en principe, dans le fait de confier le contrôle et la réglementation du mouvement des denrées par pipe-lines, à une commission de transport qui pense en termes de transport ferroviaire. Il est encourageant de remarquer que, en vertu de l'article, cette partie n'est pas censée entrer en vigueur, sauf lorsqu'elle aura été promulguée par le gouverneur en conseil. Il va sans dire qu'il n'y a pas encore d'urgence au sujet de cette mesure législative. Au fait, je pourrais ajouter, entre parenthèses, que le Conseil de recherches de l'Alberta effectue actuellement beaucoup plus de recherches sur les pipe-lines destinés au transport des denrées que toute autre institution au Canada, sans en excepter une seule. Évidemment, d'après ce qu'on me dit, le soufre ne sera pas mis en mouvement la semaine prochaine ni la suivante. Il faudra encore passablement de temps pour le soufre ou le fer pulvérisé, ou une autre de ces matières qui paraissent près de devenir des entreprises rentables; pourtant, elles sont encore loin de le devenir.

Peut-être, serait-il louable d'avoir la prévoyance d'inclure, au présent bill, des dispositions en vue de la réglementation des pipe-lines pour denrées, mais nous disons qu'il y aura un délai considérable; dans l'intervalle, le gouvernement du Canada devrait se familiariser avec les travaux en cours, et il n'y a pas de meilleur endroit où il pourrait le faire qu'au Conseil de recherches de l'Alberta, et auprès de l'industrie du gaz et de l'huile en Alberta.

Je passe maintenant au transport extra-provincial par véhicule à moteur. Les directives que j'ai reçues sont de dire, au tout début, que l'administration du statut fédéral qui porte le nom de Loi sur le transport par véhicule à moteur, ne présente aucun problème administratif. Il n'y a pas de problème en Alberta. Ainsi, nous mettons en doute la nécessité d'une intervention fédérale quelconque à l'heure actuelle. Le Comité se souviendra qu'en 1954, on a porté, du Nouveau-Brunswick, une cause devant le comité judiciaire de la Chambre des Lords; cette cause concernait une ligne d'autobus internationale, dont les têtes de ligne étaient situées, respectivement, la première dans l'État du Maine et, la dernière, en Nouvelle-Écosse. A la Chambre des Lords, le Conseil privé a jugé qu'il s'agissait d'une entreprise assujettie à la juridiction exclusive du Parlement, en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Mais, ils sont allés jusqu'à dire que même le caractère intraprovincial de cette ligne d'autobus était fédéral et devait être soumis à la juridiction exclusive du parlement. Ainsi, le fait qu'un voyageur monte dans l'autobus à St-Jean (N-.B.) et en descende à Moncton était un incident soumis à la juridiction exclusive du Parlement du Canada.

Maintenant, qu'est-il arrivé lorsque ce jugement est revenu de Londres? Eh bien, je me souviens parfaitement que, à la Conférence fédérale-provinciale où

je suis allé, le ministre de la Justice d'alors, monsieur Garson, ainsi que le ministre des Transports d'alors, monsieur Chevrier, nous ont montré bien clairement qu'il ne voulaient rien avoir à faire avec le règlement sur le transport routier. Ils ne voulurent rien entendre. C'était là l'affaire de la province.

Ainsi, ils ont eu l'idée d'adopter cette Loi sur le transport par véhicule à moteur qui accordait à chaque commission provinciale de la circulation routière l'autorité de réglementer la circulation routière interprovinciale. Telle a été la situation depuis 1954. Toutefois, je le répète, dans l'Alberta nous n'avons pas eu de difficulté.

Maintenant, le ministre des Transports a bien indiqué que cette partie du bill, soit la partie III, ne sera pas applicable avant d'avoir été discutée pleinement avec les provinces. Je sais que ses agents ont déjà fait quelques voyages dans l'ouest du Canada et peut-être ailleurs et ont consulté le ministre en charge de la commission de la circulation routière, qui dans notre province est le ministre de la Voirie. En effet, c'est bien ce qu'a dit le ministre des Transports. Il ne veut pas imposer la direction fédérale sur le transport interprovincial par véhicule à moteur aux provinces sans leur plein consentement et, il va sans dire, qu'il ne saurait en être autrement. Du point de vue pratique, il ne peut en être autrement, parce que c'est la province, la Couronne du chef de la province, qui construit, entretient et possède les routes sur lesquelles circulent les véhicules interprovinciaux. Il est donc évident que vous ne pouvez tout simplement imposer la maîtrise fédérale sur le transport routier interprovincial contre la volonté ou le désir de la province.

Je propose seulement que, quand viendra le temps et qu'on jugera que c'est pour le bien de l'ensemble de l'économie canadienne, le transport interprovincial soit réglementé par le gouvernement fédéral. Je dis alors qu'il faut au moins prendre en considération l'aspect interprovincial du transport interprovincial. Il est difficile de voir pourquoi le transport de marchandises entre Calgary et Edmonton ou entre Regina et Moose Jaw doit être assujetti de quelque façon à la direction fédérale. Je crois qu'il serait probablement possible d'imaginer quelque chose qui permettre d'abandonner au moins aux provinces le transport interprovincial par véhicule à moteur.

Évidemment, je n'ai rien à dire de la partie IV qui consiste, je crois, à transférer la gestion des ponts au ministre des Travaux publics.

Maintenant, Messieurs, j'arrive à la partie V, laquelle, pour ce qui concerne l'Alberta, est la principale partie du bill. Je ferai de très brèves observations sur les embranchements non économiques et sur les services-voyageurs non rentables. Je ne veux pas plaisanter, Messieurs, certes non, mais je suppose qu'il est vrai qu'il n'y a pas trop d'embranchements en Alberta et que c'est probablement pour cette raison que nous n'avons pas les mêmes difficultés relatives aux embranchements que connaissent certaines autres provinces des Prairies.

Nous n'avons pas d'observations ou d'objections sérieuses à exprimer. Je crois qu'il y a lieu de féliciter sincèrement et de tout cœur le ministre des Transports d'avoir négocié avec les chemins de fer une entente qui a abouti à cette carte bien connue qui comporte des lignes jaunes, ces lignes jaunes représentant les lignes, qui sont gelées et dont l'existence est assurée jusqu'en 1975.

• (10.00 a.m.)

Il existe des embranchements dont l'existence n'est pas assurée. Nous avons 330.8 milles de ces embranchements. Permettez-moi d'exposer un petit problème. J'ai été un peu inquiet de recevoir hier du chemin de fer Pacifique-Canadien la copie d'une lettre à l'adresse de la Commission des transports du Canada (rien qui puisse bouleverser l'univers) concernant un petit embranchement du sud de l'Alberta appelé Cassils. Tout ce qui m'inquiète, ce sont les règles fondamentales concernant les embranchements qui ne figurent pas en lignes

jaunes sur la carte de M. Pickersgill et qui sont exposées à être supprimées. Je ne le sais tout simplement pas. Je croyais que certaines règles ont été établies à cet égard. Comme je le dis que l'embranchement Cassils soit abandonné ou non, ce n'est pas cela qui va secouer l'économie de la province de l'Alberta et on ne me demandera probablement pas de m'en préoccuper le moindrement. Mais ce qui m'intéresse au plus haut point, c'est de connaître les règles fondamentales. L'abandon de ces 338 milles «non gelés» en Alberta va-t-il se produire juste si et quand les chemins de fer le jugeront à propos? Probablement qu'il en sera ainsi et nous devrons y faire face. Mais à mesure que nous avançons, quelqu'un d'autre aura peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

Concernant la discontinuation du service-voyageur et aussi l'abandon d'embranchements, la question importante à notre point du vue et surpassant de beaucoup toutes les autres, c'est la liberté donnée à la Commission d'accepter ou rejeter les questions relatives aux dépenses et aux revenus présentées en vue d'établir les pertes subies à cause des embranchements et des prétendus services-voyageurs non rentables. A cet égard nous avons hâte d'avoir plus ample occasion non seulement de témoigner nous-mêmes mais d'amener, au nom de la province, des spécialistes renseignés qui feront à la Commission des observations concernant les moyens d'évaluer les dépenses qui ont permis d'établir les pertes dues aux embranchements et aux services-voyageurs.

En examinant l'article 314A je constate que la définition de la perte réelle concernant les embranchements veut dire l'excédent figurant à l'article I, soit les dépenses encourues dans une année financière quelconque et ainsi de suite. Je n'y trouve pas de définition du mot «dépenses». Puis, l'excédent des dépenses à l'article II, soit les revenus de la compagnie. Je ne vois pas de définition du mot «revenus». C'est ce que je veux dire quand j'affirme qu'il est important que nous soyons informés. J'affirme qu'il importe que le bill devienne loi, que nous sachions si le mot «dépenses» que je trouve à la page 20 bu bill, dans la section 314A signifie les dépenses variables seulement ou les dépenses variables et les dépenses constantes. C'est peut-être une des nombreuses modifications qui ont été introduites et dont on s'est occupé. Il faut certainement s'en occuper.

J'ai réuni à la page 12 de mon exposé les clauses 44 à 47 parce que ce sont ces clauses qui suppriment de la Loi sur les chemins de fer les articles actuels 317, 319(3) (4), 320, 322, 323, et 324. Je lis donc à la page 12:

> Ces articles établissent la proposition fondamentale, qui vient du droit commun anglais selon laquelle un transporteur public doit exiger des prix et offrir des facilités sans accorder de favoritisme ni de préférence à un usager au détriment d'un autre et sans distinction injuste. Ce principe du droit commun a été inséré dans les lois du parlement et les lois des législatures provinciales.

D'un bon coup de balai, on les a biffés du bill.

A la page 12 j'énonce ce que font ces articles. Je n'ai certainement pas besoin de les lire. Il s'agit tout simplement d'un court résumé concernant l'interdiction des distinctions injustes et l'interdiction de préférence indue.

J'arrive ensuite, à la page 13, à ce qui est évidemment important et qui consiste à chercher le ceci à opposer au cela. Qu'obtenons-nous? Qu'obtient l'expéditeur? Ce qu'obtiennent les chemins de fer saute aux yeux; c'est écrit ici-même. Ils obtiennent la suppression de toutes ces anciennes restrictions de droit commun en faisant des distinctions injustes et en accordant des avantages indus. C'est certes simple de constater ce qu'obtiennent les chemins de fer. Ca fait partie de la nouvelle dispensation. C'est cette liberté nouvellement découverte que doivent avoir les chemins de fer. Mais, après tout, il y a au Canada

d'autres gens que ceux des compagnies ferroviaires et ce sont les habitants, les expéditeurs. Qu'obtiennent les expéditeurs en guise de dédommagement du public pour la suppression dont je parle à la page 13.

> La suppression de ce droit ancien d'utiliser le transport en commun sans crainte de distinction injuste.
>
> La suppression de l'obligation de faire approuver préalablement par l'organisme directeur les tarifs.

Je ne voudrais pas omettre cela. C'est une des conséquences graves de ce bill. On supprime l'interdiction des distinctions injustes. On supprime l'interdiction de la préférence et des avantages indus. On supprime aussi le droit de regard de l'organisme directeur sur les prix non compétitifs. Les tarifs non compétitifs sont évidemment supposés s'ajuster d'eux-mêmes. Mais les tarifs qui ne peuvent pas s'ajuster d'eux-mêmes, eh bien, ils le pourront dorénavant, parce que la Commission des transports du Canada n'aura plus rien à dire à cet égard. Voici ce que je lis en troisième lieu:

> La suppression de l'obligation du chemin de fer d'obtenir préalablement l'ordre de l'autorité directrice avant d'augmenter les tarifs d'une classe et les tarifs des parcours non compétitifs.

Ce qui dans un sens revient à dire la même chose. Qu'offre le bill pour contrebalancer dans l'intérêt du public expéditeur, cette liberté tant proclamée des compagnies de chemins de fer. Le rédacteur est serviable là, parce qu'il dit très simplement:

> L'article 317 de la loi exige que toutes les taxes soient, dans des circonstances semblables, imposées d'une manière égale à toutes les personnes et donne des détails au sujet de cette règle d'«égalisation des tarifs». Cette règle est remplacée par la règle de compensation en vertu du nouvel article 334...

Voilà pour la première partie.

> ...et la disposition établissant un tarif maximum pour les expéditeurs sans alternative en vertu du nouvel article 336.

Voilà pour la deuxième partie. Il dit ensuite:

> Le nouvel article 317 de la loi exigerait qu'une enquête publique ait lieu lorsque l'intérêt public peut être affecté par des actions ou des omissions de compagnies de chemins de fer ou du fait de la nouvelle liberté d'établir des tarifs.

C'est donc ce que nous obtenons. Nous obtenons l'article 334 que M. Sinclair a décrit en disant: Plus de tarifs usuriers. En effet, il ne serait aucunement déplacé de noter ce que M. Sinclair dit, à la page 2015, au sujet de ce qu'obtient l'expéditeur après que ces restrictions et interdictions qui existent depuis les temps anciens seront supprimées. Qu'obtient l'expéditeur? Il s'agit du dialogue entre M. Horner et M. Sinclair à la page 2015 de la copie conforme:

> M. Horner (*Acadia*): Il va arriver une autre chose si ce bill est adopté. Nous ne serons plus protégés contre l'établissement de tarifs non compétitifs. Ai-je raison?
>
> M. Sinclair: Voici ce qui va arriver,
>
> (a) les tarifs ne pourront être à un niveau usurier. Tel est le minimum.

(b) Si l'expéditeur ne dispose d'aucune autre sanction, il est protégé par l'article 336. Cet article offre une protection générale même si personne ne s'en réclame.

Il dit la même chose à plusieurs endroits, mais cette dernière citation est peut-être suffisante.

Voilà les trois choses dont nous hériterons au lieu de cette nouvelle liberté. Nous aurons l'article 334, qui prohibe les tarifs exorbitants. Nous aurons l'article 336, dont je parlerai plus tard. Nous aurons ensuite l'article 317, qui traite de l'intérêt public et des enquêtes publiques. C'est ce qu'on nous offre.

Voici, messieurs, mes commentaires là-dessus, que vous trouverez à la page 14 de ce mémoire.

> Le nouvel article 334 n'introduit pas de nouveaux principes. Les tarifs doivent toujours être compensatoires en ce sens qu'ils doivent rembourser les frais variables et contribuer tant soit peu à payer les frais constants ou le coût de revient. En vertu de la Loi actuelle sur les chemins de fer, les Commissaires du transport écarteront toujours un tarif qui n'a pas répondu aux exigences ci haut.

Cette disposition existe de toute ancienneté. Sauf son respect, il n'appartient pas à M. Sinclair de déclarer que c'en est fait des tarifs exorbitants: ils n'ont jamais eu cours. Ainsi, la clause 334 ne pose rien sur le plateau pour compenser l'enlèvement des passe-droit et de la préférence indue et l'enlèvement de l'influence qu'exercait cet organisme régulateur sur tous les tarifs nonconcurrents.

Vient ensuite dans cette nouvelle charte à l'intention des expéditeurs la clause 336. Celle-ci, qui assure une influence maximale des taux est tellement hérissée de restrictions fictives et absurdes qu'elle travestit ce qui aurait autrement soulagé de beaucoup l'expéditeur qui étant donné l'absence d'une concurrence effective doit payer des taux qui augmentent excessivement les frais constants ou le coût de revient. Je ferai d'autres remarques à ce sujet.

Il reste la clause 317. Bref, cette clause précise que toute personne qui a des raisons de croire qu'un tarif établi en vertu de la nouvelle dispense peut nuire à l'intérêt public—voilà les mots-clé—que telle personne doit se disposer à prouver est que le tarif qui lui déplaît nuira à l'intérêt public en ce qui touche le péage ou les conditions de transport. Elle peut alors demander l'autorisation de protester contre le résultat du tarif. Sans vouloir critiquer, car je serais peut-être incapable de faire mieux, je vous dis que ce n'est pas une clause très forte. Elle est très mal rédigée si je puis m'exprimer ainsi sans critiquer les gens de mon syndicat qui ont rédigé la charte et qui, j'en suis certain, se sont bien tirés d'affaire. Ce n'est pas la clause la plus claire que j'aie lue. Quoi qu'il en soit, l'expéditeur peut demander à la commission l'autorisation de protester contre le résultat de l'adoption du tarif. Si la commission est persuadée que le requérant a démontré de prime abord qu'il y a préjudice à l'intérêt public—il doit effectivement prouver de prime abord qu'il y a préjudice—elle peut l'autoriser à protester, c'est-à-dire essayer de prouver que le tarif en cause nuit à l'intérêt public. Advenant cette autorisation, on suppose que le requérant qui appelle d'une décision se charge de donner suite à l'enquête que pourrait instituer la commission. Quoi qu'il en soit, cette clause exige la tenue d'une audience publique avant que la commission ne donne sa décision. Cette seule condition implique pour le requérant des frais considérables.

Au début de la page 15, je dis, et je suis sérieux:

> On peut excuser celui qui laisserait entendre que l'article 317 a été formulé à dessein pour assurer qu'il ne sera guère invoqué sauf peut-être par les sociétés grandes et prospères.

Je vous en donnerai un petit exemple. Prenons le cas d'un petit fabricant d'aliments dans le sud de l'Alberta qui cherche à réduire un tarif pour le transport vers l'Est canadien établi en vertu de ce nouveau régime libéral. Cet expéditeur serait contraint de prouver que ce tarif nuit à l'intérêt public. Mais de quel intérêt public s'agit-il? de l'intérêt public national, de l'intérêt public provincial ou de l'intérêt public des plantations de légumes dans le sud de l'Alberta. Sans doute, il doit prouver que le préjudice n'atteint pas seulement l'intérêt de son propre commerce. Mais vous voyez bien que le préjudice porté à son propre commerce est son seul souci en vertu des dispositions qu'on a supprimées. Pourquoi tient-on tellement, et à mon sens on y tient, à créer des difficultés et des frais pour un expéditeur qui veut se plaindre d'un tarif préjudiciable ou discriminatoire? C'est que, comme dans la clause 336, on veut éviter l'érosion des revenus ferroviaires et qu'on ne se soucie pas des expéditeurs. Nous sommes d'avis que la clause 317 telle quelle ne sera guère invoquée et qu'elle compense piètrement la suppression des dispositions de sauvegarde des clauses actuelles 317, 318, 320 et 328.

Je passe à la clause 336. Je note d'abord que vous entendrez jeudi prochain le témoignage du docteur Ernest W. Williams fils, de l'université Columbia, et celui du docteur George H. Bortz, de l'université Brown de Providence (Rhode-Island). Ils comparaîtront au nom des provinces de l'Atlantique, du Manitoba et de l'Alberta.

Maintenant, quelques remarques sur la clause 336. Cette clause met toute la procédure d'appel à la disposition d'un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe aucun service alternatif, effectif et compétitif de transport en commun sauf le rail. La clause 326 est le noyau du projet de loi en ce qui concerne l'Alberta. On ne saurait l'étudier de trop près parce qu'elle représente ce qu'on accorde à l'expéditeur qui a dû renoncer aux droits communs que j'ai mentionnés et à toute influence sur les hausses du tarif non-concurrent effectuées par l'organisme public. On fait à la perte d'influence qu'essuie la commission une allusion qui, je l'espère, ne restera pas inaperçue. Lorsque la commission renonce à toute influence sur les hausses des tarifs non-concurrents, elle supprime toute influence effective sur le niveau des revenus nets consentis au Canadien-Pacifique. Vous comprendrez alors ce que je veux dire lorsque je mentionne le Canadien-Pacifique, car il est depuis bien des années la société-critère de la structure ferroviaire du Canada et ce ne sont que ces besoins qui préoccupent l'organisme régulateur. Cette considération revêt une importance primordiale du fait qu'on n'offre aux expéditeurs que la clause 336 pour compenser ce qu'on leur enlève. Jetons donc un coup d'œil sur cette clause. Je fais en page 16 entre parenthèses une remarque qui à mon sens s'impose:

> Le Comité a entendu dire à diverses reprises que si un expéditeur doit soutenir la concurrence d'autres marchés (et la plupart des expéditeurs sont dans ce cas) il n'est pas captif de cet article. C'est là une déclaration entièrement insoutenable. Il n'y a pas un seul mot dans la

définition qui vise la concurrence autre que celle du transporteur. En outre, les citations ci-après, extraites du Rapport MacPherson, démontrent clairement que la concurrence d'autres marchés n'entre pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de déterminer l'obligation.

Maintenant, monsieur le président et messieurs, le mot «efficace» est le mot important de la définition. Si un tarif ferroviaire rapporte des coûts variables plus, mettons, 500 p. 100, même s'il existe un service de camionnage ou un service de navigation parallèle, ce service n'est pas efficace car s'il l'était le chemin de fer concurrent ne pourrait pas exiger un tarif comportant une proportion aussi importante de bénéfice en plus des coûts variables.

Je conviens, messieurs, que c'est là ma proposition fondamentale et j'ai de la documentation à l'appui. Nul doute que c'est là ce que le Rapport MacPherson a cherché à démontrer et j'aimerais vous lire deux ou trois courts extraits du Volume II de ce rapport parce qu'ils démontrent clairement ce que l'expression «régions où il existe un monopole important» signifie. A la page 94 (texte anglais) du Volume II la Commission a déclaré:

> Néanmoins nous avons constaté que dans le cas de certain trafic ferroviaire, les tarifs étaient plusieurs fois plus élevés que le coût et que partant il existait encore un monopole important dans au moins quelques secteurs de produits.

Et à la page 99 (texte anglais):

> Nous en venons donc à la conclusion que c'est l'adoption d'un tarif maximum qui nous permettrait le mieux d'atteindre ces objectifs et d'acquérir ces attributs, pourvu que ce tarif soit fondé sur le coût variable du mouvement d'un produit en particulier auquel s'ajouterait un supplément qui représenterait une partie équitable du coût fixe du chemin de fer.

Et les membres de la Commission ont dit à la page 101 (texte anglais):

> La réglementation au moyen du tarif maximum a pour objet de limiter la proportion du coût fixe que l'expéditeur captif doit payer. Le fardeau des frais généraux qui ne peuvent être assignés détermine la justice et la convenance du tarif.

Je soumets, messieurs, qu'il n'y a aucun doute que c'est de cela qu'ils parlaient. Il n'en était pas ainsi dans le Bill n° C-120 et je crois qu'il y a lieu d'accorder le mérite à qui de droit; après un ou deux essais, le présent bill nous donne une définition comprenant le mot «efficace» et c'est là le mot important. Prenez le mot «efficace» et lisez-le en rapport avec ce que la Commission MacPherson a dit des régions où il existe un monopole important. Elle déclare: «Une région où il existe un monopole important est une région où les tarifs sont plusieurs fois plus élevés que le coût.» et de nouveau la réglementation au moyen du tarif maximum a pour objet d'ajouter au coût variable un supplément qui représentera une proportion équitable du coût fixe du chemin de fer.

Puis elle a dit pour souligner davantage: «La réglementation au moyen du tarif maximum a pour objet de limiter la proportion du coût fixe que l'expéditeur captif doit payer». Je crois qu'il y a un manque absolu de service efficace et compétitif si le chemin de fer peut exiger des tarifs qui sont plusieurs fois supérieurs au coût. Je propose donc au Comité, monsieur le président, que tout expéditeur qui par suite du tarif exigé de lui est d'avis que sa contribution au supplément du coût variable est excessive,—et j'entends ici, naturellement le coût véritable et réel, non pas quelque coût fictif,—devrait être en mesure de bénéficier de la réglementation visant le tarif maximum, de faire déterminer ses coûts et de faire fixer un tarif maximum et, comme je viens de le dire,—en accordant le mérite au rédacteur qui a établi la définition dans le nouveau bill n° C-231,—c'est ce que la clause 336(1) stipule.

Je citerai encore deux ou trois autres extraits du Rapport de la Commission MacPherson afin d'insister sur ce que je veux dire. A la page 104 (texte anglais) du Volume II, on lit ce qui suit:

> C'est à l'expéditeur qu'il incombe de demander le statut d'expéditeur captif.

Ce n'est pas simplement un concours soudain de circonstances extérieures qui a fait automatiquement de cet homme un expéditeur captif. Si, après avoir examiné les tarifs qu'on exige de lui, il est d'avis qu'ils comportent une contribution excessive aux frais généraux, il peut alors décider de demander le statut d'expéditeur captif et l'expéditeur est non seulement le seul à décider mais le seul autorisé à décider ce qu'il veut faire déterminer le coût et faire fixer le tarif.

Puis, à la page 105 (texte anglais):

> Le tarif maximum ayant été déterminé, l'expéditeur décide s'il veut se déclarer captif.

J'allègue que cela est conforme au rapport de la Commission royale et à la définition que vous avez sous les yeux en ce moment, messieurs. Jusqu'ici nous avons déterminé qui peut bénéficier de la réglementation visant le tarif maximum. C'est fort bien. Nous avons maintenant le chemin libre pour déterminer qui est candidat au statut de captivité et, pour souligner la chose, permettez-moi de dire qu'à mon avis un expéditeur captif est tout expéditeur qui expédie un genre quelconque de produits et qui se demande si sa contribution aux frais généraux n'est pas excessive. Vous me demanderez peut-être: Comment saura-t-il que le tarif exigé de lui rend sa contribution excessive? Bien, messieurs, il est survenu des faits intéressants et on publiera j'en suis sûr une abondance de données excellentes et dignes de foi, sans qu'on ait à supplier les chemins de fer de nous les fournir,—je me chargerais volontiers de les faire publier moi-même, —données qui proviennent d'un examen de l'étude du transport des grains (trafic dit du pas du Nid-de-Corbeau) tirée du Rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson.

Le présent comité sait que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a déclaré à la Commission MacPherson qu'elle avait perdu 17 millions de dollars,—elle avait un déficit de 17 millions de dollars. Eh bien! deux provinces de l'Ouest du Canada, celles du Manitoba et de l'Alberta,—je mentionne toujours le Manitoba en premier lieu parce que je suis poli et, aussi, parce que selon l'ordre d'entrée dans la confédération, il faut le mentionner le premier, —ont entrepris de défendre la population de nos provinces, la population de toutes les provinces, contre l'allégation que les tarifs n'étaient pas compensatoires et que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien avait dû débourser 17 millions de dollars en 1958. Ainsi les deux provinces du Manitoba et de l'Alberta ont dépensé $100,000,—naturellement cette somme est de beaucoup inférieure à ce que le Pacifique-Canadien a dépensé,—pour protester contre cette allégation. Et nous avons réussi parce que les hommes qui ont préparé le rapport,—et l'un d'eux sera au nombre des personnes qui viendront vous voir jeudi,—en sont venus à la conclusion qu'au lieu de perdre 17 millions de dollars à l'égard du transport du grain du Pas du Nid-de-Corbeau en 1958, la compagnie a fait un profit d'un demi-million de dollars. C'est un très faible «surplus», j'en conviens. La Commission et ses experts ont étudié ces deux chiffres: déficit de 17 millions de dollars selon le Pacifique-Canadien et surplus d'un demi-million de dollars selon l'Alberta et le Manitoba; comme vous le savez, ils en sont venus à un déficit de 2 millions de dollars. Nous étions plus disposés à accepter ce chiffre que les 17 millions de dollars.

Je ne veux pas trop m'éloigner de mon plaidoyer mais vous voudrez bien me pardonner de signaler que bien que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien ait refusé de fournir ces coûts au premier ministre de la Saskatche-

wan, monsieur Thatcher, au premier ministre de l'Alberta, monsieur Manning, et au premier ministre du Manitoba, monsieur Roblin, en 1958, lorsqu'elle a voulu démontrer qu'elle avait perdu 17 millions de dollars, elle nous a inondé de chiffres. Nous avons envoyé nos spécialistes à Montréal où on leur a fourni des données de coûts à la pelle pour démontrer, bien entendu, qu'ils perdaient 17 millions de dollars. Cependant, lorsque nous avons demandé à connaître les conséquences de l'article 336 pour le bill et les expéditeurs de l'Ouest du Canada on nous a fermé la porte au nez et tiré le verrou et pas un seul des coûts en question ne nous a été soumis. Heureusement, il existe des données en nombre suffisant. Les cœfficients peuvent être déduits des coûts des céréales et cela donnera des données de caractère général suffisantes—ils nous montreront les coûts moyens du réseau—de sorte que l'expéditeur qui soupçonne, ayant examiné les cœfficients, que le tarif qu'il paie participe par trop aux frais généraux, il sera partisan de mon exposé fondé sur ce que j'ai lu dans le rapport MacPherson, en faveur du «statut obligé», et il peut demander qu'un tarif lui soit alloué.

Cela établi, je regrette beaucoup devoir déclarer que tout finit là. Nous avons un candidat idéal à la déclaration du «statut obligé». Cependant, le mécanisme mis à sa disposition pour rendre ce «statut obligé» effectif est tellement—il me semble inutile d'employer un langage plus imagé—irréel qu'il est impossible d'aller plus loin. Il est candidat au «statut obligé», un candidat dont le tarif sera déterminé mais, bien entendu, il n'ira pas plus loin car cet expéditeur, ni aucun autre expéditeur ne peut obtenir une définition significative d'un tarif à cause des dispositions ridicules de l'article 336 pour la détermination des tarifs.

Quel que soit le caractère définitif de son «statut oblige», l'autre moitié de l'article rend le moindre soulagement absolument impossible. Voilà le bill, Messieurs, que vous avez été chargés de rapporter au Parlement. Je dois cependant ajouter, puisque l'arithmétique l'établit, qu'il existe une catégorie d'expéditeurs auquels il s'applique. Je suppose que l'expéditeur que charge régulièrement des wagonnées de 30,000 livres et dont la participation aux coûts fixes est supérieure aux 150 p. 100 dépassant les coûts variables des charges de 30,000 livres peut être enclin à dire: Voyons, j'aimerais obtenir la détermination de mon tarif. Je suis éligible; je suis un expéditeur obligé; j'ai le sentiment que ma participation est exagérée; j'utilise des wagons de 30,000 livres; je ne suis pas de ceux qui expédient des wagons de 140,000 livres et je dois accepter la tarification pour les wagons de 30,000 livres; j'expédie par wagons de 30,000 livres. Il est donc probable que dans cette catégorie limitée, on puisse trouver une application du bill. Mais, messieurs, je vous le demande, ce bill a-t-il été proposé uniquement pour ce genre d'expéditions. A-t-il été proposé uniquement pour celui qui expédie régulièrement les charges de 30,000 livres, et s'il lui arrive d'utiliser des wagons de plus 30,000 livres, des coûts fictifs lui seront-ils imposés? Je dis non; à mon humble avis, non. Et même dans ce cas, comme je viens de le dire, il doit accepter que la formule des 150 p. 100—parce qu'il subit toujours ce tarif imposé—soit automatiquement une addition équitable aux coûts variables. Je dis qu'il n'existe aucune assurance que, même dans ce cas, l'addition de 150 p. 100 soit équitable.

J'en arrive, maintenant, à la formule de calcul du tarif, page 18 de mon exposé. Je vais maintenant faire l'analyse, pas trop étendue messieurs, des deux facteurs de la formule de calcul des tarifs, la wagonnée de 30,000 livres et la participation de 150 p. 100 aux frais généraux.

Je dis à ce Comité: Quel expéditeur qui charge régulièrement par wagonnées de 140,000 livres, prendrait seulement la peine de discuter si on lui disait que ses wagons seront tarifés comme si c'étaient des charges de 30,000 livres? Il n'y a aucun doute sur la tendance actuelle et vous la connaissez, Messieurs. Vous avez probablement vu, comme je l'ai vue, cette annonce des Chemins de fer nationaux du Canada dans un numéro récent de la revue *Time*, une annonce

double page au milieu du périodique avec l'illustration de tous leurs nouveaux wagons de marchandises. J'aurais dû l'apporter pour vous la montrer au cas où elle aurait pu être versée au dossier. Monsieur le président, je pourrais la remettre au secrétaire plus tard. Cependant je me hasarderai à dire que dans toute cette collection bariolée on ne trouve pas un seul wagon de 30,000 livres. C'est bien évident, puisque ce n'est pas ainsi que l'on expédie. La tendance aux wagonnées de plus en plus fortes se généralise de plus en plus. Ceci étant établi, je pose la question suivante: Où trouve-t-on la justification d'un contrôle des tarifs maxima sur la base faussée de la wagonnée de 30,000 livres?

Occupons-nous maintenant de la participation de 150 p. 100 aux frais généraux puisque l'une et l'autre sont évidemment vitales. Il semble évident que la wagonnée de 30,000 livres comme telle bloque toute la procédure dès le début. Tout est arrêté au seuil. Si quelqu'un expédie par charges complètes de 140,000 livres il ne va pas plus loin. La chose est sans signification pour lui et il ne lui prête aucune attention. Cependant nous poursuivons et nous examinons la participation de 150 p. 100 aux frais généraux. C'est une partie importante et vitale de mon exposé, et si vous me le permettez je vous lirai les lignes qui suivent, extraites de la page 18:

> Il n'y a rien de particulièrement magique dans le choix des 150 p. 100 à ajouter aux coûts variables comme participation aux coûts fixes ou coûts constants ou frais généraux des chemins de fer.
>
> La Commission MacPherson était intéressée à ce qu'il ait une telle addition aux coûts variables «comme participation équitable aux frais généraux des chemins de fer.»

J'ai d'ailleurs déjà cité ce passage à votre intention. Maintenant il est évident que:

> La participation aux coûts fixes doit fournir aux chemins de fer les fonds nécessaires au paiement des autres coûts variables, y compris un profit sur les investissements. Pour cette raison un rapport précis est nécessaire entre ce qui est autorisé comme participation supérieure aux coûts variables et la marge de profit désirable et acceptable qui serait le revenu net du chemin de fer après réserve pour tous les coûts, variables et fixes.

Est-il concevable que le bill ne tienne aucunement compte de ce que le Canadien Pacifique fasse un bénéfice net de 2 ou de 20 p. 100? C'est précisément la conséquence de l'approbation des coûts fictifs, car l'addition de 150 p. 100 à des coûts varialbes fictifs est encore strictement fictive. Ainsi vous abandonnez tout contrôle sur les marges de profits nets que le Canadien Pacifique est en droit de réaliser. Je ne crois pas que ce soit l'idée générale du bill. Cependant s'il en était ainsi nous aurons certainement perdu tout ce que nous étions convaincus avoir gagné lorsque le gouvernement au pouvoir à l'époque a institué la commission royale MacPherson en 1958.

Je dis encore à la page 18:

> Ce que doit être une marge de profit acceptable est à déterminée par la Commission des Transports du Canada après évaluation des coûts variables réels—non de coûts fictifs—et des coûts fixes de la Compagnie dûment passés au crible par le personnel de la Commission. Lorsque la Commission aura déterminé une marge acceptable de profits nets, il ne sera pas particulièrement difficile de fixer le pourcentage de la participation dépassant les coûts variables à inclure dans un tarif maximal. . .

Je vous pose la question: Comment 150 p.100 peuvent-ils être, et je cite ici le rapport MacPherson, «une part équitable des frais fixes de la compagnie, car c'est là en fait ce qu'ils se proposent d'être. Les 150 p. 100 sont censés fournir une part équitable des frais fixes du rail, mais cela se pourrait-il lorsque vous évaluez le prix d'un wagon de 140,000 livres comme s'il s'agissait d'un wagon de 30,000 livres? Vous contribuez tout simplement, Messieurs, à rendre les frais d'expédition fictifs, car ils le sont assurément, et, aussi, élevés d'une façon grotesque. On nous a dit, à l'occasion du témoignage du Pacifique-Canadien, que l'article 336 ne serait jamais appliqué parce que la personne susceptible d'être expéditeur captif ne donnera pas suite à sa demande. Il y a des références à ce sujet, au cas où des membres du comité aimeraient se rafraîchir le mémoire. M. Sinclair a dit à la page 1996:

> Savez-vous ce qui va se produire maintenant?
>
> M. Horner (*Acadia*): J'aimerais bien le savoir.
>
> M. Sinclair: A mon avis, un individu regardera la situation et se dira: «Il est possible que je sois un expéditeur captif». Même s'il a les qualités voulues et qu'il obtienne l'ensemble des tarifs, il constatera qu'il peut avoir de meilleures conditions en négociant avec la compagnie et il abandonnera immédiatement.
>
> M. Olson: C'est exactement ça.
>
> M. Sinclair: Si je puis placer une réflexion ici, Monsieur Olson, il s'agit d'une protection pour la personne qui peut dire que la compagnie a profité de son monopole et les a forcés à accepter une somme trop élevée.
>
> M. Horner (*Acadia*): C'est là un point que j'ai essayé d'éclaircir dans mon esprit et aussi pour les personnes que je représente: jusqu'à quel point il y aura de la protection. Vous dites qu'on s'en servira «peu et le moins souvent possible». Nous sommes donc bien d'accord, il n'y aucune protection.
>
> M. Sinclair: Non, ce n'est pas ça. Étant donné qu'ils jouissent d'une protection plus grande, ils n'ont pas besoin de protection légale.

Et à la page 2002:

> M. Olson: Dans le cas de chacun des produits qui seraient vraisemblablement expédiés aux termes de ce qu'on appelle des tarifs non concurrentiels des produits, ne pensez-vous pas qu'il y aurait quelqu'un qui pourrait être appelé «expéditeur captif» et qui pourrait demander le tarif prévu par l'article 336?
>
> M. Sinclair: Je dirais qu'il pourrait répondre à la définition mais qu'il ne ferait jamais de demande parce qu'il jouit d'une plus grande protection qu'il n'aurait avec cet article.
>
> M. Olson: Nous en revenons toujours à la question. Pourquoi donc aurait-on un article dans le bill prévoyant un contrôle maximum du tarif si on ne s'en sert pas et qu'il n'y a que des possibilités très réduites ou nulles qu'on s'en serve?

Messieurs, je devrais peut-être m'excuser d'avoir fait allusion à la déclaration de M. Sinclair, mais d'un autre côté il y a deux façons de voir un cas. Vous présentez votre cas en donnant beaucoup de précisions, puis vous dites ce que votre adversaire a dit, et j'emploie le mot «adversaire» à dessein. M. Sinclair a dit: «Nous pourrions négocier un tarif inférieur au tarif prévu par l'article 336». Je dois dire que j'ai du mal à comprendre ce que M. Sinclair veut dire par ces

mots «Nous pourrions négocier». Il y a des années qu'on négocie. Ce bill n'amène pas la négociation des tarifs entre les compagnies et les expéditeurs. Il y a bien sûr des expéditeurs puissants et d'autres qui le sont moins, mais il y a des expéditeurs qui négocient, il y en a toujours eu et il y en aura toujours. Je dois dire, avec tout le respect que je dois à mon ami, M. Sinclair, qu'il vient tout juste d'essayer de changer de sujet quand il dit «Nous pourrions négocier». Bon, eh bien, laissons-le négocier, mais laissons alors de bill de côté. Celui-là n'introduit pas le droit de négocier les tarifs. D'un autre côté, regardez l'atmosphère que le bill 336 a créée pour la négociation. La compagnie de chemin de fer n'a pas à s'en faire, parce qu'elle sait bien qu'en fin de compte le statut va leur accorder le droit de donner à quelqu'un un tarif qui est de 150 p.100 plus élevé que les frais rattachés aux 30,000 livres. Par conséquent, la protection qui existe ici, la protection dans les tarifs dont M. Sinclair parle, est en fait une protection contre un tarif fantôme qui est de 150 p.100 et qui est ajouté à des frais variables erronés. Essayez donc de trouver une atmosphère de négociations pire que celle-là pour négocier un tarif avec la compagnie de chemin de fer, ce qui d'après M. Sinclair remplacerait l'article 336. Cet article, dans la soumission de la province d'Alberta, est sans valeur, de la façon dont elle est rédigée, et nous sommes appuyés par M. Sinclair qui a dit devant le comité qu'il ne pouvait y avoir d'expéditeur qui se prévaudrait de l'article 336. Si M. Sinclair parlait de l'article 336 tel qu'il a été préparé—c'est ce dont il parlait—dans ce cas, nous sommes parfaitement d'accord avec lui: l'article ne serait pas utilisé. Il ne sera certainement pas utilisé par les expéditeurs des régions où il existe un monopole important, expéditions qui, pour citer la définition du rapport MacPherson.

> ...sont les expéditeurs dont les tarifs sont plusieurs fois plus élevés que les frais.

Les expéditeurs de produits en vrac ne s'en serviront pas non plus, parce que la détermination d'un tarif maximum fondé sur les frais entraînés par une charge de 30,000 livres dans ce cas serait du plus haut ridicule.

Je ne m'étendrais pas sur les pages 18 et 19. Elles ne font qu'indiquer officiellement les demandes qu'ont faites les provinces à la compagnie de chemin de fer du Canadien-Pacifique et elles ont demandé au gouvernement fédéral d'user de son influence auprès du Canadien-Pacifique pour que nos avocats puissent discuter de ces frais et poursuivre les entretiens que nous avions commencés avec les autorités du ministère des Transports. Mais on a refusé de nous communiquer ces coûts.

Je ne lirai pas toute la page 20. Je vais la sauter. Mais avant de passer à une autre question, nous incitons vivement le comité à repenser à la question de l'appui qu'il accorde au Canadien-Pacifique, lequel refuse de nous communiquer des données sur les coûts dont nous avons un besoin pressant pour pouvoir en arriver à un accord sur l'article 336. Et à la page 20, je cite les propos que l'Association canadienne des fabricants a tenus à l'endroit du bill. Je cite cela sans hésitation parce que l'Association a fait ces déclarations de façon officielle, et le mémoire disait qu'il s'agissait des résultats d'un travail entrepris par des experts en finance, et je me souviens très bien que personne n'a protesté lorsque l'Association a présenté ces coûts. Lorsqu'on a communiqué ces coûts à M. Sinclair, on a pu voir quelque chose qui tient de la confession et de l'abstention. On n'a absolument pas nié ou mis en doute la validité de ces coûts. Vous voyez donc que la protection dont parle M. Sinclair est encore évidente dans cette petite citation. Nous avons un expéditeur dont le taux établi est de $2.68. C'est celui-là qu'il est en train de négocier. Soit dit en passant, il l'a négocié bien des mois et des années avant que le bill n'ait été présenté, imaginez-vous donc. Cette négociation n'a rien à voir avec ce bill. M. Sinclair semble partir du principe que cet état de choses est la conséquence directe de ce bill. Ce n'est qu'un tarif négocié qui a été négocié des mois précédemment. Maintenant, le bill offre que la

somme de $2.68 assure la protection d'un tarif de $14.64. Pouvez-vous imaginer quelque chose de moins protecteur que cela. Cependant, voilà l'état d'esprit de la personne qui, sous la protection de cet article, s'en va négocier un tarif plus avantageux avec M. Sinclair.

J'en viens maintenant à l'amendement que j'ai suggéré, à la page 20; je désire ardemment que le comité le reçoive et qu'il agisse en conséquence.

Nous prions instamment le Comité d'amender l'article 336 de façon à substituer:

(a) les frais variables réels aux frais variables fictifs que la Commission doit employer pour établir le tarif maximal fixe.

(b) à la contribution de 150 p. 100 qui doit être ajoutée aux frais variables, un pourcentage qui représenterait un niveau désiré de revenus nets de chemin de fer.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que cette décision doit être prise par la Commission. Il est très important que le statut soit amendé maintenant parce qu'il est parfaitement évident, messieurs, qu'une fois que le statut aura été adopté, la Commission devra employer les wagons de 30,000 livres et le 150 p. 100; il n'y a plus de latitude. Ils doivent employer les wagons de 30,000 livres. Alors, le coût du transport des concentrés de minerai de fer depuis le nord du Manitoba jusqu'à Fort Saskatchewan (Alb.)—et ils sont transportés là parce qu'il est plus avantageux d'employer le procédé de lessivage qui résulte de l'emploi du gaz naturel—dans des wagons de 120,000 ou 125,000 livres sera établi sur la base des wagons de 30,000 livres. Messieurs, faut-il en dire davantage pour démontrer le ridicule de cette situation? Le point important c'est que la Commission doit prendre cette décision, elle n'a pas d'autre choix. Une fois que ce statut aura été adopté, si je me présente devant la Commission pour lui dire: «Oh, vous n'établirez certainement pas le coût du transport de ces concentrés de minerai de fer, de sulfate ou de tout autre minerai selon le tarif des wagons de 30,000 livres parce qu'ils sont transportés dans des wagons de 120,000 livres», elle me répondra: «C'est exactement ce que nous ferons, monsieur Frawley, parce qu'il y a un statut; vous pouvez le lire aussi bien que moi». C'est final, il n'y a aucun doute là-dessus. Nous ne devons pas nous laisser induire en erreur par tout ce que la Commission peut faire en adoptant une suite de règlements et tout autre procédé du même genre. Elle serait obligée d'établir le coût d'après le tarif applicable aux wagons de 30,000 livres et devrait ajouter 150 p. 100 à ces frais fictifs. On m'a chargé de faire part à la Commission que, si le Comité rejette cette requête, l'article 336 est inutile; il ne devrait pas être adopté et devrait être rayé du bill. Le point de vue de l'Alberta est évident à ce sujet; il est inutile—tout le monde est d'accord pour le déclarer inutile s'il demeure tel qu'il est dans le moment; alors rayez-le du bill. Cependant, lorsque vous le rayerez, vous devrez naturellement rétablir ce que vous avez enlevé à l'expéditeur parce qu'il est inconvenable que vous fassiez disparaître l'article 336 et que vous n'incluiez pas l'interdiction de la discrimination injuste, de la préférence injuste et la suppression de tout contrôle de la part de la commission réglementaire en ce qui concerne les tarifs non compétitifs et ceux qui s'appliquent aux produits. Si l'article n'est pas modifié, nous retournons à la situation de 1958. Les chemins de fer recommenceront le même genre de discrimination dans le domaine des prix selon laquelle 75 p. 100 d'une augmentation approuvée devait provenir de 39 p. 100 du revenu. C'est la preuve que les chemins de fer eux-mêmes ont déposée lors de la dernière demande d'augmentation avant l'établissement de la Commission royale. Ils déclarèrent que 73 p. 100 de l'augmentation approuvée qu'ils désiraient obtenir devraient provenir de 39 p. 100 du revenu. Voilà ce dont ils se plaignaient, messieurs. La question ne portait pas sur notre disposition à payer notre juste

part d'augmentation des frais des chemins de fer, elle portait sur ce supplément. Tout tarif paie les frais—je ne peux le répéter assez souvent; tout tarif paie des frais variables. La discrimination se produit à la partie supérieure du tarif où vous tentez de faire supporter à l'expéditeur de longue distance, à celui qui a un tarif non compétitif et à celui qui a un tarif de classe, plus que vous ne pouvez imposer à l'expéditeur qui a un tarif compétitif. C'était la situation qui existait en 1958. Nous pensions que nous nous en étions débarrassé. Après mûre considération, le rapport MacPherson a déclaré ce que je viens de citer dans mon exposé de ce matin; il a déclaré que le contrôle du tarif maximal causera une juste répartition des frais fixes du tarif. Nous serions exactement dans la même situation qu'auparavant si l'article 336 est adoptée maintenant, avec, naturellement, la suppression du contrôle de la commission sur les tarifs et la suppression de la discrimination injuste. Selon moi, les chemins de fer seraient libres d'appliquer la discrimination dans le domaine des prix comme ils l'ont fait avant 1958, soit de trouver la contribution aux frais généraux partout où la chose pourra se faire. C'est de cette discrimination de prix dont nous nous sommes plaints. Certains tarifs paieront une petite contribution au-dessus d'une variable, d'autres contribueront d'une façon excessive. L'objectif du rapport MacPherson, à l'effet que le contrôle du tarif maximal causera une juste répartition des frais fixes des chemins de fer, sera soumis à la commission. Le comité veut-il réellement que cela se produise? Le Parlement le veut-il également? Je prie le comité d'accepter l'amendement que j'ai proposé et de nous donner deux frais variables selon le genre de transport et d'ajouter non pas 150 p. 100, ni 250 p. 100, ni 10 p. 100 de tout montant fixe qui figure au statut—cette intransigeance ne devrait pas exister—mais deux variables et d'y ajouter un pourcentage qui permettra aux chemins de fer de faire face aux frais fixes tout en permettant un niveau acceptable de profits. Nous aurons alors ce que le rapport de la Commission royale recommandait, nommément, aucun tarif plusieurs fois supérieur aux frais. Nous aurons alors la juste répartition des frais fixes et l'imposition de limites raisonnables aux frais fixes. Je l'ai dit et je le répète, si l'article 336 doit demeurer tel qu'il est dans le moment, faites-le disparaître. Personne ne dit qu'il sera employé; pourquoi alors le laisser dans le bill? Voyons clairement, franchement, exactement le genre de législation que le Parlement du Canada donne aux gens d'Alberta au nom desquels je parle.

Je crois bien que, après avoir dit ce que je voulais dire au sujet de l'article 336, le reste de mon exposé n'aura pas grand intérêt. J'attire cependant votre attention sur une ou deux choses réellement curieuses. A la page 21, j'attire votre attention sur l'article 341, alinéa 4. Le rédacteur a écrit sur la page en regard de la page 49 du bill, sur laquelle il explique la suppression de l'article 341 (4)—je ne vous lirez pas l'article mais je désire lire la remarque du rédacteur:

> «En vertu de l'article 341(4), il incombe à la compagnie de démontrer que les frais du transport en commun sont plus élevés que ceux d'une ligne unique lorsque les taux du tarif commun excèdent les taux du tarif d'une ligne unique. C'est le seul cas où l'application du tarif plus élevé est permise.»

Voilà réellement ce qu'on est en voie d'abolir et de supprimer. C'est pourquoi je demande quelle raison peut justifier l'abolition d'une disposition si raisonnable? L'article actuel protège un destinataire situé sur une voie en ce qui concerne des marchandises qui proviennent d'une autre voie; cela est très important en Alberta parce que, vous le savez sans doute, tout le territoire au sud de Calgary est

desservi exclusivement par le Canadien Pacifique tandis que plusieurs endroits du centre et du nord de l'Alberta sont desservis exclusivement par le Canadien National. Il est difficile de comprendre la raison pour laquelle une question aussi sensible que celle de l'article 241(4) serait écartée, parce que c'est le tarif qui protège les transports en provenance d'une région exclusive. Ainsi, il y a une grande usine de ciment à Exshaw qui est située sur la ligne principale à l'Ouest de Banff dans le Sud de l'Alberta; ce ciment est expédié partout dans l'Alberta et je suis sûr aussi partout dans le Saskatchewan et le Manitoba. Une certaine quantité est expédiée à des destinations exclusives du National Canadien, à des dépôts de bois où on vend du ciment. Il y quelques années, j'ai dû m'adresser à la Commission pour attaquer ces tarifs, car j'avais découvert que, parmi les tarifs applicables entre Exshaw et les dépôts de bois sur les chemins de fer du National Canadien, il y avait des tarifs de ligne à voie unique majorés de 14 ou 15 cents. C'est là une situation choquante et c'est pourquoi, j'ai présenté une demande à la Commission. Je n'ai pas eu à suivre ma demande qui n'est même pas parvenue au stade d'une audience parce que les chemins de fer ont presque immédiatement déposé un tarif réduisant cette majoration de 13 et 14 cents à 4 cents. Nous avions encore la situation du transport du ciment d'Exshaw à Vermillion, par exemple, auquel on appliquait le tarif de la ligne à voie unique, c'est-à-dire le tarif qui serait applicable si Vermilion avait été une destination du Canadien Pacifique, majoré de 4 cents. Il faut dire que même 4 cents était exaggéré, mais comme il n'y a eu aucune protestation, je ne l'ai pas poursuivi davantage. Je me réfère à l'abrogation de l'article 341(4) comme exemple de libérer les chemins de fer, sans égard à l'expéditeur. Le rédacteur n'essaye pas d'expliquer pourquoi ce texte doit être abrogé; il indique en termes très simples et clairs ce qui doit être fait, sans en donner la raison. Il y a ensuite un autre article à la page 22 que j'ai mentionné qui semble encore plus incompréhensible à cause de la disposition qui en a été omise, à savoir l'article 61. Le rédacteur déclare au bas de la page en face de la page 49:

> Cet article permet à la Commission d'autoriser des tarifs spéciaux pour des expéditions déterminées entre des points qui ne sont pas sujets à la concurrence, pour augmenter ou pour créer le volume des affaires, ou dans l'intérêt publique, si cela n'est pas contraire à la loi.

Ce texte ayant été abrogé, je pourrais être excusé peut-être en disant à la page 22 de mon exposé:

> «On pourrait être excusé en disant qu'il semble presque y avoir une certaine animosité dans le soin méticuleux que le rédacteur a pris pour assurer la liberté aux chemins de fer, même des dispositions auxquelles ils pourraient vouloir se référer conjointement pour leur propre bien et dans l'intérêt publique.»

Et maintenant, messieurs, je n'ai encore qu'un seul article que je voudrais mentionner, à savoir, l'article 387(a) 387(b) et 387(c) se rapportant au calcul de la commission. Je mentionne à la page 23:

> On ne pourrait surestimer l'importance de la nécessité de fixer les bases et les méthodes de calcul par la Commission. Les subventions proposées pour les raccordements qui ne sont pas rentables, pour le tarif des grains à l'exportation et pour les déficits du service des passagers, la formule pour la détermination du minimum et du maximum du tarif, dans tous ces cas il faut analyser, avec autant de précision que possible, les coûts des chemins de fer. Les provinces de l'Ouest et celles de l'Atlantique ont passé beaucoup de temps et dépensé de fortes sommes d'argent pour examiner le coût de transport par chemins de fer dans la décennie des augmentations du tarif-marchandises devant la Commission des transports du Canada, devant les premier et deuxième tours des commissions royales sur les transports et devant la Commission royale MacPherson. Les pro-

vinces de l'Ouest et celles de l'Atlantique représentent d'une façon légitime l'intérêt public en matière de transport. Ils ont le droit d'être entendus, par le conseil et par des experts-conseils en calcul des coûts dans des audiences publiques, avant que se prennent des décisions lourdes de conséquences au sujet des méthodes de détermination des coûts à faire établir par la commission. Nous demandons instamment que des amendements soient apportés à l'article 387 (a), (b) et (c) pour garantir ce droit.

Je n'ai qu'une autre chose à ajouter.

Jeudi, MM. Borts et Williams comparaîtront devant vous et je repète encore une fois la demande que nous avons faite maintes et maintes fois, c'est-à-dire que je demande la reprise des discussions entre ces messieurs, MM. Williams et Borts, et les économistes du ministère des Transports. Comme on vous l'a dit, nous étions en pleins pourparlers quand le bill a été présenté, et il nous a fallu mettre fin à ces discussions. J'incite le comité à autoriser la reprise de ces discussions, à remettre à plus tard toute action au sujet de l'article 336, tant que les pourparlers n'auront pas repris entre les fonctionnaires du ministère des Transports et MM. Borts et Williams. Ils seront ici jeudi. Ils pourraient avoir des entretiens avec les fonctionnaires du ministère des Transports immédiatement après avoir témoigné. Ils pourraient rester en ville et poursuivre leurs entretiens vendredi. Je crois que ce serait suffisant. Je vous exhorte, messieurs, même s'il est bien tard, à ne pas perdre complètement de vue les conséquences de l'imposition de ces articles sans connaître, par suite d'un examen des données sur les coûts comparatifs, quels seront au juste leurs effets pour la réglementation du taux maximum. Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Conformément à la procédure ordinaire, nous donnerons maintenant la parole à M. Pickersgill.

L'honorable M. PICKERSGILL: J'espère qu'il me sera permis de faire quelques observations au sujet de l'exposé de M. Frawley. J'aborderai chaque point dans l'ordre où il nous les a présentés lui-même. Le premier point dont j'ai pris note, c'est la question des techniques de détermination des coûts. Je reconnais avec M. Frawley—je l'ai dit maintes fois depuis le début des travaux du comité—qu'il est de la plus haute importance, avant que la nouvelle commission apporte le moindre changement aux techniques de détermination, que se tiennent des audiences publiques où les parties intéressées auront toute liberté, non seulement d'exposer leurs points de vue, mais aussi de contre-interroger toutes les compagnies de transport, et surtout les chemins de fer, parce qu'ils seraient les plus importants.

Peut-être pourrais-je revenir, en même temps, sur ce qui a été dit à la page 23 parce que c'est sur le même sujet. Je suis encore complètement d'accord avec lui sur ce point, et si le comité n'est pas certain que nous garantissons en fait le droit d'être entendu, je suis tout à fait disposé à accepter des amendements à ces articles, afin qu'il n'y ait plus l'ombre d'un doute que c'est bien là l'intention de la loi.

Maintenant, si on me permet de dire quelques mots, en passant, des observations de M. Frawley, au sujet des pipe-lines, je regrette de dire que je ne suis pas entièrement d'accord avec lui à propos de cet article. Je pense bien, pour ma part, que pour essayer d'élaborer une politique générale du transport et une réglementation du transport comme tel, en ce qui regarde au moins la juridiction fédérale, relevant entièrement d'une seule commission, il serait désirable, maintenant que nous prenons ces mesures—je ne pense pas, je le reconnais, que nous aurions présenté un bill distinct à cette fin en 1956—mais comme nous faisons adopter cette mesure législative, il me semble que ce serait une précaution logique à prendre.

M. Frawley a eu l'amabilité de dire qu'il est allé en Alberta et qu'il n'a pas eu le temps d'étudier les amendements proposés et acceptés par le comité; je

crois que lorsqu'il l'aura fait, il se rendra compte que nous allons faire quelque chose à ce sujet; nous ne sommes pas disposés à accepter la suggestion du gouvernement de l'Alberta de laisser tomber la question, et je dois admettre que je suis très peu disposé à ce faire. Je crois que nous avons répondu à la plupart des questions. Je pense que la question essentielle soulevée par M. Frawley a déjà été prévue dans le bill original; la clause d'exemption, à la page 15, serait assez efficace pour s'assurer que toute personne qui construit un pipe-line avec l'intention de s'en servir exclusivement pour transporter ses propres produits, l'excluant ainsi des transporteurs en commun, serait complètement exempt des dispositions sur le calcul des tarifs, parce qu'il serait impensable d'agir autrement. Cela ne signifie pas, évidemment, que n'importe qui pourrait construire un pipe-line interprovincial sans que la construction en soit réglementée, puisque le Parlement a déjà légiféré à ce sujet.

A mon avis, la question vraiment importante que M. Frawley a soulevée au sujet des pipe-lines, est celle sur laquelle il me faut vraiment différer d'opinion avec lui, parce qu'il a laissé entendre que le calcul et le contrôle des taux des pipe-lines pour denrées ne devraient pas dépendre de cette commission, parce qu'elle aurait tendance à favoriser les chemins de fer. En premier lieu, cette commission n'a pas l'intention de favoriser les chemins de fer. Le mode de transport qui grandit le plus rapidement au pays est le transport aérien, et la Commission du transport aérien doit aussi être englobée par la nouvelle commission, de même que la Commission des transports, et une des raisons, en fait, la principale raison pour laquelle je préconise une seule commission des transports, au lieu des diverses commissions réglementant chacune un mode de transport particulier, c'est précisément pour éviter cette tendance à favoriser un mode de transport, et aussi, pour assurer la mise en place d'un organisme qui verra à ce que la population du Canada soit desservie par le meilleur mode de transport, en tenant compte des pouvoirs du gouvernement, des règlements et de l'intérêt public.

Nous espérons, bien sûr, que les pipe-lines pour denrées, s'ils deviennent pratiques, rempliront exactement ces fonctions: transporter certaines denrées de façon plus efficace et plus économique que les chemins de fer ou tout autre mode de transport; autrement, personne n'en voudrait.

Si la commission tient compte des objectifs mentionnés à l'article 1 du bill, et je suis sûr qu'elle le fera, je ne puis croire qu'il y ait possibilité d'empêcher l'exploitation des pipe-lines, au contraire. En effet, les pipe-lines peuvent très bien desservir les régions du Canada qui ne sont pas avantagées par les Grands lacs et le Saint-Laurent, particulièrement l'ouest du Canada; ils deviendront une forme de concurrence comme celle du transport maritime dans l'est du pays. Ils rempliront peut-être exactement les fonctions que nous aimerions tous les voir remplir.

J'espère que le comité acceptera cet article malgré l'éloquence de M. Frawley—et je crois que sa présentation fut la plus éloquente et la plus émouvante qu'un témoin ait faite; je l'en félicite, et je souhaiterais posséder sa puissance descriptive. Nous savons tous qu'il a consacré sa vie à la question du transport. Il n'est pas seulement un avocat renommé, il est aussi un érudit. Nous avons écouté son exposé avec le plus grand respect. Personnellement, je l'ai fait, et je m'excuse de ne pouvoir être d'accord avec lui sur tous les points. Il a plaidé devant les tribunaux et il sait que les avocats ne sont pas toujours d'accord. En fin de compte, il n'est pas surprenant que je me fasse l'avocat de mon bill.

Quant à la Loi sur le transport par véhicule à moteur, je ne crois pas être vraiment en désaccord avec ce que M. Frawley a dit, mais je pense que ce serait une sage précaution de le faire. Il a dit que si nous avons l'intention de le faire, nous devons le faire de la façon la plus raisonnable possible. Je ne pense pas qu'il me soit nécessaire d'insister plus longtemps sur ce point.

Il me semble que le seul sujet que je doive commenter est celui des abandons ferroviaires. C'est une question de règles de base. Je crois qu'elles sont établies assez clairement dans le bill. Nous avons apporté quelques amendements dont M. Frawley aimerait sans doute prendre connaissance. D'après ce qu'il a dit, je pense qu'il en sera assez satisfait.

Nous avons mentionné une question particulière qu'il a soulevée concernant le trafic-voyageurs. Nous avons établi que des audiences obligatoires seraient tenues sur chaque aspect de la question si les parties intéressées le désirent. Je crois que cela règle le cas.

Quant à la question des frais dont il sera tenu compte pour déterminer s'il y a eu perte, il est évident que des audiences seront tenues à ce sujet. Pour s'opposer à des frais soumis par les chemins de fer, il suffit de se présenter à l'audience. Pour la suppression d'un service de trains de passagers, vu que la ligne et le reste existeront, de toute façon, je suppose qu'il s'agira de déterminer s'il y a eu perte due au coût variable. Pour l'abandon d'un embranchement, il sera tenu compte du coût variable et des frais fixes de cette ligne particulière seulement. Il est évident que les chemins de fer ne demanderons pas la permission d'abandonner une ligne qui rapporte assez pour couvrir le coût variable et rapporter au réseau tout entier, à moins que leurs comptables aient perdu la raison.

Je pense qu'il y aura toujours lieu de croire que les chemins de fer ne feront pas de demande pour abandonner une ligne qui leur rapporte. S'ils le font, ils devraient trouver un autre gérant.

M. Frawley a parlé de l'abandon de ce qu'il a décrit comme le texte législatif ou la transposition législative des règles du droit civil concernant les transporteurs en commun. Il a proposé que tous les taux non concurrentiels restent sous la juridiction de la Commission. Je crois que c'est présentement ce qui se produit. En effet, tout expéditeur qui n'a aucune alternative efficace et concurrentielle entre le nouvel article 317, au sujet duquel M. Frawley n'a pas été très flatteur, et la formule du tarif maximum, pourrait avoir recours à la nouvelle commission.

Vu que M. Frawley était à Edmonton et qu'il n'a pu assister à la réunion du comité, j'ai déjà dit que je partage l'opinion de plusieurs témoins qui trouvent le nouvel article 317 insuffisant. J'ai l'intention de soumettre, demain ou jeudi, un autre texte qui, je pense, fera beaucoup pour satisfaire aux instances formulées à ce sujet, et préserver, je l'espère, la lettre et l'esprit du common law.

Je crois avoir dit aussi, en l'absence de M. Frawley, que j'en étais graduellement arrivé à la conclusion que le nouvel article 317 sera probablement beaucoup plus important et une protection beaucoup plus efficace, non pas pour les expéditeurs seuls, mais aussi pour les régions, les provinces et les territoires, que toute formule de tarif maximum que l'on puisse appliquer. Je dis cela parce que j'ai appris un peu des témoins, comme vous aussi avez appris, j'en suis sûr.

J'ai commencé par exprimer l'avis que la formule de taux maximum allait être la question la plus controversable du bill actuel—peut-être l'est-elle encore—et peut-être même, d'une certaine façon, la plus importante. Je sais maintenant qu'il n'en est rien. Le nouvel article 317 sera beaucoup plus important pour remédier au problème véritable. Je dis cela parce que nous avons présentement des taux maximums qui sont des taux de catégories.

Les témoins ont signalé l'un après l'autre qu'en fait, il se fait très peu de transport en vertu des ces taux de catégories. La plus grande partie du trafic dit non concurrentiel se fait aux tarifs à prix ferme. Il y a, pour tous ces produits, des tarifs de catégories, qui sont plus élevés que les tarifs à prix ferme, et ils ne sont pas appliqués. Évidemment, M. Frawley sait—mais peut-être qu'un grand nombre d'entre nous ne savaient pas, avant de faire partie du comité,—que ces tarifs à prix ferme ont été d'abord établis par négociation. Ils n'avaient pas été fixés par la Commission. Ils ont été gelés par les hausses horizontales et ensuite par le redressement. Ce ne sont pas de véritables tarifs maximums. En d'autres termes, ce qui s'est produit, c'est que, pour la plupart des denrées en vrac, il y a eu des négociations, même si ces denrées n'étaient pas concurrentielles jadis et l'on a établi des taux inférieurs aux taux maximums—ce qui me fait penser que toute formule de taux maximum que nous voudrions imposer ne remédierait pas à ce problème, et que le moyen véritable de résoudre ce problème, c'est—et je pense que M. Frawley l'a laissé entendre au cours de son mémoire; le gouvernement du Manitoba l'a certainement laissé entendre—de rendre l'article 317 plus efficace. Je compte bien arriver à convaincre le comité et les témoins sur ce point. Donc—ce n'est que pur désaccord verbal—je ne pense pas que M. Frawley ait raison de dire que l'article 336 est encore le noyau du bill. Je pense que ce sera plutôt l'article 317.

M. CANTELON: Nous avons un amendement à l'article 317, que nous avons réservé en premier lieu et que nous avons adopté par la suite. Faites-vous allusion à cet amendement ou en faites-vous un autre?

M. PICKERSGILL: Non.

Le PRÉSIDENT: L'article 317 a été supprimé et un nouvel article 317, traitant d'un sujet différent, a été présenté.

M. PICKERSGILL: Oui, ce sera le nouvel article 16.

M. CANTELON: Merci.

M. PICKERSGILL: Comme je le disais, je n'ai pas cru qu'il serait poli, à l'égard de M. Frawley ou de M. Lloyd, de présenter cette proposition. En fait, je l'étudie encore; je crois que je suis à peu près satisfait du texte, mais je le remanie encore. Je voulais entendre les témoignages de M. Frawley et de M. Lloyd, car j'ai cru qu'il serait très impoli envers eux de formuler mes projets de propositions, avant d'entendre leurs témoignages.

Mais une question que M. Frawley a abordée plusieurs fois me préoccupe beaucoup, et je crois que nous devrions songer un peu à ses répercussions. Je songe ici à son objection à la rédaction du concept des revenus nets. Je puis difficilement comprendre exactement comment l'on pourrait retenir ce concept et le concilier aux concepts fondamentaux de ce bill, soit, que nous demandons aux chemins de fer de subsister dans un milieu concurrentiel. Il ne me semble pas que le règlement sur les revenus ait été fondé sur le concept des services publics

qui sont des monopoles, et c'est un concept valable dans ce contexte. Si, toutefois, nous mettons à exécution le but principal de la partie de ce bill qui se rapporte aux chemins de fer, et qu'ainsi, nous disions aux sociétés ferroviaires qu'elles doivent soutenir la concurrence, et que nous protégions tout bonnement le groupe des expéditeurs sur lesquels elles exercent encore un monopole, j'ignore comment nous déterminerons la part des recettes nettes.

Je ne crois pas que M. Frawley veuille dire que les recettes des entreprises concurrentes devraient faire l'objet d'un contrôle. J'ignore comment nous déterminerions, sauf en utilisant un concept artificiel et fictif, la partie des recettes nettes qui est attribuable au monopole. On pourrait sans doute y arriver en jonglant avec les chiffres (comme plusieurs témoins l'ont dit, vous pouvez prouver n'importe quoi avec des chiffres, si vous vous en servez d'une certain façon); mais, quant à moi, je ne vois pas comment on pourrait concilier ces deux concepts. Ou bien nous disons que les chemins de fer sont seulement un service public, et nous règlementons tous leurs tarifs et nous posons une limite à ce qu'ils peuvent gagner, ou bien nous baissons les tarifs ou nous faisons ce que nous essayons de faire par ce bill, à savoir, éliminer la réglementation, sauf lorsque cela est nécessaire où il y a monopole. J'ignore comment faire entrer la proposition relative aux recettes nettes dans cela. J'y reviens à la page 18, même si ce n'est pas le moment d'en parler, parce qu'il s'y trouve un passage où M. Frawley parle du contrôle des bénéfices. Le voici:

> Pour cette raison, il doit certainement exister un rapport entre la contribution permise au-delà des frais variables, et la nature des profits nets qu'il est souhaitable et acceptable que les sociétés ferroviaires réalisent après avoir prévu tous les frais, variables et fixes.

Voilà un concept que je ne serais pas surpris,—M. Lloyd est dans la salle et je suis sûr qu'il ne s'offusquera pas que je dise cela,—d'entendre M. Lloyd nous présenter. Je suis un peu étonné, cependant, que le représentant du gouvernement de l'Alberta, gouvernement que j'ai toujours considéré comme le plus ardent protagoniste de la libre entreprise dans notre pays, propose qu'une certaine entreprise, à laquelle on enjoint de faire de la concurrence, devrait faire contrôler ses bénéfices. Je me demande si l'on aurait le même point de vue en ce qui concerne les industries du pétrole et du gaz et de l'agriculture de l'Alberta. Je ne fais que soulever la question et je ne veux pas marquer de point. Il me semble en effet que cette idée touche tout le bill. Si nous disons aux sociétés ferroviaires de concurrencer, nous devrions sûrement leur permettre d'avoir les mêmes pouvoirs concurrentiels que les autres entreprises. Il y a certainement un meilleur moyen de protéger les secteurs où les compagnies ferroviaires ne sont pas en concurrence et où il y a un monopole, que de contrôler leurs profits. Je fais ressortir cela, car je ne vois pas comment on pourrait l'introduire dans le bill.

L'autre chose qui m'inquiète beaucoup dans l'exposé de M. Frawley est la référence qu'il fait, à la page 16 aux expéditeurs n'ayant pas le choix. Il déclare à l'alinéa 2:

> On a dit maintes fois au Comité que, si un expéditeur a le choix entre voituriers concurrents, et la plupart des expéditeurs l'ont, il n'est pas un expéditeur sans choix au sens de cet article. Cette déclaration est tout à fait insoutenable. Il n'y a pas un mot dans la définition citée qui aille au-delà de la concurrence entre les voituriers.

Cela est tout à fait vrai, mais je n'ai jamais dit au Comité que, si un expéditeur dispose d'un marché concurrentiel, il est sans choix au sens de cet article. Tout ce que j'ai dit est que, s'il avait devant lui des entreprises concur-

rentes il serait peu probable à mon avis qu'il se déclarait sans choix. Je n'ai jamais dit qu'il ne pourrait le faire s'il le voulait. Mon point de vue est que si un expéditeur ne dispose pas d'un moyen de transport efficace et compétitif et tout ce que comporte la définition auquel il pourrait recourir, il peut, s'il le désire, demander qu'on le considère comme un expéditeur sans choix. J'ai cependant dit qu'à mon avis la plupart des expéditeurs ne le feraient pas s'ils avaient à leur disposition des voituriers concurrents; cela est tout autre chose que de dire qu'ils ne pourraient le faire. J'ai voulu établir cette distinction parce qu'il me semble qu'elle est importante.

M. Frawley nous a lu une phrase tirée du volume 2 de la Commission MacPherson, au bas de la page 16. Je voudrais à mon tour citer la phrase qui précède celle qu'il a lue, parce que je pense qu'il est important de les unir. La phrase se lit:

> La Commission pense que le degré moyen de monopole, dont les chemins de fer jouissent aujourd'hui n'a pas en lui-même une signification particulièrement importante et ne saurait justifier, à lui seul, un système élaboré et coûteux de contrôle de tarifs.

Et pour continuer:

> Nous avons néanmoins trouvé des preuves que, dans le cas de certaines lignes de chemin de fer, les tarifs étaient de plusieurs fois plus élevés que les prix de revient, ce qui indique qu'un monopole assez marqué existe encore, du moins pour certaines catégories de marchandises.

La seconde de ces deux phrases est celle que M. Frawley a citée. J'ai pensé que nous ferions bien de les associer dans un même examen, car c'est là à mon avis le fond même de mon désaccord avec la façon dont M. Frawley a présenté les faits. Nous cherchons à éviter l'établissement de règlements, (s'ils ne sont pas réellement nécessaires) destinés à protéger le peu (comme la Commission MacPherson le dit) d'expéditeurs et quelques catégories limitées de marchandises, là où le monopole semble évident. Si nous pouvons éviter de le faire, nous ne voulons pas avoir à fixer toute une masse de tarifs, ou des tarifs particuliers dans certains cas, lorsque, comme la Commission MacPherson le fait remarquer, il n'y a pas lieu de le faire. Ces choses sont très coûteuses; elles demandent beaucoup de temps, et elles doivent inévitablement gêner les chemins de fer lorsque ceux-ci s'efforcent de faire une concurrence efficace.

Nous voulons bien protéger toute personne réellement visée par la phrase dont M. Frawley a fait la lecture. Naturellement, à propos des taux qui seraient de 150 p. 100 ou plus supérieurs aux frais variables, je l'ai dit une douzaine de fois, et je le dis encore, je n'ai pas inventé cela; le gouvernement ne l'a pas inventé, non plus mais la Commission MacPherson l'a dit. Je n'ai pas, jusqu'ici eu l'esprit assez fertile pour inventer une autre formule à mon goût qui saurait faire impression et en même temps être soutenable. Si l'on établit la comparaison avec le bill nº C-120, nous avons apporté une modification à ce dernier, dans la définition de l'expéditeur sans choix, et nous avons fait certaines autres modifications. La plus importante, à mon avis (et c'en est une à laquelle M. Frawley ne fait pas allusion), est que les résultats de l'expérience faite en se servant de cette formule devraient être revisés. Si la Commission le désire, je suis maintenant tout disposé à réduire la période en vue de cette revue, parce que je pense que certaines critiques qui ont été formulées à l'égard de cette formule paraissent suffisamment justifiées. Je pense que nous devrions étudier les résultats de l'expérience et juger ensuite. Si l'article 317 était plus fermement conçu et qu'il nous était donné de l'examiner en une période de temps réduite, il est probable que nous serions à même de trouver une solution à tous les problèmes réels, du moins je l'espère.

Je ne puis me faire à l'idée qu'on devrait supprimer entièrement la clause 336 dans le bill, lors même qu'elle ne serait pas tout à fait satisfaisante. J'ai

l'autre jour fait mention, à titre d'exemple, d'une loi qui ne paraissait pas très nécessaire à un pays parce qu'aucune transgression n'avait eu lieu pendant des années. J'ai cependant pensé à un autre cas, où l'analogie est meilleure—ou du moins me semblait meilleure—tandis que M. Frawley parlait aujourd'hui. Les Nations Unies ont une règle qui interdit les agressions. Si nous étions dans un monde où les agressions n'ont plus lieu, je penserai quand même qu'il serait bon de maintenir cette règle. Un tel niveau de protection est peut-être trop élevé. C'est là le point central de la thèse de M. Frawley; le niveau de protection serait si élevé que beaucoup d'expéditeurs ne s'en prévaudrait pas. Mais c'est un point au-delà duquel les chemins de fer ne peuvent aller sans voir l'expéditeur chercher un autre service. Bien que nous ayons donné beaucoup plus de force à la clause 317 et bien qu'on puisse en faire un plus grand usage que de l'article 336, je n'aimerais réellement pas que l'on supprime l'article 336.

Pas plus que M. Frawley ne l'a fait lui-même, je ne veux pas m'étendre beaucoup au sujet de l'autre point qu'il a soulevé, c'est-à-dire, celui de savoir ce qui nous a fait renoncer à supprimer l'alinéa (4) de la clause 341. Cet alinéa semble inutile lorsque règle une atmosphère de concurrence. Quant à la clause 61, son seul effet est de permettre aux chemins de fer d'établir des distinctions en dépit des lois existantes. La nouvelle atmosphère leur permettrait de faire cela sans qu'il en soit fait expressément mention dans le bill: cette clause aussi nous semble donc inutile. J'ai déjà exprimé mon accord au sujet des observations faites à la page 23.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur Pickersgill, je ne veux pas détourner votre attention de M. Frawley. Je voudrais cependant vous poser deux questions qui pourraient être utiles. Pensez-vous que le ministère du Transport devrait, comme M. Frawley l'a suggéré, continuer à s'occuper de la réunion des professeurs?

M. PICKERSGILL: Oui, nous aimerions que cette réunion ait lieu dès que l'occasion se présentera, et je souhaite qu'elle se tienne au plus tôt. Et cela m'anène à un sujet que je voudrais soulever de nouveau sans, autant que possible, porter atteinte aux susceptibilités de qui que ce soit. Je ne suis pas très satisfait, pas plus que je ne l'étais lorsque le Manitoba a soumis son exposé, que les gouvernements des provinces de l'Ouest n'aient pas accepté, comme nous l'avions suggéré, de nous citer quelques cas typiques d'expéditeurs sans choix, afin de nous permettre de les étudier. J'estime que j'ai le droit d'attirer l'attention sur le fait, qu'à l'exception de *Wabush Mines* et de *Western Coal Operators*, aucune des doléances dont on nous a fait part au cours des délibérations de la Commission ne provient des expéditeurs eux-mêmes. Il est remarquable qu'il en était de même lorsqu'il s'agissait des syndicats du blé dans l'Ouest. Je ne peux m'empêcher de conclure que le souci que l'on se fait dans les cas de ce genre est souvent bien plus grand que la situation réelle ne le justifie. Néanmoins, je voudrais naturellement obtenir tous les renseignements qui pourraient m'éclairer et, si j'ai quelque regret à exprimer, c'est qu'ils mettent tant de temps à me parvenir. S'il était possible que ces messieurs se mettent en rapport avec mes fonctionnaires dès demain, j'en serais fort heureux car je pourrais alors obtenir de ces derniers leur avis préliminaire en la matière.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Merci. Peut-être M. Frawley pourrait-il donner la riposte au fur et à mesure que les questions lui sont posées. Ma seconde question est (nous avons abordé le sujet hier): Sera-t-il fait mention de la carte dans les dossiers officiels?

M. PICKERSGILL: Cela a déjà été fait. Lorsque nous nous réunirons en comité à la Chambre au sujet du bill, je saurai gré à quiconque voudra bien me demander d'en faire également mention à cette occasion. Je crois que le moment serait bien choisi. La carte devrait être un document officiel, non seulement de la Commission, mais également du Parlement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai une autre question à poser sur ce que vous avez dit, monsieur Pickersgill. Avez-vous bien dit qu'on avait prévu une rencontre avec le public, les expéditeurs et d'autres gens avant que des lignes de conduite quelconque soient établies à propos des frais et des recettes?

M. PICKERSGILL: Si le bill n'en tient pas compte, nous verrons à ce que la chose se fasse avant que le Comité ne présente son rapport sur le bill.

M. CANTELON: Je dois dire que c'est à peu près tout ce que je voulais demander au ministre, mais cela n'a pas beaucoup d'importance quand même. Vu qu'il y a de nouvelles modifications au bill et qu'il y en aura une nouvelle à l'article 317, il n'est pas nécessaire que je pose d'autres questions à ce propos. Il y a eu une question très superficielle au sujet des wagons d'un chargement de 30,000 livres. J'avais l'impression, et peut-être M. Frawley le sait-il aussi, que le chiffre de 30,000 livres avait été choisi simplement parce qu'il convenait aux transports sur les grandes routes, et que c'est pour cette raison qu'on l'a adopté.

M. FRAWLEY: Je crois que vous trouveriez cela dans le Rapport MacPherson, monsieur Cantelon.

M. CANTELON: Ainsi, ce chiffre devient encore plus artificiel quand on l'applique aux transports par chemins de fer.

M. FRAWLEY: Si on l'applique aux concentrés de minerai de fer transportés du Manitoba en Alberta.

M. CANTELON: A propos des pipe-lines pour denrées, vous pensez, je crois, qu'il faudrait limiter la chose aux voituriers publics qui servent contre salaire ou rémunération, Je n'ai pas eu connaissance des observations que M. Pickersgill aurait pu faire sur cette question en particulier.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas d'accord, M. Cantelon.

M. CANTELON: Merci. Alors, je pense qu'il ne serait pas très utile de parler de la chose, puisque nous savons qu'il n'est pas d'accord. Il est probable que nous ne pourrons pas faire apporter ce changement au bill.

Voilà toutes les questions que je voulais poser.

Le PRÉSIDENT: M. Horner n'est pas ici. A vous, monsieur Olson?

M. OLSON: Monsieur le président, je voudrais parler de certains témoignages que M. Frawley nous a présentés et de la remarque faite par M. Pickersgill, à savoir qu'il a été un peu surpris de voir que les représentants de la province d'Alberta s'inquiètent du facteur de profit maximum des chemins de fer. Je tiens à dire à M. Pickersgill qu'à mon point de vue, nous avons ici à faire face à une question de concurrence, et si vous examinez une carte de l'Alberta, vous vous apercevrez qu'il n'y a aucun cours d'eau qui puisse donner lieu d'aucune façon à une concurrence qui ne rendrait pas vain le fait de rendre l'exploitation des chemins de fer compétitive. A vrai dire, à l'exception des transports sur les grandes routes, pour ce qui est des denrées en vrac,—et même là c'est sans beaucoup d'effet,—les chemins de fer exercent encore virtuellement un monopole en transportant ce genre de marchandises ou de denrées à destination ou en provenance de la province d'Alberta ou à l'intérieur de la province. En réalité...

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous posez des questions, monsieur Olson, ou est-ce des déclarations que vous faites?

M. OLSON: Dois-je me borner à poser des questions?

Le PRÉSIDENT: Pour le moment, nous nous bornons aux questions.

M. OLSON: Ce que à quoi je veux en venir, monsieur le président, c'est que pour l'acier transporté d'Hamilton,—et peut-être ceci vous intéressera-t-il,—jusqu'à Edmonton, ils exigent $1.80, et pour le même acier transporté dans un même genre de wagon et sur le même parcours,—et même sur la partie du parcours où le prix devrait être élevé, la partie des montagnes, et qui ne s'applique pas à Edmonton,—lorsque, dis-je le même chargement va jusqu'à Vancouver, c'est $1.05. Je ne crois pas qu'il nous faille avoir beaucoup d'autre preuve concrète pour nous apercevoir qu'il n'y a pas de concurrence véritable pour le transport de ce genre de marchandise à destination ou en provenance de l'Alberta.

Maintenant, monsieur Frawley, vous avez parlé de la nécessité de prouver que c'est l'intérêt du public, et une fois que le nouvel article 16 nous aura été soumis, nous espérons qu'il y aura des améliorations à ce droit d'appel contre un taux de transport de marchandises. Est-ce que vous voyez à l'heure actuelle une façon quelconque pour un expéditeur de prouver que, selon lui, il y va de l'intérêt public, lorsqu'il estime qu'il est traité de façon discriminatoire par l'application de tel ou tel taux?

M. FRAWLEY: Je crois qu'il est arrêté avant d'avoir commencé. Je vais vous donner l'exemple d'un petit fabricant de produits alimentaires, je dis un petit fabricant de produits alimentaires, mais il n'est pas nécessaire que j'appuie trop sur le mot «petit»; peut-être est-ce un petit fabricant aujourd'hui et peut-être sera-t-il un grand fabricant l'année prochaine et, parce qu'il se trouve en Alberta, il doit prouver qu'il s'agit de l'intérêt public. C'est que, voyez-vous, je me vois dans une situation fort désavantageuse via-à-vis du point de vue de M. Pickersgill sur l'article 317; quel peut bien être le rapport entre l'intérêt public et cet homme demeurant dans le sud de l'Alberta qui se plaint du taux qu'on exige de lui?

M. OLSON: Vous avez beaucoup d'expérience, ayant déjà témoigné devant la Commission royale MacPherson et d'autres commissions royales traitant des transports, et aussi devant la Commission des transports du Canada. En vous fondant sur cette expérience, comment prouvez-vous que l'intérêt public souffre, que ce soit l'intérêt national, l'intérêt provincial ou un intérêt régional? Est-ce qu'on a établi des règles sûres ou d'autres méthodes acceptables pour prouver que l'intérêt public subit un tort?

M. FRAWLEY: Non, M. Olson, parce qu'il s'agit d'une chose toute nouvelle. Je ne suis pas renseigné là-dessus. Je vous remercie d'avoir parlé de mon expérience et, soit dit en passant, je remercie beaucoup M. Pickersgill des belles choses qu'il a dites, mais il n'est pas question de l'intérêt public. Si vous avez à vous plaindre au sujet d'un taux, vous tâchez de démontrer quel travail se fait dans votre petite usine ou votre petite fabrique et en quoi ce taux la touche. Vous ne prouvez pas que l'intérêt public soit lésé de quelque façon. Vous vous adressez à la Commission des transports du Canada, espérant obtenir gain de cause. Mais cela est survenu tout d'un coup pour la première fois et nous met dans une situation qui, à mon point de vue, est insurmontable; c'est quelque chose que nous ne pourrions même pas tenter de prouver.

M. PICKERSGILL: Si M. Olson veut bien me permettre, c'est une question que je me proposais d'expliquer, mais j'ai oublié. Évidemment, l'intention n'a jamais été de limiter aux expéditeurs seulement les appels en vertu de l'article 317. Il n'y a aucune raison pour que le gouvernement de l'Alberta ne puisse se plaindre qu'un taux en particulier n'est pas dans l'intérêt public.

M. FRAWLEY: Je crois bien que le gouvernement de l'Alberta prendrait parti pour tel ou tel expéditeur, mais ce serait du pareil au même. Je ne vois pas très bien comment nous pourrions nous soustraire à la difficulté de prouver qu'il s'agit de l'intérêt public.

M. PICKERSGILL: Supposons que le gouvernement de l'Alberta est capable de se démontrer, en tenant compte de tous les facteurs raisonnables comme, par exemple, la distance, etc., que les chemins de fer fixent, à l'intention d'une conserverie de Lethbridge, un taux qui lui est désavantageux, compte tenu du taux exigé pour le transport des conserves à partir de l'Est du Canada ou de Portage-la-Prairie. Ne considéreriez-vous pas que le gouvernement de l'Alberta pourrait soutenir qu'il serait dans l'intérêt public de soulever cette question?

M. FRAWLEY: Non. Si j'était chargé de surveiller les intérêts du gouvernement de l'Alberta dans ce cas, j'essayerais de montrer comment ce taux pourrait se comparer à d'autres,—comme je le fais maintenant,—où se trouve le tort et qui en souffre. Je ne me sentirais aucunement entraîné dans cette grande et vague idée qu'on appelle l'intérêt public car, Monsieur Pickersgill, qu'entend-on par intérêt public? S'agit-il de l'intérêt public sur le plan national? Nous traitons d'un chemin de fer fédéral. Est-ce l'intérêt public national ou simplement l'intérêt public provincial? Vu qu'il s'agit d'un chemin de fer fédéral, on pourrait dire qu'il faut penser en fonction du fédéral. Je crois qu'il est très peu pratique d'insérer dans le bill les mots «intérêt public» sans d'abord en donner la définition. Nous pourrions les définir.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, veuillez donc me dire de quel article vous parlez. J'essaie depuis une demi-heure de le trouver.

M. OLSON: L'article 317. Le nouvel article porte le numéro 316, mais nous ne l'avons pas encore reçu.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il s'agit donc du nouvel article 316.

M. OLSON: Je me demande, Monsieur le président, si nous pourrions nous entendre en prenant l'exemple qu'a apporté M. Pickersgill et où le taux pour le transport, entre Hamilton et Edmonton, de feuilles d'acier est de $1.80 et, dans le même wagon, se rendant jusqu'à Vancouver, soit presque 1,000 milles plus loin, n'est que $1.05. Est-ce là un cas où l'intérêt public de l'Alberta souffrirait d'un taux discriminatoire, et s'agit-il d'une question que la Commission est prête à entendre?

M. FRAWLEY: Monsieur Olson, si jamais on me reprochait d'avoir soulevé à nouveau cette question désagréable, soit d'avoir à payer tous les taux pour Vancouver et davantage, $1.80 contre $1.05, on pourrait rétorquer que le canal de Panama se rend jusqu'à Vancouver et quel est le nombre des feuilles et des plaques qui sont transportées de la circonscription du Président jusqu'à Vancouver, en passant pas le canal de Panama.

M. OLSON: M. Pickersgill pourrait-il nous dire si ce cas est valable pour prouver que l'intérêt public de l'Alberta subit un tort?

M. PICKERSGILL: Je crois que le cas serait aussi valable en vertu de la nouvelle loi qu'il ne l'est en vertu de la loi actuelle, que selon M. Frawley, nous devrions conserver.

Ma seule réponse, c'est que si la clause discriminatoire injuste, clause qui, selon M. Frawley doit être conservée intacte, ne protège pas l'Alberta, je ne crois pas que la nouvelle loi fera mieux. Ce qu'il veut, c'est que nous ne changions pas la loi, et voilà la situation qui existe en vertu de cette loi. A mon avis, une nouvelle loi ne changerait en rien cette situation particulière. Même s'il est bien vrai, je crois, que les électeurs de la circonscription du Président n'envoient pas leur acier à Vancouver en passant par le canal de Panama, la raison pour laquelle ils ne le font pas, c'est que les chemins de fer peuvent faire face à la concurrence.

Si les chemins de fer haussaient leur tarif pour Vancouver, l'acier serait expédié via le canal de Panama et les compagnies ferroviaires seraient les perdantes. Il reste à savoir si les chemins de fer méritent d'être perdants.

M. OLSON: La loi actuelle prévoit ce genre de plainte, et maintenant ce droit sera enlevé. On ne doit pas condamner la loi parce qu'on ne reconnaît pas la décision qu'a rendue la commission.

M. PICKERSGILL: Je ne condamne rien, Monsieur Olson. Je dis simplement que le bill n'améliorerait pas la situation actuelle, situation qui, selon M. Frawley, doit restée inchangée, mais il n'empirerait pas non plus la situation. C'est tout. La situation à laquelle vous faites allusion, vous et M. Frawley, se fonde réellement sur certains faits économiques et géographiques.

M. OLSON: Y compris la discrimination.

M. PICKERSGILL: Suivant la loi actuelle, il ne doit y avoir aucune discrimination. Vous voulez que nous ignorions l'aspect géographique de la question. Je m'attendrais à ce que M. Schreyer, plutôt que M. Olson, appuie cette idée, mais il s'agit d'un concept qui se rapporte au transport vu qu'il concerne dans une certaine mesure le blé. Si nous devons le généraliser, il est clair que nous allons confier à M. Sharp la tâche de percevoir d'autres taxes considérables.

M. OLSON: Nous aurions pu insérer dans ce bill un autre concept: soit de ne pas payer plus cher, pour une courte distance que pour une longue distance, le transport d'une même marchandise, dans les mêmes circonstances. Cela n'y figure pas.

M. PICKERSGILL: Non, cela n'est pas compris dans le bill.

M. FRAWLEY: Cela figure dans la structure du tarif-marchandises des États-Unis, mais on nous l'a refusé en Alberta.

M. OLSON: Malheureusement, le bill ne renferme rien de cela.

Je me demande, Monsieur Frawley, si vous avez essayé de calculer les résultats obtenus à la suite de l'application d'une partie du contrôle du tarif maximum qui figure à l'article 336, ou si vous avez été désappointé de la définition que vous avez donnée d'un expéditeur sans choix, en tentant de déterminer quel effet aurait ce contrôle du tarif maximum sur certains de ces expéditeurs?

M. FRAWLEY: Sans vouloir, Monsieur Olson, faire tous ces calculs moi-même, il m'a semblé de mise et fort acceptable de prendre les chiffres calculés par l'Association canadienne des manufacturiers. C'est pourquoi j'ai exposé dans mon mémoire la déclaration de cette dernière. Voilà une indication du rapport qui existe entre les taux existants et les présumés taux protecteurs dont a parlé M. Sinclair. J'espère avoir répondu à votre question. Je n'ai fait moi-même aucun calcul.

M. OLSON: D'accord, mais si je vous ai posé cette question, c'est que je suppose qu'un certain nombre d'expéditeurs et de réceptionnaires en Alberta sont intéressés à savoir ce que serait le contrôle du tarif maximum, et, pour leur gouverne, êtes-vous capable, sans posséder les données relatives aux frais, de calculer ce que pourrait être le résultat?

M. FRAWLEY: Je crois, Monsieur Olson, que ceux qui doivent venir jeudi pourront vous fournir certaines données sur cette question. Nous ne disposions

pas de données relatives au prix de revient mais, à l'aide des cœfficients de l'étude du Pas du Nid-du-Corbeau, nous sommes arrivés à établir un certain rapport, dont il vous sera fait mention jeudi.

M. OLSON: Je n'insiste pas pour le moment.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Frawley, vous n'ignorez pas que nous avons étudié ce bill de très près et que M. Pickersgill a accepté d'y apporter plusieurs amendements. Toutefois, jusqu'à présent, il n'a pas modifié les deux principaux articles, soit les articles 317 et 336, à sa propre satisfaction et à celle du Comité. Selon vous, jeudi nous entendrons les experts (si je puis me permettre d'employer ce mot à dessein) traiter de l'article 336. M. Pickersgill nous dit maintenant qu'il va amender l'article 317 de nouveau et qu'il espère de la sorte éclaircir les témoignages qui ont été déposés devant le Comité. Comment pouvons-nous en tant que Comité, monsieur Frawley, être bien certains que de ce maquis d'amendements nous allons tirer le meilleur par rapport à nos efforts du début? Prenons par exemple le National-Canadien, l'une des premières sociétés à comparaître; cette société a présenté un mémoire au sujet du Bill C-231, bien que ce dernier ne fût pas devenu la nouvelle version que nous connaissons maintenant, mais comment peut-on juger de nouveau à bon escient que leur proposition, valable pour les chemins de fer dans le cadre du Bill C-231 s'applique toujours aux chemins de fer ou au pays sous cette nouvelle version?

Il me semble—et vous êtes expert en matière de chemins de fer, c'est la raison d'ailleurs pour laquelle je vous pose cette question—il me semble, en qualité de profane, membre du présent Comité, qu'on nous entraîne trop loin à un rythme trop rapide, sans nous laisser même le temps de savoir de quoi il retourne. Il ne reste plus actuellement que deux ou trois articles à étudier dans ce bill. L'article 317 va être de nouveau modifié. Vous avez présenté un mémoire. Comment saurons-nous que les modifications qui nous sont soumises au sujet de l'article 317 seront de nature à vous satisfaire ainsi que les chemins de fer et toute autre personne, alors que nous n'en avons pas encore pris connaissance?

M. FRAWLEY: Monsieur Horner, il est entendu que je ne les ai pas vues. Le Président a eu l'amabilité de me confier tout une liasse d'amendements apportés au bill, mais si l'article 317 a été amendé il m'est tout a fait impossible de dire s'il tiendra compte ou non des objections que j'ai soulevées. Si l'on ne modifie aucunement l'article 336, qu'on le supprime. Je ne saurais revenir plus longuement sur ce point. Si l'on n'apporte aucun amendement à l'article 336, qu'on l'élimine.

M. HORNER (*Acadia*): Supposons que nous supprimions l'article 336, et que l'article 317 ait été amendé une fois, et que M. Pickersgill, sauf erreur de ma part...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, l'article 317 sera remplacé par un nouvel article portant sur un sujet différent. L'article 316 sera, dans ce bill, le nouvel article.

M. HORNER (*Acadia*): C'est entendu, l'article 336 est supprimé. Pensez-vous que si l'on mettait en vigueur un nouvel article 316...

M. PICKERSGILL: C'est l'article 16 du bill qui modifiera l'article 317 de la loi.

M. HORNER (*Acadia*): Bien, va pour l'article 16. Si l'article 16 était introduit dans le bill, qui, en quelque sorte, réunissait quelques-uns des anciens articles de la loi sur les chemins de fer, les articles 317 et 319, paragraphes (3) et (4), et peut-être les articles 320, 322, 323 et 324, vaudrait-il la peine, à votre avis, que le présent Comité étudie ce bill, si le nouvel article 16 réunit certaines des protections qui ont été éliminées jusqu'à présent dans le bill sous les articles dont vous faisiez mention à la page 12 de votre mémoire?

M. FRAWLEY: Bien entendu, Monsieur Horner, je me trouve dans une situation absolument impossible. Tout ce que je puis faire, c'est de faire des observations sur l'article 317 tel que je le vois dans ce bill, et, si l'on propose un amendement important, de portée lointaine, il conviendrait qu'on m'invite à venir discuter le nouvel article 317. J'ignore si la chose est prévue.

M. HORNER (*Acadia*): Voyez-vous, monsieur Frawley, ce qui m'ennuie, c'est que le bill peut être modifié à un point tel qu'il se pourrait ainsi que nous en avons pris connaissance dans les mémoires et comme vous l'avez donné à entendre, que vous souhaitiez revenir, tout comme ce sera le cas pour les chemins de fer, j'en suis convaincu.

M. FRAWLEY: Monsieur Horner, puis-je glisser un mot? Huit provinces du Canada—je crois être le représentant de la dernière—ont élevé des objections quant aux articles 317 et 336. Or, des changements ont été effectués. Ne croyez-vous pas qu'il serait normal d'entendre ce que ces provinces ont à dire au sujet des modifications apportées à l'article 317?

M. HORNER (*Acadia*): Voilà justement ce que je pensais. Merci, monsieur Frawley. Je ne vous poserai pas d'autres questions.

Monsieur le président, voilà exactement ce que je pensais et ce que je voulais soumettre au Comité.

M. SCHREYER: Monsieur Frawley, je vous renvoie à la page 20 de votre mémoire, aux deux derniers paragraphes. Vous demandez au Comité de proposer des amendements à l'article 336, afin de supprimer la formule que l'on trouve actuellement dans le bill. Proposez-vous en ce moment que l'on remplace cette formule par une qui diffère effectivement avec la nature ou la catégorie des produits expédiés? Autrement dit, il n'y aurait aucune formule standard. Est-ce là votre proposition?

M. FRAWLEY: Si je vous ai bien compris, monsieur Schreyer, c'est exactement ce que je propose. Cette formule rigide de 150 p. 100 repose sur une base erronée, mais si l'on s'en tient aux 150 p. 100, dans tous les cas, il faut en rester à 150 p. 100; il ne saurait s'agir de 170 p. 100, ni de 250 p. 100, ni de 50 p. 100. Sans doute vous rappelez-vous que lorsque la régie du taux maximum est venue sur le tapis devant la Commission royale d'enquête sur les transports—et je peut bien vous dire que l'Alberta est la province qui avait soumis la question de la régie du taux maximum à la Commission royale d'enquête MacPherson, par l'entremise du témoignage de M. Merrill Roberts de l'Université de Pittsburgh—il n'était pas question de 150 p. 100, ni de tout autre montant immuable, c'est pourquoi, monsieur Schreyer, je dis, éliminons les 150 p. 100 pour les remplacer par le pourcentage qui, de l'avis de la Commission, traduirait bien le niveau des gains souhaitables.

M. SCHREYER: C'est entendu. Et à propos du facteur des 30,000 livres? Là aussi il conviendrait de le remplacer par un élément qui varie selon le volume ou le poids de l'expédition.

M. FRAWLEY: Mon amendement, monsieur Schreyer, vise en un certain nombre de mots à supprimer les coûts variables et fictifs relatifs aux 30,000 livres, ce chiffre rigide de 30,000 livres, et à remplacer le chiffre actuel, de 15,000 livres à 180,000 livres, ou quel que soit le montant que ces grands wagons utilisent actuellement.

M. SCHREYER: Monsieur le président, voici ma seconde question. Monsieur Frawley, lorsque vous mentionniez à l'alinéa b) une formule qui traduirait le niveau souhaitable des gains nets des chemins de fer—il s'agit là du passage à propos duquel M. Pickersgill estime que je devrais intervenir, moi, et non un représentant de la province de l'Alberta—quel barème . . .

M. PICKERSGILL: J'ai simplement dit que cela ne m'aurait pas tellement surpris si vous l'aviez fait.

M. SCHREYER: Monsieur Frawley, lorsque vous faites cette suggestion, à quelle gamme de niveaux de bénéfices nets la province de l'Alberta songe-t-elle?

M. FRAWLEY: Monsieur Schreyer, je vous remercie de me donner l'occasion de répondre aux taquineries de mon ami M. Pickersgill, dans lesquelles il me reproche le fait que je préconise une autre philosophie politique et non celle énoncée à la page 18. M. Pickersgill oublie que c'est une contribution aux frais généraux déterminés par les chemins de fer, et tout ce que je dis, c'est que les contributions aux coûts fixes doivent fournir à la compagnie de chemin de fer les fonds nécessaires au paiement de tous les coûts autres que les coûts variables, y compris un bénéfice sur l'investissement. Personne ne peut s'objecter à cela. Il n'y a que deux sortes de coûts, les coûts variables ou de perte, et les autres, fixes, constants, généraux, appelez-les comme vous voudrez. Les chemins de fer disent que nous recevons notre coût variable. permettez-moi d'insister: chaque taux paie son coût variable. Que personne ne suggère le contraire. Mais lorsqu'ils veulent ajouter à cela, ils doivent alors en ajouter assez pour tout couvrir, y compris le rendement des investissements. La difficulté et l'injustice c'est que ceci n'est pas fait également et justement. L'expéditeur à longue distance de marchandises en vrac prend donc une forte part des contributions aux frais généraux. Le particulier qui va et vient entre Hamilton et Montréal ne reçoit que le coût et une minime contribution aux frais généraux. C'est ce qui est de travers.

M. SCHREYER: Monsieur Frawley, le concept des bénéfices nets peut varier avec le contexte. Ici, par exemple, dans le présent contexte, lorsque vous parlez de bénéfices nets, pensez-vous aux bénéfices nets des chemins de fer selon le genre d'expédition ou aux bénéfices nets en général?

M. FRAWLEY: Bien, en fait, ils viennent d'une expédition particulière parce que lorsqu'on dit que ce taux doit payer le coût variable plus «X» pour cent, cette expédition contribue alors au profit net. Il ne sert à rien de s'éloigner du bénéfice net; il est là parmi les autres coûts fixes légitimes. Ce que j'ai dit en guise d'interpolation (ceci n'est pas dans mon mémoire) c'est que le présent bill ne devrait pas complètement abandonner le concept selon lequel il n'importe pas que le Pacifique-Canadien gagne 2 p.100 ou 20 p.100 sur son investissement net. Si c'est une hérésie eh bien voilà! c'est une hérésie. Je dis que cette Comission, (et ce comité, ce qui est plus important) doit se soucier du fait que le Pacifique-Canadien sera ou non libéré pour qu'il gagne 2 p. 100 ou 20 p. 100.

M. PICKERSGILL: Je me demande si M. Schreyer me permettrait de poser en termes un peu différents ce que je crois être sa question. Lorsque M. Frawley suggère un niveau désiré de bénéfices ferroviaires nets, veut-il dire les bénéfices globaux du Pacifique-Canadien ou parle-t-il seulement des bénéfices de leur trafic monopolisé? Cela ferait une très grosse différence.

M. FRAWLEY: Je dis que la contribution qui doit ajouter au coût variable ne doit pas être moins «X» ou plus «X» pour cent, mais qu'elle doit être un pourcentage mobile fixé par la commission qui tiendrait compte des bénéfices nets désirés de la corporation prise comme une entreprise complète.

M. PICKERSGILL: En d'autres termes, si je puis poursuivre la question, celle-ci est la recommandation la plus importante dans le mémoire de l'Alberta. Je veux comprendre ce qu'elle veut réellement dire. Elle signifie que nous dirions à une commission, qui est un quasi-tribunal et qui n'est pas responsable de ses

décisions au Parlement, qu'elle peut . . . déterminer ce que ce facteur devrait être d'une manière quelque peu arbitraire, ne considérant que quelque concept de ce qu'elle croit devoir être les bénéfices globaux du Pacifique-Canadien. Est-ce que cela ne serait pas (Monsieur Frawley, si je me trompe, j'aimerais que vous me repreniez) une chose beaucoup plus incertaine et beaucoup plus incalculable qu'un pourcentage fixe? Du moins, l'expéditeur saurait ce dont il parle avec un pourcentage fixe.

M. FRAWLEY: Monsieur le ministre, ceci n'est pas différent de ce que la Commission des transports a fait durant les cas de revenu lorsqu'elle a reconnu le besoin que les chemins de fer avaient établi. Ils se sont présentés devant la commission et ont établi leur besoin, et ceci a été tout simplement changé en une hausse procentuelle. Ce besoin comprenait tous ces coûts fixes, y compris un rendement des investissements. Je ne préconise donc rien de différent, ou aucune innovation, dans ma recommandation, sauf ce qui existait avant 1958. Bien entendu, il semble entièrement inconcevable que nous retournions à 1958, et le désir de libérer les chemins de fer est si important que nous devons refuser de considérer tout ce que la commission a fait en 1958.

M. PICKERSGILL: Puis-je vous poser une question? N'est-il pas vrai qu'en 1958 une hausse horizontale a été déterminée pour s'appliquer à tous les taux non concurrentiels? Vous suggérez maintenant que la même méthode soit employée capricieusement à l'égard de personnes qui choisissent, comme vous le dites franchement, et je suis d'accord, que personne ne soit tenu pour un expéditeur exclusif à moins qu'il ne le désire, mais vous dites qu'on devrait appliquer aux taux de ce groupe de personnes un principe qui ne s'applique pas à tous les autres taux. Ceci est, sûrement, une situation fondamentalement différente. Si vous réglementez toute la gamme des taux non concurrentiels, vous déterminez alors ce concept au regard d'une partie considérable de l'exploitation ferroviaire, mais si vous considérez les expéditeurs particuliers, compte non tenu des expéditeurs de blé et, peut-être un jour, de potasse, qui sont une fraction de l'ensemble de l'exploitation ferroviaire, celle-ci n'est certainement pas assez considérable pour qu'une détermination significative soit faite quant à la part de cet élément dans les bénéfices.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Schreyer a une dernière question, et c'est ensuite à M. Bell.

M. SCHREYER: Ma dernière question consiste simplement a demander à M. Frawley qu'il nous donne des précisions sur la portée de l'alinéa b) dont nous discutons depuis quelques minutes. Est-ce l'objet de l'alinéa que la formule doive refléter le niveau désiré de bénéfices ferroviaires nets à l'égard de cette partie de leur trafic qui concerne les expéditions de marchandises non concurrentielles, les expéditions de classe, et le reste?

M. FRAWLEY: Non, je crois qu'il serait très difficile de faire une division et de dire que nous vous permettrons de gagner quelque chose sur votre trafic de concurrence, nous vous permettrons de gagner quelque chose, plus ou moins, sur votre trafic non concurrentiel. Je parle ici de ce qui doit être substitué à 150 p. 100. Ce que vous essayez de faire est d'établir (et je reviens ici à ce que la Commission MacPherson a dit) une part équitable des coûts fixes. Tel est le but de l'addition de 150 p. 100, et je ne puis pas le dire mieux que ça, monsieur Schreyer. Mon amendement propose, comme substitut aux 150 p. 100, un montant quelconque, quel qu'il soit, qui répartirait justement les coûts fixes et ne surchargerait pas un certain trafic tout en laissant un autre trafic, à cause de conditions économiques, libre de charge.

M. SCHREYER: Monsieur le président, cette explication m'éclaire sur ce point. J'aimerais poser une question supplémentaire. Lorsque vous parlez d'un niveau désiré de revenus nets pour les chemins de fer, qui doit établir ce qui est désirable? Cela fait-il partie des attributions de la Commission ou appartient-il au Parlement de le faire? Vous ne vous êtes pas exprimé clairement sur ce point.

M. FRAWLEY: Monsieur Schreyer, vous pourriez substituer «acceptable» à «désiré». Tout simplement ce qui peut sembler acceptable lors de la gestion des affaires de la Commission.

M. SCHREYER: Établi par qui?

M. FRAWLEY: Par la Commission. Ainsi, il subsisterait un certain contrôle. Vous pouvez choisir entre aucun contrôle du tout ou un contrôle exercé par la Commission. Je préfère un certain contrôle exercé par la Commission à aucun contrôle du tout

Le PRÉSIDENT: Je trouve également que c'est très difficile à comprendre. Je trouve que cela ne tranche pas la question clairement. C'est du moins ce qu'il me semble.

M. SCHREYER: Sans que la Commission reçoive de directives du Parlement?

M. FRAWLEY: Demandez-vous s'il devrait y en avoir ou s'il y en aura?

M. SCHREYER: A votre avis, devrait-il y en avoir?

M. FRAWLEY: J'aurais imaginé que la Commission, vu les attributions dont elle dispose pour ce qui est d'établir des règlements et d'étudier toutes sortes de questions et de situations d'ordre économique, pourrait, après avoir entendu les dépositions, établir certaines directives du genre dont vous parlez.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bell, vous aviez une question à poser?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'en ai maintenant trois, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, je fais mieux de passer à M. Rock, car c'est la troisième fois que vous avez la parole.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, une question de privilège. Je n'ai pas posé de questions à M. Frawley ce matin.

M. ROCK: Je n'ai pas dit que vous l'aviez fait.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, auriez-vous l'obligeance de poser vos questions et de cesser d'argumenter.

M. ROCK: S'il jouit du privilège de dire de telles choses, je jouis du privilège d'y répondre.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, M. Bell s'est adressé au président, et non pas à vous; voudriez-vous donc, s'il vous plaît, poser vos questions. Monsieur Rock, voulez-vous s'il vous plaît poser vos questions et monsieur Bell, veuillez cesser de parler dans le vide.

M. ROCK: Monsieur Frawley, je m'intéresse également à ce chapitre. Convenez-vous que le rendement du placement...je ne sais pas pourquoi le président secoue la tête ainsi. J'ai le droit, en qualité de libéral...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, veuillez poser votre question. Je ne m'adresse pas à vous. Il me semble que le président devrait pouvoir prendre l'expression qui lui plaît sans que l'on croie qu'il s'en prend à un membre quelconque du Comité.

M. ROCK: Je vous dirai ceci, monsieur le président: je désire jouir des mêmes privilèges que les membres de l'Opposition qui siègent au sein de notre Comité.

Le PRÉSIDENT: Vous en jouissez, Monsieur Rock, vous avez la parole, alors veuillez vous en tenir aux questions.

M. ROCK: Vous n'êtes pas obligé de secouer la tête d'une manière négative lorsque je pose une question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, s'il faut absolument que je vous le dise, je faisais un commentaire à M. Bell. Veuillez poser vos questions ou je donnerai la parole à quelqu'un d'autre.

M. ROCK: Monsieur Frawley, si j'ai bien compris, vous avez dit que le rendement du placement équivaut au coût de l'argent et que cela fait partie des frais variables.

M. FRAWLEY: Non, cela fait partie des frais fixes.

M. ROCK: Cela fait partie des frais fixes.

M. FRAWLEY: Le rendement du placement.

M. ROCK: Alors, en plus de cela, vous avez les frais variables et à tout cela ils veulent ajouter 150 p. 100.

M. FRAWLEY: Les frais variables sont au plus bas et ils veulent ajouter 150 p. 100 à ces frais fictifs.

M. ROCK: Le coût de l'argent ne comprend-il pas, dans ce cas, le rendement du placement, qui est en réalité un bénéfice, indirectement?

M. FRAWLEY: La question du coût de l'argent a été soulevée parce que le Pacifique-Canadien désirait une allocation sous la rubrique du coût de l'argent, bien que tout l'argent avait été trouvé au sein du réseau. Cette compagnie désirait une allocation tout comme si elle était allé emprunter sur le marché. Elle n'avait pas emprunté, elle avait trouvé tout l'argent dans ses propres coffres. C'est ainsi que la question du coût de l'argent a été soulevée. Lorsque je parle de taux de rendement et de rendement des placements, je veux dire un de ces frais fixes qui se placent au-dessus de la ligne, après que l'on a déterminé les frais variables avec ou sans le coût de l'argent.

M. ROCK: Si un actionnaire d'une compagnie reçoit des dividendes, cela ne fait-il pas partie des profits de la compagnie?

M. FRAWLEY: Naturellement, ce sont les frais fixes.

M. ROCK: Ce rendement du placement aux actionnaires, où ces derniers ajoutent à leurs frais fixes, comme vous dites, un certain pourcentage à titre de coût de l'argent pour le rendement des placements, ne constitue-t-il pas en réalité l'addition à l'avance aux frais fixes d'un bénéfice sur le placement, un rendement garanti aux actionnaires?

M. FRAWLEY: Je ne suis pas certain de vous comprendre, Monsieur Rock. Je sais qu'il n'y a que deux sortes de frais, soit les frais variables et les frais fixes. Les frais variables sont les dépenses ordinaires que le Pacifique-Canadien a présentées, je pense, et qui devraient inclure le coût de l'argent. En plus de tout cela, lorsque vous arrivez aux frais variables...

M. ROCK: Pourriez-vous répéter cela? Dans les frais variables, ils...

M. FRAWLEY: Ils ont réclamé le coût de l'argent sous la rubrique des frais variables.

M. ROCK: Oui, je sais qu'ils font cela lorsqu'ils comparaissent devant la Commission des transports du Canada. C'est pour cette raison que je pose la question.

M. FRAWLEY: Et alors, en sus de cela, vous avez justement une autre sorte de frais; frais constants, frais fixes ou frais généraux. Or, dans ce deuxième groupe de frais, lesquels ne représentent que des dépenses, vous découvrez l'intérêt sur leurs obligations et autres choses, y compris les bénéfices. Il est certain que à notre époque, il faut en inclure suffisamment pour qu'on en retire un bénéfice.

M. ROCK: Pensez-vous que dans tout cela ils englobent aussi à l'avance, dans ce coût de l'argent, cette part de bénéfice? J'aimerais que vous nous disiez bien clairement si vous êtes d'avis que le Pacifique-Canadien, au moment où il fait connaître le coût de l'argent, (je ne crois pas que vous ayez jamais remarqué un revenu d'investissement mais je pense que ceci est compris dans le coût de leur argent) si vous êtes d'avis que ces frais incluent un pourcentage qui constitue effectivement un bénéfice pour les actionnaires? Ils demandent déjà que ce bénéfice...

M. FRAWLEY: Monsieur Rock, comme je le conçois, le coût de l'argent constitue un débours. Si vous contractez un emprunt et que vous payez de l'intérêt, il s'agit bien d'un déboursé, d'une somme réelle que vous déboursez. Voilà ce que je veux dire quand je parle de revenu net de placement; ceci est compris dans le prix de revient, après que vous ayez déterminé les frais fixes ou variables.

Le PRÉSIDENT: Le coût de l'argent constitue l'intérêt qu'ils versent pour en emprunter.

M. ROCK: Monsieur le président, je reviens tout juste d'une audience du service de banlieue à Montréal, et les économistes ont établi, que 70 p. 100 (et je crois que j'ai raison à ce sujet) de ceci est le pourcentage qu'on donne à l'autre coût de l'argent. Ce n'est pas le coût de l'argent qu'on emprunte effectivement aux banques, aux sociétés de financement ou sociétés de fiducie, c'est plus ou moins le coût que vous avez mentionné, au sujet de l'investissement dans la compagnie et cette année vous avez ajouté ceci aux frais variables. Vous essayez toujours de l'ajouter aux frais variables. C'est pourquoi je lui ai alors demandé s'ils l'inscrivaient effectivement comme un bénéfice parce que c'est ce que je crois. Eux ne le considèrent pas ainsi mais c'est ce qui se passe. Si nous discutons également ici d'une certaine partie de ces 150 p. 100, je ne sais trop où nous allons, puisque c'est de cette façon que je l'entends.

M. FRAWLEY: Monsieur Rock, qu'il me soit permis de dire que je m'efforce de répondre le mieux possible à votre question, mais si vous êtes présent jeudi et que vous interrogez M. George Borts à ce sujet, vous obtiendrez une réponse qui satisfera à toutes vos questions. Il pourra vous entretenir au sujet du coût de l'argent.

M. ROCK: Comment s'appelle-t-il?

M. FRAWLEY: George Borts. Il doit venir présenter un mémoire conjoint au nom de plusieurs provinces.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, M. Rock vient de poser ma question au sujet de ce coût de l'argent. Je soupçonne qu'il y a un élément de nature changeante dans la notion du coût de l'argent que nous propose le Pacifique-Canadien. Ceci ressemble à la proposition que fait M. Frawley de mesurer leur revenu d'investissement, et, bien que je ne sois pas philosophiquement d'accord sur l'établissement de limites comme on l'a proposé, je suis persuadé que le Pacifique-Canadien agit en ce sens quand il nous propose une formule variable au sujet de ce que leur coûte l'argent, même si il y a sûrement une différence.

J'étais d'avis qu'on accepte la proposition de M. Horner, à savoir qu'il y ait plus d'entente entre les provinces au sujet de ce projet de loi avant qu'il ne soit présenté en Chambre. Je me suis demandé si M. Frawley consentirait à étudier

ces nouveaux amendement et d'une certaine manière à dire ce qu'il en pense avant que le projet de loi ne soit finalement discuté en Chambre. Je me rends compte que, pour plusieurs raisons, cela lui a été difficile, mais il est sûr que nous aimerions savoir ce que les provinces pensent des nouvelles propositions, même si leur désaccord est complet.

M. FRAWLEY: Je suis bien d'accord, monsieur Bell, et je ne suis pas le seul à l'être. Je pense qu'il serait intéressant de connaître l'opinion des provinces atlantiques, des provinces de l'Ouest et de la Colombie-Britannique à ce sujet, c'est-à-dire ceux qui trouvent à redire à l'article 317. Il serait vraiment intéressant de se renseigner à ce sujet. Je suis tout disposé à collaborer pour que ces avis soient exprimés devant le Comité.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En ce qui concerne le prix de revient ferroviaires, n'auriez-vous pas un moyen pour en venir à ce sujet, faute d'embrasser toute cette question? Devrions-nous considérer certaines marchandises à titre d'exemples ou bien devrions-nous examiner à fond la question puis divulguer ce qui doit l'être en envisageant les effets possibles sur la concurrence dans ce domaine?

M. FRAWLEY: Monsieur Bell, peut-être devrais-je vous répéter ce que je disais tout à l'heure à M. Rock (et vous me connaissez assez bien pour savoir que je n'essaie pas d'éluder une question) que M. George Borts, qui est beaucoup mieux renseigné que je ne le suis, a examiné à fond les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau; il fournira des détails précis à ce sujet; il soumettra des propositions sur le genre de coûts qui, selon lui, devraient exister. Lors de son exposé il vous dira qu'une pénurie de données a empêché une étude complète de l'article. Demandez-lui raison de ses paroles et il sera en mesure de vous répondre.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous attendrons sûrement la séance de jeudi avec beaucoup d'impatience.

Pour ce qui est de l'article 336, si je comprends bien, vous proposez presque de faire disparaître les mots «réelle» et «compétitif»; et vous êtes d'accord qu'il vaudrait peut-être mieux dire, même si nous n'acceptons pas toute cette partie, «n'importe quel» expéditeur et de supprimer les mots descriptifs. Il suffirait d'établir quelques principes et nous pourrions alors obtenir les définitions qui nous préoccupent. Je dirais que l'emploi du mot «réelle» me préoccupe. J'ai eu peur quand on a parlé de «demande réelle» lors de nos questions au sujet du trafic-voyageurs. Quel cauchemar quand j'ai de nouveau retrouvé le mot «réelle» à l'article 336.

M. FRAWLEY: Monsieur Bell, vos paroles me permettent de croire que votre pensée se rapproche beaucoup de la mienne. Je ne voudrais pas supprimer le mot «réelle» puisque, grâce à ce mot, je suis convaincu, à partir d'une citation du rapport MacPherson, que «n'importe quel» expéditeur (et je reviens à ce mot) qui croit que sa contribution aux frais généraux est excessive, celui-là est candidat au statut d'exclusivité. Et ceci sans égard qu'il ait ou non, comme les clients de M. Macaluso, une route qui s'étende à sa droite et un chemin de fer à sa gauche. Néanmoins, si celui qui est entre deux, pour ce qui est du chemin de fer, par son taux participe trop aux frais généraux, alors nous revenons au mot «n'importe quel» expéditeur.

Je crois, monsieur Bell, qu'il serait quelque peu dangereux de supprimer les mots «alternatif», «réelle» et «compétitif» et dire simplement «n'importe quel» expéditeur doit être admissible; mais ce que vous dites a une grande

portée puisque c'était le concept du rapport MacPherson, soit sa déclaration d'exclusivité. On ne peut mettre ceci en question. C'est dans le rapport; c'est le fond même du rapport.

Le PRÉSIDENT: C'est sûrement dans le bill.

M. FRAWLEY: Oui, grâce à l'emploi du mot «efficace», nous nous sommes placés devant le fait—M. Picgersgill a bien raison quand il le dit—que maintenant tout expéditeur qui juge son tarif excessif peut faire une demande; mais la difficulté réside dans le fait qu'en faisant une demande, il n'est qu'une voix qui crie dans le désert en raison des 30,000 livres et des 150 p. 100.

Un DÉPUTÉ: Ceci est tiré de la Commission royale d'enquête MacPherson.

M. FRAWLEY: Les 30,000 livres? Oui, je dois reconnaître que la petite charge de minerai de fer transporté en camion en provenance de...

Un DÉPUTÉ: Il y a de cela très longtemps.

M. FRAWLEY: Les 150 pour cent. Vous trouverez dans le Rapport MacPherson que les 150 pour cent ont été conçus—et cela est mentionné longuement —pour ne pas faire obstacle, d'une façon non justifiée, aux recettes provenant du transport ferroviaire. C'est ce qu'en disent les commissaires.

M. OLSON: Monsieur le président, j'ai une question à poser.

Monsieur Frawley, tel que je l'ai lu dans le bill avant et après les modifications, la commission n'a abosolument pas le pouvoir d'établir aucun tarif autre que ce qui est prévu dans l'article 336 et pour les chargements incomplets dans l'article 44 du bill, article 317, qu'on trouvera à la page 33. Dans le bill, on dit que la commission a le pouvoir voulu pour déterminer un tarif pour des envois de moins de 5,000 livres.

La question que je désire vous poser a peut-être un caractère hypothétique, mais je crois que d'ici deux jours elle reposera sur quelque chose de réel. Si le nouvel article 16 qui, comme je le comprends, va traiter de distinctions injustes et du droit d'appel, prévoit et le droit de recours et les pouvoirs de la commission d'établir un tarif, la province d'Alberta serait-elle satisfaite de ces dispositions qui lui permettraient d'avoir un endroit où elle pourrait exposer ses griefs en matière de tarifs?

M. FRAWLEY: Ceci est très difficile. Vous parlez d'appel. Un tel appel serait adressé à qui? Le seul appel que je connaisse en vertu de la Loi sur les chemins de fer est celui qu'on peut adresser au gouverneur en conseil.

M. OLSON: Si je comprends bien, lorsque l'article 16 nous parviendra, elle comportera le droit d'appel à la commission.

M. FRAWLEY: Il ne s'agit pas d'appel; c'est tout simplement une demande à la commission. Où le mot...

M. PICKERSGILL: A mon avis, vous voulez peut-être dire tous les deux la même chose. Nous l'avons jusqu'ici désigné comme article d'appel, mais ce n'est pas un appel dans le sens d'un recours d'un tribunal à l'autre. En réalité, il s'agit d'une demande à la commission de mettre de côté un tarif établi par la société ferroviaire et d'y substituer un autre tarif.

M. OLSON: Eh bien, c'est exactement ce à quoi je veux en venir. Il n'y a aucune disposition dans le bill, même tel qu'il a été modifié jusqu'ici, qui donne à la commission le pouvoir d'établir un tarif autrement que dans les deux cas que j'ai signalés. Si la commission avait le pouvoir discrétionnaire, si vous le voulez, de fixer un tarif et de le substituer à celui qu'a établi la société ferroviaire, est-ce

que ceci répondrait, en effet, à un grand nombre d'objections que vous soulevez contre l'application de la formule prévue par l'article 336 et ainsi de suite?

M. FRAWLEY: Seulement si ma demande pouvait être fondée sur un grief portant que le tarif dont je ne suis pas satisfait ne tient pas compte, d'une façon assez juste, des frais constants de la société ferroviaire. Maintenant, si je pouvais fonder ma demande là-dessus, j'aurais alors quelque chose que l'article 336 devrait me donner mais qu'elle ne me donne pas actuellement.

M. OLSON: Eh bien, l'article 16 est peut-être assez souple pour donner ce pouvoir à la commission. Est-ce que ceci répondrait alors à vos objections?

M. FRAWLEY: Monsieur Olson, je...

M. OLSON: Je reconnais que c'est très difficile parce que vous n'avez pas vu...

M. FRAWLEY: Je sais que c'est difficile. Revenons à ce qu'a dit M. Bell. C'est si grave et si difficile que, avec tout le respect que je dois ici—et je ne puis parler, de toute façon que de l'Alberta—il est en quelque sorte injuste, en ce moment, de me poser la question suivante: «Eh bien, si l'article 16 dit ceci, qu'est-ce que vous en pensez?». Vous feriez mieux de me demander ce que je pense de l'article 16 après que je l'aurai vu dans le bill.

M. OLSON: La raison pour laquelle je vous pose la question maintenant, monsieur Frawley, c'est que j'ai cru que cela pourrait être utile à M. Pickersgill pour la rédaction définitive de l'article lorsqu'il viendra le soumettre jeudi.

M. FRAWLEY: Eh bien, ceci est une autre histoire. Je fais appel à M. Pickersgill pour qu'il insère à l'article 16 une disposition qui me permettrait de me présenter à la commission et de lui demander qu'on y réglemente jusqu'à un certain point la portion que le tarif doit couvrir en plus des frais variables; parce que c'est précisément ce dont nous avons souffert au cours de toute la période des causes relatives aux recettes, soit de 1948 à 1958, et c'est ce qui va nous faire souffrir—et il n'y a pas de doute possible ici—si le présent article 336 demeure tel quel, à moins que vous n'ayez quelque chose dans l'article 317, qui serait un pur miracle.

M. OLSON: Monsieur le président, je n'ai plus qu'une seule question: Si cela se trouvait dans le nouvel article 16, le bill serait vraiment un meilleur projet de loi sans l'article 336, n'est-ce pas?

M. FRAWLEY: Oh! oui.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, une seule question. Avant de la poser voici une remarque préliminaire: nous avons tenu plusieurs séances et nous avons entendu plusieurs témoins qui ont proposé des amendements. Ces amendements nous ont été remis sous une forme commode, à savoir un résumé auquel nous pouvons nous reporter. Le ministère ainsi que M. Pickersgill a accepté un grand nombre de ces modifications et on en a tenu compte en rédigeant le bill de nouveau. Je crois que le travail que le Comité a accompli lors de l'audition des témoins a été efficace et, contrairement à M. Horner, je ne crois pas que ce travail ait embrouillé la question. Je suis d'avis qu'il a apporté de la clarté au bill et qu'il l'a amélioré sous un grand nombre d'aspects.

Voici ce dont je veux vous convaincre, Monsieur Frawley: des personnes très compétentes, dont vous-même, se sont présentées devant le Comité et ont proposé des changements. Si nous avions fait ces changements et si nous avions ensuite rappelé les témoins pour leur demander si les modifications leur convenaient, nous nous serions engagés dans des formalités sans issue dans ce Comité,

nous n'en finirions pas avec les témoignages et nous ne pourrions jamais soumettre le bill à la Chambre. Ce que je tiens à vous soumettre, c'est que le bill, d'abord présenté dans un schéma rudimentaire, a provoqué une somme considérable de travail très efficace de la part du Comité. Il s'avère un bill adéquat. En partie grâce à la bonne volonté de M. Pickersgill et du ministère à reconnaître les amendements logiques et raisonnables apportés au bill, et en partie en raison de l'argument très sensé défendu, par des hommes aussi capables que vous, auprès du Comité. Je vous soumets de nouveau que vous réclamez une procédure impossible, si vous exigez que nous rappelions certaines personnes à maintes reprises pour s'assurer si, après l'avoir récrit, le bill demeure acceptable. Nous n'en sortirions jamais, monsieur.

M. FRAWLEY: Monsieur Deachman, je suis entièrement d'accord avec vous sur ce point. Tout ce que je dis, c'est que ce ne serait pas seulement injuste, mais impossible, pour moi, de répondre à des questions du genre de celles qui m'ont été posées: «Si l'article 16 stipule ceci, et cela, serez-vous satisfait?»

Le PRÉSIDENT: Monsieur Frawley, je suis tout à fait d'accord avec vous. M. Horner avait déjà soulevé la question. Nous avons mentionné que la question était injuste. Toutefois, j'ai pensé préférable de vous laisser au moins répondre pour le moment.

Avez-vous d'autres questions à poser? S'il n'y a plus de questions, je tiendrais à remercier M. Frawley et M. Telford de leur présence. Merci, Monsieur Frawley de votre exposé lucide au nom de l'Alberta.

Avant d'ajourner, je désire signaler au Comité que nous avons reçu l'exposé de M. Woodrow S. Lloyd, chef de l'Opposition en Saskatchewan. Je ne pense pas équitable à l'égard de M. Lloyd de le convoquer en ce moment, puisque nous devons, en tout état de cause, ajourner à 13 h.

Nous nous réunirons de nouveau à 15 h. 30, afin de terminer vers 18 h., et nous entendrons alors l'exposé de M. Lloyd.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(Enregistrement électronique)

Le MARDI 22 novembre 1966

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Un mémoire nous est soumis cet après-midi par M. Woodrow S. Lloyd, chef de l'Opposition en Saskatchewan. M. John S. Burton, adjoint de M. Lloyd pour la recherche, l'accompagne.

Avant de commencer, je demanderais qu'une motion soit présentée autorisant l'impression du mémoire de l'Alberta et du mémoire de M. Lloyd, en annexes aux procès-verbaux de notre réunion d'aujourd'hui.

M. SOUTHAM: Je propose la motion.

M. ANDRAS: J'appuie.

La motion est approuvée.

M. Lloyd va lire des extraits d'un bref résumé touchant les points saillants de son mémoire.

Je demanderais également qu'une motion soit présentée autorisant à déposer les deux documents qui accompagnent le mémoire de M. Lloyd, l'un intitulé: *Abandon de la ligne de chemin de fer et demandes au 1er septembre 1966* et, l'autre: *Lignes non garanties. Réseau de chemin de fer des prairies pour la Saskatchewan.* Je vais simplement les déposer.

M. CANTELON: Je le propose.

M. PASCOE: J'appuie cette proposition.

La motion est adoptée.

M. LLOYD: Monsieur le président, madame Rideout, messieurs, je représente cet après-midi mes collègues de l'Assemblée législative de la Saskatchewan. Nous sommes heureux de reconnaître que le Bill C-231 constitue un réel progrès sur les efforts tentés antérieurement pour établir une nouvelle politique nationale des transports. Je sais aussi qu'on a déjà apporté certaines modifications au bill primitif, et il est possible que dans certains cas je formule ici des demandes au sujet desquelles on a peut-être précisé qu'elles seront soumises plus tard au Comité ou à la Chambre.

Au Canada, le transport compte pour une plus grande part du produit national brut que dans tout autre pays. Il constitue donc, en soi, un élément important de notre économie nationale; plus encore, c'est un instrument essentiel de développement, un excellent moyen de favoriser l'expansion du Canada et le bien-être social des Canadiens.

Je n'oublie pas l'apport des autres modes de transport, mais dans nos observations nous nous sommes limités presque exclusivement aux chemins de fer.

En Saskatchewan, parce que nous devons expédier notre forte production par rail jusqu'à des marchés et des ports d'exportation éloignés et qu'il nous faut faire venir chez nous beaucoup de matériel de production, nous sommes profondément conscients de la nécessité d'un réseau de transport efficace et rationnel. C'est pourquoi tout changement qui peut ajouter aux désavantages imposés par les facteurs géographiques nous préoccupe particulièrement.

Notre principal souci, c'est que la manière dont on envisage l'établissement du tarif-marchandises peut être préjudiciable aux intérêts des habitants de la Saskatchewan. Un deuxième sujet d'inquiétude, c'est que les méthodes que l'on se propose de suivre pour supprimer la ligne de chemin de fer peuvent ne pas tenir suffisamment compte de nombreux facteurs sociaux et économiques qui n'intéressent pas directement le bilan des chemins de fer.

J'aurais plus confiance au Bill C-231 s'il établissait plus clairement le principe voulant qu'un réseau de transport doit être construit, entretenu et amélioré pour répondre à de vastes besoins sociaux et économiques. La rentabilité, c'est-à-dire les profits et pertes des propriétaires, a son importance mais c'est une considération secondaire. Il peut en résulter, pour l'ensemble de la nation, un effet différent de celui que subit le bilan d'une société ferroviaire.

Ainsi les services de transport ne sauraient se concevoir, à proprement parler, dans les limites d'une seule société ou d'un groupe de sociétés. Ils ne sauraient être jugés uniquement d'après les facteurs économiques. Ils doivent être organisés de façon à répondre aux besoins et aux aspirations des gens qui habitent les grandes régions d'un vaste pays. C'est ici que s'imposent l'action et le contrôle pertinent du gouvernement canadien.

Le problème n'est pas de maintenir le *statu quo*. Les techniques modernes de transport ne font pas qu'imposer des changements; elles peuvent aussi offrir l'occasion d'améliorer les services et cela à un coût moins élevé. Les nécessités changent aussi et appellent des optiques nouvelles, mais les dislocations nées de l'évolution ainsi que la disponibilité et le coût des solutions de rechange doivent déterminer le rythme des changements et les responsabilités afférentes.

Un facteur de grande importance à considérer, c'est l'énoncé du programme du gouvernement fédéral publié le 12 septembre 1966. Ce programme établit le réseau ferroviaire des provinces des Prairies que les chemins de fer ne pourront

abandonner avant le 1er janvier 1975. A plus d'un point de vue, cette déclaration a été accueillie avec joie. Le programme assure la continuité des opérations, au moins pour une période limitée, de certaines lignes dont l'abandon avait déjà été demandé. Cependant, certains aspects de ce programme doivent encore être étudiés et en particulier nous recommandons premièrement que, vu l'obligation imposée à la commission projetée de mener des études régionales sur les besoins de transport ferroviaire, on précise l'étendue du pouvoir de cet organisme en ce qui concerne la modification du réseau ferroviaire des Prairies protégé par le gouvernement, et deuxièmement, que l'on porte à la connaissance du public les bases sur lesquelles on se fonde pour appliquer la mesure de 50,000 boisseaux de grain par mille et pour déterminer quelles sont les lignes qui jouissent d'une protection.

Je sais que certaines lignes qui comptaient moins de 50,000 boisseaux de grain par mille ont été de fait protégées, mais que, par contre, d'autres lignes qui en comptaient quelquefois plus de 50,000 ne l'ont pas été. Troisièmement, nous recommandons que, si les mesures ci-haut mentionnées doivent être appliquées, il faudra se rappeler qu'à long terme la courbe des chargements de céréales est ascendante.

Un effet indiscutable de l'abandon de lignes ferroviaires est l'éloignement de plusieurs cultivateurs des marchés. Cette distance additionnelle dans certaines régions sera de 25 ou de 30 milles. De plus, il peut y avoir des effets secondaires graves. Par exemple, l'abandon de la ligne Aberdeen-Melfort du National-Canadien, qui n'est pas protégée, sera au détriment des chargements à destination du port de Churchill via la route de la baie d'Hudson. Le tarif frappant les céréales expédiées à Churchill par cette ligne est de 2c. à 3c. de moins les cent livres que celui qui s'applique au grain expédié à la tête des Grands lacs. Je remarque que, dans l'exposé du Manitoba, d'autres inquiétudes ont été exprimées au sujet du contrôle complet des taux de Churchill. J'appuie une planification ferroviaire qui encouragera, et non désavantagera, l'utilisation de la route de la baie d'Hudson.

Le Bill C-231 indique la marche à suivre avant l'abandon d'une ligne de chemin de fer. Il établit que le critère d'abandon doit aller plus loin que les seules préoccupations financières des chemins de fer. C'est là une amélioration considérable sur les propositions antérieures. Toutefois, nous recommandons fortement qu'il y ait d'autres améliorations. En particulier, 1) que le bill stipule clairement que toutes les demandes d'abandon futures et en souffrance soient déterminées en vertu des dispositions de la loi nouvelle, et non en vertu de la loi actuelle sur les chemins de fer; 2) que la commission étudie toutes les demandes d'abandon, sauf quelques petites exceptions telles que les lignes qui ne sont nettement que des embranchements, sur une base régionale; 3) que les auditions publiques sur une base régionale soient obligatoires pour toutes les demandes; 4) que le libellé de l'article 314 paragraphe c alinéa (1) soit revisé attentivement afin d'écarter toute insinuation voulant que la commission n'est libre de déterminer que le temps de l'abandon en ce qui concerne les lignes qui de toute évidence ne sont pas rentables; 5) que le critère sur lequel doit se fonder l'étude des demandes d'abandon tel que le stipule l'alinéa (3) du paragraphe c de l'article 314, englobe toute considération de frais sociaux, comme les services communautaires, et de frais économiques, et comprenne une reconnaissance appropriée de l'augmentation subséquente des frais de production des cultivateurs; il faut en effet tenir compte de la pression accrue que ces augmentations pourront exercer sur certaines personnes, les amenant à quitter aveuglément l'exploitation rurale; 6) que le Comité étudie les moyens d'affermir les pouvoirs de la Commission touchant la rationalisation des chemins de fer en vertu du paragraphe (d) de l'article 314; 7) que le Comité étudie la

question des indemnités pour les pertes subies par les actionnaires des chemins de fer lors de l'abandon d'une ligne. On devrait étudier les méthodes de remboursement des organismes provinciaux en ce qui concerne les frais supplémentaires résultant d'un abandon; i) que lorsqu'il y a abandon de lignes, les droits de passage et les terrains des chemins de fer retournent à la province.

Pour aborder maintenant la question du tarif-marchandises, disons que l'opinion générale met en doute la proposition voulant qu'en cette matière la concurrence sur le marché libre protège nécessairement l'intérêt public. Le fait est que les chemins de fer jouissent d'un monopole considérable dans les Prairies. Nous partageons l'opinion du syndicat du blé telle qu'elle est exprimée dans son exposé, et je cite:

> Les cultivateurs de l'Ouest du Canada sont encore incertains des dispositions du Bill C-231 qui traite de la liberté des chemins de fer en matière de tarif-marchandises et de la question d'une discrimination injuste et d'une préférence indue. L'expérience nous confirme que les premiers à souffrir de cette nouvelle liberté de fixer les tarifs sont ceux de la région des Prairies.

Les gouvernements tournent aujourd'hui un œil inquiet vers le coût et l'efficacité de la production. Le transport constitue une partie importante du produit national brut du Canada; aussi, semble-t-il chimérique de soustraire ces dépenses à la surveillance publique dans la mesure prévue par le Bill C-231. La nécessité d'équilibrer le développement sur une base régionale, la possibilité que les chemins de fer continuent de tirer avantage de leur monopole dans certaines régions des Prairies et l'importance du transport pour le Canada démontrent la nécessité d'une surveillance publique de la fixation du tarif. Faire passer les décisions en matière de fixation du tarif des mains du public à celles d'une société commerciale dans la mesure proposée dans ce bill, contribuera, je crois, à augmenter plutôt qu'à diminuer les écarts de répartition des richesses économiques au Canada.

Aussi, je recommande 1), qu'étant donné le monopole détenu par les chemins de fer, surtout dans les Prairies, la nouvelle législation prévoie en premier lieu le contrôle public de tout le tarif-marchandises; 2), que l'on maintienne, jusqu'à ce que la Commission établisse un tarif maximum en vertu de l'article 336 du Bill, l'article 317 de la loi sur les chemins de fer afin d'assurer une certaine protection aux expéditeurs captifs; 3), que le Comité étudie davantage a) la possibilité pour le petit expéditeur d'obtenir réparation en vertu du paragraphe (1) de l'article 317 et b) que le Comité étudie davantage la marche à suivre en ce qui concerne l'établissement du tarif pour les expéditeurs captifs en vertu du paragraphe (2) de l'article 336,—en particulier la disposition selon laquelle ce tarif peut être fixé à 250 p. 100 du coût variable appelle un examen minutieux—; 4), que le Comité étudie davantage la possibilité de modifier les normes rigides qui s'appliquent au calcul du coût variable lorsqu'on détermine le tarif des expéditeurs captifs; et 5), que la loi prévoit la revision, d'ici trois ans, des dispositions touchant le contrôle du tarif et les appels.

Le tarif du Nid-du-Corbeau: Les chemins de fer ont souvent tenté de démontrer par le passé que le tarif du Nid-du-Corbeau est en grande partie la cause des difficultés. Il semble toutefois, que le mouvement accru des céréales au cours des dernières années, et par le fait même une meilleure rentabilité, aient changé considérablement les perspectives. Les données qui figurent à la page 16 de l'exposé indiquent que la production de céréales accuse, à longue portée, une augmentation dans les Prairies. Tout porte à croire que ce mouvement se continuera. Je partage l'opinion de ceux qui ont dit que le tarif du Nid-du-Corbeau n'a pas encore donné des signes de non-rentabilité. L'étude qu'on se

propose de faire sur le tarif du Nid-du-Corbeau doit s'étendre aux divers aspects de la question.

Je prie donc le Comité d'examiner les amendements pour s'assurer que tout groupe d'étude chargé de faire une analyse des tarifs du Nid-de-Corbeau permette aux parties intéressées (1) de présenter leurs points de vue et (2) donner toute l'attention voulue aux indemnités et subventions accordées au chemin de fer Pacifique Canadien relativement aux lignes de l'Ouest et aux tarifs du Nid-de-corbeau.

En ce qui a trait aux services de voyageurs, je veux souligner que les opérations afférentes au transport des voyageurs ne deviennent rentables que dans la mesure où les compagnies de chemin de fer désirent en faire un succès. Puis-je ajouter que nous n'avons pas été indûment impressionnés par l'opinion exprimée à cet effet par les représentants du Pacifique-Canadien. Le Comité a déjà étudié très attentivement la question de savoir si les services de voyageurs du Pacifique-Canadien répondaient aux besoins d'une manière satisfaisante et il a formulé en l'occurrence des propositions qui ont été fort bien accueillies. Le Bill C-231 peut aider à affermir les services de voyageurs déjà en cours. Il y a lieu d'espérer qu'on prendra les dispositions voulues pour que la question des services de voyageurs demeure constamment à l'étude.

La conformation géographique du Canada place les modes de transport au premier plan dans le cadre de notre économie. En outre, les structures de notre pays sont telles que les communications et le transport ont des répercussions de premier ordre tant sur le plan social et politique. Le besoin de moyens de transport des marchandises en vrac nécessite des installations particulières de voies ferrées dans bien des endroits au Canada. En ce qui a trait à la Saskatchewan, ces installations s'imposent et doivent répondre aux besoins, si l'on veut que la province continue d'apporter une contribution à part entière à l'économie du pays.

Le premier principe dont doivent s'inspirer les dispositions relatives aux moyens de transport comporte le maintien et l'amélioration de ces moyens en vue de répondre aux besoins étendus de la population. Le deuxième principe implique la nécessité de maintenir, au moyen de subsides publics, des services peut-être non rentables, mais socialement désirables. Je demanderais néanmoins au Comité d'étudier attentivement deux facteurs, à savoir (1) que les études portant sur les données relative au coût des subsides présentées par les chemins de fer soient l'objet d'un examen minutieux par ceux qui doivent décider du montant des fonds publics destinés à ces subsides; et (2) que le Comité examine les conséquences qu'aurait l'abolition de la subvention du pont-rail à l'égard de certaines industries affectées par les changements de tarif-marchandises et qu'il examine aussi d'une façon spéciale les répercussions de ces changements sur le prix des instruments aratoires.

Je suis d'accord avec la recommandation déjà formulée concernant la création d'un comité consultatif de la Commission canadienne des transports, ce comité étant composé des représentants des usagers.

Il y a eu nombre de débats publics sur le rôle que doit jouer le Pacifique-Canadien dans l'économie du transport au Canada. Nombre de gens ont exprimé l'opinion selon laquelle les engagements permanents qu'a pris le Pacifique-Canadien en retour des droits qui lui ont été consentis de par sa charte primitive et de l'assistance qu'il a reçue postérieurement représentant des engagements qui dépassent les possibilités de cette compagnie. Le Pacifique-Canadien ne peut pas avoir le drap et l'argent. Il ne saurait d'une part se soustraire à ses engagements et d'autre part, continuer de toucher les mêmes revenus et bénéficier des mêmes subventions. De plus, vu que le transport constitue un élément vital dans le cadre de la prospérité future du pays, il faut envisager ce problème dans l'optique des coûts généraux sur le plan économique et social à la fois et des

avantages globaux qui en résulteront pour l'économie canadienne. L'objectif recherché de l'efficacité et du service ne saurait, d'après moi, se réaliser dans le secteur chemin de fer alors que le système est divisé en deux segments distincts. Ce dont le Canada a besoin en matière de services de transport, ce n'est pas une concurrence plus vive mais une coopération plus poussée.

Je recommande donc, comme première mesure dans le cadre d'une intégration des services de transport, que le Parlement étudie s'il est à propos de nationaliser le Pacifique-Canadien. Cette disposition s'impose dans la mesure où l'on voudra intégrer les services de transport, éviter la concurrence inutile et tirer le meilleur parti des lignes et des installations existantes. Voilà qui pourrait constituer le principe de base dans la rationalisation des services de transport.

Le Bill C-231 établira en quelque sorte le gros des engagements publics dans l'industrie du transport de demain. Il renferme les points saillants qui indiqueront la voie à suivre pour établir la politique nationale du transport. La Saskatchewan s'inquiète en premier lieu, je le répète, du fait que l'esprit de concurrence qui préside à l'établissement de nombre de tarifs jouera au détriment de certaines régions, telles la Saskatchewan; et, en second lieu, nonobstant les améliorations apportées dans le processus d'abandon de lignes de chemins de fer, d'autres améliorations s'imposent si l'on veut que la solution de ce problème se traduise par tous les avantages sociaux que la population est en droit d'espérer.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, Monsieur Lloyd. Allons-nous nous en tenir à la manière de procéder habituelle, Monsieur Pickersgill?

M. PICKERSGILL: De désire m'excuser auprès du témoin et des membres du Comité de n'avoir pas été présent au début de l'exposé de M. Lloyd. J'ai lu son mémoire en entier; comme je n'avais pas à le faire à haute voix, j'ai pu le rattraper.

Je ne crois pas avoir quoi que ce soit à formuler touchant la première partie de son exposé.

Quant à la deuxième partie qui porte sur l'abandon de certaines lignes, j'estime que M. Lloyd a pu entendre ici même les observations que j'ai formulées ce matin en réponse au mémoire qu'a présenté le gouvernement de l'Alberta. Je suis porté à croire qu'elles épousent de près les vues de son mémoire, à savoir que les parties intéressées doivent, à leur gré, avoir toutes les chances voulues pour se faire entendre quand bon leur semblera à toutes les étapes de l'abandon d'une ligne quelconque de chemin de fer. Cette disposition fait partie du bill et il entre dans les intentions du législateur qu'elle doive s'appliquer chaque fois que le besoin s'en fait sentir.

Au cours de la brève conversation que j'ai eue avec M. Lloyd ce matin, je lui ai signalé qu'en Alberta, et tout particulièrement au Manitoba, il existait nombre de lignes à l'égard desquelles il ne serait pas réaliste de soulever la question de régions avant 1975, vu qu'il n'y a qu'une seule ligne et qu'on ne pourrait en abandonner d'autres dans la même région. Les compagnies de chemins de fer ont l'intention—et elles nous en ont donné l'assurance—qu'elles comprennent très bien cette question dont le bill fait état et qu'elles collaboreront à la réalisation des fins que nous poursuivons.

Une ou deux modifications ont déjà été apportées—M. Lloyd a sans doute eu la chance d'en prendre connaissance—aux articles portant sur l'abandon des lignes de chemin de fer. Je crois bien qu'il en approuvera la teneur.

Je veux faire le point sur l'article concernant le tarif-marchandises. Je pourrais sans doute aborder la question de deux façons. D'un côté, j'essaierais de régler les divergences qui nous séparent, de l'autre, j'essaierais d'accorder les similitudes. Je penche plutôt du côté de ce dernier. S'il m'était donné de rédiger une deuxième fois le point (1), au milieu de la page 3 du mémoire présenté par

M. Lloyd, je dirais tout simplement que partout où les chemins de fer exercent un monopole, la nouvelle loi doit renfermer des dispositions visant à laisser au gouvernement le contrôle de tout le tarif-marchandises. Franchement, je ne crois pas que cela soit nécessaire, quand il y a une concurrence efficace, mais le bill a pour objet de mettre cette proposition à exécution en autant qu'il y a un monopole.

Nous avons l'intention d'appliquer une partie de (3) de deux façons. Il y a certains amendements qui vont être proposés, qui aideront le petit expéditeur et il y a également, comme Monsieur Lloyd l'a entendu au cours de la discussion de ce matin, une proposition pour présenter une nouvelle clause 317, qui saurait, à mon avis, régler le problème des gros expéditeurs beaucoup plus efficacement que tout taux maximum qui serait significatif, à moins que nous établissions tout simplement un contrôle de tous les taux.

Quant à la clause 336, la position de monsieur Lloyd est exprimée ici d'une façon avec laquelle je suis d'accord—c'est-à-dire que cette proposition exige un examen minutieux. J'ai répété, maintes et maintes fois, que la raison pour laquelle nous avons accepté les deux principes que comporte la formule actuelle du taux maximum, c'est qu'ils sont tous deux empruntés à la commission MacPherson et que l'examen minutieux est un élément qui a été ajouté par le gouvernement en renvoyant ce bill au Comité pour fins d'études. Je crois que j'irais même jusqu'à dire que je suis entièrement d'accord, en principe, avec l'idée d'une révision d'ici 3 ans plutôt que dans 5 ans. Il ne s'agit que de déterminer quand débuteront et quand finiront les trois années afin de nous assurer que nous aurons tout le temps voulu pour acquérir une expérience suffisante qui donnera un sens véritable à la révision. Il est certainement dans l'intention du gouvernement qu'une révision soit faite et qu'elle le soit aussitôt qu'on aura acquis assez d'expérience pour qu'elle soit utile.

En ce qui concerne les crédits relatifs à la passe du Nid-de-Corbeau, je suis très très heureux de la position que prend monsieur Lloyd dans son mémoire. Il reconnaît très clairement qu'il devrait y avoir une étude de ces taux et il fait valoir le point, que je ne peux répéter trop chaleureusement, que dans une étude de ce genre, on devrait donner aux personnes intéressées toute l'occasion voulue de présenter leurs opinions. Et même, non seulement de présenter leurs points de vue, mais aussi de contester les faits présentés dans une révision de ce genre.

Il y a une certaine implication idéologique dans le point (2). Monsieur Schreyer et moi avons eu une petite discussion hier sur ce sujet. Je ne crois pas que monsieur Lloyd s'attend à mon entière adhésion à cette opinion, mais j'estime que nous jugeons que les dispositions du bill sont assez générales, sous la forme qu'il présente actuellement au comité et avec les amendements que nous y avons ajoutés, pour permettre de prendre ces remarques en considération.

Quant à la question d'un service plus rapide, je crois qu'il n'y a aucune dispute véritable entre nous. Je suis persuadé que nous avons résolu le problème ici.

En ce qui concerne la question des subventions, je serais peut-être un peu plus tenace que ne l'est monsieur Lloyd, parce que je suis le ministre des Transports et qu'il est le chef de l'opposition dans la Saskatchewan, mais l'opinion fondamentale qui nous est commune est qu'il y a partout au Canada, et peut-être, en ce qui concerne les chemins de fer, plus en Saskatchewan que partout ailleurs, des embranchements qui ne rapportent peut-être pas de bénéfices, mais qui exerce une fonction essentielle, tant sociale qu'économique —j'aimerais inscrire le mot «économique» aussi bien que le mot «social», même si je ne crois pas que nous allons nous disputer longuement sur ce point—et que c'est là précisément pourquoi nous stipulons que ces embranchements devront être conservés, si la commission décide qu'ils sont avantageux.

Quant au 1er point, il est vrai qu'en ce qui concerne tous les frais relatifs aux subventions, les données à ce sujet devraient être soumises à un examen.

Nous n'accorderons pas de subventions sauf si nous savons, et si nous sommes persuadés, qu'elles sont justifiées et nous ne pouvons le savoir sans examiner minutieusement les données sur les frais, et même, sans faire de notre côté l'établissement des prix de revient afin de les vérifier; et on doit accorder à la commission, si le bill est adopté, il va sans dire, un personnel suffisant pour faire son propre établissement des prix de revient. Sûrement, puisque le ministre des Finances aura tout intérêt à garder ces subventions au plus bas, je suis persuadé qu'il n'y aura aucune disposition, de la part du gouvernement, pour faire accepter, sans critique aucune, les données sur les frais des chemins de fer.

En ce qui a trait aux subventions de pont-rail, c'était en relation avec le Bill n° C-120, il y a de cela une couple d'années, que nous avons écouté les remarques de presque tous les témoins de la Saskatchewan, qui ont dit que si ces subventions devaient être abandonnées, elles devraient l'être de façon graduelle. Nous avons déjà réglé ce point-là et, d'après nos études, nous avons l'impression que l'effet produit sur les prix en retirant les subventions sur une période de trois ans, sera probablement très minime.

En ce qui concerne le paragraphe sur le Pacifique-Canadien, je crois que monsieur Lloyd ne sera pas surpris si j'affirme que cette mesure dépasse complètement la portée du bill. Ce que nous tentons de faire est de fournir de nouveaux règlements de base pour les organisations de transport qui existent en ce moment au Canada. Si nous voulons nationaliser le Pacifique-Canadien, il me semble que cela devrait être décidé seulement à la suite d'une élection générale fondée sur cette question, parce que ce serait un énorme engagement des ressources limitées du pays ainsi que des ressources limitées que les contribuables sont prêts à donner au gouvernement. Il y aurait, à mon avis, au moins deux opinions dans le pays à ce sujet, et je ne suis pas sûr que je serais du côté de monsieur Lloyd. Je ne crois pas que cette question devrait être glissée subrepticement dans un bill de ce genre. Je crois que c'est un sujet important pour un grand débat idéologique que l'on pourrait faire à quelque autre occasion et que ce serait sûrement la question maîtresse lors d'une élection.

Ayant dit cela, je reviens encore pour dire que nous n'avons aucunement l'intention, en traitant du dernier paragraphe, de nous fier à la concurrence dans les cas où il n'y a pas de concurrence. Nous voulons certainement protéger les intérêts sociaux et les intérêts de la population en général dans les régions qui sont soumises à un monopole de transport, que ce soit par chemin de fer ou par tout autre moyen de transport; mais je suis convaincu que, avec les amendements, nous avons maintenant réglé avec efficacité tous les points mentionnés par monsieur Lloyd en ce qui concerne l'abandon de certains embranchements de chemin de fer.

Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire.

M. le PRÉSIDENT: Monsieur Cantelon?

M. CANTELON: D'abord, je voudrais féliciter Monsieur Lloyd pour avoir exprimé ce que je crois être un point de vue qui appartient essentiellement à la Saskatchewan. Je crois que j'ai peut-être raison de considérer que l'idée maîtresse de ce qu'il dit se trouve à la page 4, où il affirme que:

> «L'aspect géographique du Canada fait du transport un facteur clef de l'économie.»

Avec votre permission, j'ajouterais «de l'économie de la Saskatchewan». C'est, assurément, difficile de l'interroger sur le présent mémoire, puisque dans son premier exposé, il travaillait d'après la prémisse du bill primitif, et que ce bill a été changé complètement, surtout par la suppression des deux articles que Monsieur Frawley a traité d'une façon si complète ce matin. A ce que je vois, il ne vaut presque pas la peine de poser des questions à ce sujet-là.

Certes, votre opinion est que les chemins de fer exercent un monopole passablement étendu dans les Prairies. Il me semble que ce point de vue est le même que M. Frawley partageait. Je me demande si vous pourriez appuyer d'une façon ou d'une autre cette façon de voir sur des documents?

M. LLOYD: Eh! bien, je suppose que les arguments à présenter découlent en réalité de la géographie des prairies et du fait que, dans une partie considérable de la province, une région géographique soit desservie par une ligne de chemin de fer et par cette ligne seulement. Si l'on n'oublie pas que notre produit principal est le blé, on doit reconnaître qu'il n'existe qu'une façon de la transporter, par rail. Il y a une ligne de chemin de fer et c'est de cette ligne que doivent se servir tous les producteurs de blé de la région. C'est dans cette optique-là que les chemins de fer exercent un monopole.

M. CANTELON: Ce point de vue m'intéresse jusqu'à un certain point, parce que j'ai demandé, il y a quelques années, au président du CN si, dans le cas où la société abandonnait une ligne de chemin de fer—et je parlais d'une ligne précise qui par hasard ne se trouvait pas loin de la ligne du CPR, qui évidemment allait hériter des opérations du CN—le fait qu'il perdrait ses clients lui causait du souci, et sa réponse m'a quelque peu bouleversé, comme elle vous bouleversera peut-être aussi, il me dit que perdre la clientèle ne l'inquiétait pas. En d'autres termes, que nous supprimions la ligne ou que nous la gardions ne le préoccupait pas tellement. Cette ligne était déficitaire et manifestement, il était content de s'en débarrasser.

M. LLOYD: Les choses peuvent se passer ainsi lorsqu'il y a deux lignes assez près l'une de l'autre pour permettre à l'expéditeur de choisir, et il existe des cas de cette sorte; mais, en général, les gens n'ont pas, évidemment, la faculté de choisir. Si une ligne est supprimée, ils devront parcourir la distance additionnelle jusqu'à la prochaine ligne, qui peut se trouver, comme je l'ai dit, de 25 à 30 milles de là, ou même plus loin.

M. CANTELON: Vous présentez dans votre rapport une suggestion, à la page 2, section 7, savoir:

> il faudrait prévoir des façons de rembourser les organismes provinciaux relativement aux coûts accrus par suite de l'abandon d'une ligne.

Si une ligne donnée doit être supprimée et que les fermiers qui transportent les céréales devront débourser des frais additionnels, quel genre de remboursement aviez-vous l'intention de proposer? Aviez-vous l'intention, par exemple, de suggérer un réseau routier?

M. LLOYD: Exactement. Reprenons l'exemple dont je me suis servi: lorsque le fermier entreprend de transporter du blé 25 milles plus loin que d'habitude, il lui est nécessaire, en premier lieu, d'utiliser un équipement bien supérieur à celui qui lui permettait de parcourir une distance relativement courte. Par conséquent, il y aura sur les routes de plus gros camions en plus grand nombre. Par suite de quoi, il faudra construire à d'autres endroits et remettre à neuf un nombre important de milles du réseau routier de la Saskatchewan, aussi bien municipal que provincial. Ceci occasionnera des coûts additionnels très considérables. Ce coût fait certainement partie des dépenses occasionnées par l'octroi de services de remplacement et nous pensons qu'il doit être examiné avec les autres avant même qu'une ligne soit supprimée; parce que c'est une tranche du coût qui doit être réglé par l'activité productive et la bourse des citoyens du Canada.

M. CANTELON: Vous savez, je crois, que nous avons reçu des suggestions d'autres personnes, qui nous ont présenté des mémoires, voulant que le gouvernement fédéral contribue à la construction de routes dans ces régions. De fait, il a déjà été signalé que, pour une région particulière, la ligne de Buctouche à Moncton, le gouvernement fédéral a accordé une assistance financière pour contribuer aux coûts de la construction de routes. Il me semble qu'en de telles

circonstances, il serait nécessaire que M. Pickersgill ne se contente pas de faire une déclaration portant que le Ministère est favorable à cette façon d'agir, et que, peut-être, ce dont nous avons vraiment besoin à cet égard est une prise de position politique. Je doute que la déclaration de M. Pickersgill puisse être considérée comme une prise de position politique.

M. PICKERSGILL: C'est effectivement une prise de position politique. Je crois même l'avoir déjà dit en Chambre en rapport avec Buctouche. Je l'ai certainement dit plusieurs fois devant le Comité. Je l'ai dit l'autre jour alors que M. Molgat était parmi nous.

Il me semble que si vous devez verser à une compagnie de chemin de fer, par exemple, un demi-million de dollars pour maintenir une ligne en service, alors que vous pourriez construire une bonne route pour la moitié de la valeur en capital de ce montant sur la période d'années où vous vous attendez à devoir maintenir la ligne en service, n'importe quel ministre des finances sera très heureux de choisir le parti le plus raisonnable, ce n'est là que simple bon sens.

Je dois dire que c'est moi qui fut l'auteur des mesures en rapport avec la ligne Buctouche à Moncton, et qu'il existe deux ou trois autres endroits où ces mesures pourraient être mises en application au profit de l'État et des contribuables canadiens. En ce qui me concerne, ce sont mes lignes de conduite à titre de Ministre des transports, lignes auxquels le gouvernement a donné son appui.

M. CANTELON: Je suis fort heureux d'entendre dire ça.

M. PICKERSGILL: Cela ne veut pas dire que nous allons automatiquement construire une route chaque fois qu'une ligne d'embranchement sera supprimée. Je crois que nous avons fait un amendement hier, lorsque nous étions en chambre, en vue de dissiper toute équivoque à ce sujet.

M. LLOYD: Ceci pourrait inciter les municipalités à présenter des demandes la semaine prochaine.

M. PICKERSGILL: Si la demande est faite en vue de faire disparaître une ligne de chemin de fer et qu'il s'agit d'une ligne du Canadien national, cela pourrait m'intéresser à un très haut point.

M. CANTELON: Il me fait énormément plaisir de voir M. Pickersgill faire la lumière sur la question avec autant d'à-propos, parce que je pense que c'est il y a deux ans que je lui ai posé la question pour la première fois, et qu'alors sa réponse avait été quelque peu évasive, n'est-ce pas!

M. PICKERSGILL: Oui, c'est vrai, mais à ce moment-là j'essayais de convaince mes collègues, avec l'aide de M. Cantelon.

M. CANTELON: Eh! bien, merci. Je suis content de voir que j'ai un peu d'influence. Ces questions étaient les seules que j'avais à poser.

M. PASCOE: Monsieur le président, à la page 4, en ce qui concerne les subventions de pont-rail, le ministre dit qu'en les faisant disparaître graduellement sur une période de trois ans, l'Ouest en sera peu touché. J'ai déjà posé cette question. La subvention pont-rail se chiffre à 7 millions de dollars par année. Bon, si cette subvention est supprimée, à quoi sera affecté cet argent, dans la mesure où il s'agit de récupérer les 7 millions?

M. LLOYD: Je suppose qu'il faudrait le consacrer aux biens qui sont soit expédiés à un endroit soit expédiés de cet endroit. J'ai vu des chiffres qui indiquent que le matériel agricole envoyé de l'est du Canada à la Saskatchewan bénéficie de la subvention pont-rail, qui représente 10 p. 100 du taux global. Parmi tous les articles, c'est probablement le plus considérable de ceux qui seraient payés. Ce serait pour les fermiers de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba, la majeure partie destinée probablement aux fermiers de la Saskatchewan.

M. PICKERSGILL: Eh bien, M. Lloyd, avez-vous songé à ce que signifierait l'absence de tout tarif à l'égard de cet article en particulier? Il n'existe aucun tarif concernant la machinerie agricole venant des États-Unis. Selon les témoignages que j'ai reçus—évidemment, ces choses sont toujours hypothétiques jusqu'à ce que la situation se produise effectivement—ce qui détermine réellement les taux à l'égard de la machinerie agricole expédiée de Brantford, de Hamilton ou de Toronto à destination de l'Ouest canadien, ce n'est pas le montant que les compagnies ferroviaires touchent en vertu des subventions de pont-rail, mais plutôt le tarif correspondant qui a cours entre Chicago et North Portal. Si les sociétés ferroviaires veulent transporter ce matériel au Canada, elles doivent se conformer à ce tarif. Je ne crois pas que l'abolition des subventions de pont-rail exercerait un effet quelconque dans cette conjoncture, c'est-à-dire, dans ce qui, à mon avis, constitue le facteur de base dans l'établissement du tarif.

M. LLOYD: J'ai puisé mes données très récemment, dans une déclaration du gouvernement actuel de la Saskatchewan.

M. PICKERSGILL: Oui je sais.

M. LLOYD: J'allais ajouter qu'il se peut que ces données soient fausses.

M. PICKERSGILL: Je crois que c'est tout à fait exact, mais je veux dire que cela ne profite peut-être qu'aux chemins de fer; cela n'est peut-être pas transmis au tarif inférieur. En outre, il serait sans doute difficile aux chemins de fer d'augmenter le tarif sans perdre la clientèle. Il se peut qu'il s'agisse là d'un argument stérile, mais je crois qu'il est probablement assez exact.

M. PASCOE: Le témoin, M. Lloyd, dit que jusqu'à présent, la Saskatchewan épargne 10 p. 100 grâce aux subventions de pont-rail.

M. LLOYD: Selon les renseignements que je possède, lesquels étaient compris dans l'exposé du gouvernement de la Saskatchewan d'il y a environ un an, la machinerie agricole qui est actuellement transportée de l'Est du Canada à la Saskatchewan, touche environ 10 p. 100 des prestations au titre des subventions de pont-rail. Il s'agit donc là de frais supplémentaires substantiels, si ces frais sont ajoutés à la production agricole.

M. PASCOE: Selon vous, il s'agirait donc là de frais supplémentaires supportés par les agriculteurs?

M. LLOYD: Oui, et quoique M. Pickersgill ait avancé une autre solution, je crois que ce genre de mouvement est d'usage et il est peu probable que sa forme se modifierait beaucoup.

M. PASCOE: Puis-je poser au ministre et à M. Lloyd une question concernant ce qu'il en coûte aux Prairies. Dans l'exposé de l'Alberta, M. Frawley a démontré, avec chiffres à l'appui, que le coût du transport d'une plaque d'acier de Hamilton à Vancouver, était beaucoup moins élevé que du premier endroit à Calgary. Quelle est votre opinion à ce sujet? Possédez-vous des données particulières concernant la Saskatchewan?

M. LLOYD: Je ne peux pas les citer de mémoire, mais j'ai pris connaissance au cours des années passées d'un grand nombre de données qui confirment précisément ce résultat curieux de l'application du tarif de fret, en vertu duquel il est effectivement plus coûteux d'expédier des articles à une distance moindre qu'à une distance relativement supérieure. Je suis sûr, M. Pascoe, que ce genre de données existe.

M. PASCOE: En ce qui a trait au service des voyageurs, vous avez dit que le Bill C-231 peut contribuer à stabiliser les opérations actuelles concernant les voyageurs. Estimez-vous qu'il existe présentement dans tout le Canada un service approprié de voyageurs, si nous demeurons au présent niveau?

M. LLOYD: Non, M. Pascoe, je crois en fait que dans le cours de l'exposé, nous avons en quelque sorte exprimé l'espoir que les nouvelles techniques et les nouvelles façons de s'attaquer au problème qui sont présentement mises en

application par le Canadien National par exemple, pourraient être utilisées en vue de donner au service des voyageurs une plus grande ampleur.

M. PASCOE: Êtes-vous d'avis que le succès d'un service des voyageurs dépend dans une grande mesure de la motivation des sociétés ferroviaires? Estimez-vous que le Pacifique-Canadien désire vraiment ce succès?

M. LLOYD: Non, et lors de la présentation de l'exposé, j'ai glissé une phrase supplémentaire en vue d'indiquer qu'en raison de notre expérience en Saskatchewan, j'avais des doutes quant aux intentions du Pacifique-Canadien.

M. PASCOE: Vous avez fait mention d'expéditeurs captifs. Croyez-vous qu'il existe des expéditeurs captifs en Saskatchewan?

M. LLOYD: Oh, il s'agissait sans aucun doute du groupe dont j'ai parlé en réponse à une question antérieure de M. Cantelon. Nos expéditeurs de blé, notamment, sont des expéditeurs captifs.

M. PASCOE: Que pensez-vous des expéditeurs de potasse?

M. LLOYD: Ce sont des expéditeurs captifs, mais, dans ce cas, je crois toutefois que nous avons eu des exemples d'un genre de concurrence qui peut corriger cette situation, mais cette pratique me semble un gaspillage. À cette fin, je vais vous citer trois exemples de mine de potasse. D'abord la mine de Esterhazy, de l'avis de plusieurs profanes, aurait pu être desservie de façon appropriée par le Canadien National qui était sur les lieux, mais le Pacifique Canadien n'en a pas moins construit quelques milles supplémentaires de voies en vue de desservir cette mine. Dans une seconde mine de potasse, le Canadien National était également sur les lieux et il se peut que le Pacifique-Canadien ait libéré cette mine de la captivité, mais le fait de construire une ligne dans ces conditions me semble un genre de concurrence qui n'est pas nécessaire. Dans un troisième cas, le Canadien Pacifique a construit une ligne qui recoupait directement la voie principale du Canadien National, laquelle était beaucoup plus près, et cela afin de pouvoir prendre part au commerce à cet endroit. La potasse peut donc être libérée de cette façon, mais je crois que le moyen utilisé à cette fin est tout à fait indésirable. Il est bien sûr que le blé et un certain nombre d'autres produits de la Saskatchewan, sont effectivement asservis à une société particulière de chemin de fer; il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. PASCOE: En ce qui a trait aux lignes d'embranchement, je crois que vous avez fait mention du potentiel économique. En jetant un coup d'œil sur une carte, j'ai constaté que la ligne qui va d'Aberdeen à Melfort n'est pas protégée. Êtes-vous d'avis que ce lieu recèle de grandes possibilités dans les années futures et que l'on devrait protéger cette ligne?

M. LLOYD: Il s'agit véritablement de l'un des secteurs productifs de la province, et l'une des raisons pour lesquelles nous avons attiré votre attention sur ce point, c'est qu'il fait partie du réseau d'embranchement desservant le port de Churchill sur la baie d'Hudson. Cela est d'un intérêt particulier, je crois, en ce qui concerne cette ligne également.

M. PASCOE: Merci.

M. HORNER (*Acadia*): Êtes-vous d'avis que le bill en entier a d'abord été rédigé en vue de libérer les chemins de fer et de leur permettre de devenir plus concurrentiels? Êtes-vous d'avis que c'était l'une des intentions?

M. LLOYD: Je ne saurais me prononcer au sujet de l'intention. Je crois que ce bill aurait pour effet, autant que nous sachions en Saskatchewan, de libérer les chemins de fer d'une façon relativement malencontreuse, c'est-à-dire de les libérer en ce qui a trait à l'établissement des tarifs et, dans une certaine mesure, de les libérer en ce qui touche l'abandon des lignes de chemin de fer. Il ne s'agit sûrement pas là du genre de liberté dont je suis heureux de constater l'accroissement. Je crois qu'il existe ici une responsabilité générale du public et qu'aucun

agent ou organisme individuel ne devrait être libre lorsque la liberté en question nuit de façon quelconque au bien-être général de l'État.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres mots, s'ils jouissaient de la liberté que ce projet de loi leur prête, ceci irait à l'encontre de l'intérêt public de la Saskatchewan, en particulier?

M. LLOYD: Oui. Nous avons exprimé, dans le mémoire, deux problèmes majeurs au début du sommaire.

M. HORNER (*Acadia*): Diriez-vous que ce projet de loi, à l'exclusion des articles 317 et 336, même modifié de la sorte, permet aux chemins de fer d'acquérir une liberté relative dans le cadre de notre économie?

M. LLOYD: J'aimerais m'assurer davantage de l'effet des articles 317 à 336, avant de répondre, M. Horner.

M. PICKERSGILL: Il n'y a pas de 317.

M. LLOYD: La question de M. Horner m'embrouille.

M. HORNER (*Acadia*): Permettez-moi de l'expliquer de cette façon. Si aucun alinéa n'existe ni dans la vieille Loi sur les chemins de fer ni dans cette nouvelle (loi) pour reprendre la protection prévue par la vieille Loi des chemins de fer dans ses articles 317, 319 et 320, tout particulièrement ces trois articles dans la vieille Loi sur les chemins de fer, cela ne libère-t-il pas les chemins de fer dans une grande mesure, dans notre économie?

M. LLOYD: Oui. Mais encore, je pense qu'il me faut distinguer entre la libération des chemins de fer et la libération de l'économie du Canada. Mais, si ce sont des articles qui permettent aux chemins de fer de prendre un plus grand avantage d'un monopole et les rendent plus libres d'abandonner des services pour lesquels il faudra fournir un remplacement plus coûteux, je considère alors cette initiative regrettable.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez mentionné le mot «monopole» dans votre mémoire. Croyez-vous qu'il existe encore un secteur de monopole au Canada permettant aux chemins de fer de tirer profit des conditions économiques en quelque sorte?

M. LLOYD: Oui. M. Frawley, par exemple, a cité ce matin un extrait de la Commission royale MacPherson, appuyant cette affirmation.

M. HORNER (*Acadia*): Je voulais que vous répondiez à cette question car les chemins de fer, en soumettant des mémoires à ce projet de loi, précédemment, lors des délibérations du comité, ont suggéré que les conditions de monopole qui ont été à l'origine de la Commission des transports du Canada, ont complètement disparu à l'heure actuelle et qu'il n'y a pas besoin d'un organisme investi d'un pouvoir de réglementation pour émettre ou réglementer les tarifs. J'estime que si vous croyez que des conditions de monopole existent encore au Canada, il s'ensuit qu'il devrait y avoir un organisme pour déterminer les tarifs. Est-ce que je m'avance un peu trop en formulant cette opinion?

M. LLOYD: Non. Je pense que nous établissons le fait qu'en vue de la position de monopole des chemins de fer, en particulier dans les Prairies, le nouveau texte de loi devrait adopter des dispositions permettant d'outrepasser le contrôle public de tous les tarifs de marchandises.

M. HORNER (*Acadia*): Nous avons tout un fond d'histoire en ce qui concerne l'industrie des transports et des chemins de fer en particulier, au Canada. J'ai deux autres questions à poser, l'une concernant l'abandon des lignes et l'autre concernant la nationalisation du Pacifique-Canadien. N'est-il pas vrai qu'en remontant à 1918, au moment de la formation du National-Canadien, que le Pacifique-Canadien a demandé au gouvernement de cette époque de le prendre également en charge?

M. LLOYD: Il se peut que la compagnie ait fait cette démarche. Cette question dépasse ma compétence.

M. HORNER (Acadia): Je pense que l'histoire confirmera l'existence de cette démarche. Le gouvernement à cette époque a refusé la demande, en disant que cette compagnie était capable de fonctionner d'elle-même. Maintenant, le Pacifique-Canadien n'a aucune intention de permettre la nationalisation de son réseau. On peut en déduire que cette compagnie a réalisé des bénéfices à transporter notre grain de l'Ouest et qu'elle a construit un réseau tout à fait profitable dans l'Ouest du Canada en particulier.

Une autre question, qui a trait à l'abandon des lignes. Vous avez présenté au comité deux très bonnes cartes, l'une sur les lignes dont le fonctionnement est garanti et l'autre sur les applications concernant l'abandon de lignes, lesquelles cartes ont été présentées à la commission des transports, le 1er septembre 1966. Le ministre a garanti que certaines lignes ne seraient pas abandonnées avant 1975. Mais, que doit-on voir dans cette garantie, M. Lloyd, à votre avis, qui nous assure que le service sera maintenu sur ces lignes jusqu'en 1975, au moins? En d'autres mots, les chemins de fer, pour autant que j'en puisse juger, peuvent très bien réduire le service sur ces lignes; ils peuvent, de ce fait, causer une diminution de leur profit net ou une augmentation de leurs pertes jusqu'en 1975, et produire alors des statistiques prouvant que ces lignes fonctionnent à perte et automatiquement, les condamner à l'abandon. A votre avis, M. Lloyd, quelle solidité cette garantie a-t-elle en ce qui concerne les lignes, après 1975? Si vous regardez vos deux cartes, vous remarquez qu'il y a des tas de voies dont on pourrait demander l'abandon après 1975?

M. LLOYD: Certainement. Je ne vois aucune protection contre la possibilité d'un ralentissement de service, à laquelle vous faites allusion. Il est en effet possible, en se référant à certaines lignes de la Saskatchewan que je connais, de donner des exemples de ce ralentissement de service, avec des trains qui ne circulent presque pas de tout l'hiver ou qui ne fonctionnent qu'irrégulièrement pendant cette saison. Ceci a pour conséquence de pousser les expéditeurs à utiliser d'autres points d'expédition, malgré de grandes différences de distance, pour la raison que le service est plus régulier à ces autres points. Je présume que la seule protection, à ce stade, est un examen de tout le dossier. Ceci est, évidemment, une des raisons qui poussent à un débat public, de telle sorte que l'affaire tout entière puisse être discutée à la lumière de cette question-là.

M. SOUTHAM: M. le président, plusieurs autres membres de ce comité ont posé plusieurs des questions qui m'intéressaient. J'aimerais me joindre aux observations préliminaires présentées par M. Cantelon, et féliciter M. Lloyd pour son mémoire qui, en général, fait ressortir le point de vue de la Saskatchewan en ce qui concerne la nouvelle ligne de conduite exposée dans ce projet de loi sur les transports, à l'exception du fait que je ne suis pas d'accord avec sa suggestion portant sur la nationalisation du Pacifique-Canadien et l'intégration de ses services avec le National-Canadien. A mon avis, ce grand système de transport a sa place, avec une supervision adéquate, et rehaussera notre économie, en temps voulu. A l'exception de ceci, je suis en général d'accord avec les points soulevés par M. Lloyd.

J'estime qu'il a consacré une attention toute particulière à l'abandon des voies. Plusieurs autres membres du comité l'ont questionné sur ceci, mais je pense que nous pourrions pousser un peu plus loin notre examen. Au début de la page 2, vous déclarez:

> Certains aspects de l'énoncé de la ligne de conduite demandant toutefois un examen plus approfondi. Nous avons, en particulier, recommandé...

Vous continuez de déclarer sous l'article 1:

> Attendu que la commission proposée aura l'obligation d'effectuer des études sur les besoins en matière de transport par chemin de fer, l'étendue

de l'autorité de la commission, en ce qui a trait à la modification du réseau garanti de chemin de fer dans les Prairies, doit être clarifiée.

Il est possible que vous ayez entré davantage dans les détails, dans la majeure partie de votre mémoire. Sinon, pourriez-vous expliciter davantage cette déclaration?

M. LLOYD: Je crois que nous sommes assez explicites au sujet de cette déclaration dans la majeure partie du mémoire, monsieur Southam. Si vous lisez tout ce qui se rapporte à cette question dans le mémoire, vous verrez que la garantie qui est mentionnée n'a pas encore de fondement juridique, mais qu'elle entrera en vigueur en vertu de l'article 314 (g) et le sera pour huit ans, jusqu'au 1er janvier 1975. La date semble arbitraire. En même temps, le rôle de la commission, en ce qui a trait au réseau garanti, semble nébuleux. Le bill prévoit que la commission étudiera les besoins en matière de chemin de fer, selon les régions. En ce qui touche les Prairies, l'engagement du gouvernement, selon lequel il garantit un réseau, semble avoir nui au travail que la commission est censée accomplir. Je suggère de tirer au clair l'étendue de l'autorité de la commission, en ce qui a trait à la modification du réseau. Il me semble être très plausible que, d'année en année, beaucoup de conditions peuvent changer au point que certaines lignes peuvent aujourd'hui avoir besoin de protection, alors qu'elles n'en avaient pas besoin au moment où le gouvernement a rendu publique sa ligne de conduite, en septembre de l'an dernier.

M. SOUTHAM: J'ai eu l'impression, et je crois qu'il en a été de même pour un bon nombre des membres de notre comité, que lorsque la Commission royale d'enquête MacPherson a étudié les problèmes du transport, il y a huit ans, nous n'avions pas l'économie florissante dont nous jouissons maintenant, et, lorsque son rapport a été présenté, il était très pessimiste. Mais, maintenant que la situation a changé, je crois que nous pouvons être beaucoup plus optimistes. Mais j'ai l'impression que nous entretenons encore un certain pessimisme, par rapport au bill même dont nous parlons. Pensez-vous, dans la mesure où nous envisageons des solutions aux problèmes du transport, que nous sommes trop pessimistes, au lieu d'être optimistes?

M. LLOYD: Encore une fois, dans le mémoire principal, à la page 16, je crois que nous avons indiqué un ensemble de chiffres qui viennent à l'appui de votre déclaration, Monsieur Southam. Nous avons pu montrer que la superficie de blé en 1966 s'était accrue considérablement par rapport à la moyenne pour dix ans, par exemple, de 1940 à 1949. Nous avons pu montrer que le rendement en boisseaux, par acre, s'était accru. Nous avons pu montrer que la production totale avait augmenté de façon assez uniforme, sur une durée de dix ans, pendant la période en question. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'avec l'introduction d'engrais, de meilleures méthodes de culture et d'autres améliorations, nous nous attendons, avec une certaine confiance, à une production accrue. Je crois qu'il y a place pour un certain degré d'optimisme et que certaines de ces lignes, qui auraient pu être considérées comme non profitables avec une production de 50,000 boisseaux, peuvent le devenir dans les années à venir.

M. SOUTHAM: Je suis heureux de vous entendre dire cela. Je suis d'accord avec cette opinion.

Il y a une autre chose qui m'inquiète et qui inquiète d'autres gens de l'Ouest et dont vous êtes au courant. C'est que la Saskatchewan est constituée, en général, non pas de grands centres, mais d'une grande région de nombreuses petites villes et de villages où la population elle-même dépend entièrement de la proximité du chemin de fer. Il y a aussi le fait que cette région soit un centre commercial parce que les élévateurs à grain y sont situés et que la population gravite autour de cette région en particulier.

L'abandon de certaines lignes a pour ainsi dire fait disparaître quelques petites entreprises. Vous dites, en vertu de l'article 7 de ce délaissement de ligne de chemin de fer, que le comité a étudié la question du paiement d'une indemnité pour les pertes causées par le délaissement aux propriétaires des entreprises qui sont liées au chemin de fer et qu'il conviendrait d'examiner les méthodes qu'il serait possible d'adopter pour rembourser les organismes provinciaux des dépenses supplémentaires qui résultent de ces délaissements. Avez-vous jamais pensé ou quelqu'un en Saskatchewan a-t-il jamais pensé à cette question et suggéré une solution, ou y a-t-il quelques précisions dans votre mémoire qui donneraient une réponse appropriée. Quelle est votre opinion à ce sujet?

M. LLOYD: J'hésiterais à dire que nous avons étudié d'une façon approfondie les méthodes précises et détaillées qui pourraient être employées pour trouver une solution. Nous avons effectué des recherches considérables en vue d'établir le genre des pertes qui pourront se produire. Par exemple, la valeur foncière des localités, rurales et urbaines, subiront sans doute une diminution très considérable. Il y a également un grand nombre d'autres pertes qui seront subies que j'hésiterais même à tenter de préciser. Mais il est certain, comme nous l'avons signalé dans le mémoire, que cette décision a causé une forte pression économique au petit cultivateur. Il en résultera qu'encore un plus grand nombre de nos cultivateurs devront quitter leurs fermes, et abandonner la production agricole. D'un autre côté il en résultera une tendance vers l'accroissement des grandes fermes. Toutes ces considérations signifient des dépenses additionnelles de toutes sortes, au point de vue social et économique, et je suis d'avis qu'elles devront être étudiées par des personnes ayant la compétence nécessaire.

M. SOUTHAM: Le problème des personnes dont les entreprises sont liées au chemin de fer devient de plus en plus prononcé. J'ai dans l'idée l'homme d'affaire moyen dans un village de 200 ou 300 personnes, ou peut-être même seulement 100 personnes, où on y trouve deux ou trois silos, un seul marchand qui est également le maître de poste et qui a peut-être un poste d'essence; toutes ces petites entreprises constituent le moyen de gagner sa vie. Lorsque cette ligne sera définitivement abandonnée il devra chercher ailleurs pour trouver un endroit où il pourra gagner sa vie, ce qui lui cause indubitablement un fardeau économique. Je me demandais si vous aviez songé à accorder certains genres de subvention, de prêt ou autre moyen qui, en vertu d'une loi quelconque, pourraient venir en aide à cet individu pour lui permettre de s'établir ailleurs.

Ceci m'amène à parler d'un principe que j'ai déjà suggéré à cet égard, et j'aimerais avoir votre avis. Il en est d'ailleurs question au *Feuilleton*. Le principe que je propose consiste dans un moratoire dans les cas de cette nature, lorsqu'une section de ligne de chemin de fer de 8, 10 ou 15 milles touche un certain nombre de ces individus et si plus tard, disons après 1975, une nouvelle demande est présentée devant la commission et que les membres décident, dans leur sagesse, que la ligne devrait être abandonnée, il devrait y avoir alors une période de temps de 5 ans, comme je l'ai proposé, et j'ajouterai comme suggestion possible et raisonnable, pour permettre à cet individu ou à plusieurs personnes dans ces petites régions de se rétablir sans avoir à se défaire de leurs biens. Les municipalités locales pourraient aussi effectuer des rajustements dans la répartition des taxes et construire des routes et autres installations en vue de desservir les gens qui devraient s'en aller ailleurs pour bénéficier de ces services. Ce point de vue a-t-il été étudié?

M. LLOYD: Je suis d'accord avec les deux suggestions qui ont été faites, car il est certain que la personne qui a consacré non seulement des dollars mais plusieurs années de sa vie devrait avoir droit d'être préalablement avertie avant de tout perdre, le seul autre choix étant de lui permettre de s'en aller ailleurs. En outre, les mesures de réhabilitation sont nécessaires, non en raison du fait que cette situation résulte du délaissement d'une ligne de chemin de fer mais pour

quelque autre motif que ce soit qui aurait pu causer cette situation. Je suis d'avis que ces mesures devraient être englobées dans un programme plus vaste de réhabilitation sur une certaine base régionale.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, j'ai encore une dernière question à poser. Si l'on vient à abandonner les services de chemin de fer et lorsque la chose se produira dans ces régions, cela forcera—et je crois que vous l'avez mentionné vous-mêmes dans votre mémoire—les fermiers à transporter leur grain sur une distance de 25 à 30 milles, alors qu'actuellement cette distance de 12 à 15 milles. Un étude a-t-elle été faite à ce sujet, ou pouvez-vous nous donner des renseignements sur la façon dont cet abandon influera sur l'économie du fermier en ce qui touche les tarifs de la passe du Nid-de-Corbeau, car si vous allez trop loin dans cet abandon et forcez le fermier à voiturer son grain sur une trop grande distance, l'augmentation des frais qu'il subira de ce fait pour rendre ce grain au marché ne sera pas compensée par les avantages dont il bénéficie actuellement en vertu des tarifs de la passe du Nid-de-Corbeau. En d'autres termes, cela devient un fardeau financier supplémentaire pour l'homme qui doit assurer le transport de son grain sur une distance de 30 milles comparativement à celui qui n'a à parcourir que 10 milles ou encore à celui qui a la chance de demeurer près d'une ligne de chemin de fer. C'est un problème qui, à mon avis, a inquiété bon nombre de fermiers.

M. LLOYD: Je n'ai encore vu aucune étude sur le rapport qui existe entre les deux, mais encore une fois, il n'y a aucun doute que l'homme qui doit camionner sur une distance supplémentaire de 30 milles, qui doit s'acheter de l'équipement plus gros et plus dispendieux d'achat et de fonctionnement et qui doit s'en servir pendant un plus grand nombre d'heures chaque année, constatera que ses frais de production ont augmenté de façon sensible.

M. SOUTHAM: C'est là un de nos plus grands problèmes et je me demande même s'il est possible d'y apporter une réponse, particulièrement, en Saskatchewan, parce que le grain constitue un élément essentiel de notre économie et que cela concerne un bon nombre de gens. Comme il y a environ 110,000 personnes qui détiennent des permis de vente de grain en Saskatchewan, cela touche un fort pourcentage de notre population.

M. LLOYD: Notre mémoire renferme des chiffres concernant le nombre de gens qui seront touchés d'une façon quelconque, et un calcul, qui a été fait il y a trois ans, indique que la valeur marchande des fermes pourrait diminuer dans la mesure d'au moins $20 millions et que la valeur cotisée des terres pourrait décroître de $6 à $7 millions. Chacun de ces facteurs sont des plus importants.

M. SOUTHAM: Je vous remercie, Monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Southam?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, j'ai été très intéressé plus tôt par la déclaration qu'à faite M. Lloyd, à la première page de son résumé, où il dit:

> «Ce qui nous préoccupe principalement, c'est la façon dont on projette d'établir des taux de transports des marchandises, laquelle sera peut-être préjudiciable aux intérêts de la population de la Saskatchewan.»

C'est l'impression que m'a laissée le bill. En réponse à la question de M. Pascoe relativement aux subsides de pont-rail qui s'élèvent à $7 millions, vous estimez que quelqu'un devra probablement payer ce $7 millions et que si on les élimine graduellement il pourrait en résulter une augmentation des taux de transport des marchandises ou des prix de la machinerie et de diverses autres choses, en Saskatchewan. Était-ce bien votre avis?

M. LLOYD: Oui.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Bien, alors continuons, monsieur Lloyd. Le bill au complet dérive du rapport MacPherson. La Commission MacPherson fut

créée en 1958 quand la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises fut déposée et qu'un fonds de $20 millions fut constitué pour venir en aide aux chemins de fer afin d'empêcher l'augmentation des taux de transport des marchandises. Je crois comprendre que ce 20 millions de dollars est rendu à 100 millions, et cela ne tient pas compte de la récente augmentation de salaires accordée aux employés de chemin de fer. Donc, les présentes subventions que ce projet de loi va éliminer en permettant aux chemins de fer d'établir leurs propres tarifs, se monteront à 125 ou 130 millions de dollars, plus votre montant de 7 millions. Quelqu'un devra payer cela, a dit M. Gordon, en ce qui concerne les chemins de fer; une fois cette subvention supprimée, leur surcroît de production grâce aux nouvelles méthodes technologiques comblerait les lacunes et il ne serait pas nécessaire d'augmenter tellement les tarifs de transport. M. Sinclair a dit qu'il n'est pas de cet avis, que quelqu'un devra payer pour cette réduction. Vous avez déclaré que l'évolution de la technologie des transports non seulement impose des changements mais permettra peut-être d'améliorer les services à meilleur compte. Selon vous, où va aller ce montant de 150 millions de dollars? Êtes-vous d'avis que les changements technologiques améliorés combleront les lacunes, ou bien croyez-vous que si les tarifs de transport sont libérés, quelqu'un sera obligé de payer pour ceci?

M. LLOYD: Bien, j'hésiterais à vouloir régler le problème de cette façon. Sans doute, si le problème existe, quelqu'un devra...

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Si la subvention est répartie sur une période de quatre ou cinq ans, il va sans dire qu'éventuellement le montant devra être payé par le contribuable ou par quelqu'un.

M. LLOYD: Faites-vous allusion au montant de 7 millions?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Non, pas seulement au 7 millions mais à toute la subvention.

M. LLOYD: A mon avis, nous pouvons certainement nous attendre à deux choses. Le progrès technologique et l'accroissement de l'utilisation d'autres services efficaces entreront vraisemblablement en ligne de compte. Mais je reviens aux prémisses générales de l'exposé, à savoir que le système de transport fait partie de notre mise de fonds totale dans notre économie et dans la mise en valeur du pays; et que, comme résultat, l'économie nationale s'en sert comme l'instrument de cette mise en valeur. Nous avons soutenu dans l'exposé et ailleurs que les frais ont été particulièrement lourds en ce qui concerne la production dans l'Ouest, à cause du problème du transport et jusqu'à un certain point de la politique nationale adoptée dans le passé; et nous craignons que le projet de loi, dans sa rédaction première, ne fasse qu'ajouter à la non-justification de ces fardeaux. Par conséquent, nous recommandons de ne pas donner suite à certaines choses ou d'aborder le problème de quelque autre façon.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Vous croyez toujours que les tarifs de transport vont demeurer à leurs niveaux actuels, d'après de ce que vous avez déclaré, et que l'établissement de tarifs de transport serait au détriment des intérêts des gens de la Saskatchewan? Êtes-vous toujours de cet avis?

M. LLOYD: Oui, j'ai beaucoup de doutes à ce sujet.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ne croyez-vous pas qu'il va y avoir augmentation des tarifs de transport pour certains consommateurs du Canada?

M. LLOYD: Je regrette, je ne vous ai pas entendu.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ne croyez-vous pas qu'il va y avoir augmentation des tarifs de transport afin de combler cette somme de 150 millions de dollars? Ce montant ne saurait être entièrement comblé par les améliorations technologiques.

M. LLOYD: Cela se peut fort bien, mais d'après ce que soutient notre mémoire, les chemins de fer dans la Saskatchewan jouissent en plusieurs cas d'un monopole, ce qui n'existe pas dans les autres parties du Canada; il ouvre la porte à des abus et suscite probablement la tentation de s'approprier une plus grosse part du transport, ce qui serait injustifié en ces régions où on leur en laisse la liberté.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Certes, je suppose que vous n'espérez pas être forcé d'en payer tout le coût.

M. LLOYD: J'espère que non. Cela amènerait une autre sécession.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, je voudrais me référer à certaines remarques de M. Lloyd au sujet d'une contrainte qui serait imposée au mouvement des céréales et à l'expédition de la potasse. Si l'on considère que les céréales se déplacent à la faveur d'un tarif statutaire, le commerce des céréales n'est certainement pas contraint à un tarif imposé par les chemins de fer; n'est-ce pas?

M. LLOYD: Aussi longtemps que ces tarifs resteront en vigueur.

M. DEACHMAN: Oui. C'est un tarif statutaire, et il a été depuis longtemps fixé à un niveau avantageux par le gouvernement fédéral.

M. LLYOD: Qu'on le dise avantageux ou non, je soutiendrai qu'il n'a pas été pleinement satisfaisant.

M. DEACHMAN: Pourtant il s'agit d'un tarif statutaire établi par le gouvernement fédéral, et personne jusqu'ici n'a demandé à ce comité d'y mettre fin.

On pourrait plutôt prétendre que c'est l'expéditeur de céréales lui-même qui est contraint; dans le cas présent, la partie contrainte serait le chemin de fer, n'est-ce pas M. Lloyd, puisque le tarif lui est imposé par le public, ou en réalité par le véritable expéditeur lui-même?

M. LLOYD: Non. Comme je l'ai dit plus tôt quand je vous ai interrompu, M. Deachman, je suis loin d'être certain que cela est prouvé, et je répète qu'à l'égard de ce projet de loi je partage les sentiments de beaucoup de gens, et nous en avons eu un écho ce matin par la voix de M. Frawley, que ces tarifs ne sont pas nécessairement aussi désavantageux pour les chemins de fer qu'on semble vouloir le présumer fréquemment.

M. DEACHMAN: Dans le cas de la potasse, les tarifs ont-ils été fixés par le chemin de fer ou croyez-vous qu'il y ait eu des négociations entre les compagnies de potasse et le chemin de fer, à l'égard des tarifs qui seraient en vigueur, avant que ces industriels se lancent en affaires et commencent à percer des puits de mine?

M. LLOYD: Il y a eu négociation.

M. DEACHMAN: Ce n'est donc pas un tarif de contrainte dans le vrai sens du mot; c'est plutôt un tarif négocié.

M. LLOYD: Peut-être pas un tarif de contrainte si on s'en tient au fait qu'elles peuvent le négocier. Leur prestige financier les met heureusement en position de faire jouer la pression de leur puissance économique dans les négociations.

M. DEACHMAN: Il s'agit tout de même d'un tarif négocié.

M. LLOYD: Oui, mais à mon avis, ce sont des clients contraints. Elles sont libres de négocier et elles n'ont eu la liberté de négocier que parce qu'elles disposent d'une certaine puissance économique; mais les autres personnes du même milieu qui doivent se servir des chemins de fer pour de nombreuses fins ne peuvent faire jouer le facteur d'une puissance économique semblable et sont vraiment contraintes.

M. DEACHMAN: Existe-t-il en Saskatchewan des expéditeurs importants qui seraient contraints de cette façon et que vous pourriez citer comme étant soumis par le chemin de fer à des tarifs qu'ils ne peuvent négocier et qu'ils doivent accepter parce qu'il n'existe pas d'autre moyen de transport compétitif?

M. LLOYD: La plupart de vos expéditeurs individuels et un grand nombre des petits commerçants qui sont vos clients pourraient entrer dans cette catégorie; dans beaucoup de cas, le chemin de fer n'a pas d'autre choix, et ils ne possèdent pas la puissance économique qui leur permettrait de négocier.

M. DEACHMAN: Pourquoi ne se tournent-ils pas vers les camions?

M. LLOYD: Cela va en autant qu'il est possible de se servir du camion, et son utilisation qui augmente de plus en plus provient en partie de ce que les chemins de fer ne se sont pas adaptés aux nouvelles conditions et ne sont pas intéressés à ce commerce particulier. Je crois qu'ils ont erré en l'ignorant.

M. DEACHMAN: Merci beaucoup.

M. FAWCETT: Monsieur le président; M. Southam et M. Deachman ont posé toutes les questions que je me proposais de poser et je crois qu'on y a très bien répondu.

M. CANTELON: Monsieur le président, puis-je poser une autre question à l'égard de ce qu'a dit M. Deachman? Si je me le rappelle exactement, il a dit, bien entendu, que les expéditeurs de potasse n'étaient pas contraints par les chemins de fer, et j'ai essayé de me rappeler l'explication que l'on m'a donnée lorsque j'ai posé cette question. Elle soutenait, et je dois confesser que je ne le crois pas, que les gros expéditeurs peuvent négocier les taux et que les chemins de fer ont soin de les maintenir à un certain niveau, car autrement la potasse ne pourrait pas être écoulée si elle atteignait les marchés mondiaux à des prix qui ne lui feraient pas trouver de preneurs. Il y a donc eu négociation de tarifs et les chemins de fer disent qu'il a fallu les négocier en dessous de ce niveau.

Ce que je veux faire remarquer, c'est que cela laisse beaucoup de latitude au chemin de fer. Par exemple, si la potasse peut être produite en Saskatchewan, utilisons un chiffre fictif, disons $2 la tonne, ce qui bien entendu n'est pas le fait, et qu'elle doit se vendre à $5 pour trouver preneur sur le marché mondial, le chemin de fer peut exiger jusqu'à $2.90 la tonne pour la conduire au marché mondial, ce qui permet de l'y offrir à $5 la tonne. Je crois que cela donne beaucoup de pouvoir au chemin de fer pour orienter la négociation, et j'ai l'impression que la compagnie de potasse ne peut pas ne pas être un expéditeur contraint jusqu'à un certain point. Elle est contrainte jusqu'au point que le chemin de fer peut lui facturer le maximum de ce que la vente peut supporter. Il me semble parfois que si les compagnies pouvaient vendre leur produit à meilleur marché, cela stimulerait la production, comme celle de n'importe quel autre minerai dans le même cas, ce qui contribuerait au développement du pays, à condition que le chemin de fer n'exige pas le maximum de ce que la vente peut supporter. Voilà le point que je voulais signaler.

M. FAWCETT: Monsieur le président, je désire demander à M. Lloyd s'il considère comme expéditeur contraint celui qui n'a pas d'autre moyen de transporter ses marchandises que les chemins de fer ou les camions. Cela comprendrait l'industrie de la potasse car je crois que le rail est le seul moyen pratique de transporter la potasse. Croyez-vous qu'en de telles circonstances on pourrait la considérer comme expéditeur contraint, à la lumière de ce que M. Cantelon a dit? Je crois qu'en cela il a soulevé un point très intéressant.

M. LLOYD: Comme je l'ai dit en partie auparavant, ils sont simplement des expéditeurs contraints. Ils ne sont libres que parce qu'ils possèdent un degré de force économique à laquelle ils peuvent recourir pour négocier, et même là il y a des limites, comme l'indique l'argument présenté par M. Cantelon.

M. FAWCETT: J'ai une autre question à poser, et elle n'est pas très juste; par conséquent, vous ne pourrez peut-être pas y répondre. Je crois que vous avez mentionné que lorsque les chemins de fer Nationaux du Canada desservaient une entreprise de potasse en Saskatchewan, le Pacifique-Canadien y a construit une ligne afin de pouvoir obtenir une partie de ce trafic également. Auriez-vous des faits démontrant que parce que les deux chemins de fer se trouvaient là, on a accordé un meilleur tarif à l'industrie de la potasse? Sans doute, vous n'avez pas de chiffres à ce sujet.

M. LLOYD: Non, je n'ai aucune preuve à cet effet. Je prétends que c'est là un moyen des plus inefficaces d'obtenir un meilleur tarif. Cela soulève toute la question d'une plus grande rationalisation. Dans les plaines du Canada, on s'est fait mourir à essayer d'obtenir la coopération et l'utilisation collective ainsi qu'une certaine intégration des efforts par les compagnies de chemins de fer. On y est parvenu pour une raison: l'auteur du rapport Duff rédigé en 1931-1932 a sévèrement critiqué les chemins de fer pour la concurrence qu'il désignait comme un «gaspillage», et c'est là, je crois, l'une de ses moindres expressions, et l'on profite peu de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

J'ai mentionné trois choses au sujet de la potasse. Je ne suis pas un expert à ce sujet mais c'est là l'opinion de la plupart d'entre nous, et il ne semble y avoir aucune raison de croire qu'une compagnie de chemins de fer n'aurait pas pu desservir mieux que deux compagnies ou pour la troisième usine que j'ai mentionnée, que le pays n'épargnait rien en construisant une ligne à travers un chemin de fer pour se rendre à une usine. Par conséquent, bien qu'il puisse y avoir une meilleure base de négociation, à la longue il me semble que c'est là une méthode inefficace et inutile d'expédier les produits de la Saskatchewan ou du Canada vers les marchés mondiaux.

M. FAWCETT: Monsieur le président, j'aimerais terminer en disant qu'il serait très intéressant de connaître les tarifs pour la potasse de ces diverses industries de potasse sur les deux lignes principales de chemins de fer. Mais nous n'avons pas de renseignements à ce sujet, alors je n'en parlerai plus.

M. SCHREYER: Monsieur Lloyd, lorsque l'Association coopérative canadienne des producteurs de blé a présenté un rapport succinct à notre Comité le 18 octobre dernier, elle a aussi fait allusion aux dispositions de ce projet de loi concernant la rationalisation des chemins der fer. Tout comme la recommandation contenue dans votre rapport, elle a aussi recommandé de renforcer les pouvoirs de la Commission en vertu de ce projet de loi afin d'accomplir la rationalisation des chemins de fer.

Lorsque, au paragraphe 10 de la page 25 de votre rapport principal, vous avez fait allusion au renforcement des pouvoirs de la Commission en vue d'accomplir la rationalisation, que vouliez-vous dire? S'agissait-il de rendre obligatoires les recommandations de la Commission relatives aux chemins de fer ou de retenir les subventions afin de fournir un encouragement?

M. LLOYD: Non. Il y aurait des cas où l'autorité de la Commission devrait certainement lui permettre de dire aux compagnies de chemins de fer: «Vous ferez ceci», ou «Vous ferez cela ensemble», ou «Vous vous servirez des lignes de

l'autre compagnie de chemins de fer et utiliserez les installations communes». Il me semble que quelqu'un devrait s'occuper de ce problème et prendre des décisions dans l'intérêt général du Canada, non seulement dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer, et pour cela il faudra attribuer des pouvoirs à une Commission responsable.

M. SCHREYER: Vous ne recommandez pas nécessairement qu'on accorde à la Commission des pouvoirs de faire des recommandations obligatoires?

M. LLOYD: Que ce soit par la Commission ou non, j'aimerais que cela soit fait par quelqu'un qui est entièrement responsable au peuple du Canada par l'entremise des institutions du Parlement.

M. SCHREYER: Et je suppose que vous êtes d'accord, du moins en partie, avec la recommandation de l'Association coopérative des producteurs de blé de l'ouest du Canada à l'effet que cela pourrait être accompli peut-être en retenant les subventions versées aux compagnies de chemins de fer si elles refusent de collaborer en vue d'une plus grande rationalisation de nos lignes?

M. LLOYD: Ce serait certainement là un moyen si elles n'avaient pas recours à la méthode la plus efficace. Je ne vois pas pourquoi on utiliserait l'argent du public pour les subventionner en vue d'accomplir quelque chose d'inefficace lorsqu'il existe un autre moyen.

M. SCHREYER: Lorsque vous employez le mot «rationalisation» au paragraphe 10, à la page 25, quelle signification exacte voulez-vous donner à ce mot? Le ministre, si je puis le dire, semblait croire hier que par «rationalisation», vous vouliez dire accorder aux deux compagnies de chemins de fer plus que tout juste les droits de circulation sur les lignes de l'une et de l'autre.

M. LLOYD: Je suis d'avis qu'il s'agirait de plus que cela. Généralement parlant, je veux dire l'élaboration d'un système de transport qui permet de transporter nos produits à leur destination de la manière la moins coûteuse et la plus efficace possible. C'est là une simplication énormément exagérée, mais qui est fondamentale, il me semble, pour indiquer la signification de rationalisation.

M. SCHREYER: Monsieur le président, seulement une autre question à M. Lloyd, puis une question au ministre. Vous avez mentionné monsieur Lloyd, la subvention du «pont» et le fait que d'après vos données une proportion de 10 p. 100 de la subvention du «pont» de 7 millions de dollars s'appliquait au transport des instruments aratoires vers la Saskatchewan.

M. LLOYD: Oui.

M. SCHREYER: Alors, à la fin de la période durant laquelle cette subvention est distribuée, serait-il passablement exact de dire qu'il en résulterait des frais additionnels de transport des instruments aratoires aux acheteurs de ces instruments de la Saskatchewan de l'ordre de $700,000 à un million de dollars par année? Nous ne devrions peut-être pas utiliser des chiffres précis, monsieur le président, mais je crois qu'on peut y arriver en utilisant des moyens passablement élémentaires.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas entendu la question, monsieur Schreyer.

M. SCHREYER: La question est tout simplement celle-ci, monsieur le président. A la fin de la période durant laquelle la subvention du «pont» est distribuée, est-il passablement exact de prétendre qu'il en résulterait une augmentation des frais de transport des instruments aratoires pour les achats de machines en Saskatchewan de l'ordre de $700,000 à $900,000 par année?

Le PRÉSIDENT: M. Lloyd a déposé un rapport dans lequel les chiffres indiquaient que le coût serait plus élevé, mais je ne sais pas quelle serait l'augmentation.

M. J. S. BURTON (*agent de recherches adjoint au chef de l'opposition, Saskatchewan*): Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter un mot ici. Je crois

que les 10 p. 100 qui figurent dans la déclaration de 1965 du gouvernement de la Saskatchewan ne concernent pas les 10 p. 100 de la subvention du «pont» de 7 millions de dollars; ils intéressent plutôt les 10 p. 100 du tarif ferroviaire total relatif au transport des machines agricoles à destination de l'ouest du Canada. Ce mémoire ne contient aucune informtion quant au montant exact qui s'ajoutera au coût.

M. SCHREYER: Il serait utile, Monsieur le président, que le Comité puisse consulter des données et il n'incombe pas, que je sache, à M. Lloyd en particulier de nous les fournir. Je pense qu'il revient au Comité de nous présenter des données indicatrices de ce que cela représentera exactement en dollars et en cents aux acheteurs de machines de la Saskatchewan.

M. PICKERSGILL: Je m'excuse de vous interrompre. Je ne crois pas que l'on puisse en obtenir nulle part, parce que votre équation comporte une inconnue, n'est-ce pas? Cet «X» est ce que sera le tarif relatif appliqué aux machines agricoles dans trois ans, quand la subvention du «pont» sera discontinuée.

M. SCHREYER: Non. Je suppose qu'il s'agit ici d'une constante.

M. PICKERSGILL: Vous supposez que les tarifs ferroviaires sont constants?

M. SCHREYER: Oui.

M. PICKERSGILL: Ce ne serait qu'une perte pour les chemins de fer. Ce sont les chemins de fer qui touchent la subvention en premier lieu pour qu'ils maintiennent les tarifs à un certain niveau. S'ils maintiennent les tarifs à ce niveau sans toucher la subvention, l'opération se solde par une perte pour eux. Le seul moyen d'augmenter le revenu est de hausser les tarifs. Je prétends que s'ils augmentent considérablement les tarifs, ils n'obtiendront pas cette tranche d'affaires. Non seulement perdront-ils la subvention, mais encore tous les bénéfices qui s'y rapportent, car les machines prendront la route des États-Unis.

M. SCHREYER: Je soutiens que la base devrait être le tarif qui aura cours lorsque les chemins de fer seront appelés à mettre à effet un tarif qui comblera l'écart que laissera la suppression de la subvention du «pont».

M. PICKERSGILL: Je prétends, Monsieur Schreyer, que personne au monde ne saurait le prévoir aujourd'hui, car personne ne sait quelle sera la prise de position des chemins de fer en matière de fixation des prix. Personne ne peut prévoir quel tarif ils devront exiger—si des modifications s'imposent—pour s'assurer cette tranche d'affaires, s'ils désirent continuer de l'obtenir. Nous pouvons jouer chacun de notre côté avec nos hypothèses.

M. SCHREYER: Je raisonne ainsi: tous les autres facteurs étant égaux, qu'est-ce qu'il en sera?

M. PICKERSGILL: Tous les autres facteurs étant égaux, je conclus que les chemins de fer porteront toute la perte.

M. SCHREYER: Nous soutenons les contraires.

M. BURTON: Les frais additionnels ne seraient pas transmis aux agriculteurs qui, je pense, ne peuvent les prendre à charge.

M. SCHREYER: Précisément, Monsieur le Président. Ma dernière question s'adresse au ministre plutôt qu'à M. Lloyd. Quand le ministre a fait sa déclaration devant le Comité hier, sur la question de savoir si, oui ou non, le gouvernement fédéral entamerait des pourparlers avec les provinces que toucheront l'abandon de lignes secondaires, il a précisé que c'était l'intention claire du

gouvernement de négocier, mais quant à savoir si le gouvernement consentira à accorder une subvention déterminée, et ainsi de suite, tout dépendrait des contingences de la situation.

M. PICKERSGILL: Je ne trouve rien à redire du résumé que vous avez donné de mes paroles, mais vous ne m'en voudrez pas si je me sers de mes propres termes, n'est-ce pas?

M. SCHREYER: Non, je ne m'en suis servi qu'en guise d'avant-propos à ma question. Bien que vous ayez été passablement clair sur ce point, monsieur le ministre, je ne me rappelle pas vous avoir entendu parler de ce que le gouvernement a l'intention de faire en ce qui concerne l'augmentation des frais de production que subissent certains cultivateurs par suite de l'abandon d'embranchements.

Je vais essayer de vous donner quelques facteurs précis. Si la ligne est abandonnée, et que le cultivateur doive faire transporter son grain par camion à 30 milles plus loin, il peut en résulter une augmentation des frais de production de 10 cents le boisseau. C'est demander à un particulier de prendre à son compte une augmentation assez importante, et cela, à cause d'une décision où le gouvernement est en cause de façon directe ou indirecte. Qu'en pensez-vous?

M. PICKERSGILL: Je répondrai à cela dans un moment, mais je veux d'abord répéter ce que j'ai dit au sujet des routes. Je ne crois pas avoir dit quoi que ce soit—si je l'ai fait, c'était sans le vouloir—au sujet d'un commencement de négociation entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Ce qui pourrait arriver en vertu de la présente loi, ce serait que la Commission recommande au gouvernement d'étudier la possibilité de contribuer à la construction d'une grande route. Si on laisse entendre, lors de l'audition, que l'abandon d'une ligne particulière causera de sérieux ennuis à moins que la route ne soit améliorée, la Commission pourra exprimer l'avis, auprès du gouvernement, que ce sera moins onéreux pour le Trésor et plus avantageux pour la communauté au point de vue social et économique, si le gouvernement fédéral contribue à l'amélioration des routes au lieu de compenser les pertes des chemins de fer pour maintenir en service les embranchements.

Si ce genre de recommandation est faite au gouvernement, celui-ci pourra alors faire une offre, s'il le désire, et il appartiendra aux autorités locales ou provinciales, ou à quiconque est propriétaire de la route, de décider de l'accepter ou non. J'ai dit n'avoir rien trouvé à redire de votre proposition; je veux simplement exposer aussi clairement que possible la manière dont cela se produirait, à mon avis, parce que je ne veux pas créer de malentendu X ce sujet. Je ne veux pas dire que vous m'avez mal interprété.

M. SCHREYER: Ce n'est pas de cette manière que vous avez répondu à l'intention de M. Molgat au sujet...

M. PICKERSGILL: Oh, oui! C'est ce que j'ai voulu dire, de toute façon. Je n'ai jamais eu de doute au sujet de la façon dont on procédera. Le gouvernement n'en prendra pas l'initiative. La Commission entendra une demande abandon. On dira alors que cela va causer des ennuis sérieux, et que ces ennuis seront atténués si l'on fait telle ou telle chose à ce sujet. La Commission pourrait dire, par exemple, qu'elle ne recommandera pas l'abandon de cette ligne à moins qu'on ne recours à telle solution. Il appartiendra alors au gouvernement de décider s'il doit demander au Parlement les fonds nécessaires à cette entreprise, s'il estime que cela satisfera la province ou la municipalité. Voilà comment les choses se passeraient et je pense que c'est la seule manière dont cela pourrait se passer, étant donné la loi. En toute franchise, je crois que les avantages

compenseraient probablement certains inconvénients. Tous les membres ici présents qui viennent de la Saskatchewan en savent probablement plus long là-dessus que moi-même. Toutefois, on me dit qu'il n'est plus nécessairement vrai que les cultivateurs transportent toujours leur blé à l'élévateur le plus proche; que bien souvent, ils le transportent plus loin, à des endroits où il y a encore des magasins et d'autres services de ce genre, afin de pouvoir faire leurs achats en même temps. Dernièrement, j'ai survolé les Prairies assez souvent pour remarquer, en particulier dans les régions du Manitoba que je connais assez bien, que certaines localités autrefois importantes sont maintenant presque oubliées, et que ce n'est pas dans ces endroits-là que les lignes de chemins de fer ont été abandonnées; au contraire, elles y sont encore. Certains autres centres semblent être en voie d'expansion. C'est là, je pense, que la Commission devra tenir compte du nombre des inconvénients qui pourraient surgir. S'il devait y avoir un inconvénient considérable, la Commission ne permettrait pas que l'on abandonne l'embranchement, même s'il n'est pas rentable. Au lieu de cela, la Commission verserait un dédommagement. Je ne pense pas pouvoir répondre autrement à votre question.

M. SCHREYER: Monsieur le président, je déduis de la déclaration finale du ministre qu'il se pourrait fort bien, si l'on juge, d'après les conclusions de la Commission, que l'abandon d'une ligne particulière aura pour résultat d'augmenter sensiblement les frais de production, sous forme d'une hausse des frais de transport acquittés par le producteur, il se pourrait fort bien, dis-je, qu'une indemnité soit versée.

M. PICKERSGILL: Une indemnité versée?

M. SCHREYER: Oui.

M. PICKERSGILL: Aux termes des articles que nous avons modifiés hier, rien n'empêcherait la Commission de faire une telle recommandation au gouverneur en conseil. Je ne crois pas pouvoir prédire, au point où nous en sommes, ce qu'il ferait si on lui présentait cette recommandation.

M. PASCOE: Monsieur le président, à la page 2.8, il est dit que lorsque des lignes de chemin de fer sont abandonnées, et j'imagine que cela signifie qu'on pourrait en abandonner quelques-unes, les emprises et les propriétés connexes des chemins de fer reviennent à la province. Savez-vous quel usage la province en fera? Est-ce qu'on y construira une grand-route?

M. LLOYD: Non, mais souvent ces propriétés ont une forte valeur négative, à tout le moins. Si on les laisse telles quelles, elles divisent les champs et causent d'autres inconvénients de ce genre. Cela tient entièrement à ce qu'on en fait, soit les éliminer parce qu'ils représentent des obstacles, soit peut-être les employer à quelque fin productive. Je ne les vois pas tellement converties en routes nationales.

M. PASCOE: Prévoyez-vous, alors, qu'on utilise le gravier pour d'autres routes?

Le PRÉSIDENT: Essayez-vous de mener les carrières de gravier à la ruine?

M. PASCOE: Voulez-vous aussi le gravier?

M. LLOYD: Eh bien, il y a grande insuffisance de gravier dans certains endroits, mais je ne sais pas si le gravier en question est de la qualité voulue.

M. PASCOE: J'ai une dernière question qui se rapporte à ce que le ministre a dit. Si des embranchements sont abandonnés, pensez-vous que, sans chemin de fer, les élévateurs ruraux qui sont encore actifs pourraient prendre le grain et le transporter ensuite, par gros camions, aux élévateurs plus grands?

Je songe à l'élévateur du gouvernement à Moose Jaw, qui peut contenir 5½ millions de boisseaux. Peut-être le gouvernement serait-il disposé à subventionner une partie du transport par camions lourds sans toutefois supprimer les élévateurs?

M. LLOYD: C'est une mesure applicable. Cela signifiera naturellement qu'il faudra de nouveau manipuler le grain, ce qui représentera des dépenses supplémentaires.

M. PASCOE: Mais si le grain est expédié immédiatement aux élévateurs les plus spacieux par les camions plus lourds, les élévateurs régionaux ne seront pas nécessairement surchargés.

M. LLOYD: Oui, s'il s'agit évidemment de les entreposer de nouveau.

M. SOUTHAM: Monsieur le président. J'ai une ou deux questions à vous poser dont une touche la question des expéditeurs captifs. Je suis revenu sur le sujet à plusieurs reprises en Comité, et je le crois suffisamment important pour l'aborder de nouveau. Des témoins des compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ont violemment—le mot est juste je crois—nié que cette loi créérait une classe d'expéditeurs captifs.

Le PRÉSIDENT: Ils n'ont pas employé le mot «violemment»; ils ont dit douter que cela se produirait.

M. SOUTHAM: Enfin, quoi, ils se sont exprimés en termes vigoureux. De toutes façons, il m'est agréable d'entendre M. Lloyd, parmi d'autres témoins, déclarer que selon lui, il existe des expéditeurs captifs. Il a fait allusion au commerce du grain proprement dit, aux producteurs de blé en Saskatchewan, en mentionnant naturellement que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau avaient été imposés au début du fait qu'ils étaient des expéditeurs captifs; vous avez mentionné les petites entreprises et probablement aussi l'industrie potassière, mais je songe ici à l'industrie houillère. Il y a beaucoup de gens qui perdent de vue le fait qu'à elle seule, la Saskatchewan compte 20 p. 100 des gisements de houille au Canada. Ne convenez-vous pas qu'il existe dans cette région des expéditeurs captifs?

M. LLOYD: Oui, et ils sont tributaires du transport par voie ferrée.

M. SOUTHAM: Je tenais seulement à soulever la question.

M. PICKERSGILL: M. Southam me permettra-t-il d'ajouter juste un mot sur toute cette affaire. Il est regrettable, à mon avis, qu'on n'ait pu trouver une expression plus heureuse que celle «d'expéditeurs captifs» parce qu'elle fait naître l'idée que M. Southam vient d'exprimer, à savoir, que l'expéditeur captif est celui qui ne peut expédier sa marchandise que par voie ferrée. Je suis convaincu que MM. Sinclair et Gordon partageront mon avis que tous les expéditeurs au Canada sont en ce sens des expéditeurs captifs. Seul le transport par voie ferrée leur est accessible. Le sens donné à l'expression « expéditeurs captifs» dans le présent bill, ainsi que le faisait si bien remarquer M. Frawley ce matin, est subjectif. Vous ne pouvez, en vertu du projet de loi, être un expéditeur captif contre votre gré. Peu importe votre situation matérielle; vous devenez un expéditeur captif si vous réclamez et obtenez à une autre expression qui ne serait pas de nature à induire les gens en erreur—un «expéditeur protégé» ou quelque chose du genre—car je suis d'avis que l'expression en cause a donné naissance à beaucoup de confusion au cours de nos entretiens. L'expression «expéditeur captif» a revêtu deux significations distinctes qui pourraient, l'une et l'autre, être jugées correctes.

M. SOUTHAM: Je crois que les observations du Ministre à ce sujet sont à propos, mais elles laissaient entendre, d'après les nombreux entretiens que nous

avons eus, qu'un homme ou une organisation ou une maison d'affaires ne seront admis à la classe des expéditeurs captifs que s'ils le veulent. Ainsi que je l'ai dit, bon nombre d'entre eux se classent automatiquement dans cette catégorie.

Il me reste une question à poser, puis je termine. Il s'agit des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je note qu'au haut de la page 17 de votre mémoire, vous écrivez ce qui suit:

> Je partage l'avis de ceux qui ont dit qu'il n'est pas encore prouvé que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau soient inéconomiques.

Je crois que nous nous plaçons ici à un point de vue plus ou moins négatif. Aux termes du projet de loi que nous examinons présentement, j'ai l'idée que nous pourrions peut-être prouver que les taux en question sont économiques, et que cela reviendrait en effet à ce que nous disions, à savoir, que le cultivateur est peut-être un expéditeur captif.

Le PRÉSIDENT: Les chemins de fer ont admis qu'ils en retirent du profit actuellement.

M. SOUTHAM: M. Lloyd a présenté ici des chiffres très intéressants. Je pense que le Comité devrait en prendre connaissance avant que nous terminions nos observations. Revenons à la page 16 du mémoire sur la production du grain. De 1910 à 1966, c'est-à-dire au cours d'une période de 56 ans, la superficie ensemencée a passé de 7,220,400 acres à 19,700,000 acres. Le rendement moyen s'est accru de 16½ boisseaux par acre à 27.7 pour l'année courante. La production s'est élevée de 115,059,400 boisseaux en 1910, à 546 millions en 1966; en d'autres termes, c'est une augmentation d'environ 500 p. 100, si l'on prend les mêmes taux du Pas du Nid-de-Corbeau. On parcourt encore le même nombre de milles de chemin de fer et l'on se sert du même genre de matériel roulant, quoique nous ayons touché à la question du vieillissement. Si vous comparez maintenant ces chiffres aux bilans des deux chemins de fer, je crois que vous verrez qu'ils ont constaté de fortes augmentations de profits depuis plusieurs années, lesquelles il faut attribuer principalement, je pense, à cet énorme accroissement de la production. Si la question est examinée à fond, il est possible que nos cultivateurs soient même actuellement des expéditeurs captifs sous le régime des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. PICKERSGILL: Eh bien! qu'ils le soient ou non, ils jouissent d'une protection raisonnable qu'ils ne veulent pas perdre. Je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus.

M. DEACHMAN: Il me reste une question sur la potasse, Monsieur Lloyd, parce que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont tous deux accès à des mines de sels de potasse; et puisque ces deux chemins de fer rejoignent la marée à la côte, l'expéditeur n'est-il pas dans la meilleure situation possible pour négocier le tarif le plus avantageux?

M. LLOYD: Cet expéditeur particulier étant assez puissant du point de vue économique, il a des occasions de traiter avec les sociétés ferroviaires. Je reviens quand même à ce que j'ai dit auparavant: cela ne me paraît pas être la bonne façon de procéder pour obtenir le meilleur tarif possible, c'est-à-dire en dépensant inutilement pour construire une voie ferrée dont on n'avait pas besoin, afin de permettre aux deux chemins de fer de se partager le commerce. Je n'y vois que du feu.

M. DEACHMAN: Est-il vrai que vous préféreriez voir un seul chemin de fer national?

M. LLOYD: Oui, sans aucun doute.

M. DEACHMAN: A votre connaissance, à titre de premier ministre de la Saskatchewan depuis l'exploitation des mines de potasse, l'expéditeur de potasse,

avec la grande connaissance qu'il a des tarifs et du transport ferroviaires, est-il jamais venu vous trouver pour vous dire qu'il préférerait un seul chemin de fer national au régime de concurrence qu'il connaît présentement?

M. LLOYD: Ni vous ni moi ne nous attendrions à ce que l'expéditeur de potasse dise une chose pareille. Je ne parle pas de l'expéditeur de potasse; je parle du pays en général, du Canada, et de son intérêt, qui peut être très différent de l'intérêt de l'expéditeur de potasse ou d'un chemin de fer en particulier.

M. SCHREYER: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Deachman?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Schreyer, veuillez vous adresser au président.

M. SCHREYER: Alors, je vais poser ma question à monsieur Lloyd. D'après ses renseignements, a-t-il quelque preuve qu'un expéditeur d'une matière première, disons la potasse, obtienne un meilleur tarif, s'il y a deux voies ferrées en concurrence qui se rendent jusqu'à la source de cette matière première, au lieu d'une seule?

M. LLOYD: Non, je n'ai pas de preuve de cela. Je suis convaincu aussi que le Pacifique-Canadien a construit son embranchement jusqu'à Esterhazy pour des raisons tout à fait différentes et distinctes des questions de frais de transport.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! Messieurs, voilà qui conclut l'interrogation. Je remercie M. Lloyd d'avoir présenté le mémoire principal ainsi que le sommaire de la part du parti CCF en Saskatchewan. Il a passé la journée parmi nous. Je vous remercie d'être venu, M. Lloyd. Le Comité, j'en suis sûr, est très satisfait de votre présentation.

M. PICKERSGILL: Je me demande si les membres du Comité n'attendraient pas une minute ou deux pour se réunir à huis clos.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité voudront bien rester encore quelques minutes aux fins d'une réunion à huis clos.

APPENDICE A-40

Rapport de

LA PROVINCE DE L'ALBERTA

au

COMITÉ PERMANENT

des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

au sujet du Bill C-231

(présenté par J. J. Frawley, avocat)

TABLE DES MATIÈRES

GÉNÉRALITÉS 1

1re PARTIE
Commission des transports du Canada .....

2e PARTIE
Pipe-lines pour denrées .....

3e PARTIE
Transport par véhicule à moteur d'une province à l'autre .....

4e PARTIE
Ponts .....

5e PARTIE
Chemins de fer, télégraphes et téléphones .....

GÉNÉRALITÉS

Point n'est besoin d'expliquer l'intérêt que la province de l'Alberta porte aux transports de tous genres. Il suffit de regarder une carte du Canada pour en connaître la raison.

Pour établir les tarifs-marchandises par rail de Toronto à Calgary, il faut tenir compte de la distance (deux mille milles, et deux mille deux cent milles si l'on part de Montréal). Bien que Vancouver soit encore plus éloigné de Montréal que ne l'est Calgary (il faut compter 642 milles de plus), sa situation sur le Pacifique lui donne les bénéfices de tarifs maritimes concurrentiels, ce qui n'est pas le cas pour Calgary. Le tarif applicable au trafic en direction de Calgary qui se fait par voie d'eau (donc, sur une partie du trajet, à des tarifs concurrentiels) équivaut au tarif de Vancouver plus le tarif de Vancouver à Calgary. Il en a toujours été ainsi.

La première Commission royale d'enquête Turgeon sur les transports a donné raison à l'Alberta qui s'opposait à ce genre de formule pour fixer les tarifs et recommanda que le tarif de l'est du Canada à Calgary ou à Edmonton ne soit pas en excès du taux jusqu'à Vancouver plus un tiers. A cet effet, on a modifié la Loi sur les chemins de fer.

Un expédient tragiquement simple a rapidement mis fin à la règle du Un et Un Tiers. On a découvert que les taxes convenues ne doivent pas nécessairement être assujetties à cette règle car elles sont établies en vertu de la Loi sur les transports et non de la Loi sur les chemins de fer. Puisque la règle du Un et Un Tiers avait été formulée dans la Loi sur les chemins de fer elle ne s'appliquait pas aux taxes convenues.

Le gouvernement de l'Alberta a demandé au gouvernement du Canada d'apporter la modification de pure forme qui était nécessaire pour éliminer cette anomalie, mais sa requête fut rejetée. Au lieu, on a établi la deuxième Commission Turgeon qui a repoussé dans son rapport les demandes de l'Alberta. Et c'est ainsi que notre province a retrouvé sa place au sommet de l'échelle des tarifs-marchandises au Canada. Pour ne citer qu'un exemple, on paye $2 à Vancouver pour faire venir des denrées en conserve de l'est du Canada alors qu'on paye $2.20 à Lethbridge, $2.50 à Calgary et $2.61 à Edmonton.

— 2 —

En attendant, les chemins de fer avaient commencé à demander à la Commission des transports du Canada d'augmenter les tarifs-marchandises. De novembre 1946 à novembre 1958, ils ont augmenté de 157 p. 100 par rapport au niveau de 1947 (Rapport MacPherson, volume 1, page 15).

En septembre 1958, les chemins de fer ont demandé—ce devait être pour la dernière fois—une augmentation générale des tarifs-marchandises. Les provinces s'y sont opposées, surtout à cause des inégalités dans l'échelle des tarifs qui découlaient de l'application inégale des augmentations procentuelles successives. Les inégalités étaient telles qu'une nouvelle augmentation aurait été très injuste pour les sections de l'échelle des tarifs sur lesquelles retombaient de façon régulière les augmentations procentuelles. Dans ce dernier cas, c'est-à-dire dans le cas de l'augmentation de 17 p. 100, le rapport des chemins de fer lui-même montrait que 73 p. 100 de l'augmentation demandée viserait un trafic ne fournissant que 39 p. 100 des recettes.

La Commission des transports du Canada a accordé une augmentation de 17 p. 100. Les provinces ont interjeté appel auprès du gouverneur général en conseil. Un Comité du Conseil privé étudia la question à fond et l'augmentation fut approuvée, mais deux déclarations importantes furent faites presque immédiatement après.

On verserait une subvention de vingt millions de dollars par an à cette section de l'échelle des tarifs de transport (celle qui comprenait les tarifs de catégorie et les tarifs de denrées non concurrentiels) qui, pendant dix ans, avait porté le plus gros des augmentations procentuelles de tarifs.

Cette décision du gouvernement amena l'adoption de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, chapitre 27, 7-8 Elisabeth II, en date du 8 juillet 1959. cette loi occasionna une réduction des tarifs de catégorie et des tarifs de denrées non concurrentiels, la réduction procentuelle variant nécessai-

— 3 —

rement d'une période à l'autre afin d'absorber toute la subvention annuelle de vingt millions de dollars. La Loi, ainsi que les ordonnances de la Commission des transports qui ont été formulés en vertu de cette loi, stipulaient qu'il ne devait pas y avoir d'augmentation supplémentaire de ces taux—des taux, comme je l'ai déjà fait remarquer, qui au cours de dix années d'augmentation procentuelles successives des taux avaient augmenté de 157 p. 100 par rapport au niveau de 1948.

Mais une conséquence plus importante de l'augmentation des taux en 1958 a été la création, par le décret C.P. 1959-577 du 13 mai 1959, de la commission

royale d'enquête sur les transports. Il vaut la peine, maintenant, de relire les attributions de la Commission. Au premier rang des diverses questions qu'il fallait étudier et sur lesquelles il fallait faire des rapports, venaient:

«(a) les injustices que comporte le tarif de transport, leur incidence sur les diverses régions du Canada et les changements législatifs et autres qu'on peut et doit apporter pour faire progresser la politique économique du Canada et supprimer ou atténuer de telles iniquités.»

La Commission royale a présenté son rapport. Le gouvernement fédéral en a exprimé les conclusions et les recommandations dans le projet de loi n° C-231 qu'elle a déposé devant les chambres, et notre comité a la tâche de voir si ce projet de loi est à point et approprié à tous égards.

Je tiens à préciser que pour la province d'Alberta, qui n'a pas d'ouverture sur la mer et qui est éloignée des marchés pour ce qui est tant de l'achat que de la vente, la partie la plus importante du projet de loi est la Partie V, qui renferme les modifications aux dispositions actuelles de même que les nouvelles dispositions concernant les taux de transport des marchandises par chemin de fer.

Pour nos commentaires, nous suivrons l'ordre des subdivisions du projet de loi, qui comprend les parties I à VI. Signalons que l'article 336 et certains autres articles indissociables de l'article 336 feront l'objet d'un mémoire distinct qui sera présenté au Comité par le professeur Borts, de l'université Brown, à Providence (Rhode Island), et le professeur Williams, de l'université Columbia, à New York, qui représenteront les intérêts conjoints des provinces de l'Atlantique et des provinces des Prairies.

— 4 —

Partie I

COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA

Le rapport de la Commission royale des transports, sur lequel est en grande partie fondé le projet de loi à l'étude, recommande la création d'un conseil consultatif national des transports. Le projet de loi va plus loin encore. Il vise à fusionner ce que le gouvernement considère sans hésitation comme les principaux organismes de régie du transport qui sont sous l'autorité du Parlement en un vaste organisme qui s'appellerait la Commission des transports du Canada. Une grande part du rôle du Conseil consultatif recommandé dans le rapport serait assignée à la Commission.

De prime abord, il semble que le mécanisme tant administratif que réglementaire que propose le projet de loi est inutilement compliqué. Sorti du contexte de la loi et mis en application, il répondra peut-être aux espoirs de celui qui l'a conçu. Nous ne nous y opposons pas et nous n'avons rien à proposer à la place. Les articles 15 et 19 du projet de loi, qui définissent les pouvoirs et devoirs de la Commission, doivent sans contredit être reliés à l'article 53, qui entérine l'article 336 de la Loi, et à l'article 70, qui entérine les articles 387A, 387B et 387C. Ces dispositions importantes confèrent à la Commission le pouvoir de fixer les frais. Il va sans dire que la Commission doit établir une section des frais. Quel qu'en soit le prix, cette section doit être au moins aussi importante et pourvue de personnel aussi compétent que les sections de calcul des frais qu'ont à leur service les compagnies ferroviaires. Si le nouveau tarif ferroviaire doit être centré sur les frais en vue de la protection des expéditeurs, la plus importante fonction de la Commission sera d'analyser les frais du transport par chemin de fer et d'établir, à l'intention des préposés aux taux des chemins de fer, les facteurs à considérer et les méthodes à employer en ce qui concerne les taux.

Nous recommandons qu'on ajoute aux articles 15 à 18, qui définissent les attributions de la Commission, un alinéa dans les termes voulus qui prévoie l'établissement d'une section des frais au sein de la Commission.

— 5 —

PARTIE II

PIPE-LINES POUR DENRÉES

Il ne serait pas exagéré de dire que la province d'Alberta a eu plus d'expérience que toute autre province dans les pipe-lines, leur réglementation, leur administration et leur contrôle.

A la lumière de cette expérience, la province est d'avis que les dispositions prévues dans cette Partie devraient être enlevées du bill, en d'autres mots que la réglementation, le contrôle des pipe-lines de denrées ne devraient pas être confiés à la nouvelle Commission des transports.

Lorsque et si le développement du concept du transport des marchandises autres que le pétrole ou le gaz par pipe-lines loués a atteint un stage qui justifie la réglementation et le contrôle par un organisme public, cette réglementation devrait être confiée à l'Office national de l'énergie.

D'un autre côté, si notre opinion sur cette question est rejetée par ce Comité, nous devons faire les remarques suivantes:

1. La définition de l'expression pipe-line pour denrées contenue à l'article 3 (b) est assez générale pour comprendre un pipe-line construit par un expéditeur qui en est le propriétaire. Prenons par exemple l'industrie du soufre en Alberta. Si les producteurs de soufre désiraient construire leurs propres installations de pipe-line pour transporter leur produit au prix le plus bas sur le marché, pourquoi ne jouiraient-ils pas de la même liberté de réglementation qu'une manufacture de l'Ouest de l'Ontario qui envoie ses produits au Québec par son propre transport par autoroute? Si la juridiction de la Commission des transports sur les pipe-lines pour denrées doit s'étendre à tout, elle devrait être restreinte aux transporteurs publics à location ou dédommagement.

2. Se souciant d'abord des chemins de fer, la Commission des transports se servirait-elle de son autorité, prévue à l'article 27 (2) (a) pour rejeter un tarif de pipe-line de denrées qu'elle n'estime pas «compensatoire et ni justifié par l'intérêt public?»

La présentation de la soumission des exploiteurs de charbon de l'Alberta à ce comité le 31 octobre 1966 met l'accent sur la réalité de cette question, à l'effet

— 6 —

que le taux actuel des marchandises appliqué au charbon d'exportation à Port Moody consiste en le coût variable d'un chargement actuel de 142,000 livres, plus 84 p. cent. Ce calcul omet complètement la hausse de tarif entraînée par l'application du coût possible en fonction de chargements de 30,000 livres prévue à l'article 336. La Commission considère-t-elle un tarif qui entraîne une «charge» de 84 p. cent comme un tarif raisonnable, alors qu'aux États-Unis le facteur de charge moyen du tarif applicable au charbon s'élève à 7 p. cent? Si les analystes du coût et les conseillers de la Commission pensaient ainsi, le tarif de pipe-line pour le transport de soufre en coulis ou en capsule par pipe-line, de l'Alberta au Pacifique, avec un facteur de charge de, disons, 25 p. cent, peut bien être un sujet de désaccord en ce qui a trait à la compensation.

Si un chargement lourd et une denrée de qualité inférieure, telle la houille d'Alberta pour l'exportation, doivent payer un taux qui est de 184 pour cent du coût variable, le pipe-line pour denrées pourrait bien être la solution au problème du transport non seulement de la houille, mais aussi du soufre, de la potasse, du minerai de fer et de toutes les autres denrées de qualité inférieure en vrac qui se prêtent au transport d'enveloppe-capsule par pipe-line.

Après cette prémisse, il est important de demander: devrait-on confier le pouvoir de rejeter les taux à un organisme régulateur qui projetterait avec sérénité d'établir un taux à la houille contribuant pour 84 pour cent au coût variable?

Suivant l'article 93 cette partie devra entrer en vigueur par la procalamation du gouverneur en conseil. Cette loi n'est pas urgente actuellement, et nous avons invité le ministère des Transports à s'enquérir, avant la proclamation, de l'état actuel de la technologie et de la recherche. En même temps on pourrait étudier d'avantage la question importante, à savoir, si on doit confier le contrôle et le règlement des taux imposés aux pipe-lines pour denrées interprovinciales et internationales à un organisme qui s'occupe des chemins de fer.

— 7 —

PARTIE III

TRANSPORT EXTRA-PROVINCIAL PAR VÉHICULE À MOTEUR

Suivant l'indication de la note explicative du rédacteur qui accompagne ces articles, le transport extra-provincial par véhicule à moteur est régi actuellement, en même temps que le transport intra-provincial, par les Commissions des transports des provinces.

En 1954, le Comité judiciaire de la Chambre des Lords a déclaré dans le cas *Winner* que le transport interprovincial par véhicule à moteur, et même les opérations intra-provinciales d'une entreprise interprovinciale, relèvent exclusivement de la compétence du Parlement. Le gouvernement du Canada a convoqué immédiatement une conférence fédérale-provinciale et a fait comprendre qu'il ne voulait pas se charger du règlement et de la régie du transport routier. Le moyen auquel on a eu recours, consistait à décréter la Loi sur le transport par véhicule à moteur, Statuts du Canada 1953-1954, chapitre 59, qui conférait à chaque Commission des transports provinciale la compétence pour régir la circulation routière interprovinciale. En effet, la Commission provinciale est devenue un organisme fédéral pour le besoin.

Le ministre des Transports a fait connaître que la partie III du Bill n'entrerait pas en vigueur tant qu'on n'aura pas consulté pleinement les provinces. C'est comme cela que ce doit être. Sans le consentement provincial, il ne peut y avoir de règlement fédéral satisfaisant de la circulation sur les routes que les provinces construisent, entretiennent, contrôlent et possèdent.

Si le gouvernement du Canada décide de «reprendre» la juridiction déléguée aux provinces en 1954, il n'est pas invraisemblable qu'on devra étudier spécialement cet aspect de la décision dans le cas *Winner* qui affirmait que la montée et la descente de voiture des voyageurs dans le Nouveau-Brunswick relevait de la compétence du gouvernement fédéral parce que ces actions étaient

— 8 —

faites dans le cours d'une opération dont le règlement était de la compétence exclusive du gouvernement fédéral aux termes de l'alinéa *a*) du paragraphe (10) de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

On doit mentionner le litige occasionné par la Loi sur le transport par véhcile à moteur. Trois causes sont engagées dont une reste à défendre devant la Cour Suprême du Canada. Nous sommes certains que le gouvernement du Canada ne mettra pas la partie III en vigueur tant que la Cour Suprême n'aura pas rendu une décision dans la cause *Coughlin*. D'ici là, les commentaires sur la possibilité à apporter des modifications à la loi fédérale pour résoudre les difficultés seront inutiles.

— 9 —

PARTIE IV

PONTS

La remarque explicative accompagnant cette partie déclare:

> «Cette partie remplace les références à la Commission des transports du Canada dans la Loi sur les ponts par la mention du ministre des Travaux publics. Cette loi traite de la sécurité et des spécifications relatives aux ponts relevant de la compétence du Parlement du Canada."

Nous n'avons pas d'observation à faire.

— 10 —

PARTIE V

CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

Nous commenterons les articles qui touchent particulièrement notre province, en modifiant la présente Loi sur les chemins de fer et en y effectuant des additions.

Article 39

Le nouvel article 45A qui a été ajouté permet aux représentants des gouvernements provincial et municipal et aux associations d'expéditeurs de comparaître devant la Commission et d'être entendus par elle.

Bien que le mot «peut» de la cinquième ligne puisse probablement, comme dans plusieurs cas semblables, signifier «doit», nous partageons l'opinion de la *Canadian Manufacturers' Association* suivant laquelle le droit qu'ont les représentants nommés de comparaître ne doit pas être laissé à la discrétion de la Commission. Le droit devrait être un droit absolu et pour que la question soit hors de doute et pour empêcher toute discrimination possible, «peut» devrait faire place à «droit».

Article 42

Embranchements non rentables
et
Services de voyageurs non rentables

Cet article décrète:

(a) les nouveaux articles 314A à 314H inclusivement concernant l'abandon des embranchements non rentables et

(b) les nouveau articles 314I à 314J relatifs à la suppression des services de voyageurs non-rentables.

Abandon des embranchements

Il est important de tenir compte ici du fait que le ministre des Transports a apparemment obtenu que les deux compagnies de chemins de fer entreprennent les mêmes mesures en vue d'obtenir qu'un décret du Conseil en vertu de l'article 314G désigne les secteurs au sein desquels on pourra abandonner les embranchements. Les zones qui seront ainsi sujettes à ces mesures ont été déterminées géographiquement sur la carte avec l'indication des embranche-

— 11 —

ments dont on garantit la conservation jusqu'en 1975 et qui ne seront pas abandonnés avant cette date. Nous pensons que cette carte sera conservée parmi les pièces dont dispose le présent comité.

Les embranchements dont on ne garantit pas la conservation jusqu'en l'année 1975 et dont 330.8 milles se trouvent en Alberta pourront être frappés par les mesures d'abandon. Les stipulations que l'on trouve aux subdivisions de l'article 314 s'appliqueront au besoin et on assume que toutes les personnes qui seront touchées par ces mesures auront la possibilité de faire valoir leur point de vue.

Quant à la question des mesures prises pour indemniser les chemins de fer pour les pertes prouvées nous ne ferons à ce sujet aucun commentaire. Il semble qu'elles relèvent des articles qui prescrivent les conditions à établir avant d'effectuer l'abandon.

Suspension du service de trains de voyageurs

Les nouvelles subdivisions 314I et 314J indiquent les mesures à prendre pour procéder à la suspension des services de trains de voyageurs que la compagnie de chemin de fer considère comme non rentables. La procédure prescrite semble appropriée. Une importante stipulation se trouve consignée à l'article 314J qui donne à la Commission une latitude considérable pour accepter ou rejeter les facteurs relatifs aux frais et aux revenus qui servent à l'établissement des pertes encourues.

Nous recommanderons, en outre, que l'on établisse une condition voulant qu'avant de déterminer les procédures que doivent suivre les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles soumettent les frais et les revenus aux fins des différentes subdivisions de l'article 314, la Commission permette au public touché par ces mesures de présenter ses vues au sujet des facteurs qui permettent la détermination de ces frais et de ces revenus. Ceci s'applique aux abandons d'embranchement et à la suspension du service de trains de voyageurs.

— 12 —

I

Stipulations 44 à 47 inclusivement

Ces dispositions permettent, dans leur ensemble, d'éliminer de la Loi sur les chemins de fer les articles 317, 319 (3) et (4), 320, 322, 323 et 324. Ces articles ont posé le principe fondamental découlant du droit coutumier britannique selon lequel un transporteur public doit demander des taxes et fournir des moyens de transport sans favoriser ou indûment donner la préférence à un usager plutôt qu'à un autre et sans faire de discrimination. Ce principe du droit coutumier se trouve inscrit dans les statuts parlementaires et dans les statuts des législatures provinciales.

Les articles 317, 319, 320 et 324 sont abrogés.

Voici quelques brefs commentaires sur les articles abrogés. L'article 317 interdit la discrimination injuste et il pose les conditions suivantes:

(a) que les taxes seront toujours réparties également entre toutes les personnes si les circonstances et les conditions sont substantiellement les mêmes;

(b) qu'il n'y aura pas d'augmentation ou de réduction de taxes faites en faveur ou au désavantage de tout usager;

(c) que les taxes ne seront pas appliquées d'une façon discriminatoire et injuste entre différents endroits;

(d) qu'à moins d'approbation de la part de la Commission le tarif sera perçu proportionnellement à la distance.

L'article 317 est abrogé.

L'article 319 (*3*) codifie le droit coutumier et apporte un complément à l'article 317 en interdisant qu'on établisse des préférences injustes. Cet article exige qu'aucune compagnie de chemin de fer:

(a) ne donne indûment la préférence ou fournisse des avantages à une personne en particulier ou à une catégorie particulière de trafic;

(b) n'établisse une différence de traitement pour la réception ou l'envoi de marchandises en faveur ou au désavantage de toute personne ou compagnie;

(c) ne permette qu'aucune personne ou trafic ne subisse des dommages indûs ou non raisonnables ou des désavantages;

(d) n'applique des mesures discriminatoires à l'égard d'une industrie, d'une localité ou dans la répartition des wagons.

— 13 —

L'article 319 (3) est abrogé.

L'article 319 (*4*) exige que les échanges de traffic entre des chemins de fer soient effectuées.

«sans préférence ni avantage, et sans préjudice ni désavantage, ainsi qu'il est dit plus haut.»

Les mots cités sont aussi supprimés.

L'article 320 indique la façon dont la Commission des transports du Canada déterminera l'existence de cette discrimination injuste, de ces préférences ou avantages ou préjudices ou désavantages indûs qui sont interdits par les articles 317, 318 et 319.

L'article 320 est abrogé.

L'article 322 tel qu'il est résumé dans les notes explicatives du rédacteur prévoit que le fardeau de faire la preuve qu'une taxe inférieure, qu'une différence de traitement ne constitue pas une préférence indûe ou une discrimination injuste incombe à la compagnie de chemins de fer.

L'article 322 est abrogé.

II

Que propose le Bill C-231 en compensation en faveur du public des expéditeurs pour:

(a) le retrait des anciens droits d'utiliser les moyens de transport en commun sans craindre une discrimination injuste;

(b) la suppression de la stipulation en vertu de laquelle tous les tarifs sauf ceux qui sont établis en vue de faire face à la concurrence doivent d'abord recevoir l'approbation d'un organisme de règlementation;

(c) la suppression de l'obligation pour la compagnie de chemin de fer d'obtenir d'abord un ordre émanant du pouvoir règlementaire avant

d'augmenter ses tarifs de catégories et ses tarifs marchandises non-concurrentiels.

Quelles dispositions le Bill offre-t-il pour sauvegarder à la fois les intérêts du public expéditeur et la liberté hautement proclamée des chemins de fer?

La note explicative qu'on retrouve à la page 36 du Bill répond à cette question en partie du moins, quand elle dit:

«L'article 317 de la loi exige que toutes les taxes soient, dans des circonstances semblables, imposées d'une manière égale à toutes les personnes et donne des détails au sujet de cette règle d'«égalisation des tarifs». Cette règle est remplacée par la règle de compensation en vertu du nouvel article 334 et la disposition établissant un tarif maximum pour les expéditeurs sans alternative en vertu du nouvel article 336. (Voir ar-

— 14 —

ticle 53 du bill.) Le *nouvel article 317* de la loi exigerait qu'une enquête publique ait lieu lorsque l'intérêt public peut être affecté par des actions ou des omissions de compagnies de chemins de fer ou du fait de la nouvelle liberté d'établir des tarifs.»

Nos commentaires seraient les suivants:

1. Le *nouvel article 334* n'énonce aucun principe nouveau. Les tarifs doivent toujours être compensatoires, c'est-à-dire qu'ils doivent couvrir les frais variables de même que contribuer, *si peu soit-il*, aux frais fixes et aux frais d'opération. En vertu de la Loi sur les chemins de fer actuelle la Commission canadienne des transports doit dans tous les cas refuser un tarif qui ne rencontrerait pas les critères qui viennent d'être énoncés.

L'article 334 n'ajoute donc rien qui puisse contrebalancer l'abolition de la prohibition de distinctions injustes et de préférences indues.

2. L'*article 336* qui introduit une clause de régie des tarifs maximums est tellement circonscrit par des restrictions fictives et peu réalistes qu'il devient un travesti de ce qui, par ailleurs, aurait apporté un dégrèvement réel à l'expéditeur qui, vu l'absence de concurrence active, est soumis à des tarifs affectés dans une trop grande mesure à défrayer les frais fixes et les frais d'opération.

On retrouvera plus loin dans ce mémoire d'autres commentaires sur l'article 336.

3. Il reste encore le *nouvel article 317*. En peu de mots, on peut dire que l'article stipule que toute personne qui a lieu de croire qu'un taux établi par la nouvelle répartition peut *être préjudiciable à l'intérêt public* en ce qui concerne les taxes ou conditions de transport peut demander à la Commission *l'autorisation* d'en appeler «du résultat» de l'établissement du taux.

Si la Commission est convaincue que le requérant a fait un commencement de preuves de préjudice public, elle peut lui accorder cette *autorisation* d'appel, c'est-à-dire qu'elle l'autorise à tenter de prouver que le tarif en question est préjudiciable à l'intérêt public.

Si l'autorisation d'appel est accordée au requérant, devenu l'appelant, il lui faut alors assumer le fardeau de suivre toute l'enquête que la Commission pourra faire. En tout cas, l'article exige qu'une audition publique ait lieu avant que la Commission soit appelée à rendre sa décision; cette audition, à elle seule, peut entraîner l'appelant dans des dépenses considérables.

— 15 —

On nous pardonnera de proposer que l'article 317 semble avoir été délibérement rédiger pour en permettre l'application presque uniquement aux sociétés importantes et riches.

Prenons comme exemple le cas d'un petit fabriquant de produits alimentaires du sud de l'Alberta qui demande un dégrèvement d'un tarif de transport vers l'est du Canada, établi sous la nouvelle tarification libre. Cet expéditeur serait

forcé d'établir que le tarif en question est préjudiciable à l'«intérêt public». Quel intérêt public? L'intérêt public national? L'intérêt public provincial? L'intérêt des régions maraîchères du sud de l'Alberta? De toute évidence, il ne suffit pas qu'il prouve que le tarif est préjudiciable à son intérêt personnel. Cela aurait pourtant été le cas en vertu des dispositions de protection qui ont été abolies.

Pourquoi semble-t-on se donner tant de mal pour qu'il devienne difficile et onéreux à un expéditeur de se plaindre d'un taux qui lui porte préjudice ou qui établit une distinction injuste? Est-ce là le résultat d'une inquiétude (comme à l'article 336) causée par la diminution des revenus ferroviaires, sans se soucier de l'expéditeur? Nous sommes d'opinion que l'article 317, tel que rédigé, sera très rarement utilisé et qu'il remplace lamentablement les dispositions de protection que l'on retrouvait aux articles 317, 319, 320 et 328.

Clause 53

Nouvelle article 336

Comme on l'a annoncé, cet article fera l'objet d'une discussion au Comité par le Dr Williams et le Dr Borts qui comparaîtront devant le Comité au nom des provinces Maritimes et des provinces des Prairies.

Nous aimerions cependant insérer quelques réflexions dès maintenant.

— 16 —

Définition de «expéditeur captif»

1. Un article prévoit que la procédure de régie de taux maximum sera disponible à:

> «Un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service *efficace* et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un...chemin de fer.» (italiques ajoutées intentionnellement)

2. Le Comité s'est entendu répéter que, si l'expéditeur a à sa disposition un marché concurrentiel (c'est le cas de la plupart), il n'est pas captif aux termes de cet article. C'est une théorie absolument insoutenable. Il n'y a pas un seul mot dans la définition citée qui aille au-delà du transport concurrentiel. Au surplus, les citations suivantes tirées du Rapport MacPherson établissent clairement que l'existence de marchés concurrentiels n'a rien à voir dans la définition de captivité.

3. Le mot important de cette définition est «efficace». Si le taux ferroviaire rapporte les frais variables et davantage, disons, 500 p. 100, alors même qu'il existerait un service de camionnage supplémentaire, ce service supplémentaire n'est pas «efficace». S'il l'était, le service ferroviaire concurrentiel ne serait en mesure d'exiger un taux qui résulte en contribution aussi considérable au paiement des frais variables.

Le Rapport MacPherson parlait de certains domaines où existait «un degré assez poussé de monopole» qui rendrait une certaine protection nécessaire.

La situation est expliquée clairement dans le Rapport, comme le montrent les citations suivantes:

A la page 117 du volume 2, la Commission s'exprimait ainsi:

> «Cependant, nous avons pu constater que, pour certaines expéditions par chemin de fer, les tarifs étaient de beaucoup supérieurs aux frais, ce qui démontre que, au moins pour quelques marchandises, nous trouvons encore un degré assez poussé de monopole.» (italiques ajoutées intentionnellement)

— 17 —

et à la page 99:

> «Nous en sommes venus à la conclusion qu'une réglementation des taux maximums aura le plus de chance d'atteindre ces objectifs et d'obtenir les résultats voulus si elle est fondée sur les frais variables de transport de chaque marchandise prise en particulier, plus un certain montant au-dessus des frais variables comme, par exemple, une *juste part des frais fixes de la société de chemins de fer.*» (accent d'insistance ajouté)

et à la page 101:

> «Le but d'une réglementation des taux maximums est de *limiter la part des frais fixes* que l'expéditeur «captif» est appelé à payer. Le total des frais généraux non assignables permet de déterminer si le taux est juste et raisonnable.» (accent d'insistance ajouté)

L'Article 336 a pour objectif de donner une application pratique aux recommandations citées ci-haut et qui sont extraites du rapport de la Commission MacPherson, en précisant qu'un expéditeur est «captif» des services de chemins de fer s'il n'existe aucun autre moyen de transport efficace qui leur fasse concurrence. Il vaut la peine de le répéter, la société de chemins de fer ne rencontre aucune concurrence «efficace» lorsqu'elle peut se permettre de demander des taux de transport qui sont «bien des fois plus élevés que le montant de ses frais».

4. *Tout expéditeur* qui juge que les taux qui lui sont demandés sont excessivement plus élevés que la somme des frais variables, vrais frais variables, devrait avoir le droit de demander que les taux maximums soient réglementés, qu'on détermine le montant de ses frais et qu'on établisse un taux maximum; c'est exactement ce que prévoit l'Article 336, paragraphe (1).

C'est aussi ce que la Commission MacPherson dit à la page 194 du volume 2 de son rapport:

> «Seul l'expéditeur peut demander à être considéré comme un expéditeur «captif». Sa raison pour demander que des mesures soient prises, sera qu'il est mécontent du taux qu'il est obligé de payer.»

et aussi à la page 105:

> «Après qu'il a été informé du taux maximum, l'expéditeur peut *se déclarer expéditeur «captif»*. (accent d'instance ajouté)

5. Nous avons revu les dispositions de la Loi actuelle sur les chemins de fer qui traitent de la protection de l'expéditeur et nous avons pu comparer ce que perd l'expéditeur à ce qu'il gagne, c'est-à-dire la protection que lui donne les nouveaux articles 317 et 336. Nous sommes d'avis que ni l'un ni l'autre de ces articles ne le protège de quelque façon que ce soit.

— 18 —

Formule permettant de déterminer le taux, fondée sur le transport en wagon de 30,000 livres

Lorsqu'on considère que la tendance actuelle est de transporter des marchandises en wagons de plus en plus grands, comment peut-on justifier une formule permettant de réglementer les taux maximums, fondée sur le transport en wagons de 30,000 livres?

Cent cinquante p. 100 de majoration au-dessus des frais généraux

La formule des 150 p. 100 n'est pas une formule magique; elle représente la somme qui doit s'ajouter au montant des frais variables et rembourserait la société de chemins de fer de ses frais fixes ou frais constants ou frais généraux.

La Commission MacPherson a jugé que cette majoration au-dessus des frais variables «représentera une part équitable des frais fixes de la société de chemins de fer» (volume 2, page 99). La contribution aux frais fixes doit rembourser la

société de chemins de fer de tous ses frais, en plus de ses frais variables, et comprendre l'intérêt de son capital investi. Pour cette raison il doit exister un rapport bien précis entre la somme permise au-dessus du montant des frais variables et le genre de profit net que la société de chemins de fer devrait être autorisée à faire, après avoir tenu compte de tous les frais, variables et fixes.

C'est la Commission des transports qui verra à déterminer quel profit est raisonnable après qu'elle aura évalué les frais variables réels (et non pas fictifs) et les frais généraux de la compagnie, lesquels auront été passés au crible par le personnel de la Commission. Lorsque la Commission aura déterminé le niveau raisonnable de profit net, le personnel de la Commission ne devrait pas avoir de difficultés particulières à fixer en pourcentage le montant à ajouter aux frais variables pour déterminer le taux maximum.

A ce sujet, nous pouvons bien nous demander comment 150 p. 100 peut constituer une «juste part des frais fixes de la société de chemin de fer», lorsqu'on établit le coût de transport d'un chargement de 140,000 livres en fonction de wagons de 30,000 livres. Et ce, afin de s'assurer que les frais d'expédition ne seront pas non seulement fictifs mais aussi ridiculement élevés.

— 19 —

L'article 336 dans son état actuel est inutile. Nous avons, sur ce point, l'appui du président du Pacifique-Canadien qui a déclaré au comité qu'il ne pouvait se rappeler d'aucun expéditeur qui aurait recours à l'article 336. Si M. Sinclair faisait allusion au projet de l'article 336—et il y faisait allusion—nous sommes complètement d'accord avec lui pour dire que l'article ne servira pas. Il est certain qu'il ne sera pas utilisé par les expéditeurs dans les régions où existe un monopole significatif, expéditeurs qui, selon les mots mêmes du rapport de la Commission MacPherson, ont des taux bien des fois plus élevés que le montant des frais. L'article ne servira pas non plus aux expéditeurs des marchandises en vrac, parce que la détermination d'un taux maximum fondé sur les frais de transport en wagons de 30,000 livres serait tout simplement une farce.

Comme le comité le sait, les provinces des Prairies et de l'Atlantique ont cherché à obtenir des renseignements sur les frais afin de permettre à leurs experts conseils d'analyser et d'apprécier la signification et les effets de la réglementation des taux maximums que le nouvel article 336 introduit dans l'échelle des tarifs de transport de marchandises. Le refus de fournir des renseignements sur les frais a mis fin aux discussions dont le ministre des Transports recommandait la tenue entre nos experts conseils et les hauts fonctionnaires du ministère. Eu égard à l'intérêt que le ministre a montré à l'endroit de ces discussions, les provinces tenaient pour certain que l'on fournirait les données relatives aux frais que nos experts conseils avaient demandés. Mais on leur refusa.

Le premier ministre du Manitoba, M. Roblin, le premier ministre de la Saskatchewan, M. Thatcher, et le premier ministre de l'Alberta, M. Manning ont écrit au premier ministre le 15 septembre et lui ont déclaré:

> «Les experts conseils, engagés par notre avocat-conseil, ont clairement fait comprendre qu'en l'absence des renseignements demandés concernant les frais, il est impossible de faire une analyse significative touchant l'impact et les effets de la formule qui sert à déterminer le taux, prescrite par l'article 336 du Bill C-231 soit à l'égard des expéditeurs captifs, soit à l'égard des revenus des chemins de fer.
>
> «Nous pouvons ajouter que le comité parlementaire lui-même serait bien incapable d'apprécier les effets de la réglementation des taux maximums sans les renseignements sur les frais que nous avons demandés.»

La requête des premiers ministres des provinces des Prairies a été sans effet.

— 20 —

Ce mémoire au nom de l'Alberta veut s'aligner avec les déclarations faites par les premiers ministres du Manitoba et de la Saskatchewan voulant que toute évaluation de la conséquence de l'article 336 est impossible sans les données indiquant les différences entre les coûts réels et les coûts fictifs que l'article 336 demande à la Commission de Transport du Canada d'employer pour la fixation de tarif maximum. Nous exhortons le Comité à reconsidérer son appui au Pacifique-Canadien dans son refus de fournir les données du coût.

Nous aimerions nous rallier à ce que l'Association des manufacturiers du Canada avait à dire à propos de l'article 336. Ce qui suit est tiré de la plaidoirie de cette association devant votre comité:

> «Nous donnons, ci-dessous, des exemples de la composition de ces facteurs erronés, c'est-à-dire: la base de 15 tonnes pour le chargement d'un wagon, les 150 pour cent de chargement à des coûts variables, et l'ajustement insuffisant pour les chargements lourds. En appliquant les règles courantes pour les prix de revient des chemins de fer, nous avons établi des prévisions selon la mise en œuvre de la formule à tarif fixe du Bill n° C-231 dans les cas de trois tarifs de fret publiés et bien établis pour le minerai de fer. Voici les résultats:
>
> (1) Un expéditeur dont le tarif reconnu est de $2.68 la tonne courte se verrait offrir la protection d'un tarif maximum de $14.64 la tonne courte.
>
> (2) Un expéditeur dont le tarif reconnu est de $3.70 la tonne courte se verrait offrir la protection d'un tarif maximum de $23.49 la tonne courte.
>
> (3) Un expéditeur dont le tarif reconnu est de $1.46 la tonne courte se verrait offrir la protection d'un tarif maximum de $7.32 la tonne courte.
>
> Évidemment, la nécessité de calculer sur cinq fois trop de wagons, combiné au chargement excessif de 150 pour cent, fait de la protection théorique de tels tarifs, un non-sens dans ces cas particuliers. On pourrait sans doute en dire autant plus ou moins pour un vaste volume de marchandise en vrac, alors que les moyens de transport sont restreints.»

Nous exhortons votre comité d'amender la section 336 de manière à

(a) substituer les coûts réels variables aux coûts fictifs variables que la Commission doit employer pour définir le tarif maximum fixe,

(b) substituer à la contribution des 150 pour cent à ajouter aux coûts variables, un certain pourcentage qui refléterait un niveau voulu de bénéfices ferroviaires.

— 21 —

Si le comité rejette ce plaidoyer, l'article 336 est alors une futilité et ne devrait pas être décrété. Il devrait être rayé du Bill. Dans ce cas et en toute équité, les sections qui lèvent l'interdiction contre un discernement mal fondé et font disparaître la nécessité de faire approuver les tarifs par la Commission devraient être rétablies. Nous reprenons maintenant notre discussion clause par clause.

Article 54

Cette clause est portée à l'attention du comité parce qu'elle établit une règle juste et raisonnable pour le tarif-voyageurs. Pour des raisons qui ne sont pas manifestes, le Bill prévoit que l'organisme de réglementation peut—en fait devra—rejeter un tarif-voyageurs qu'il trouvera injuste et déraisonnable et pourra prescrire d'autres tarifs pour remplacer ceux qu'il aura désapprouvés.

La protection accordée à l'usager des services de voyageurs ferroviaires vient en contraste frappant avec l'abolition de la protection qui existait jusqu'à maintenant pour l'usager des services de fret ferroviaire. La soi-disant protection accordée par la réglementation du tarif maximum établie par la section 336 n'offre aucune protection.

Article 58

Le paragraphe (4) de l'article 341 est abrogé. Puis-je citer de nouveau la note explicative du rédacteur:

> «L'article 341 place le fardeau de la preuve sous la responsabilité du chemin de fer pour établir que les coûts impliqués sont plus considérables dans le cas de ligne à transport combiné que dans celui de transport à une seule ligne, lorsque les tarifs conjoints excèdent ceux de la ligne seule. C'est dans un tel cas seulement que le tarif le plus élevé est permis.»

Quelle raison peut-il bien y avoir pour abolir une disposition aussi sensée? La section présentement à l'étude protège le receveur résidant le long d'une ligne en rapport avec des marchandises en provenance de l'autre ligne.

— 22 —

L'article 341 accorde une protection très efficace en Alberta où toute la partie de la province située au sud de Calgary est desservie par le Pacifique-Canadien seulement et où réciproquement plusieurs parties du Centre et du Nord de l'Alberta sont desservies uniquement par les chemins de fer nationaux.

Nous recommandons fortement le maintien de la section 341 (4)

Article 61

Voici un autre exemple de l'intention avouée du Bill de faire disparaître toute et chacune des dispositions de la présente loi ferroviaire qui protège l'usager des services ferroviaires.

Cette clause retire à l'autorité réglementaire le pouvoir qu'elle détenait depuis longtemps de permettre—remarquez bien, seulement de permettre—au chemin de fer d'établir des tarifs spéciaux destinés à

> «aider à susciter des affaires ou améliorer l'entreprise de la compagnie (i.e. le chemin de fer) ou à promouvoir l'intérêt public et à n'être aucunement contraires aux dispositions de la Loi.»

Pourquoi cette salutaire disposition doit-elle être supprimée? On pourrait être excusable d'insinuer qu'il semble presque y avoir un soin «délibéré», de la part du rédacteur, dans le souci méticuleux qu'il a pris à libérer les chemins de fer de toutes les dispositions auxquelles ils auraient pu avoir recours conjointement pour leur propre bien ou dans l'intérêt public.

Article 64

Cette clause retire à l'organisme de réglementation le pouvoir de rejeter les tarifs-messageries qu'il trouvera injustes et déraisonnables. Dorénavant, comme il en est pour les tarifs du fret mais contrairement à ce qui a trait aux tarifs-voyageurs, les tarifs-messageries n'existent que pour être versés au dossier. Probablement, l'usager des services de messageries peut recourir à une tentative quelconque pour démontrer que les tarifs injustes et déraisonnables qu'on lui impose «portent atteinte à l'intérêt public».

— 23 —

Article 70

Nouveaux articles 387 A, 387 B, 387 C se rapportant à la Commission des prix de revient.

On ne peut souligner trop fortement l'importance des concepts et des procédés des prix de revient établis par la Commission.

En ce qui concerne les subventions proposées pour les embranchements non rentables, pour les tarifs d'exportation des grains et les déficits du service-voyageurs, et en ce qui a trait aux formules d'établissement des tarifs minimums et maximums, tous ces cas réclament impérativement l'analyse la plus précise possible des coûts de transport ferroviaire.

Les provinces de l'Ouest et de l'Atlantique ont consacré beaucoup de temps et d'argent à l'étude des frais de transport ferroviaire au cours de la décennie qui a accusé un accroissement des tarifs-marchandises, tant devant la Commission des transports du Canada, que devant la première et la seconde Commission des transports du Canada, que devant la première et la seconde Commission royale des transports, présidée par M. Turgeon, et la Commission royale MacPherson. Les provinces de l'Ouest et de l'Atlantique représentent, en toute légitimité, l'intérêt public dans le domaine des transports. Elles ont le droit de se faire entendre au cours des assemblées publiques, par l'entremise de conseillers juridiques ou d'experts financiers, avant qu'aucune décision importante et de grande portée ne soit prise, en ce qui a trait aux méthodes d'établissement des coûts élaborés par la Commission.

Nous recommandons fortement que des amendements soient apportés aux articles 387A, 387B et 387C, afin de sauvegarder ce droit.

Ce mémoire est respectueusement soumis.

Edmonton, Alberta,
le 22 novembre 1966.

APPENDICE A-41

SOUMMISSION

au nom des membres cécéfistes
de l'Assemblée législative de la Saskatchewan

par

WOODROW S. LLOYD
Chef de l'Opposition,
province de la Saskatchewan,

AU COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

en ce qui a trait au

BILL C-231

Aucune province du Canada n'est plus consciente que la Saskatchewan de la nécessité d'un réseau de transport efficace et rationnel; aucune province n'est plus vulnérable à son absence. La Saskatchewan est une province prisonnière, éloignée à la fois des marchés et des principaux fournisseurs. De toute évidence, le réseau de transport est le cordon ombilical de l'économie de cette province.

Les transports au Canada englobent une partie plus considérable du produit national brut que dans tout autre pays. En eux-mêmes, ils constituent un secteur important de notre économie nationale. Mais, et ceci est beaucoup plus important, il s'agit d'un élément vital pour l'expansion, d'un outil de première importance pour promouvoir l'essor et le bien-être du peuple canadien.

Dans ce contexte, j'envisage le bill C-231 comme un progrès marqué sur les tentatives précédentes, soit par exemple le bill C-120, pour traiter uniquement du problème ferroviaire. Le bill C-231 est attendu comme un progrès vers une politique nationale d'ensemble dans le domaine des transports. Il fournit l'occasion, sinon l'ébauche, d'un mouvement vers un système de transport intégré.

— 2 —

J'aurais cependant plus de confiance dans ce bill s'il établissait plus clairement l'idée qu'un réseau de transport devrait être organisé, exploité et amélioré pour satisfaire à des exigences sociales et économiques de grande envergure. La vie commerciale, profits et pertes des propriétaires, est importante, mais secondaire. L'effet produit sur le bilan financier d'une nation peut être différent de celui produit sur une compagnie privée.

Par conséquent, les services de transport ne peuvent pas être vraiment étudiés dans l'optique d'une compagnie ou d'un groupe de compagnies. De même, ils ne peuvent être jugés uniquement sur des facteurs économiques restreints. Les services de transport doivent être organisés de façon à satisfaire les besoins et les aspirations des habitants des grandes régions d'un vaste pays. C'est dans ce cadre que le gouvernement du Canada se doit d'intervenir.

Le problème n'est pas de conserver le status quo. La technologie croissante du transport nécessite non seulement un changement mais peut aussi offrir des

possibilités d'amélioration des services à un coût moins élevé. Les besoins changent eux aussi et nécessitent de nouvelles solutions, mais le rythme des changements, la disponibilité et le coût des divers moyens devraient en déterminer la fréquence.

Dans les références plus détaillées qui suivent, on insiste plus particulièrement sur les services ferroviaires. Ce n'est pas une indication de notre manque de souci pour les autres moyens de transport dans les Prairies, mais plutôt un symptôme de notre intérêt spécial et de notre dépendance des chemins de fer.

ABANDON VOIE FERRÉE

Historique

Le comité connaîtra sans doute l'historique de plusieurs événements qui intéressent tout particulièrement la Saskatchewan. Au mois de septembre 1962, le Pacifique-Canadien a fait la première de ses demandes courantes en vue de l'abandon...

— 3 —

...d'un embranchement. Plusieurs autres demandes individuelles vinrent peu après. Il devint claire que la Sakatchewan en particulier serait la scène d'un abandon par étapes de plusieurs embranchements. Plusieurs habitants de la province étaient quelque peu sceptiques devant la prétention des chemins de fer que le fonctionnement de certains embranchements n'était pas rentable.

Le gouvernement de la Saskatchewan de l'époque convoqua à Regina, le 20 décembre 1962, une assemblée à laquelle étaient présents des représentants des trois gouvernements des prairies, des organismes de cultivateurs, de manutentionnaires de grains, de chambres de commerce et de gouvernements locaux des trois provinces.

L'assemblée demanda la cessation immédiate de l'abandon des voies ferrées. Les organismes non gouvernementaux présents soumirent une résolution qui comportait quatre arguments et ils eurent l'appui entier du gouvernement de la Saskatchewan et l'appui général des deux autres gouvernements. La résolution se lisait comme suit:

«Cette assemblée accepte de:

1. Demander la cessation immédiate de l'abandon par étapes des voies ferrées. Ceci signifie qu'il faudra demander au gouvernement fédéral d'agir soit par un décret du conseil soit par des amendements à la loi, afin de changer le mandat de la Commission du transport du Canada pour qu'elle cesse d'étudier une à une les demandes d'abandon de voies ferrées. Ceci veut aussi dire que le gouvernement fédéral doit être prêt à offrir un nouveau mandat à la Commission.
2. Exhorter le gouvernement fédéral à faire une déclaration précise comme quoi il accepte sa responsabilité et à énoncer la politique qu'il entend suivre. Ceci veut dire que nous exhortons le gouvernement fédéral à accepter la majeure partie des responsabilités de toute la question de la rationalisation.
3. Demander que le gouvernement fédéral mette en branle un programme planifié de rationalisation ferroviaire, dont l'introduction comprendrait une étude immédiate tenant compte des intérêts généraux de l'économie canadienne, et des intérêts particuliers des entreprises de transport du secteur des prairies et de l'industrie agricole. Le résultat final de cette étude serait d'introduire dans l'ouest un programme de rationalisation qui satisferait les chemins de fer, les

cultivateurs, l'industrie de la manutention du grain et les vastes intérêts économiques et sociaux des habitants des trois provinces.

— 4 —

4. Reconnaître publiquement le besoin d'un programme de rationalisation et l'acceptation par chacun des organismes participants de sa responsabilité de travailler à résoudre les problèmes. Nous devons reconnaître l'existence de problèmes connexes et admettre individuellement et collectivement notre responsabilité en vue de les résoudre.»

La pression continue exercée par le gouvernement ainsi que par les organismes non gouvernementaux a sans doute contribué à faire cesser cet abandon par étapes. Après l'introduction du Bill C-120, les autorités fédérales ont réétudié le problème à la suite des représentations de corps gouvernementaux et non gouvernementaux.

Les habitants de la Saskatchewan considèrent sous deux angles les problèmes courants de transport ferroviaire. Premièrement, si la province doit contribuer pleinement à l'économie canadienne, elle devra avoir à sa disposition les moyens de transport nécessaires pour lui permettre de produire efficacement. Deuxièmement, les habitants de la Saskatchewan s'attendent d'avoir à leur disposition des services suffisants pour leur permettre de mettre en valeur et d'entretenir des communautés vigoureuses et bien portantes. Ils ne veulent pas être obligés de porter le fardeau des erreurs et des manquements passés dans la planification des services de transport au Canada.

Réseau ferroviaire des prairies

Le gouvernement fédéral, le 12 septembre dernier, a fait une déclaration des principes au sujet des chemins de fer dans les provinces des Prairies, à laquelle ceux-ci seront liés jusqu'au 1er janvier 1975. A bien des égards, cette annonce a été accueillie favorablement en Saskatchewan. Elle assurait le fonctionnement continu, pendant une période limitée, d'au moins un certain nombre des embranchements que les sociétés ferroviaires voulaient abandonner.

Il y a cependant de cette déclaration que l'on doit examiner de plus près:

— 5 —

1. Cette garantie, qui ne semble pas avoir de base légale présentement mais qui sera incorporée à l'article 314G, demeurera en vigueur pendant huit ans, soit jusqu'au 1er janvier 1975. Cette date semble être assez arbitraire. En même temps, le rôle de la Commission en ce qui a trait à ce réseau garanti est quelque peu embrouillé. Le Bill prévoit un examen «régional» des besoins ferroviaires par la Commission. En ce qui concerne les prairies, l'engagement du gouvernement à fournir un réseau garanti semble préjuger du travail que la Commission doit accomplir. Je propose que l'on fasse la lumière sur l'étendue de l'autorité dont jouit la Commission pour apporter des changements au réseau.

2. Le ministre des Transports a annoncé qu'on a consulté des représentants des sociétés d'élévateurs à grain, des chemins de fer et des autorités provinciales. Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas consulté aussi d'autres groupes intéressés, tels que le Syndicat des cultivateurs de la Saskatchewan, les associations municipales urbaines et rurales et les hommes d'affaires des communautés intéressées.

3. D'après les comptes rendus publiés par la presse à l'époque où la politique a été annoncée, on a adopté comme critère général, pour choisir les lignes dont on

doit continuer l'exploitation, la production de 50,000 boisseaux de grains par mille. Le ministre des Transports a admis devant le comité, le 6 octobre, que le choix des lignes, du point de vue de la garantie ou de la non-garantie, était, en fin de compte, arbitraire. Deux points on été soulevés. D'abord, quelle est la raison d'être d'un chiffre de 50,000 boisseaux? J'estime qu'on devrait la rendre publique. Deuxièmement, si les décisions ont été, en fin de compte, arbitraires, le besoin de consulter, comme je l'ai déjà signalé, des groupements ayant d'autres intérêts s'en trouve accentué.

4. Selon les renseignements fournis par l'Office canadien du blé, près de 6,800 cultivateurs établis dans des endroits dotés d'élévateurs, sur des lignes non protégées détiennent des permis de l'Office canadien du blé. En outre, on sait

— 6 —

qu'un nombre considérable de cultivateurs, qui préféreraient délivrer leur grain à ces endroits dotés d'élévateurs, utilisent leurs livrets de permis dans d'autres endroits moins commodes et plus éloignés où il existe des élévateurs, en raison du piètre service qu'ils obtiennent sur certains de ces parcours.

5. Si la norme de 50,000 boisseaux de grain par mille a été utilisée comme guide afin de déterminer les lignes garanties et celles qui ne le sont pas, il semble qu'on n'ait guère songé à l'augmentation future des chargements. La tendance à long terme des expéditions de grains augmente de façon significative. Aussi, faut-il y songer lorsqu'il s'agit de déterminer la politique du gouvernement.

Lignes non protégées par une garantie du gouvernement

Le comité sera au courant des hausses qu'a subies le niveau des ventes, ces dernières années. On ne dispose pas encore des données concernant chaque endroit doté d'un élévateur, à l'égard de l'année 1965-1966, ni les chiffres relatifs aux campagnes agricoles courantes. Toutefois, le comité voudra peut-être étudier une analyse de données recueillies à l'égard de compagnies antérieures. A titre d'exemple, je citerai des chiffres concernant un petit embranchement conduisant à Stewart Valley, près de Swift-Current. Les trains qui atteignent cet endroit circulent vers l'est et empruntent pendant plusieurs milles la voie principale du Pacifique-Canadien, à partir de Swift-Current, puis ils se dirigent vers le nord et franchissent ainsi une distance de 20 milles jusqu'à Stewart Valley, 5 milles environ au sud de la rivière Saskatchewan-Sud. Les quantités reçues aux élévateurs de campagne, aux divers endroits situés le long de cette ligne sont les suivantes:

	1962-63	1963-64	1964-65	Moyenne jusqu'à 1964-65	
	(milliers de boisseaux)			3 ans	10 ans
St Aldwyn	113	148	99	120	129
Leinan	278	289	225	294	266
Stewart Valley	451	622	436	503	480
Total	842	1,059	760	917	875
Boisseaux par mille ..	42.1	52.9	38.0	45.8	43.7

— 7 —

On notera que les quantités reçues aux élévateurs, en 1963-1964, ont dépassé 50,000 boisseaux par mille. Les recettes à l'égard de l'année 1965-1966 et des campagnes agricoles courantes seront probablement presque égales ou supérieures à celles de l'année 1963-1964.

Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'autre trafic sur ces lignes, non plus que des possibilités de trafic qui n'ont pas été exploitées en raison du piètre service. Il existe de nombreux exemples de piètre service, en particulier sur les

lignes désignées comme devant être abandonnés. Je propose que le comité obtienne des compagnies de chemins de fer des renseignements sur l'exploitation des trains sur les lignes non protégées par la déclaration de principe du gouvernement.

Le ministre des Transports a indiqué que, dans deux ou trois endroits, l'abandon «ne rimerait à rien sur les lignes non protégées». Certes, cela témoigne des faiblesses fondamentales inhérentes à l'attitude du gouvernement. Si les critères du gouvernement, alliés à son jugement arbitraire, ne réussissent pas à protéger les lignes qui ne devraient pas être abandonnées, il y a sûrement quelque chose qui ne va pas.

Pourquoi une déclaration de principe du gouvernement devrait-elle être fondée sur ce qui était, apparemment, une jauge unique—les boisseaux de grain par mille de parcours—et sur l'application de jugements arbitraires. Pourquoi ne tiendrait-on pas compte de facteurs comme la distance qui sépare de la voie ferroviaire? J'ai l'honneur de représenter la circonscription de Biggar à l'Assemblée législative de la Saskatchewan. Les lignes ferroviaires de cette région figurent sur la liste des lignes non protégées. Dans les trois cas, on a déjà déposé des demandes d'abandon. Si l'on acquiesce à ces demandes, certains cultivateurs de la circonscription de Biggar devront franchir plus de 30 milles pour transporter leur grain et autres produits jusqu'au marché.

Enfin, j'estime que les dispositions des articles 314F et 314H concernant les demandes actuelles d'abandon sont tout à fait insatisfaisantes. Il est clair qu'il faut prendre des dispositions quelconques à l'égard des demandes d'abandon déjà reçues. La loi prévoit que ces demandes seront traitées selon les dispositions de l'article 168 de la Loi sur les chemins de fer, conformément aux règlements

— 8 —

pertinents, à moins que *les chemins de fer* n'optent pour une étude des demandes selon les dispositions de la nouvelle loi. Pourquoi les chemins de fer devraient-ils avoir le privilège de faire un tel choix? Certes, le ministre des Transports a déclaré à la Chambre des communes que les présidents des chemins de fer lui ont dit qu'ils retireraient les demandes dès l'instant où la loi serait adoptée par le Parlement. Je ne mets en doute ni la parole du ministre ni celle des présidents. Mais ces assurances n'empêchent pas que les chemins de fer abandonnent une position tout en continuant d'utiliser comme armes les demandes versées au dossier. C'est là, à mon avis, une façon mesquine d'interpréter la loi. Il serait beaucoup plus raisonnable de dire clairement, dans le bill, que toutes les demandes d'abandon déjà reçues *doivent* être retirées ou étudiées suivant les dispositions de la nouvelle loi; on contribuerait ainsi à inspirer confiance à l'égard de la nouvelle loi.

La route de la baie d'Hudson

L'abandon de certaines lignes non protégées aurait d'autres répercussions graves. Ainsi, l'abandon de la ligne Aberdeen-Melfort, assuré par le National-Canadien et qui n'est pas protégée, nuira sûrement aux expéditions acheminées par la route de la baie d'Hudson jusqu'au port de Churchill. Les tarifs de transport du grain, sur cette ligne, sont inférieurs de deux à trois cents les cent livres à ceux qu'on demande pour les expéditions acheminées vers la Tête des lacs. Bon nombre de cultivateurs perdront cet avantage si on les oblige à acheminer leur grain vers d'autres points d'expédition. Tout abandon qui entraîne, pour les cultivateurs, une hausse des frais d'expédition de leur grain ou qui entrave le plein essor de la route de la baie d'Hudson, causerait un tort grave à l'agriculture des Prairies. Au contraire, nous attendons des chemins de fer une planification qui encouragera l'utilisation du port de Churchill.

— 9 —

Dispositions législatives concernant les modalités d'abandon du service

Les modalités proposées à l'heure actuelle au Parlement constituent une amélioration notoire en regard des propositions antérieures. Il y aurait lieu, toutefois, d'apporter d'autres améliorations.

1. Selon l'article 314C les demandes d'abandon de service ne doivent pas nécessairement faire l'objet d'une audition publique. A mon avis, les représentants des localités visées par l'abandon d'un service ont le droit de présenter leur point de vue à la Commission, droit qui devrait leur être assuré. J'insiste fortement pour que la tenue d'auditions publiques aux endroits visés par l'abandon du service soit obligatoire.

2. L'un des motifs pour lesquels il importe de tenir une audition publique, c'est qu'elle fournit aux parties intéressées l'occasion de faire valoir leurs opinions au sujet des frais et de l'établissement du prix de revient. A ce propos, citons l'exemple mentionné par la *Canadian Co-operative Wheat Producers Limited* dans son exposé au Comité.

> «En 1960, après que les chemins de fer eurent présenté un exposé à la Commission royale d'enquête MacPherson, comportant une étude des frais d'exploitation du service, fondée sur l'année 1958, les Coopératives des blés, de concert avec les *United Grain Growers,* ont engagé les services d'une maison d'économistes conseils des États-Unis en vue de nous conseiller sur la solidité de la cause des chemins de fer. Il y était dit qu'en 1958, le service de transport des grains des Prairies destinés à l'exportation, avait occasionné aux chemins de fer une perte globale de 70 millions en prenant les tarifs établis arbitrairement en vertu de l'entente dite du Pas du Nid-du-Corbeau, mais qu'il suffisait, pour remédier à la situation, d'augmenter ces tarifs dans une proportion de 100 à 125 p. 100. Les conseils ont déclaré qu'il était difficile d'établir le prix de revient du trafic ferroviaire seulement, mais que, suivant la formule les chiffres mêmes employé par les chemins de fer, le déficit de ces sociétés en 1958 s'établissait à 255 millions pour le transport des voyageurs, et à 51 millions pour le transport des marchandises par wagonnées incomplètes. Ces chiffres ne figuraient pas à l'origine dans l'exposé.»

3. En vertu de l'article 314B, la Commission a le droit de désigner les régions à mettre à l'étude, dans le cas d'une demande d'abandon de service. Elle n'est pas obligée, toutefois, d'étendre cette étude à toute la région intéressée. Il serait opportun, je crois, d'étudier la possibilité de modifier cet article pour que tout

— 10 —

abandon de service, à l'exception peut-être de certains embranchements, soit débattu en fonction d'une région desservie; alors pourra-t-on dire que ce texte législatif représente un progrès sensible vers la rationalisation des services de chemin de fer.

4. J'appuie les dispositions des paragraphes (3) et (4) de l'article 314B, selon lesquelles les chemins de fer doivent annexer à toute demande d'abandon de service, les données financières voulues, tandis que la Commission a le plein droit d'afficher son rapport quant aux demandes présentées, dans les gares de la ligne affectée, de même que les prescriptions énoncées au paragraphe (5) de l'article 314E, quant à l'affichange du montant des paiements versés à l'égard des lignes d'exploitation non rentables.

5. L'article 314C (1) stipule que, si la Commission constate que l'embranchement continuera vraisemblablement d'être non rentable, elle déterminera «si la ligne doit ou non être abandonnée immédiatement ou après une période permettant de faire des adaptations dans la région desservie par la ligne». Si l'on en juge d'après ce passage, la Commission n'a pas vraiment d'autre choix, que d'ordonner l'abandon de la ligne à un certain moment ce qui, certes, va à

l'encontre de l'esprit du bill particulièrement du paragraphe (3) de l'article 314C et des paragraphes suivants. Le Comité doit, il me semble, lire attentivement le texte pour éviter tout équivoque ou contradiction et pour s'assurer qu'on ne porte pas atteinte, par inadvertance, à l'esprit de l'article.

6. Figurent à l'article 314C (3) les critères auxquels la Commission doit se soumettre afin de déterminer si les embranchements non rentables doivent ou non être abandonnés. Le principe général énoncé dans le préambule de ce paragraphe constitue une amélioration sensible de la législation des transports. Je dois faire certaines réserves, toutefois, quant à l'effet des dispositions qui y font suite. Je sais bien qu'elles ne restreignent pas légalement le caractère général du préambule; cependant, le fait de préciser certains facteurs tend effectivement à en exclure d'autres. C'est pourquoi j'estime qu'il faut examiner la suffisance et l'étendue de ces dispositions.

— 11 —

A ce propos, je me permets d'attirer l'attention du Comité sur une résolution adoptée par la première Conférence des comités de maintien des lignes d'intérêt local de la Saskatchewan, le 22 novembre 1963. Cette résolution se lit en partie comme it suit:

> «A ces causes, il est résolu qu'il soit catégoriquement exigé de la Commission d'enquête formée par le gouvernement du Canada en vue d'étudier la réorganisation rationnelle des installations ferroviaires dans l'Ouest canadien, qu'elle examine les répercussions économiques et sociales de l'abandon de ligne de chemin de fer, ainsi qu'il suit:
>
> 1. les frais supplémentaires de transport des grains à acquitter par les cultivateurs, en vertue de la distance supplémentaire à parcourir;
> 2. les frais de réorganisation du réseau des chemins de section et de celui des routes provinciales;
> 3. la réduction des taxes municipales et la situation financière des municipalités;
> 4. les pertes de capital que les établissements commerciaux dans les villes, les villages et les hameaux, peuvent subir par suite de l'abandon d'un embranchement;
> 5. la dépréciation des terrains;
> 6. la nécessité de verser des compensations pour les services municipaux, par exemple, le réaménagement des chemins de section, conséquence immédiate de l'abandon des lignes;
> 7. les répercussions de l'abandon des embranchements sur les écoles, hôpitaux, hospices de vieillards et autres institutions ou services sociaux;
> 8. la réversion ou non à la couronne et l'utilisation à des fins de compensation, des droits miniers ou d'autres avantages détenus par les compagnies de chemin de fer par suite de concessions de terrains faites en vue de l'aménagement de lignes de chemin de fer.»

On pourrait examiner quelques-uns de ces points lors de l'étude de l'alinéa (e), où il est question des conséquences de l'abandon d'embranchements économiques, mais je suis loin d'être certain que la chose soit pertinente. En outre, on peut envisager le septième point (écoles, hôpitaux) en tant que facteur social, exclu des facteurs énumérés au paragraphe (3) de l'article 314C. J'insiste auprès du Comité pour qu'il ajoute, à cette liste, les conséquences et facteurs sociaux sans quoi on pourrait fort bien ne pas en tenir compte, d'autant plus qu'il est difficile, on le reconnaît, de les mesurer avec précision.

— 12 —

Je tiens surtout à faire ressortir qu'il faut tenir compte des frais supplémentaires que cela imposera aux cultivateurs. La distance plus grande des marchés et

des services les forcera à faire des dépenses supplémentaires en immobilisations et en frais d'exploitation. Plusieurs d'entre eux devront s'acheter des camions plus lourds et plus chers, mais tous devront passer plus de temps à livrer leur produits. Tout cela va compliquer encore plus les choses pour le petit cultivateur. Ainsi, l'abandon des embranchements accentuerait la tendance vers les exploitations plus grandes, sans pour cela être plus rentables, et aussi vers des communautés plus grandes, mais pas nécessairement plus productives.

7. L'article 314D permet à la Commission de proposer aux chemins de fer des mesures afin de rationaliser et de réorganiser leur exploitation. Cet article est certes souhaitable, mais je crois bon de rappeler au Comité que la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien n'a pas donné ce qu'on en attendait, tout simplement parce que les compagnies de chemins de fer n'en ont tenu aucun compte. Par conséquent, je proposerais que le Comité étudie les moyens d'accorder à la Commission un pouvoir plus étendu que ne lui accorde cet article.

8. Je tiens à exprimer mon appui sans réserve pour la proposition faite par la *Farmers Union* au Comité, invitant le Parlement à étudier la question de l'indemnisation des pertes que subiront les propriétaires de placements liés aux embranchements qui seront abandonnés. En outre, lors de l'étude de ces compensations, il faudrait tenir compte des frais supplémentaires qu'occasionnera la construction des routes à la suite de la désaffectation des lignes. Ces indemnités devraient être versées aux municipalités, par l'entremise des gouvernements provinciaux.

9. A mon avis, toutes les emprises des lignes abandonnées devraient revenir aux provinces.

— 13 —

TARIFS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Les habitants des Prairies se refusent à croire que le jeu de la «libre concurrence» en matière de tarifs marchandises sera de leur intérêt. Ce manque de confiance provient en grande partie du monopole que les chemins de fer ont toujours exercé dans les Prairies. Il y a aussi les antécédents peu flatteurs des chemins de fer, comme par exemple le mauvais service et leur attitude intransigeante en matière de tarifs; tout cela a contribué à inspirer ce manque de confiance chez les habitants des Prairies. Les efforts déployés ces dernières années par les chemins de fer en vue de récupérer le trafic perdu en baissant certains tarifs ont plutôt confirmé ce que l'on soupçonnait, à savoir que les chemins de fer ne se sont jamais fait faute de tirer profit de leur monopole de fait. De plus, la tendance, actuelle à «l'économie dirigée» rend le retour espéré au jeu classique de la concurrence plus que problématique.

Il est tout aussi vrai que de nos jours les gouvernements étudient de près les frais de production et l'efficacité des méthodes d'exploitation. Ils se sont vus contraints d'imposer certaines restrictions, ainsi qu'une certaine orientation. Étant donné que les frais de transport interviennent pour une si grande part du produit national brut, ce serait manquer d'esprit pratique que d'enlever au gouvernement le droit de contrôler ces frais, dans la mesure que le propose le Bill C-231.

Les pouvoirs publics s'intéressent énormément au développement régional et à la croissance relative de régions du Canada. Il et ne fait aucun doute que certaines régions ont bénéficié plus que d'autres des lignes de conduite suivies dans le passé par le gouvernement fédéral. C'est pourquoi nous prétendons que si l'on enlève aux pouvoirs publics le droit de décision en matière de tarifs, pour le laisser entre les mains des grandes sociétés comme on le propose dans le bill, cela ne manquera pas d'accentuer l'écart économique qui existe déjà entre les diverses régions du Canada plutôt que de le diminuer.

— 14 —

Enfin, il y a encore la question de monopole, tout au moins dans les Prairies, dans une branche de l'industrie où l'intérêt public vient avant tout. Les Cana-

diens se sont rendu compte depuis longtemps de la nécessité de fixer les tarifs là où un monopole existe, notamment dans le cas de la compagnie de téléphone Bell. C'est pourquoi nous prétendons que s'il y a monopole de fait, il est tout aussi nécessaire que les pouvoirs publics aient la haute main sur les tarifs dans le domaine des transports, qu'ils ne l'ont sur les tarifs dans le domaine des communications.

Des doutes sérieux ont déjà été exprimés au Comité quant à l'insuffisance de dispositions touchant la réglementation des taux. J'engage fortement le Comité à tenir compte des avis déjà émis, soit étudier de nouveau cette question et accorder une attention particulière aux sujets suivants:

1. Étudier la question de conserver l'Article 317 de la Loi actuelle sur les chemins de fer, qui interdit à ces derniers d'établir des distinctions et des préférences entre les expéditeurs. Cet article est particulièrement nécessaire en raison des particularités peu satisfaisantes de l'Article 336 du bill C-231, dans lequel on tente de prévoir une certaine mesure de protection à l'égard des expéditeurs «captifs». Quoi qu'il en soit, l'article 317 de la Loi actuelle sur les chemins de fer devrait demeurer en vigueur et constituer un critère jusqu'à ce qu'un taux maximum soit établi en application de l'article 336 du bill C-231. Le Comité a été informé du nombre élevé d'expéditions effectuées par un très petit nombre d'expéditeurs. Ces expéditeurs peuvent économiquement se protéger; tel n'est pas le cas des milliers d'autres expéditeurs, qui n'ont pas de puissance économique réel. Aussi a-t-on exprimé la crainte de voir ces expéditeurs abandonnés à leur sort. J'estime que l'on devrait tenir compte de ces expéditeurs et que la Loi ne devrait pas être conçue seulement pour les chemins de fer, mais également à l'intention de l'expéditeur en général et du consommateur canadien.

2. Examiner le sujet d'inquiétude que l'on a exprimé, savoir, que l'énoncé exact de l'article 317 (1) du bill C-231 ne prévoit pas d'avantage raisonnable

— 15 —

permettant au petit expéditeur d'obtenir justice. Cet article prévoit la possibilité d'interjeter appel à l'égard de taux qui «peuvent être préjudiciables à l'intérêt public». Le mémoire du Syndicat du blé adressé au Comité résumait la question comme il suit:

> «Nous sommes loin d'être certains que ce genre d'arrangement soit assez avantageux à l'égard d'une région comme les Prairies, où il n'existe pas, à proprement parler, de concurrence à l'endroit des chemins de fer et où de nombreux expéditeurs ont trop peu d'importance pour pouvoir profiter de l'avantage d'obtenir justice, prévu au bill C-231.»

3. Étudier de nouveau l'article 336 (2) du bill C-231. Cet article confère à la Commission des pouvoirs de fixer, à l'égard des expéditeurs «captifs», des taux de 250 p. 100 du coût variable du transport des marchandises. Je suis tout à fait d'accord avec la proposition visant une nouvelle étude de cet article, et voulant qu'un arrangement provisoire soit prévu jusqu'à ce que cette étude soit terminée.

4. Étudier la question de modifier la norme rigide de charge de wagon, de 30,000 livres, utilisée dans le calcul du coût variable lorsqu'il s'agit d'établir des taux à l'égard des expéditeurs «captifs». C'est là un grave désavantage dans le calcul du coût de transport des denrées qui chargent lourd et où, en fait, le coût variable sera considérablement moins élevé. Il faudrait donc envisager cette question avec moins de vigueur afin de tenir compte des écarts de charge.

5. Prévoir l'examen périodique des articles se rapportant à la réglementation des taux et aux appels à cet égard. L'application de ces articles constituera l'élément critique. Les modifications proposées au bill n'auront pas résolu tous les problèmes. C'est pourquoi je suis d'accord avec la proposition de réviser ces parties de la loi dans un délai raisonnable, mais, dans aucun cas, pas plus de trois ans après la mise en vigueur.

— 16 —

TAUX APPLICABLES À LA PASSE DU NID-DE-CORBEAU

Le coût du transport s'élève à une somme considérable, à la charge du cultivateur. En certaines années, le coût du transport des grains par chemin de fer atteint presque 100 millions de dollars.

Les sociétés de chemin de fer se sont efforcées dans le passé de prouver que les taux applicables à la Passe du Nid-de-Corbeau étaient à l'origine de beaucoup de leurs difficultés. Toutefois, il y a lieu de croire que l'augmentation du mouvement des grains depuis quelques années, mouvement qui a aussi accru les bénéfices, a considérablement modifié la perspective des chemins de fer. Au cours des prochaines années, le marché du mouvement des grains accusera sans doute des fluctuations, qui dépendront tant de la production que des débouchés. Si le marché est à la baisse, les chemins de fer s'en prendront-ils encore au barème des taux? Le fait est que, dans les provinces des Prairies, la production des grains accuse une augmentation répartie sur un grand nombre d'années.

Production de blé en Saskatchewan, de 1910 à 1966
Moyennes de superficie, de rendement et de production

Période	Superficie (acres)	Rendement (boisseaux)	Production (boisseaux)
1910-1919	7,220,400	16.50	115,059,400
1920-1929	12,913,600	16.57	214,524,000
1930-1939	14,276,900	10.41	149,021,900
1940-1949	13,512,900	15.17	203,290,000
1950-1959	15,460,400	19.25	297,630,000
1960-1966 (7 ans).....	17,797,100	20.80	375,000,000
1966	19,700,000	27.7	546,000,000

Des variétés de grains améliorées, un plus large emploi d'engrais, un matériel perfectionné et de meilleures méthodes de gestion, voilà autant de facteurs sur lesquels on peut compter pour accroître considérablement la production de grain à l'avenir.

— 17 —

Je partage l'opinion de ceux qui ont dit qu'il n'avait pas encore été prouvé que les taux de la Passe du Nid-de-Corbeau n'étaient pas rentables.

Le bill dont le Comité a été saisi prévoit l'étude des taux de la Passe du Nid-de-Corbeau par la Commission, afin d'établir s'il y a des pertes. Toute perte ainsi établie servirait de base au paiement de subventions. Je ferai bon accueil à cette étude pourvu que la portée de l'enquête soit assez vaste.

J'engage fortement le Comité à étudier les modifications visant à faire entrer les particularités suivantes dans la portée de l'enquête:

1. Fournir aux parties intéressées l'occasion d'exposer leurs vues devant la Commission.

2. S'assurer que les recettes du chemin de fer Pacifique-Canadien comprennent les bénéfices provenant de concessions et d'octrois se rattachant à la mise en valeur des lignes de l'Ouest et à l'application des taux de la Passe du Nid-de-Corbeau.

L'Union nationale des fermiers (National Farmers Union) a déjà insisté sur ce dernier point devant le Comité. Le fait que le chemin de fer Pacifique-Canadien ait réussi à séparer ses recettes de concessions et d'octrois de ses recettes de vois ferrées proprement dites n'est pas passé inaperçu dans l'Ouest du Canada.

SERVICES DE VOYAGEURS

Le Comité a fait une enquête approfondie sur la suffisance des services de voyageurs du Pacifique-Canadien. Le fait que le Comité n'a pu présenter qu'un rapport intérimaire illustre bien la complexité de ce sujet. Cependant, beaucoup de personnes, surtout en Saskatchewan, ont bien accueilli les recommandations pour l'amélioration des services.

Rien ne pourrait mieux illustrer l'insuffisance des services de voyageurs du Pacifique-Canadien qu'une lettre parue récemment dans un journal de Regina. J'ai reçu une copie de cette lettre. Elle se lit comme suit:

—18—

«Indian Head, Saskatchewan
le 25 octobre 1966

Éditeur

Service du Pacifique-Canadien?

Notre famille comprend huit personnes, dont l'âge est situé entre soixante-six et quatre-vingt cinq. Nous ne nous étions pas rencontrés depuis quarante-cinq ans et avons donc choisi un endroit central afin de nous réunir. L'un demeure en Californie, l'un en Ontario, l'un sur l'Île de Vancouver, l'un sur le Continent, les autres en Alberta et en Saskatchewan.

Ils sont venus en autobus et automobile, en avion et par le Pacifique-Canadien. Ils sont tous arrivés à destination sauf ceux qui résidaient près de la grande ligne du Pacifique-Canadien.

Ils avaient fait leur réservation deux jours auparavant et attendaient à la gare depuis une heure et vingt minutes (car le train était en retard) alors que le train est passé sans même s'arrêter. Avant de pouvoir trouver d'autres moyens de transport, certains membres de la famille étaient retournés chez eux.

Les services de voyageurs ne paient pas? Pourquoi?

E. Stewart

Votre Comité est au courant de l'imagination dont fait preuve le National-Canadien pour obtenir plus de voyageurs. Je suis heureux de ce développement et j'espère que ce programme sera poursuivi et augmenté. J'espère seulement que le National-Canadien étendra son nouveau programme de voyageurs aux lignes de voyageurs qu'il a abandonnées peu de temps avant d'appliquer sa nouvelle politique.

Le Bill C-231 aidera à stabiliser le service de voyageurs actuel. Il est souhaitable que l'on assurera une étude continue des services pour voyageurs L'un des motifs qui justifient la participation du public dans la stabilisation des services de voyageurs provient du problème de la sécurité routière qui inquiète de plus en plus les gens.

En dernière analyse, cependant, le succès des services de voyageurs est fortement influencé par le désir des chemins de fer de participer à l'affaire et d'en faire un succès.

— 19 —

SUBSIDES

La géographie du Canada fait du transport un facteur économique principal et représente un problème continuel dans le monde économique. Dans son histoire, le Canada a continuellement été obligé de faire face à ce problème. La structure de la nation canadienne est telle aujourd'hui que les communications ainsi que les transports ont beaucoup d'implications sociales d'importance primordiale. Le besoin de facilités de transport en commun exige une attention spéciale aux réseaux ferroviaires dans plusieurs endroits du Canada.

Voilà, en substance, le critère sur lequel sont basées les dépenses publiques pour services ferroviaires. Les ressources du transport sont d'abord basées sur le

principe qu'elles doivent être maintenues et améliorées de façon à pourvoir aux besoins de la société en général. En Angleterre, un livre blanc sur la politique du transport disait récemment: «La viabilité commerciale est importante mais elle est secondaire».

Le livre blanc mentionnait un deuxième principe selon lequel les services désirables pour la société mais déficitaires obtiendront une subvention indéterminée et renouvelable. J'admet l'application de ce principe dans le Bill C-231. Tant que les chemins de fer aborderont la question des services d'une façon imaginative et vigoureuse. J'ai confiance qu'une comptabilisation complète des services déficitaires ne révélera pas la nécessité de fournir des subventions trop accablantes. Dans la plupart des cas, les dépenses encourues produiront des avantages qui feront plus que compenser.

Ces subsides n'obligent cependant pas les chemins de fer à fournir plus qu'un niveau de service minimum. Les chemins de fer seront tenus d'établir un service suffisant pour accroître les possibilités de transport. Une considération fondamentale est que les compagnies de chemin de fer ont reçu le droit de faire certaines exploitations et le privilège de constituer des services de transport. Il faut que des décrets du parlement fassent appliquer rigoureusement les obligations qui s'ensuivent.

—20—

En accordant des subventions, le Parlement doit posséder tous les faits. La Commission, évidemment, rendra accessible au gouvernement le résultat de ses recherches. La loi ne permet cependant à la Commission de baser ses études que sur des données des chemins de fer. La Commission sait que l'on éprouve des doutes à plusieurs endroits quant aux données sur les chemins de fer. Je suggère donc que, dans toutes les études relativement aux frais, tous les autres partis intéressés aient toute l'opportunité voulue pour exprimer leur opinion et que ceci soit compris dans la législation.

Le Bill C-231 demande que l'on retire la subvention du «pont-rail» au cours d'une période de trois ans. Je désire porter à l'attention du Comité les commentaires exprimés dans la déclaration de principe du gouvernement de la Saskatchewan au sujet du Bill C-120 soumis le 3 février 1965:

> «... En chiffres ronds, il est estimé que les expéditeurs ou les receveurs de la Saskatchewan tirent un avantage de la subvention du «pont-rail» de l'ordre de 1.3 millions chaque année.
>
> «Il se peut que la subvention de «pont-rail» soit un facteur crucial dans notre mise en vente de sulphate de sodium dans l'est du Canada car des réductions de prix seront peut-être nécessaires pour faire face à de nouveaux développements techniques dans l'industrie du bois de papier. La «subvention» représente une proportion importante du tarif-marchandises du sulfate de soude et de potasse à destination de l'est canadien. Ces produits subissent une forte concurrence des États-Unis et des importations de l'étranger.
>
> «Les machineries agricoles venant de l'est du Canada vers la Saskatchewan reçoivent l'avantage d'une subvention du «pont-rail» équivalant 10 p. 100 du tarif global.

Étant donné les conséquences que cela aurait pour plusieurs industries, comme il vient d'être mentionné, je désire exprimer l'inquiétude que j'éprouve en apprenant l'enlèvement de la subvention du «pont-rail» même si elle doit se faire par étapes. Je suis particulièrement inquiet au sujet de toute majoration dans le prix des machineries agricoles vendues en Saskatchewan. L'absence de la subvention du «pont-rail», ajoutée au prix des machineries agricoles qui augmentent déjà continuera d'ajouter des handicaps à l'industrie agricole.

— 21 —

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Je désire porter votre attention sur trois aspects.

1. Il est indispensable que l'on tienne en considération les intérêts régionaux et spéciaux dans l'établissement d'une politique nationale de transport. Un corps consultatif auprès de la Commission canadienne des transports composé d'usagers à titre représentatif aiderait beaucoup la Commission. Je donne mon appui aux recommandations de la Coopérative canadienne des producteurs de blé (Canadian Co-operative Wheat Producers) à ce sujet.

2. Je désire également donner mon appui aux recommandations des syndicats du blé au sujet de la nécessité de faire une étude constante de l'application de la nouvelle loi. J'admets avec eux que le Parlement doit obtenir des renseignements complets et étendus de la part de la Commission.

3. Le bref du syndicat du blé renfermait certains commentaires au sujet de la mise en vigueur de la nouvelle législation. Je désire donner mon appui à ces recommandations et j'exhorte le Comité, en présentant ce nouveau texte en matière de législation sur les transports, à s'assurer que toutes les choses non réglées soient considérées dans le cadre de cette nouvelle loi. Il devrait y avoir une disposition selon laquelle, dans la période de transition (alors que l'application de la nouvelle loi est connue, mais non pas ses effets), rien ne puisse se faire au désavantage aux usagers des chemins de fer que la nouvelle législation aurait prohibé si elle avait été en vigueur.

LE PACIFIQUE-CANADIEN

Le Comité sait quelle est l'aide accordée au Pacifique-Canadien et aux autres compagnies qui font maintenant partie du système. En résumé, les concession de terrain de la part de tous les gouvernements au 31 décembre 1965 faisaient en tout presque 44 millions d'acres; les subventions en argent ainsi que les dépenses sur la construction de lignes remises au Pacifique-Canadien s'élevaient à $106.3 millions; enfin, il y a eu des concessions de taxes municipales

— 22 —

significatives. Les premiers ministres des trois provinces des Prairies ont présenté un mémoire commun en mars 1964 pour demander au gouvernement fédéral de ne plus faire de concessions de taxes municipales. Je suis heureux de voir que certaines mesures sont maintenant prises. Je me demande cependant pourquoi le paiement intégral des taxes municipales par le Pacifique-Canadien est retardé.

La charte accordée au Pacifique-Canadien ainsi que les subventions et autres formes d'assistance à la compagnie était le moyen choisi par les gouvernements passés pour réaliser un développement économique. Il serait peu utile de discuter maintenant des avantages et des inconvénients de ce choix particulier de moyens. La charte et l'assistance sont des faits. Il en est également ainsi de l'engagement fait par le Pacifique-Canadien en retour des droits accordés par la charte et de l'aide reçue. Il a été mentionné devant le présent Comité, et je réitère ce point de vue, que l'engagement du Pacifique-Canadien est un engagement total quant aux services à rendre. Le Pacifique-Canadien ne peut pas gagner sur les deux plans. Il ne peut, d'un côté, essayer de se retirer de ses engagements alors que, d'un autre côté, il essaie de maintenir l'inviolabilité de l'autre aspect de l'entente.

De plus, depuis quelque temps, le Pacifique-Canadien prétend que les revenus, provenant d'entreprises associées créées en grande partie à partir de l'aide reçue devraient être séparées des revenus des chemins de fer. A mon avis, cette prétention est complètement injustifiée. D'un autre côté, cependant, on ne peut

blâmer le Pacifique-Canadien d'agir de cette façon tant qu'il peut le faire. Il continuera probablement de le faire aussi longtemps que le peuple canadien le laissera agir ainsi.

— 23 —

En réalité, la nature même de cette entreprise en corporation est telle que le fait d'atteindre un profit maximum doit être leur but premier. Cependant, le présent Comité, le Parlement et le peuple canadien doivent considérer les transports dans un contexte plus large; c'est-à-dire en tenant compte, d'une façon globale, des coûts économiques et sociaux et des bénéfices des services de transport. Il faut d'abord tenir compte des besoins du Canada.

Les économies de coordination et de rationalisation doivent entrer en ligne de compte dans ce contexte. Les buts désirés en ce qui concerne l'efficacité et le service ne seront pas atteints dans le secteur des chemins de fer par un système privé ni par un système divisé en deux parties; une à capitaux privés et une autre à capitaux publics.

J'aurais beaucoup plus confiance d'atteindre les buts visés par notre politique des transports si, en premier lieu, le Pacifique-Canadien était nationalisé et opéré à titre de système public. Quant à la décision concernant la compensation pour la nationalisation, il ne faudrait pas négliger les subventions et l'aide fournis au Pacifique-Canadien.

La nationalisation du Pacifique-Canadien est souhaitable si nous voulons intégrer les services de transport du rail, éviter une compétition très coûteuse et utiliser le mieux possible les lignes et les aménagements existants. Cela a toujours été sensé et l'est encore plus dans les conditions actuelles. C'est un premier pas vers la nationalisation des services de transport.

— 24 —

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Au nom des membres CCF de la Législature de la Saskatchewan, je demande respectueusement au présent Comité d'étudier les recommandations suivantes:

Réseau de chemins de fer des Prairies

1. Que, en considération de l'obligation qu'a la future Commission de conduire des études régionales sur les besoins du transport par chemins de fer, la portée de l'autorité de la Commission en ce qui concerne les modifications au réseau de chemins de fer des prairies garanti par le gouvernement, soit éclaircie.

2. Que la base servant à l'application de la mesure de 50,000 boisseaux de blé par mille, lors de l'établissement des lignes qui étaient garanties, soit rendue publique.

3. Que, si la mesure susmentionnée doit être appliquée, il soit tenu compte du fait que la tendance des expéditions de grain à long terme est à la hausse.

Route de la Baie d'Hudson

4. Que, à l'égard des lignes qui ne sont pas actuellement protégées, une étude sérieuse soit faite de l'impact sur le plein développement du potentiel de la Route de la Baie d'Hudson, de tout abandon prévu.

Procédure proposées touchant l'abandon de ligne de chemins de fer

5. Que le bill prévoit clairement que toutes les demandes d'abandon, en cours et futures, soient déterminées en vertu des dispositions de la nouvelle loi et non en vertu de la présente Loi sur les chemins de fer.

6. Que la Commission soit tenue d'étudier toutes les demandes d'abandon (avec des exceptions mineures) sur une base régionale.

7. Que des audiences publiques, sur une base régionale, soient obligatoires à l'égard de toutes les demandes.

— 25 —

8. Que le libellé de l'article 314C (1) soit soigneusement revisé de façon à faire disparaître toute implication que la Commission n'a de pouvoir seulement qu'en ce qui concerne le temps de l'abandon à l'égard des lignes qui «continueront vraisemblablement d'être non rentables».

9. Que les critères qui doivent être appliqués dans l'examen des demandes d'abandon, comme il est exposé au paragraphe 314C (3), soient élargis pour accorder pleine considération aux coûts sociaux aussi bien qu'économiques et pour accorder la pleine reconnaissance aux augmentations de coût de production des cultivateurs.

10. Que le Comité étudie les moyens et les façons d'affermir les pouvoirs de la Commission en ce qui concerne l'accomplissement de la rationalisation des chemins de fer en vertu de l'article 314D.

11. Que le Comité étudie le paiement de compensations pour les pertes, dues à l'abandon, et occasionnées aux détenteurs de placements dans l'industrie ferroviaire et que des méthodes possibles de remboursement aux municipalités pour le coût de la construction des routes nécessaires, soient envisagées.

12. Que lorsque des lignes sont abandonnées, les droits de passage et les terrains connexes de chemins de fer soient redonnés à la province.

Tarifs-marchandises

13. Que, en tenant compte de la position de monopole des chemins de fer, particulièrement dans les prairies, les nouvelles mesures législatives prévoit une disposition en ce qui concerne l'importance primordiale du contrôle public de tous les tarifs-marchandises.

14. Que, jusqu'à ce que la Commission établisse un tarif maximum en vertu de l'article 336 du bill, l'article 317 de la Loi sur les chemins de fer soit maintenu pour fournir une certaine protection aux expéditeurs captifs.

15. Que le Comité étudie de nouveau:

— 26 —

(a) l'efficacité pour un petit expéditeur de l'opportunité prévue pour le redressement en vertu du paragraphe 317 (1); et

(b) les procédures pour l'établissement des taux concernant les expéditeurs «captifs» en vertu du paragraphe 336 (2).

16. Que le Comité envisage la modification de la norme rigide des charges de 30,000 livres, appliquée dans le calcul des frais variables lors de l'établissement des taux concernant les expéditeurs «captifs».

17. Que les mesures législatives prévoient une révision d'ici trois ans des articles afférents aux contrôles des tarifs et aux appels.

Tarifs du Pas du Nid-du-corbeau

18. Que le Comité étudie des modifications aptes à assurer que toute étude des tarifs du Pas du Nid-du-corbeau:

(a) prévoit des chances aux parties concernées de faire valoir leur point de vue;

(b) étudie à fond les concessions et les octrois accordés au Pacifique-Canadien au titre de leur relation avec le développement des lignes de l'ouest et avec les tarifs du Pas du Nid-du-corbeau.

Subventions

19. Que, dans toutes les études du coût afférentes aux subventions, les données concernant le coût présentées par les chemins de fer soient accessibles à l'étude par toutes les parties intéressées dans les audiences de la Commission.

20. Que le Comité étudie l'impact de l'enlèvement de la subvention du «pont-rail» à certaines industries vulnérables aux changements des tarifs-marchandises et qu'une attention particulière soit apportée à l'impact sur le prix de la machinerie agricole.

— 27 —

Affaires d'ordre administratif

21. Que le parlement envisage l'établissement d'un corps consultatif auprès de la Commission canadienne des transports, composé de représentants des usagers.

Canadien-Pacifique

22. Que, comme premier pas vers l'intégration des services de transport par rail, le Parlement étudie sérieusement la nationalisation de la compagnie de chemins de fer Canadien-Pacifique.

Novembre 1966.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 40

SÉANCE DU JEUDI 24 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

TÉMOINS:

Représentant les provinces du Manitoba, de l'Alberta et des Maritimes: M. Ernest W. Williams, fils; M. George H. Borts; et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité. *Du ministère des Transports:* L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et avocat-conseil.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25264—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H.-Pit Lessard

et Messieurs

Andras	Howe (*Wellington-*	Pascoe
Bell (*Saint-Jean-*	*Huron*)	Reid
Albert)	Jamieson	Rideout (Mme)
Byrne	Legault	Rock
Cantelon	MacEwan	Schreyer
Deachman	McWilliam	Sherman
Fawcett	Nowlan	Southam—25.
Groos	O'Keefe	
Horner (*Acadia*)	Olson	

(Quorum 13)

NOTA: Le Rapport à la Chambre sur le Bill C-231 paraîtra dans le dernier fascicule du Comité (41), et aussi dans les *Procès-verbaux* après son dépôt.

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 24 novembre 1966
(72)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, Nowlan, O'Keefe, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Schreyer, Sherman, Southam (23).

Autre député présent: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports.

Aussi présents: Représentant les provinces du Manitoba, de l'Alberta et des Maritimes: M. Ernest W. Williams, fils; M. George H. Borts; et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

Le président présente les témoins et invite M. Williams à résumer son exposé. Le ministre des Transports fait part de ses commentaires à ce sujet.

Les membres du Comité interrogent le témoin.

M. Borts présente un résumé de son exposé et le ministre le commente.

Le témoin est interrogé.

Sur la proposition de M. Rock, appuyé par M. Southam,

Il est résolu,—Que les exposés de MM. William et Borts, y compris le barême des taux maximums soient imprimés en appendices et annexés aux *Procès-verbaux et Témoignages* de la réunion d'aujourd'hui (*voir appendices A-42 et A-43*).

A midi et quarante-cinq le Comité s'ajourne jusqu'à 3 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(73)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 30, à huit clos, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Byrne, Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Jamieson, Howe (*Wellington-Huron*), Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Pascoe, Reid, Rock (17).

Aussi présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et avocat-conseil; et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

Le Comité poursuit et termine l'étude du bill C-231 article par article.

Le nouvel article 16 est adopté dans sa forme modifiée.

L'article 53 modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Les articles, l'annexe et le bill modifié sont adoptés.

Il est ordonné au président de faire rapport sur le bill modifié.

Le président informe les membres du Comité qu'il a demandé à M. Armstrong, l'économiste du Comité, de faire la critique des exposés présentés aujourd'hui.

Le président remercie les membres du Comité de leur collaboration et exprime sa gratitude au ministre des Transports pour avoir assisté aux audiences portant sur le bill C-231.

Le ministre félicite les membres du Comité pour les efforts qu'ils ont déployés et l'intérêt qu'ils ont manifesté à l'égard du bill C-231.

A 3 h. 50, le Comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le JEUDI 24 novembre 1966

● (9.40 a.m.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

D'abord, messieurs, nous avons en main le document qu'ont présenté M. Ernest W. Williams, fils, et M. George H. Borts au nom des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Commission des transports des provinces Maritimes représentant les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve. La province de Saskatchewan, comme l'a fait remarquer monsieur Frawley, n'a pas pris part à ces instances. Le procureur de la province de Saskatchewan m'a demandé de porter la chose à votre attention.

Une VOIX: Est-ce qu'il vous a donné des raisons?

Le PRÉSIDENT: Non. Monsieur Frawley a simplement mentionné la chose aux membres; on m'a téléphoné et l'on m'a demandé de dire qu'elle en était exclue. Le Comité était au courant de la chose et j'ai simplement déclaré que M. Frawley en avait saisi le comité.

J'aimerais d'abord m'excuser auprès de nos deux témoins pour les avoir fait venir le jour de l'Action de grâces. Quand nous nous sommes rencontrés, notre horaire était si chargé que nous n'avons pu trouver d'autre jour. Veuillez accepter nos excuses à ce sujet.

M. Ernest W. Williams, fils, va nous présenter le premier mémoire et, en guise d'introduction, je vais vous énoncer ses titres et ses antécédents: Professeur des transports, *Graduate School of Business, Columbia University, New York,* où il donne des cours sur l'industrie des transports depuis 1947. Il a acquis les diplômes de B.S., M.S. et Ph.D. à l'Université de Columbia. Il a travaillé pour le gouvernement des États-Unis au sein des organismes suivants: de 1940 à 1942, à la *United States National Resources Planning Board,* à titre de rédacteur général de la *Transportation and National Policy;* de 1942 à 1944, au *Program Bureau, United States War Production Board* au service des besoins en matériel de l'*Office of Defence Transportation;* en 1945, il fut chef de la division des transports, *United States Strategic Bombing Survey;* de 1945 à 1947, analyste en matière fiscale à la *United States Bureau of the Budget,* où il s'est spécialisé dans les problèmes du transport; de 1954 à 1955, il fut membre du comité ministériel sur les transports et l'organisation; de 1959 à 1960, il fut chef des recherches sur une politique des transports, *United States Department of Commerce.*

Il a témoigné devant l'*Interstate Commerce Commission* dans les causes suivantes: l'affaire *Western Pacific Control,* l'affaire de la fusion *Pennsylvania-New-York Central* et l'affaire de la fusion *Rock Island.* Il a témoigné devant la Commission des transports du Canada dans les procédures visant le taux de base et le taux de bénéfices et dans les procédures visant la régularisation des taux de transport. Il a également témoigné devant la Commission royale d'enquête sur les transports, qui a été instituée en 1959.

Voici les titres et antécédents du Dr George H. Borts: Professeur d'économie et président du *Department of Economics, Brown University, Providence, Rhode Island*; il enseigne à *Brown University* depuis 1950 et il est président depuis 1954. Il a été adjoint à la recherche à la *Cowles Commission for Research in Economics,* Université de Chicago, de 1949 à 1950; adjoint à la recherche à la *National Bureau of Economic Research, New York,* de 1954 à 1955; et à la *Ford Foundation Research Professorship, London School of Economics,* de 1960 à 1961. Le Dr Borts a acquis les titres universitaires suivants: baccalauréat ès arts à l'Université de Columbia, et diplômes A.M. et Ph.D. à l'Université de Chicago. Il a rédigé une thèse pour l'obtention de son Ph.D. qui s'intitule «*Cost and Production Functions in the Railway Industry*».

Il a agi à titre de conseiller pour le compte des provinces du Manitoba et de l'Alberta lors de l'enquête menée par la Commission royale MacPherson. Il a témoigné devant la Commission royale MacPherson en 1960.

Il a agi à titre de conseiller en coût des transports au sein de l'*Office of Transportation Research, United States Department of Commerce,* en 1963 et en 1964, et pour la *New England Telephone Company,* en 1964, 1965 et 1966.

Il a témoigné devant l'*Interstate Commerce Commission,* dans la cause n° 34013 qui étudiait les constatations relatives au coût des transports; il est l'auteur d'articles de revues et de monographies dans le domaine du transport, du coût du transport par rail, de l'économie régionale et du progrès économique des régions, ainsi que de l'économie internationale. Il est également co-auteur d'un ouvrage sur le progrès économique régional des États-Unis.

Nous allons d'abord aborder, madame Rideout et messieurs, le document du Docteur Ernest W. Williams.

Vous avez en main les mémoires depuis hier matin et j'ai demandé aux témoins de nous faire connaître les points saillants des parties importantes dont nous traitons, comme nous l'avons demandé aux autres témoins.

ERNEST W. WILLIAMS, fils, (*Professor of Transportation Graduate School of Business, Columbia University, New York City, N.Y.*): Messieurs, je vous remercie. La présentation est toutefois très brève mais je vais essayer de la commenter sans perdre trop de temps.

On peut lire à la première page, en substance, que le projet de loi élimine les dispositions conditionnelles de la Loi sur les chemins de fer, relatives à l'interdiction de taux injustes et non raisonnables et aussi l'interdiction de préférence indue, de préjudices et de discrimination injuste. Il élimine également tout contrôle du niveau des taux pris globalement parce qu'il ne fait aucun cas du niveau des revenus permis.

Deuxièmement, comme remplacement, s'il en est, les dispositions de l'article 317 peuvent avoir quelque influence pour ce qui est du favoritisme, et aussi les dispositions de l'article 336 qui énoncent la formule du taux maximal. Comme je l'ai mentionné, cette disposition fournit une protection vraiment insuffisante aux expéditeurs qui n'ont d'autres moyens de transport compétitifs à leur disposition.

Je tiens à faire remarquer que les anciennes normes visant à rendre les taux justes et raisonnables et qui sont présentement incorporées à la Loi sur les chemins de fer traitaient de conditions particulières du trafic marchandises. En d'autres termes, elles tiendraient compte de la nature des marchandises, des

points entre lesquels elles sont transportées, ainsi que des circonstances, ce qui comprend le poids moyen des charges de wagons visées par le taux. Il s'agit là en gros d'une considération précise, tandis que l'article 336 énonce une règle générale.

J'ai essayé de plus, de faire ressortir à la page 2 que la Commission royale semblait avoir établi la règle des 30,000 livres pour déterminer le taux maximal, en s'appuyant sur le principe que là où il y a du transport par camion, elle nous permettrait d'établir approximativement ce que l'on peut espérer en retirer. En fait, cependant, le transport par camion, même dans les régions où le réseau routier est excellent et où les restrictions quant aux dimensions et au poids des chargements permettent aux camions de transporter bien plus que 30,000 livres, ce qui a été établi comme norme dans l'article, ne constitue pas un substitut efficace au transport par rail des produits lourds de peu de valeur, sauf pour de très courtes distances. Même pour les chargements de grande valeur, ce n'est pas là un substitut efficace lorsqu'il s'agit de longues distances. D'autre part, là où le transport par eau est disponible, ou s'il existe ou peut exister des pipe-lines, il peut y avoir une certaine concurrence pour le transport des produits lourds.

Ce que j'ai voulu démontrer cependant, à la page 2, c'est que les camions seuls ne constituent pas une contre-solution compétitive pour la majorité des expéditeurs qui doivent faire face à de longues distances et à des produits de valeur relativement moindre.

Aux termes du projet de loi qui a été proposé, les expéditeurs n'auront donc plus, dans la plupart des cas, qu'à se fier à leur pouvoir de négociations vis-à-vis des chemins de fer. Le pouvoir de négociation des expéditeurs et des receveurs de marchandises est fonction en général du volume et de l'importance de leurs expéditions et de leur aptitude à les acheminer vers d'autres transporteurs ou à les transporter eux-mêmes. Les petits expéditeurs ne répondent pas à la première condition, c'est-à-dire qu'ils expédient rarement un volume de marchandises de très grand intérêt pour les transporteurs. Ils peuvent également ne pas avoir accès aux autres moyens de transport ou ne pas être en mesure de faire le transport à leur propre compte.

Les gros expéditeurs, d'autre part, qui ont des intérêts répandus dans divers territoires, peuvent se servir de leur puissance pour acheminer les convois aux endroits de concurrence en négociant des taux à l'égard de la partie non compétitive de leur commerce. Leur rapport avec le transporteur diffère par conséquent de ceux des petits expéditeurs.

Du point de vue économique, j'ai émis l'idée qu'il ne sera pas souhaitable dans les régions où le transport par eau offre un moyen efficace, d'empêcher les chemins de fer de soutenir cette concurrence lorsqu'ils peuvent le faire à des taux de compensation. Par contre, j'ai avancé que l'on ne devrait pas refuser, comme conséquence du choix entre divers moyen de transport, aux endroits moins bien pourvus ou complètement dépourvus de transport à bon marché pour les gros chargements, au profit du réseau ferroviaire qui est sur place, des taux dont le niveau se comparerait raisonnablement aux frais actuels des services de chemins de fer auxquels ils s'appliquent. Si on leur refuse ces taux, leur progrès sera alors entravé artificiellement par le fait que les frais imposés à leur commerce seront plus élevés que ne le justifie le coût du transport.

On ne doit pas présumer que les chemins de fer vont en toute conscience adopter une ligne de conduite dont le but sera d'enrayer le progrès économique des domaines où ils œuvrent. Cependant, ils doivent faire face à une concurrence déjà croissante ce qui les pousse à prendre des mesures. Par ailleurs, lorsqu'il n'y a pas de concurrence ou que la mise en œuvre n'existe qu'à l'état virtuel, il est peu probable que l'on accorde la même attention aux rajustements des taux ayant pour but de stimuler et d'encourager la mise en œuvre de ces endroits et de ces commerces.

Malgré les importantes restrictions à l'endroit de la discrimination injuste dont fait état les textes actuels de la loi et bien que peu de plaintes au sujet de la discrimination injuste aient été faites par les expéditeurs au cours des dernières décennies au Canada et aux États-Unis, les dispositions prohibitives de la loi ne sont pas demeurées sans effet. Les principes qui ont servi à l'établissement des lois ont été expliqués plus tôt et les transporteurs de façon générale essaient d'éviter d'imposer des taux qui pourraient plus tard être considérés illégaux. De plus, les restrictions visant le degré de légalité de la discrimination aident considérablement les transporteurs à soutenir les pressions qui proviennent des expéditeurs importants et qui sont dues aux différences qui existent.

Je tiens à signaler que dans notre propre pays, c'est-à-dire aux États-Unis, les chemins de fer eux-mêmes ont demandé l'établissement d'un règlement strict au sujet de la discrimination pour cette raison, c'est-à-dire leur incapacité de résister aux pressions exercées par les expéditeurs importants.

L'article 317 du projet de loi ne constitue par un ersatz aux présentes dispositions de la loi. La raison principale en est qu'elle tient compte uniquement de la question de l'intérêt public et ne touche pas par conséquent les effets que pourrait avoir le rajustement possible d'un taux discriminatoire sur le commerce de l'expéditeur particulier. Ensuite, l'expéditeur, s'il désire protester d'une situation qui lui semble injuste, aura à défendre l'intérêt public ce pour quoi il n'est pas très bien préparé ou peut-être pas préparé du tout. Il semble évident que les organismes ministériels, agences des gouvernements provinciaux ou autres corps publics, peuvent y prétendre et peut-être avec succès mais l'expéditeur particulier ou le receveur de marchandises, qui doit assumer les frais de transport, n'a plus aucun recours aux termes de l'article 317.

La chose peut être d'intérêt, en passant, pour ce qui est des règlements sur la discrimination, mais, en 1955, lorsque la tentative a été faite aux États-Unis d'appliquer une base maximale-minimale du contrôle des taux, pas exactement comme on le propose ici mais semblable en principe, on a prétendu que le règlement sur la discrimination devra être renforcé puisqu'il serait appelé à jouer un plus grand rôle dans la protection des expéditeurs qu'il ne l'a fait dans le passé. En fait, on a proposé aucune consolidation et la loi est demeurée sans changement.

La formule du taux maximal mentionné dans l'article 336 ainsi que les normes servant à établir les frais conformément à l'article 387, fera l'objet de l'allocution du professeur Borts. J'ai déjà exprimé l'opinion qu'une formule basée sur un chargement de 30,000 livres, proposée par la Commission royale, est incompatible avec le but apparent de la Commission qui est de fournir une mesure de protection contre l'imposition injuste de faux frais aux expéditeurs lorsque le rail constitue leur seul moyen économique de transport. Il me semble aussi peu souhaitable de faire entrer dans une loi un pourcentage fixe applicable à des frais variables. La relation entre le coût variable et le coût total d'un réseau de chemins de fer changera probablement avec le temps et il ne devrait pas être nécessaire de modifier une loi afin de reconnaître un tel changement. Le rapport de la Commission royale n'explique pas suffisamment l'origine du 150 p. 100, et la majoration du coût variable requise par les chemins de fer devrait être fonction des revenus nécessaires qui changent avec le temps. Le Bill C-231 ne traite pas de la question.

Finalement, il y a les conditions qui permettent à un expéditeur de demander l'application de la formule du taux maximal. L'article 136 (1) est certaine-

ment ambigu. Comme je l'ai signalé, la simple présence d'un service de transport par camion ne signifie pas que les utilisateurs aient à leur disposition un moyen de transport économique autre que la voie ferrée les marchandises de moindre valeur ou même pour tout chargement transporté sur de grandes distances. L'article 336 (1) ne précise pas que les expéditeurs faisant face à de telles conditions ont le droit de demander l'établissement d'un taux maximal. On a beaucoup parlé des dispositions possibles qui pourraient remplacer le libellé contenu présentement dans le bill mais ceci n'a rien produit qui soit généralement acceptable. Il est peut-être préférable afin d'éviter que les expéditeurs soient privés de l'occasion de se faire entendre, de revenir à la déclaration proposée par la Commission royale. Les expéditeurs ont traditionnellement eu droit à des taux justes et raisonnables de la part des voituriers ordinaires sans égard à la présence ou à l'absence de concurrence. Lorsqu'une concurrence efficace et répressive a amené une baisse des taux de transport par voie ferrée à un niveau à celui qui peut être considéré comme correspondant au maximum raisonnable, ils n'ont pas eu l'occasion de se plaindre à cet égard, aussi longtemps qu'a demeuré en vigueur la proposition voulant que les taux qui ne sont pas touchés par la concurrence doivent être régis par un critère de justice et de modération.

D'autre part, l'expéditeur est requis, après avoir obtenu l'établissement d'un taux maximal, de s'adresser exclusivement au chemin de fer pour le transport de ses marchandises, selon les dispositions du bill. Si l'expéditeur a le droit de choisir, accepter un statut «captif» devient plus raisonnable que dans d'autres circonstances. On comprend mieux tous les sens de cette proposition selon laquelle l'expédition n'aurait plus droit à l'établissement d'un taux juste et raisonnable à titre de droit, si l'on se reporte aux dispositions contractuelles qui sont rédigées en fonction de son statut «captif» et selon lesquelles il est quand même contraint d'accepter un statut «captif» afin d'obtenir l'établissement d'un taux maximal selon cette formule, peu importe à quel point était élevé le taux dont il s'était plaint.

Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Merci, Docteur Williams. Je désire attirer votre attention sur le fait que nous venons d'abolir l'article 317 et que nous avons un nouvel article 16. Vous aurez peut-être l'occasion, pendant que Monsieur Pickersgill fera des remarques, d'y jeter un coup d'œil avant que les questions ne commence.

M. Pickersgill: Tout d'abord, monsieur le Président, j'aimerais dire un mot sur la proposition contenue dans le nouvel article 16, que j'ai soumis hier à titre de simple proposition, et que j'ai l'intention de demander au Comité d'accepter plus tard dans la journée. Je crois qu'il est très raisonnable qu'on ait proposé de poser des questions aux témoins et présence à propos du nouvel article 16, vu qu'ils n'en avaient pas connaissance lorsqu'il ont prépare leurs mémoirs. Je serais très heureux d'entendre leurs remarques à son égard.

Il y a seulement deux points que j'aimerais faire éclaircir au sujet de l'exposé du Dr. Williams.

Une chose m'intrigue, et c'est peut-être parce que j'ai mal compris. Il a proposé à un moment donné que, au lieu du 150 p. 100 au bas de la page 6, dont, dit-il, le rapport de la Commission royale n'explique pas suffisamment l'origine, nous devrions essayer de substituer une majoration au delà des coûts variables, se rattachant non aux coûts fixes mais aux recettes.

J'en ai parlé à monsieur Frawley, mardi. Je ne lui ai pas posé de questions à ce sujet; j'ai simplement exprimé mon inquiétude quant à la façon dont il sera possible de faire cela. Je peux comprendre l'idée d'un niveau admis, d'un niveau autorisé ou d'un niveau raisonnable, des revenus pour un service public totalement réglementé, tel l'hydro, le téléphone, ou un chemin de fer si tous ses taux sont réglementés, mais je me demande si le Docteur Williams peut nous dire, selon ce projet pour l'établissement d'une majoration, s'il a l'intention de séparer les revenus qui sont attribuables au transport «captif» qui est assujetti à la réglementation, des revenus provenant des endroits où il y a concurrence. Je trouverais très difficile dans notre genre de société, avec l'idée que nous avons des autres formes d'entreprises, de dire qu'une entreprise doit subir la concurrence et en même temps de dire que nous allons plafonner les bénéfices, même si ceci se fait indirectement, de cette concurrence, alors qu'elle négocie avec des gens dont les bénéfices ne sont pas controlés? Il me semble que ceci me créerait un très difficile problème de conscience. Cela ne me crée pas de problème de conscience toutefois, s'il ne s'agit que du transport «captif», mais je ne sais comment vous mesureriez cela, et je me demande justement si ce point pourrait être éclairci?

M. WILLIAMS: Je crois que nous pourrions peut-être tirer cette affaire au clair, du moins en partie. Je n'ai pas tenté d'étaler un mode de procéder précis, selon lequel nous pourrions y parvenir, mais en supposant que l'on détermine un niveau de recettes, soit selon la formule basée sur les exigences, que la Commission des transports a utilisée par le passé, ou au moyen de toute autre formule raisonnable, on obtiendrait ainsi un montant qui refléterait un revenu total auquel les chemins de fer auraient droit à juste titre. A ce revenu, on pourrait opposer le montant total du coût variable de tout le trafic. Cette façon de procéder révélerait la majoration moyenne qui s'impose entre les frais variables du commerce entier et les recettes requises par les voituriers, et fournirait au moins une base qui nous permettrait de déterminer la majoration qui s'appliquerait au trafic ne subissant aucune concurrence. Naturellement, il est évident que si les chemins de fer doivent faire face à la concurrence et que si, dans ces conditions, ils doivent accepter des majorations considérablement inférieures à la moyenne, alors, les autres majorations devront provenir d'autres sources. D'un autre côté, d'après le rapport de la Commission royale, je ne puis déterminer si le pourcentage de 150 s'applique à cette majoration moyenne requise.

Pour ce qui regarde l'autre partie de votre question, je crois que la raison pour laquelle on prétend qu'un genre de réglementation des revenus devrait encore entrer en vigueur, provient du fait que, autant que je sache, les chemins de fer n'exploitent pas un commerce comme les autres. Dans certaines régions, ils détiennent des monopoles importants tandis que dans d'autres régions, ils doivent faire face à une forte concurrence et dans la mesure où ils ont des monopoles pour ce qui est du transport de certaines marchandises, il me semble qu'il serait opportun d'établir en principe quelque règlement visant les exigences, en ce qui a trait au revenu, afin de prévenir tout abus de ce pouvoir monopolisateur.

Je crois que l'industrie qui nous occupe en est une qui s'est transformée au point où elle exerce un pouvoir considérable sur les marchés de transport particuliers, et non une industrie qui fait face à une concurrence complète et générale.

• (10.10 a.m.)

M. PICKERSGILL: Alors, appliqueriez-vous le même principe à tous les autres modes de transport, aux navires, aux camions, aux pipe-lines, aux avions? Il me semble que si vous n'appliquiez pas ce principe à tous, ceci signifierait que les

chemins de fer doivent faire face à la concurrence mais qu'ils ne doivent retirer aucun avantage de cette concurrence.

M. WILLIAMS: Je crois que s'il était démontré qu'il y a, par rapport à d'autres moyens de transport, des régions où il s'exerce un monopole considérable, alors, il serait logique de conclure que ces moyens de transport doivent être assujétis à des normes de réglementation semblables.

Cependant, en général, on renonce aux chemins de fer lorsqu'on peut choisir d'autres moyens de transport, de sorte que, là où il y a un chemin de fer, on ne peut guère s'attendre à trouver un monopole sous d'autres formes. Cependant, il se peut fort bien qu'il y ait une exception au Canada comme il y en a certainement une dans certaines régions de l'Alaska, en ce qui touche le transport aérien, où un tel monopole existe réellement. Je crois, en principe, que la même chose pourrait s'appliquer s'il s'agissait d'une industrie de caractère semblable. Le transport aérien, cependant, diffère fondamentalement du transport par rail, dans sa structure économique, et il est vraisemblablement plus favorable à l'épanouissement de la concurrence dans l'industrie, que celui du rail.

M. PICKERSGILL: Bien, je crois que nous pourrions avoir une discussion intéressante et prolongée sur ce sujet, mais je crois comprendre votre réponse, à savoir—et je veux m'assurer que je comprends bien—que vous prenez le montant total des revenus des chemins de fer et décidez au moyen de quelque norme—je ne sais pas laquelle—s'ils sont suffisamment élevés ou pas assez et que vous dites alors que d'après cette norme, qui, je crois, serait aussi arbitraire que le pourcentage de 150, le taux s'appliquant au trafic «captif» devrait être fixé de façon à leur permettre de recevoir en retour ce même taux de bénéfices et rien de plus, du trafic «captif». Est-ce là un résumé fidèle?

M. WILLIAMS: Permettez-moi de faire une remarque: Je crois qu'il n'y a rien d'arbitraire dans tout ceci si l'on fixe une formule d'exigences relatives aux recettes. Nous agissons ainsi après avoir appris quels sont les bénéfices que reçoivent d'autres industries, et après avoir déterminé ce qui semble nécessaire afin de soutenir le capital investi dans les services de chemins de fer et, en général, faciliter l'investissement nécessaire de capitaux déjà à l'horizon. Je crois que ce procédé est tout à fait différent de celui qui consiste à choisir un chiffre au hasard et, autant que je sache, je crois que c'est ce que l'on trouve dans le rapport de la commission royale.

M. PICKERSGILL: Bien, c'est le vieux concept médiéval du juste prix opposé au prix du marché . . .

M. WILLIAMS: Oui; ou le principe qui s'applique dans les règlements régissant les services publics.

M. PICKERSGILL: Lorsqu'ils détiennent le monopole total.

L'autre question traite de la détermination des expéditeurs «captifs».

Dans votre mémoire, vous parlez de revenir au principe de la déclaration volontaire. Naturellement, on ne s'éloigne pas du principe de la déclaration volontaire dans ce projet de loi, mais il y a un critère différent qui détermine si la déclaration volontaire sera acceptée. Selon l'ancien concept, n'importe qui pouvait se déclarer expéditeur «captif», que son commerce dépende ou non du service de chemins de fer. Selon le nouveau concept, il faut que la personne dépende dans une certaine mesure du service des chemins de fer. En d'autres termes, lorsqu'il y a concurrence que la Commission considère comme se conformant aux conditions énoncées dans cette définition, sa demande serait refusée.

Entre ces deux façons de voir, les avis sont partagés, et je ne veux pas ouvrir un débat là-dessus. Cependant, il ne me paraît pas que soit excessive l'exigence que renferme le bill, selon laquelle, pour être compris dans la définition d'un expéditeur en état de dépendance, celui-ci doit confier tout le transport de ses marchandises aux chemins de fer, car il n'a pas de toute façon d'autres moyens de transport à sa disposition.

M. WILLIAMS: Il se peut fort bien qu'il en soit ainsi. S'il est vraiment en état de dépendance, il ne devrait opposer aucune objection et il n'en opposerait probablement aucune.

D'autre part, je tiens à faire clairement comprendre que, du point de vue du principe, la situation dans laquelle les expéditeurs se trouvaient jusqu'ici a considérablement varié. Jusqu'ici, ils avaient droit à un taux juste et raisonnable sans avoir à prouver la moindre chose en matière de concurrence ou autres circonstances extérieures, mais seulement les circonstances entourant le mouvement du trafic en cause par les chemins de fer. Il y a donc une différence très marquée, depuis un droit jusqu'à une situation dans laquelle ils doivent assumer des relations contractuelles à l'endroit du voiturier afin d'obtenir le taux établi d'après la formule.

Au sujet de l'autre aspect de l'auto-détermination, la difficulté n'a jamais été autre chose qu'une question de terminologie et de craintes quant à l'interprétation qu'on pourrait lui donner. Dans ce domaine, je ne connais pas de termes qui soient d'une précision rigoureuse.

M. PICKERSGILL: Je ne crois pas qu'il en existe.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas possible, messieurs, d'avoir un peu plus de silence? Le moindre bruit éveille des échos dans cette pièce.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser afin de me renseigner sur la situation aux États-Unis. De brèves réponses me suffiront. Je reconnais, bien entendu, que, généralement parlant, la situation est différente dans les deux pays. J'aimerais savoir, cependant, si, aux États-Unis, on a établi quelque formule réglementaire au sujet de ce niveau de gains et, le cas échéant, si cette formule a donné de bons résultats?

M. WILLIAMS: Nous avons fait un effort dans ce sens en adoptant la loi sur les transports en 1920. L'objectif de celle-ci était d'appliquer aux chemins de fer le principe d'un juste rendement sur la juste valeur des propriétés utilisées par les services de transport ou utiles à ces derniers. L'expérience s'est révélée très difficile et très décevante. La première difficulté a porté sur la façon d'évaluer les biens des chemins de fer, car le gouvernement dépense des millions de dollars dans ce domaine, les voituriers des sommes encore plus élevées, et jamais une évaluation définitive à l'endroit d'un chemin de fer particulier n'a reçu l'approbation de la Cour suprême des États-Unis.

Deuxièmement, tandis que l'évaluation faisait l'objet de nos préoccupations, des événements d'ordre économique sont survenus. La crise économique des années 20 a commencé et les entreprises concurrentielles de transport ont pris de l'expansion. La question a alors perdu toute portée pratique. La formule du rendement sur la juste valeur, appliquée aux chemins de fer, aurait donné un revenu net permis qui n'a été atteint qu'au cours d'une ou deux années, surtout pendant la Deuxième Guerre mondiale. En conséquence, lorsque nos chemins de fer ont cherché à obtenir des hausses de tarif, ce qu'ils n'ont pas fait récemment, mais ce qu'ils faisaient à peu près en même temps que les chemins de fer du Canada, la question ne s'est vraiment pas posée, car le revenu maximum qu'ils auraient pu obtenir des hausses proposées ne se serait pas rapproché de ce qu'aurait donné cette formule particulière. Le formule s'est, cependant, révélée très difficile d'application compte tenu de la situation qui avait cours au milieu des années 20.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous avez également mentionné que l'on avait pris une mesure fondée sur le même principe que la formule du tarif maximum et ensuite, vous vous en êtes servis pour démontrer ce que l'on

considérait être un accroissement injuste et important de la discrimination. A-t-on invoqué cette formule telle qu'elle existait, existe-t-elle toujours encore et quels succès a-t-on obtenus?

M. WILLIAMS: Non; cette proposition présentée en 1955 et de nouveau par la suite, n'est jamais allée plus loin qu'au congrès; c'est pourquoi nous n'avons guère modifié notre contrôle sur les tarifs, sinon en accordant une plus grande liberté aux compagnies de chemins de fer de réduire les tarifs en vue de résister à la concurrence. Cependant, la proposition en question ne contenait pas de formule du genre de celle que contient le présent projet de loi. Il s'agissait simplement de retirer à l'*Interstate Commerce Commission* le pouvoir de fixer un tarif et de lui laisser seulement le droit de fixer un tarif minimum et un tarif maximum afin que les transporteurs aient toute liberté d'établir à l'intérieur de ces limites, un tarif qui leur convienne.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Autrement dit, ainsi que vous l'exprimez dans votre exposé, c'est une innovation et il s'agit là d'une expérience intéressante?

M. WILLIAMS: Il s'agit d'une innovation sur notre continent, mais on a déjà fait quelque chose de ce genre en Grande-Bretagne et sur le continent européen, qui dépasse, et je dirais même qui dépasse de beaucoup, ce que propose le présent projet de loi; cependant, il s'agit de circonstances fondamentalement différentes, puisque sont en cause des pays où les distances sont plutôt petites. Ce sont des pays où n'a jamais sévi une discrimination des tarifs qui ait posé autant de problèmes qu'aux États-Unis et au Canada et où le problème de longues distances ne se pose pas aux expéditeurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pourriez-vous nous dire si la formule du tarif maximum et le niveau des salaires est ou n'est pas avantageuse au Canada qui ne possède que deux chemins de fer et où il faut tenir compte de leur situation tout à fait particulière? D'après vous, serait-il, de ce fait même, plus facile de résoudre ces problèmes ici qu'aux États-Unis qui possèdent un grand nombre de compagnies de chemins de fer?

M. WILLIAMS: Voici. Aux États-Unis, la situation diffère certainement beaucoup, puisque la concurrence ferroviaire y est très forte, alors qu'ici semblable chose ne se produit pas ni ne peut se produire vu que vos deux compagnies ferroviaires traversent et desservent tout le continent, d'un bout à l'autre, et, en général, les mêmes régions. Une grande concurrence existe entre les compagnies de chemins de fer, pas forcément en ce qui concerne la circulation parallèle; ce sera par exemple, la concurrence entre une compagnie de chemins de fer qui dessert des expéditeurs d'une certaine région du pays et une autre qui dessert des expéditeurs d'une toute autre région; il s'agit d'une sorte de concurrence très violente qui est, en partie, la raison pour laquelle nous avons jugé bon de nous passer d'un contrôle exact du tarif. D'autre part, nous n'avons jamais cru qu'il soit possible de nous passer du contrôle de la discrimination, puisque celle-ci est quelque chose de particulier provoqué par une différence de force entre les concurrents, ou bien par l'absence de concurrence dans une circonstance particulière et sa présence dans une autre; aussi, devons-nous toujours faire face à une grande variété de circonstances de ce genre.

Je crois ne pas me tromper en disant que tout ce qui pourrait se faire dans le domaine d'une formule de tarif maximum sera toujours plus facile à appliquer au Canada qu'aux États-Unis, puisqu'il est bien clair que vous n'avez pas cette même diversité de situations dans l'industrie même du rail.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Relativement à la définition de l'expéditeur captif dont il est question dans votre exposé et selon l'expérience que vous avez

acquise aux États-Unis, estimez-vous que le transport par camion augmentera au Canada de façon et dans des catégories propres à régler les problèmes de la section à laquelle vous songez ou que, au contraire, l'essor du transport par camion ne sera pas tel qu'il pourra soulager ce fardeau?

M. WILLIAMS: Je pense que ceci pourrait lui être d'un léger secours. Ce qui constitue un problème, évidemment, c'est que le transport routier ne semble pas pouvoir affronter la concurrence dans le cas du transport en vrac et du transport de produits inférieurs sur d'assez longs parcours. Le transport routier affronte quelque peu la concurrence aux États-Unis et j'ose croire qu'on pourrait favoriser cette concurrence au Canada, si elle n'existe pas déjà, dans le cas, par exemple, du transport du charbon sur des parcours de 100 milles ou moins. Au-delà de ces limites, le transport par camion cesse de faire concurrence. Ce mode de transport revient tout simplement plus cher que le transport ferroviaire; ces deux formes de transport n'entrent pas dans la même catégorie. De même, on n'emploie presque pas le camion dans le transport du minerai de fer, par exemple, et on n'y compterait pas. Ceci s'applique à presque toutes les matières premières. Nous constatons que le transport routier affronte mieux la concurrence en ce qui a trait au transport d'autres produits, tels que le bois de construction, et qu'il revêt une plus grande valeur que certains autres modes, c'est-à-dire qu'il peut parcourir de plus longues distances. A tout prendre, le transport par camion n'est pas et ne peut être efficace, s'il ne se fonde sur les principes économiques de son exploitation, sur des parcours de plus de quelques centaines de milles, sauf en ce qui a trait aux chargements légers et volumineux et aux chargements incomplets. Bien qu'on se serve des chargements incomplets dans le transport intercontinental, ce genre de chargement n'y entre pas pour une large part.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vous remercie.

J'aimerais demander plus tard à quelqu'un qui comparaît pour les provinces ce qu'il pense de la nouvelle clause 16, de sa présomption légale et de la preuve d'utilité publique.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si on a porté ceci à l'attention de M. Williams. Avez-vous eu le temps d'étudier cette question?

M. WILLIAMS: Non. Si vous me le permettez, j'aimerais mieux vous faire part de mes observations lorsque M. Borts aura terminé son exposé.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, permettez-moi de signaler la page 6 de l'exposé à l'attention de M. Armstrong, de même que le deuxième paragraphe auquel M. Pickersgill a fait allusion et qui entre dans le vif de la présentation; il s'agit de la formule des 30,000 livres. La question qui figure au bas de la page et à laquelle le Ministre a déjà fait allusion, à savoir les 150 p. 100, n'est pas suffisamment éclaircie par le rapport de la Commission royale d'enquête. Toutefois, la marge bénéficiaire dépassant les coûts variables que réclament les sociétés ferroviaires devrait être en fonction des exigences fiscales qui changeront avec le temps. Je me demande si M. Armstrong peut nous communiquer ses observations sur l'exposé en général et, plus précisément, sur cette partie.

M. ARMSTRONG: En ce qui a trait à l'ensemble de l'exposé, je pense tout simplement que le témoin et que le personnel de la Commission royale d'enquête MacPherson ont des conceptions quelque peu différentes de la portée de la concurrence. Je crois qu'il s'agit avant tout d'une question de degré. A la première page de l'exposé de M. Edward on peut lire qu'à tout prendre, il semble, que, dans un effort louable pour accorder plus de liberté aux sociétés de chemins de fer... J'estime, M. Williams, que toute personne qui s'occupe du transport se rend bien compte que le degré assez élevé de monopole que connaissaient les sociétés de chemins de fer a diminué et ceci de façon sensible. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir de doutes là-dessus. Cette diminution n'est pas

seulement attribuable aux facteurs énumérés ici et qui ont principalement trait aux moyens de transport rivaux, qui sont probablement le facteur le plus important, mais d'autres facteurs ont également porté atteinte à la puissance économique des chemins de fer. Comme exemple, prenons l'importance qu'a prise l'expertise en dehors des chemins de fer sur les questions de transport. Si vous aviez organisé, il y a cent ans, une convention de transporteurs vous n'y auriez vu que des gens des chemins de fer. D'après les témoignages que nous avons eus, vous pouvez constater que l'expertise joue un rôle important pour les questions qui regardent les chemins de fer et le transport en général sans considération des modes en eux-mêmes. L'expertise a fait diminuer la puissance, car l'une des sources du pouvoir économique est l'ignorance de vos compétiteurs. Mais aujourd'hui les compétiteurs sont plus au courant des questions de transport qu'ils ne l'étaient auparavant. Ils peuvent être aidés par des experts dans leurs négociations avec les chemins de fer.

L'importance relative des expéditeurs et des chemins de fer a subi des changements, et j'ai la certitude qu'il y a cent ans il n'existait pas de compagnie au Canada qui arrivait en importance et en puissance économique à la cheville du Pacifique-Canadien. Cela n'est plus vrai de nos jours. La puissance économique des expéditeurs en fonction des chemins de fer s'est accrue.

Avec le temps, la pression politique a augmenté pour garder les chemins de fer sous cloche de verre et, si vous voulez, pour les garder honnêtes. En autant que les chemins de fer sont concernés, plusieurs carrières se sont construites sur le fait d'être un «agent provocateur». Cela a diminué le pouvoir des chemins de fer de faire ce qu'ils désirent sans s'adresser à quelqu'un d'autre.

A la lumière de tous ces facteurs, y compris les forces compétitives du marché qui entrent aussi en jeu, la Commission royale MacPherson a conclu que le pouvoir économique des chemins de fer a diminué de façon constante et même dramatique avec les années.

Si vous regardez l'autre côté de la médaille, que s'est-il produit quant aux règlements? Exactement le contraire. On aurait pu s'attendre à un certain relâchement des règlements quelle que soit la façon dont vous évaluez la mesure de contrôle sur les chemins de fer, que ce soit par l'épaisseur de la Loi sur les chemins de fer qui, soit dit en passant, serait un bon étalon de mesure, ou que ce soit par le nombre de jours-hommes ou années-hommes que les principaux directeurs des chemins de fer ont passé à Ottawa pour discuter de cette question au lieu de diriger leurs affaires. Il existe bien des manières d'évaluer ceci selon ce qui se fait au ministère des Transports. Nous allons en sens inverse parce que les règlements apportent les règlements et que la superstructure du contrôle se renouvelle d'elle-même. Une fois mise en route la machine de l'arbitrage et des discussions, la tendance est de faire encore et encore des règlements. Le point de vue de la Commission MacPherson est le suivant: arrêtons-nous et regardons la situation. Nous avons raison de dire que le pouvoir de monopole des chemins de fer est épuisé. Tenons compte de ce fait dans nos lois et ne suivons pas,—si je puis employer l'expression «bureaucrate» sans blesser personne,—la tendance naturelle des bureaucrates qui ajoutent sans cesse des articles sans jamais en retrancher. Il est très facile d'ajouter un règlement mais il est très difficile de le retrancher.

Je ne tente pas d'exprimer mon opinion personnelle, mais bien celle des membres de la Commission MacPherson qui ont consacré plusieurs années à l'étude de ce problème afin d'en arriver à un genre de compromis. La différence d'opinion en est une de degré. Je crois que, plus que le personnel de la Commission, le professeur Williams considère peut-être ces domaines de monopole comme étant relativement plus importants. Nous avons recherché des domaines de monopole et nous avons constaté que, lorsque vous tentez de mettre au point

une formule réaliste de tarif maximum qui serait efficace, le maximum que vous obtenez est toujours plus élevé que les tarifs qui sont effectivement en vigueur. Les tarifs maximums présentement en vigueur sont des taux de catégorie. Les chemins de fer ont établi ces taux maximums dès le début, et c'est à partir de ce niveau-là que les taux sur un produit désigné ont été abaissés. Je crois que nous sommes d'accord que ce n'est pas du tout la réglementation des taux qui a fait baisser le tarif sur les marchandises, mais bien les forces de la concurrence. Il semblerait alors que nous utilisons un mécanisme de réglementation fort élaboré pour des problèmes de peu d'importance.

Prenons, par exemple, toute autre industrie. J'en parlais justement l'autre jour avec l'un des membres du Comité qui est concessionnaire d'une compagnie d'automobiles, et je lui demandais: «N'est-il pas vrai qu'il existe dans votre industrie des monopoles importants? Par exemple, lorsque la compagnie avec laquelle vous faites affaires transige avec vous, cette compagnie ne jouit-elle pas alors d'un important pouvoir économique qui lui permet de vous imposer des conditions en votre qualité de concessionnaire pour la vente d'automobiles dans cette région?» Mon ami a semblé comprendre tout de suite. Toute industrie jouit de monopoles importants. Je crois qu'il faudrait penser de temps en temps à cette situation et se demander: «Est-ce que ces monopoles nous permettent pour autant de réglementer l'industrie des automobiles, ou de réglementer les compagnies d'aluminium et toutes ces autres compagnies?» En fait, on s'éloigne un peu de la tradition, mais on s'en éloigne tout de même; il y a sans aucun doute rupture avec la tradition. La Commission royale MacPherson, cependant, a tenté de rendre le règlement plus conforme au monde de la réalité. C'est en cela que réside la différence essentielle de la solution.

En ce qui touche la question du 150 p. 100, si vous me permettez d'en traiter, ce pourcentage n'est pas sorti des nuages, comme on l'a dit. Ce n'était pas un de ces chiffres choisis au hasard. Car le personnel a fait l'essai de toutes sortes d'équations et de toutes sortes de chiffres avant d'en arriver là, et il semble que lorsqu'on appliquait les maximums moins élevés, c'était surtout la grosse marchandise qui en bénéficiait.

Il va sans dire que ce projet de loi profitera à certains expéditeurs dont les tarifs seront réduits dès qu'il aura été adopté.

Mais il ne s'agit pas d'expéditeurs que ont comparu devant vous et qui s'inquiètent tellement à ce sujet. Il s'agit en effet d'expéditeurs de caviar, d'oignons marinés et de nombreux autres produits, qui payent des tarifs très élevés. Incidemment, ceci permettra de transporter l'acier d'Hamilton à Edmonton à un coût moins élevé qu'il ne le serait autrement. Il existe des subventions réciproques maintenant et il existera des subventions réciproques en vertu de l'ancienne Loi. Nous avons tellement de marchandises, comme vous l'avez constaté au cours de ces auditions, qui doivent être transportées à des taux au-dessus de la moyenne, ainsi que l'a fait remarquer M. Williams. Il semble bien que nous ne voulions pas que le blé soit transporté au taux maximum. Nous voulons que la région maritime de l'Est continue à faire des affaires, nous voulons que les marchandises soient transportées dans la région maritime de l'Est à des taux qui font concurrence avec ceux de New York et des autres ports, et nous ne voulons pas charger le plein taux de transport.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, avec tout le respect qui vous est dû, et j'espère que vous ne prendrez pas mes paroles en mauvaise part, je crois que M. Armstrong ne devrait faire que de brefs commentaires en ce moment, étant donné que nous avons deux témoins qui sont venus de très loin et qui attendent . . .

M. ARMSTRONG: Je m'excuse.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): ...et par la suite, comme nous l'avions projeté, il devrait obtenir une bonne chance de...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bell, M. Armstrong répond à une question posée par M. Deachman. Il est parfaitement dans ses droits, et je vous prierais de ne pas intervenir.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Permettez-moi, monsieur le président, de vous dire que ce n'est pas très brillant de couper dans une telle mesure les témoignages.

Le PRÉSIDENT: Nous interrompons constamment les témoignages, monsieur Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pas ainsi par un autre témoin.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir signalé tantôt à M. Olson que nous devrions procéder à huis clos. Mais, monsieur Armstrong, pourriez-vous terminer votre déclaration? Nous nous occuperons ensuite de M. Bell.

M. ARMSTRONG: Je sympathise avec M. Bell. Je suis aussi professeur, comme le professeur Williams; et quand nous commençons à parler, nous n'arrêtons qu'à la cloche.

J'en ai dit assez. En fait, ces 150 p. 100 contrôlent le montant de la double subvention, quand cela se peut et si vous abaissez ce plafond, vous n'aiderez guère les régions enclavées; vous enlèverez au transport par camions les gros produits, et vous mettrez plus que moins de pression sur les objets comme l'acier allant à Edmonton. Voilà donc ce qu'étaient les 150 p. 100: un exercice très pragmatique qui a expérimenté plusieurs plafonds et essayé de mesurer quels effets ils auraient dans diverses parties du Canada.

Le PRÉSIDENT: M. Deachman, la réponse vous a pris votre temps. M. Cantelon.

M. CANTELON: Je pense vraiment que ma question ne ferait rien gagner, parce que M. Bell, en effet, a obtenu du professeur Williams une réponse assez complète. Je n'ai pas besoin de continuer.

Le PRÉSIDENT: Dans les circonstances, nous passons au cahier de M. Olson?

M. OLSON: Je désirerais poser à M. Williams une couple de questions. Je ne puis cependant pas m'empêcher de dire ceci: si la dimension du bill correspond au nombre de règles qu'il impose aux chemins de fer, et si nous consultons l'article 336 et trouvons cinq pages qui, de l'aveu général, ne font rien pour qui que ce soit, le critère est plutôt imprécis.

Le PRÉSIDENT: Posez-vous une question, monsieur Olson? Vous faites des préliminaires; je vous prierais de bien vouloir poser votre question.

M. OLSON: Monsieur Williams, dans votre exposé vous vous étendez quelque peu sur les ramifications ou les implications qui favoriseraient l'aménagement régional, si les chemins de fer obtenaient cette plus grande liberté, sans distinction, et particulièrement le transport des produits lourds ordinaires. A votre avis,

ce bill apportera-t-il aux chemins de fer beaucoup plus de pouvoir et de contrôle sur l'aménagement régional, là où le transport de ces lourds produits en constitue la majeure partie?

M. WILLIAMS: A ce propos, je crois qu'il est clair du moins que, si le bill est passé, les compagnies de chemins de fer ne pourront plus être soumises à un contrôle public dans ce domaine. Je ne sais pas ce qu'elles feront, mais je pense qu'elles se trouveront dans des conditions telles, qu'elles pourraient fort bien trouver des solutions qui seraient préjudiciables aux secteurs encore très dépendants des chemins de fer et aux moyens de transport qui dépendent beaucoup des chemins de fer n'ayant pas à craindre la concurrence des voies d'eau ou étant hors de portée des pipe-lines actuels. En tous les cas, je ne vois rien dans le bill proposé qui pourrait l'en empêcher.

M. OLSON: Je pense surtout, monsieur Williams, à la proposition pour l'établissement de nouvelles industries. Plusieurs fois, nous avons entendu parler ici des compagnies qui favoriseraient ou établiraient des compagnies entièrement nouvelles ou bien des succursales de leur société, des compagnies très vigoureuses au point de vue économique qui représenteraient un pouvoir très grand à la table des négociations; comment allez-vous prouver que les intérêts du public seraient lésés si les compagnies de chemins de fer ne demandaient pas des tarifs appropriés à la création de cette nouvelle industrie?

M. WILLIAMS: Bien sûr, ce serait difficile d'apporter des preuves qui convaincraient un tribunal; quoi qu'il en soit, si vous vous fixez un objectif économique, soit l'utilisation la plus efficace possible des ressources du pays, alors vous pouvez certainement trouver matière à discussion dans le fait que des emplacements avantageux sont contrebalancés par des différences de tarifs pour le transport ou par de la discrimination; le potentiel économique du pays subit un préjudice plus ou moins grand. Naturellement, ceci suppose nécessairement que la future industrie pourrait fonctionner efficacement et progresser, même en l'absence de barrières tarifaires.

M. OLSON: Nous connaissons une compagnie de chemins de fer privée, le Pacifique-Canadien, qui a des intérêts très diversifiés en dehors des chemins de fer: les mines, les huiles, le gaz, etc. Alors je devrai comprendre que à votre avis, si le bill est accepté, cette compagnie pourrait établir des tarifs permettant un développement industriel qui profiterait à ces autres centres d'intérêts, sans qu'il soit possible de recourir à la loi pour sauvegarder les intérêts d'une région donnée.

M. WILLIAMS: Je pense que ce serait possible. Je n'y vois aucun obstacle dans le projet de loi présenté. D'ailleurs, je prétends que le Pacifique-Canadien ne se risquerait pas à suivre une pareille ligne de conduite, pas de façon systématique en tout cas, car elle soulèverait sûrement trop de critiques et de griefs dans le public.

M. OLSON: J'en tiens compte, moi aussi, et je suis d'accord avec vous pour croire que le Pacifique-Canadien est au courant de cela, mais en fait, c'est que, pour vous, après l'acceptation du bill, la loi ne contient plus rien qui donnerait au pouvoir politique du pays l'autorité nécessaire pour régler de telles questions.

M. WILLIAMS: Bien voici. Je pense que l'article 317 vous donne quelque autorité, mais je ne crois pas qu'il aille jusqu'à permettre à une compagnie de transport en particulier, qui serait la première concernée par cette affaire

et la mieux placée pour se plaindre, d'invoquer cet article 317, parce que je suis d'avis qu'elle serait incapable de soutenir sa réclamation basée sur la question d'intérêt public.

Le PRÉSIDENT: M. Olson, vous devriez peut-être permettre à M. Williams d'étudier l'article 16 b).

M. OLSON: J'y arrivais justement. Avez-vous eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur le nouvel article 16 que l'on propose?

M. WILLIAMS: J'y ai jeté un coup d'œil et je ne vois pas comment il se rapporte à l'observation que je suis en train de faire dans le moment. Il semble que l'article 16, tel que rédigé, sera reporté à un autre article du projet de loi et ne traitera pas seulement des chemins de fer mais de tous les moyens de transport. Ce sera, semble-t-il le principal changement qu'on y apportera. Il faudra établir un cas de présomption légale, et cela à mon avis, est quelque chose que vraisemblablement, seul un organisme public peut faire avec efficacité, de sorte que les entreprises d'affaires privées n'auraient presque pas de motifs pour agir en vertu de l'article 16 ou en vertu de l'aticle 317 de ce pojet de loi.

M. PICKERSGILL: Puis-je poser une question à M. Williams? Avez-vous lu l'alinéa (a) de l'article 3 qui est très différent de tout ce qui a déjà été soumis?

M. WILLAMS: Eh bien! je ne trouve pas l'alinéa (a) de l'article 3 différent. Je me trompe peut-être là-dessus. Il n'est pas différent de l'alinéa correspondant de l'article 317. Je crois avoir fait quelques commentaires là-dessus dans mon exposé que j'ai lu au complet. Les normes d'application sont très convenables dans le cas où une entreprise ou une industrie privée se plaindrait d'un taux discriminatoire. Les dispositions de cet article ne sont pas différentes de celle de l'article antérieur qui établissait qu'une industrie ou une société devait être protégée contre une différence qui ne serait qu'artificielle, c'est-à-dire une différence qui a été créée par la compagnie de chemin de fer et par la disposition des tarifs et, comme dans le cas présent, par tous moyens de transport en vertu de l'article 16, et que ladite société ou industrie ne doit pas être privée, par une telle disposition, de certains avantages relativement aux emplacements ou autres avantages semblables. Ce qui me désole, cependant, c'est que bien que les normes de l'alinéa (a) du paragraphe 3 de l'article 16 semblent appropriées dans le cas d'une compagnie privée de transport, je ne vois pas comment elle pourrait jamais avoir un recours en justice puisqu'il lui faut, au préalable, prouver qu'il y a préjudice à l'intérêt public.

M. OLSON: Voyez-vous quelque chose dans cet article 16 qui permettrait à une compagnie de transport de porter plainte parce que la compagnie de chemin de fer lui offre un tarif qui hausserait exceptionnellement le coût global ou les tarifs autres que les tarifs variables?

M. WILLIAMS: Non, je ne le comprends certainement pas ce cette façon-là, Je crois que, en vertu de l'article 16 et en vertu de l'article 317, la compagnie de transport se trouve dans une situation où il lui faut prouver à la Commission que la discrimination dont elle se plaint et qui nuit à son commerce est préjudicialbe à l'intérêt public. Il est difficile de concevoir comment une compagnie privée peut parler efficacement d'intérêt public.

M. OLSON: J'ai seulement une autre question, M. Williams. En supposant qu'un expéditeur ait à première vue, un cas fondé et qu'il demande une audition,

quel serait son recours conformément à cet article? Je devrais peut-être vous renvoyer à l'article 4 en ce qui concerne l'ordre hiérarchique? En le lisant, il me semble qu'il pourra seulement le rapporter au gouverneur en conseil qui, à son tour, devra alors établir le tarif ou donner des directives au sujet d'un tarif de remplacement. Est-ce ainsi que vous le comprenez?

M. WILLIAMS: Il me semble que la commission pourrait donner un ordre conformément à l'article 3 (4) en demandant que l'on enlève le préjudice, mais elle ne serait pas autorisée à préciser de quelle manière il faut le faire.

M. OLSON: C'est bien cela et cela ne leur donne aucune autorité pour établir un tarif de remplacement, n'est-ce pas?

M. WILLIAMS: Je ne le crois pas.

M. PICKERSGILL: Quelle interprétation donnez-vous au terme: «ou tout autre ordre jugé approprié en raison des circonstances»?

M. OLSON: Bien, c'est quelque peu embrouillé; je ne puis penser à un autre terme, mais il me semble qu'il serait beaucoup mieux que les termes soient tels qu'ils puissent, en fait, avoir l'autorité suffisante pour imposer un tarif de remplacement ou un tarif différent.

M. PICKERSGILL: L'intention est justement d'accorder cette autorité et aussi de prévoir l'autorité nécessaire pour émettre un ordre qui annulerait toute autre forme de préjudice. Il se peut que le tarif ne soit pas à l'origine du préjudice, mais que celui-ci provienne d'un autre facteur. On prévoit donc que le Conseil puisse avoir toute discrétion possible d'annuler tout aspect du préjudice si celui-ci est prouvé.

M. OLSON: Ceci m'aide beaucoup, monsieur le président, J'aimerais encore poser une ou deux question à M. Williams, mais j'attendrai pour le moment.

M. SCHREYER: Monsieur le président, je poserai seulement une question dans la même veine que celles de M. Olson. M. Williams, dans votre exposé, à la page 5, vous déclarez que «L'intérêt public» n'est pas prêt d'équivaloir au total des «intérêts privés». Voilà, il y a quelques semaines, lorsqu'un des fonctionnaires des chemins de fer témoignait devant nous, on a soulevé ce même point et, si je m'en souviens bien, le témoin a dit que, selon lui, l'intérêt public serait touché par un préjudice si celui-ci affectait les intérêts d'une personne. Tout cela semble bien naturel lorsqu'on parle de droits civils, mais si vous essayez d'interpréter la législation des chemins de fer, ce genre de déclaration est-elle légitime ou trompeuse?

M. WILLIAMS: Je ne pourrais dire laquelle aurait priorité au Canada; mais certainement, aux États-Unis, nous avons toujours pris pour acquit qu'il existe une légère différence entre l'intérêt public et l'intérêt privé et individuel et que l'une des principales fonctions du corps régisseur était d'assurer la représentation de l'intérêt public comme une chose bien distincte des intérêts des parties qui se présentent devant le corps régisseur et qui peuvent être, selon le cas, des expéditeurs ou des transporteurs, ou encore deux groupes de transporteurs en litige. Je crois qu'il n'est peut-être pas impossible que les intérêts d'un expéditeur soient, par un pur hasard, les mêmes que les intérêts publics, mais il est certain que notre façon de les envisager, aux États-Unis, c'est qu'une telle similarité ne serait qu'une question de coïncidence plutôt qu'une conclusion inévitable.

M. SCHREYER: Je vous remercie.

M. REID: Au sujet précisément de ce point de l'article 16, puis-je demander au Ministre si l'on n'en trouverait pas la solution à l'article 2, dans la détermination de la personne qui peut en appeler d'une enquête, en y substituant «une personne» à «toute personne»?

M. PICKERSGILL: Je reconnais, évidemment, que tout expéditeur peut soutenir qu'il a subi un traitement injuste aux termes de l'article 3, et nous avons déclaré expressément à l'article 3 qu'il y a atteinte à l'intérêt public chaque fois que l'on soumet quelqu'un à un traitement injuste, sauf s'il s'agit de conditions que l'on peut considérer comme propres à l'établissement, etc., conditions diverses suggérées l'autre jour par M. Mauro. Voilà la teneur de cet article. A mon avis, il est sans conteste que la définition de «l'intérêt public» dont parle cet article accorde le droit de recourir à la Commission à tout expéditeur qui peut soumettre un cas où il est établi au premier abord qu'il a été victime d'un traitement injuste. Il se peut fort bien que son cas porte entièrement à faux. La Commission pourra décider qu'il ne s'agit pas d'un traitement injuste, mais il a le droit incontestable de défendre son point de vue et, s'il s'agit d'un traitement injuste, il l'emportera. Je n'entretiens pas le moindre doute à ce sujet. Voilà pourquoi nous avons rédigé l'article de cette façon.

M. REID: Ainsi, selon cette nouvelle interprétation, l'expéditeur vous servirait à définir l'intérêt public et l'intérêt particulier?

M. PICKERSGILL: C'est, je crois, une pure coïncidence. A mon avis, les chemins de fer agiraient contre l'intérêt public en imposant un traitement injuste aux termes de l'alinéa a) de l'article 3. Nous le soutenons. Dans l'enquête qu'elle conduira en vertu de cet article, la Commission devra envisager tous les points qui lui semblent pertinents, notamment la question de savoir si les taux ou les conditions que l'on prévoit pour le transport des marchandises aboutissent à l'établissement d'un taux qui risque d'imposer un traitement injuste.

M. REID: J'ai terminé, monsieur le président.

M. PICKERSGILL: J'aurais une question à poser avec votre permission. C'est, en réalité, un appendice à la question de M. Olson que je voudrais soumettre à M. Williams. Il a insinué que le remplacement de l'ancien article 317 se trouve à enlever aux expéditeurs un privilège qui leur a assuré dans le passé une grande protection.

Dans le cadre de son expérience au Canada, pourrait-il nous donner quelques exemples récents? A ce que je vois, il dit bien que les plaintes portant sur l'existence de traitements injustes se sont faites rares durant les dernières dizaines d'années tant au Canada qu'aux États-Unis, mais il insinue qu'il y en a eu des cas et qu'ils avaient eu quelque importance. Je me demande s'il pourrait nous citer à titre d'exemples des cas où les présentes dispositions relatives au traitement injuste ont effectivement procuré aux expéditeurs des profits substantiels.

M. WILLIAMS: En ce qui concerne des exemples canadiens, je ne me crois pas en mesure d'en donner. Je ne suis pas assez au courant des cas soumis à la Commission des transports du Canada.

M. PICKERSGILL: Très bien.

M. OLSON: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Williams des questions au sujet d'un mot qui n'a cessé de nous causer des ennuis au cours de ces assises, il s'agit de l'établissement d'un expéditeur «captif»: captif au point de vue physique, au point de vue économique, ou à quelque point de vue que l'on veuille. Conviendrait-il mieux d'attendre que M. Borts ait fait son exposé avant de poser ces questions?

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous attendre jusque après la présentation du rapport pour poser ces questions. M. Williams sera ici. Nous allons passer au rapport de M. Borts.

M. George H. BORTS (*profeseur d'économie, Brown University, Providence, Rhode Island*): Merci, M. le président. Je m'efforcerai de respecter l'ordre du président en résumant le rapport que vous avez devant vous. Toutefois il y a certains articles que je devrai lire pour éviter les malentendus et les citations erronées. Mon témoignage couvrira les articles 336 et 387 du bill. L'article 336 traite des règlements du tarif maximum pour les expéditeurs captifs et donne la définition du mot captivité, ainsi que la formule tarifaire devant s'appliquer aux expéditeurs captifs. Vous êtes sans doute au courant que l'idée du règlement du tarif maximum est une suggestion qui paraît dans le rapport de la Commission royale MacPherson et qu'elle a été conçue dans le but de remplacer les règlements traditionnels de protection contre les tarifs monopolisants des chemins de fer. Vous savez sans doute aussi que le rapport recommande que les chemins de fer canadiens soient en grande partie libérés des règlements et qu'il leur soit permis d'établir des tarifs dans certains domaines du transport qui sont devenus compétitifs.

Le rapport soutient que la compétition de la part des camionneurs a modifié l'industrie du transport au Canada et a fourni aux expéditeurs canadiens d'autres moyens que les chemins de fer de transporter leurs marchandises. La Commission royale était apparemment convaincue qu'il existait des occasions profitables pour transporter les marchandises qui ne peuvent l'être par train en autant que les règlements traditionnels de protection des expéditeurs étaient mis en vigueur et en autant que les tarifs des chemins de fer doivent être approuvés selon un procédé régulateur et que les parties en cause puissent interjeter appel selon les procédures traditionnelles de la Commission. Certains indices démontrent que les procédures traditionnelles de la Commission ne sont pas entièrement efficaces pour éliminer toute la discrimination susceptible de l'être, et ceci est une question d'interprétation judiciaire. On peut dire la même chose des États-Unis.

Toutefois, la Commission royale a reconnu qu'il existait une importante catégorie de marchandises et d'expéditeurs qui seraient laissés sans ressource si l'on devait lever les règlements traditionnels de protection contre la discrimination de prix des chemins de fer. Cette catégorie d'expéditeurs tombe dans ce que le rapport nomme poliment le domaine d'un monopole important. Il s'agit des expéditeurs qui n'avaient pas le choix des moyens de transport et qui devaient payer des tarifs plus élevés qu'ils ne l'auraient fait s'ils avaient eu le choix des moyens de transport. Toutefois, je pourrais ajouter que le rapport n'a jamais abordé la question de savoir qui étaient ces expéditeurs. Je n'ai jamais examiné la question de connaître effectivement quels étaient les tarifs sur les différents prix du transport de leurs marchandises. Le rapport a quand même reconnu qu'il était nécessaire de protéger ces expéditeurs par des règlements remplaçant les injonctions traditionnelles contre le traitement discriminatoire. Ces expéditeurs craignaient une augmentation des tarifs des chemins de fer lorsque viendrait la disparition des règlements traditionnels de protection contre les tarifs injustes et discriminatoires. La Commission royale a recommandé l'introduction d'un système de règlements de tarifs maximums pour protéger cette catégorie d'expéditeurs contre des tarifs excessifs qui les forceraient à contribuer de façon indue aux frais généraux des compagnies de chemins de fer. Comme je l'ai dit, le Rapport n'a pas tenté de déceler les caractéristiques des expéditeurs qui pourraient devenir captifs. On n'a pas tenté de préciser les charges qu'ils doivent supporter à l'heure actuelle. Toutefois, nous savons de sources différentes qu'ils sont assez nombreux. Par exemple, on a fait observer que les expéditeurs qui ont besoin de protection sont identifiés dans la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, c.-à-d., les expéditeurs qui sont soumis aux taux de catégorie et aux taux sur un produit désigné sans l'être aux taux de concurrence.

Une deuxième lacune du rapport de la Commission royale qui a déjà été signalée, c'est qu'on a omis d'expliquer la majoration des frais variables que ces expéditeurs devaient alors assumer. Nous savons maintenant qu'on a recommandé une majoration de 150 p. 100 sur les frais variables; j'admets ce que le professeur Armstrong vous a dit au sujet des diverses formules expérimentées, mais je soutiens néanmoins que nous ne savons pas d'où provient ce chiffre, pourquoi pareille majoration a été choisie ou pourquoi elle est le double de la majoration moyenne applicable à tout le traffic ferroviaire du Pacifique-Canadien.

Je passe maintenant aux dispositions qui traitent des expéditeurs captifs. La première disposition définit ce qu'est la captivité et la deuxième expose la formule de tarification. Vous connaissez les dispositions du bill qui déterminent la captivité. Un expéditeur peut demander à la Commission de déterminer quel sera le taux probable qui lui sera appliqué. Après que la Commission le lui a fait connaître, il peut demander que la captivité soit déterminée et la Commission peut établir un taux déterminé en fonction d'une formule. Je crois que cela constitue un critère vague selon lequel la Commission peut décider si un expéditeur peut être considéré comme captif. Cela ressort du préambule de l'article en question, ainsi conçu:

> ...un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel...

Et ainsi de suite. A la vérité, il est très difficile de préciser ce qu'on entend par l'absence d'un autre service efficace et concurrentiel. D'une part, les services concurrentiels sont très rares au Canada, où ne sont exploités que deux principaux réseaux ferroviaires qui exploitent également des services de camionnage. D'autre part, nous savons que les camions ont obtenu une partie du trafic des chemins de fer, ce qui prouve que certains expéditeurs peuvent bénéficier d'autres modes de transport. Ce qui est difficile, c'est de déterminer quand cette possibilité n'existe pas. J'aurais beaucoup de difficulté à préciser ce qu'on entend par l'absence d'autres modes de transport aux fins de définir la captivité. Le trafic vraiement captif au sens économique du mot est formé de marchandises lourdes dont le transport par chemin de fer est plus avantageux que par camion en raison des progrès de la technologie actuelle et des frais d'exploitation des chemins de fer et des services de camionnage. Toutefois, ce trafic est tellement varié qu'il est probablement préférable que le personnel de la Commission ne consacre pas tout son temps à déterminer quels expéditeurs sont captifs du point de vue économique. Il serait beaucoup plus simple de permettre à l'expéditeur qui pourrait devenir captif de se déclarer tel en fonction de la formule de tarification qui lui est offerte.

Je passe maintenant à l'examen de la formule en question, qui comprend deux aspects importants. Le premier, c'est qu'on imposera à l'expéditeur un taux établi en fonction des frais variables applicables à un chargement de 300,000 livres. Cette formule sera appliquée, peu importe le poids réel du chargement. Ainsi que je le signalerai plus loin, il en résulte des majorations exceptionnellement supérieures aux frais variables réels à l'égard d'expéditions considérables. Pour paraphraser ce qu'a affirmé le professeur Armstrong, il n'est pas étonnant que des formules de ce genre semblent accorder une protection plus grande au trafic auquel des taux élevés sont applicables. Il se peut que le professeur veuille ajouter certaines observations plus tard à ce sujet.

D'autres dispositions du bill établissent un certain barème, que je n'exposerai pas en détail. S'il s'agit d'un chargement de 50,000 livres ou plus, le taux fixe est diminué faiblement de manière à refléter la diminution des frais variables

applicables aux chargements lourds. Toutefois, malgré cette faible réduction, nous devons conclure que le trafic lourd de plus de trente mille livres est assujetti à des majorations de plus en plus grandes en fonction de la formule de tarification.

Dans le cas des expéditions de plus de trente mille livres, les dispositions du bill prévoient des majorations successives, étant donné que les modalités du trafic lourd ne sont pas prévues par le calcul artificiel des frais variables. Dans un mémoire conjoint présenté antérieurement par les provinces au ministère des Transports, une analyse de la formule de tarification a révélé, d'après les frais établis aux États-Unis, que cette majoration des frais variables allait de 150 p. 100 sur un chargement de trente mille livres à 600 p. 100 sur un chargement de cent quarante mille livres. Depuis la présentation de mon témoignage, j'ai pu calculer les majorations d'après une étude plus directe des frais encourus au Canada. J'ai ici un tableau que j'aimerais vous distribuer. J'espère qu'il y en a suffisamment d'exemplaires pour tous les membres du Comité. Ces frais ont été extraits du rapport de la Commission MacPherson. J'ai calculé la moyenne des frais des chemins de fer Nationaux du Canada, le taux maximum et enfin le pourcentage de la majoration sur les frais variables réels à l'égard de divers changements. D'après une longueur de parcours de cinq cent milles, le pourcentage de la majoration varie de 150 p. 100 sur trente mille livres à 467 p. 100 sur cent trente mille livres. En conséquence, les conclusions qui figurent dans mon mémoire doivent être modifiées quelque peu, étant donné que les frais réels au Canada, que nous avons pu établir pour 1958 d'après les études sur les frais de transport des céréales, démontrent une faible diminution des frais de transport des chargements lourds par rapport aux premières statistiques qui avaient été établies d'après les chiffres de l'ICC relatifs aux frais de transport aux États-Unis.

Dans l'un et l'autre cas, le pourcentage des majorations des frais variables a augmenté parallèlement à l'augmentation du poids des wagonnées complètes, étant donné que la formule de tarification ne tenait pas compte des modalités des chargements lourds. Dans les deux cas, la formule de tarification a été établie d'après le rapport entre le taux les cent livres et le poids du chargement, qui diminue beaucoup moins rapidement que le rapport entre le taux la tonne et le chargement par wagon dans le cas du transport au Canada. Il n'y a aucun doute que l'application de la formule de tarification assure une protection de moins en moins importante à l'expéditeur captif à mesure qu'augmente le poids du chargement, et une protection moins importante aux expéditeurs qui sont naturellement captifs du service ferroviaire. Si une catégorie d'expéditeurs tente d'obtenir une protection en vertu de cette formule, ces chargements devront s'établir entre 30,000 et 50,000 livres. J'expliciterai ce point davantage plus tard.

Une autre question qui surgit dans mon esprit à la lecture du bill, c'est que les frais variables, d'après la définition qu'en donne le bill, semblent comprendre le taux du rendement du capital utilisé pour assurer le service de transport. Il y a certainement des définitions des frais variables utilisées par les économistes qui devraient comprendre le taux de rendement nécessaire pour attirer les capitaux dans une industrie concurrentielle. Cependant, je me demande pourquoi on calcule les frais variables à longue échéance, y compris le coût de l'argent, puis qu'on y ajoute 150 p. 100. Je pense que le comité devrait d'abord affirmer clairement s'il désire que cette disposition soit adoptée et j'en ai déjà démontré les lacunes. Je vous exposerai mes propres recommandations dans un instant.

Je voudrais maintenant passer à une question très importante, à savoir les répercussions probables de la formule de tarification sur les diverses catégories de trafic. Il a été difficile de répondre précisement à cette question, vu que les

chemins de fer n'ont pas collaboré à nos recherches en nous fournissant des renseignements sur les frais qu'entraînerait l'application de cette formule. Voilà pourquoi nous avons dû nous fonder sur des données significatives mais qui ne sont certainement pas définitives. L'autre façon de procéder, que j'ai décrite il y a un instant, a été d'utiliser dans le cas du Pacifique-Canadien les formules utilisées par le personnel de la Commission MacPherson au volume trois de son rapport. Nous avons extrait les éléments de coût applicable aux unités de rendement pour établir la moyenne des frais du réseau, puis établir un barème des frais par blocs de milles et de tonnage du Pacifique-Canadien. Nous reconnaissons qu'il y a des difficultés évidentes à utiliser cette façon de procéder à l'égard de denrées qui exigeraient une manutention spéciale.

Nous avons ensuite utilisé l'analyse des bordereaux d'expédition du trafic en wagonnées publiée par la Commission des transports en 1965 et avons choisi les denrées de la façon suivante. Pour chaque bloc de milles et de tonnage, nous avons choisi les expéditions dont les recettes la tonne étaient les plus élevées et les plus basses. Nous avons rassemblé dans un groupe appelé «trafic à taux élevés» les denrées dont les recettes la tonne étaient les plus élevées, et dans un groupe appelé «trafic à taux inférieurs» les denrées dont les recettes la tonne étaient les plus basses. Pour chaque type de denrée, nous avons calculé le taux qui serait établi en vertu de la formule de tarification et nous avons comparé ce taux aux recettes réelles la tonne réalisées par ce trafic. Il nous a ainsi été possible d'établir les effets de la formule de tarification sur les diverses catégories de trafic. Si tous les expéditeurs étaient libres de se déclarer captifs, il serait possible d'établir si la formule de tarification tend à favoriser une catégorie d'expéditeurs plutôt qu'une autre. Les résultats des calculs figurent au tableau 1 de la page 11. Je n'en donnerai pas lecture, je vais les résumer.

Il est possible de tirer les conclusions suivantes des calculs. Aucune catégorie de trafic inscrite dans le groupe du trafic à taux inférieur n'aurait avantage à se déclarer captive. D'après la formule de tarification prévue par le bill, les taux maximums sont déjà plus élevés que les taux réels perçus à l'heure actuelle.

Nos conclusions sont quelque peu différentes dans le cas du trafic à taux élevés. Nous avons découvert que certaines catégories pourraient avoir un avantage à se déclarer captives en vertu des dispositions du bill. Il s'agit du trafic dont le tonnage va de 15 tonnes à 35 tonnes; le taux maximum prévu par le bill serait en moyenne inférieur au taux exigé par les chemins de fer. Dans ce secteur, les expéditeurs pourraient bénéficier d'une certaine diminution des taux par rapport aux taux qu'ils paient présentement. Pour les chargements de plus de 35 tonnes, ou 70,000 livres, l'application de la formule commence à être défavorable pour les chargements lourds, et un expéditeur qui transporte des chargements de plus de 35 tonnes n'a aucun avantage à se déclarer captif. Permettez-moi d'ajouter que la formule n'établit aucune distinction injuste en ce qui concerne les distances. En d'autres termes, elle ne modifie pas les distances auxquelles s'appliquent les taux actuels.

En conclusion, la formule de tarification est avantageuse pour les expéditeurs de denrées à taux élevés dont les chargements sont de moins de 35 tonnes. On peut se demander si la formule accorde la protection que prévoyait la Commission royale dans ses recommandations. Le trafic vraiment captif, au sens économique du terme, comprend les denrées à chargement lourd dont le transport est plus avantageux par le chemin de fer que par camion en raison des progrès technologiques actuels et des frais d'exploitation des chemins de fer. Vu que la formule comportait certains éléments défavorables. les expéditeurs de ces denrées n'y trouvent aucun avantage. Non seulement le bill ne prévoit-il pour

eux aucune réduction de taux, mais les chemins de fer seront libres, s'ils le désirent, d'augmenter les taux auxquels ces expéditeurs sont présentement assujettis. En l'absence d'autres modes de transport pouvant constituer pour eux des options réalistes, seule l'aptitude des expéditeurs à faire supporter les augmentations de taux par le consommateur déterminera si le bill aura pour résultat de faire augmenter les taux.

On peut affirmer ironiquement que la catégorie d'expéditeurs avantagés par le bill est celle des expéditeurs de boîtes vides. Vu que leur chargement est léger, il est probable qu'il peut déjà bénéficier du transport par camion.

Je vous ferai maintenant part de certaines recommandations à l'égard de l'article 336 qui à mon sens constituent des options. Il s'agit de trois mesures différentes que vous pouvez prendre. Vous pouvez supprimer complètement du bill la formule d'établissement des frais et le concept de l'expéditeur captif. Il faudra ensuite inclure dans le texte du bill les sauvegardes juridiques classiques contre l'établissement de taux injustes et discriminatoires. Bien que ces dispositions ne soient pas tout à fait satisfaisantes, du moins la situation de ces expéditeurs ne serait pas pire qu'elle l'est aujourd'hui. L'expéditeur appliquerait ensuite les mesures classiques de réglementation afin de se protéger contre les majorations excessives des frais et contre les taux qui le désavantagent par rapport aux expéditeurs concurrents. Il ferait du mieux qu'il pourrait. Étant donné le désir de la Commission royale de permettre aux chemins de fer de réduire leurs taux en vue d'attirer un plus grand volume du trafic, cette option obligerait les chemins de fer à une plus grande uniformisation des majorations des frais variables, bien que celles-ci ne seraient pas nécessairement égalisées. Cela serait possible si la Commission des transports appliquait les dispositions empêchant l'établissement de taux discriminatoires. Néanmoins, tous les taux devraient être réduits. Du point de vue économique, il s'agit là d'une solution intéressante, vu que l'efficacité d'un système économique suppose que tous les acheteurs d'un service doivent en combler les frais marginaux ou variables, ou les frais marginaux plus une majoration uniforme.

Le second et le plus grand avantage d'une tarification fondée sur les frais, que préconise la présente recommandation, c'est que la proportion des frais généraux assumée par tous les expéditeurs est uniforme et qu'il n'y a aucune discrimination des prix. Cette mesure serait souhaitable, à mon sens, mais elle n'est pas prévue par le bill.

Une autre mesure qui pourrait être adoptée, c'est de maintenir le concept de la déclaration personnelle de la captivité et d'établir une meilleure formule des frais. Dans ces circonstances, je recommanderais l'établissement d'une formule qui déterminerait une majoration proportionnelle des frais variables du transport du trafic selon son poids réel. J'utiliserais le poids réel du trafic et non le poids fictif de 30,000 livres. Cette majoration ferait correspondre les recettes désirées par les chemins de fer à leurs frais variables réels. J'ignore si la majoration idéale serait de 50 ou de 150 p. 100. Tout dépendrait du niveau des gains que la Commission fixerait pour le chemin de fer. Dans le cadre de cette deuxième mesure possible, on pourrait également inclure dans le bill les dispositions relatives aux taux non discriminatoires et les considérer comme des sauvegardes additionnelles de l'expéditeur captif en plus de la protection dont il bénéficierait en raison du taux maximum. Je dirais que les expéditeurs captifs seraient ainsi davantage protégés qu'ils le seraient en vertu des dispositions du présent bill.

Une troisième mesure, qui est très attrayante en raison de sa simplicité, serait d'abolir tout à fait la formule de tarification et le concept de captivité et de plafonner toutes les majorations. Vous pourriez inscrire dans le texte du bill une disposition selon laquelle la tarification actuelle établie en fonction des rapports

entre les taux des chemins de fer et les frais variables de chaque denrée prévoirait un plafond maximum que les chemins de fer ne peuvent pas dépasser. Cette règle permettrait aux chemins de fer de réduire les taux autant qu'ils le désirent afin d'attirer un plus grand volume de trafic. En outre, le plafond imposé à l'égard des frais variables contsituerait pour les expéditeurs existants un fardeau maximum qui ne pourrait jamais être dépassé. A la longue, si la concurrence se faisait sentir dans tout le domaine des transports, il ne serait plus question des plafonds et les chemins de fer réduiraient la majoration des frais variables en vue d'attirer le trafic. Un autre avantage que procurerait l'établissement du plafond, c'est qu'il permettrait aux chemins de fer de réduire les taux qu'ils désirent en vue d'attirer le trafic et de profiter des progrès technologiques pour réduire les frais qu'ils désirent en vue d'attirer le trafic. Nous voulons seulement nous assurer que le plafond de majoration des frais variables ne sera jamais dépassé.

En résumé, notre troisième recommandation prévoit que la protection dont voudrait bénéficier l'expéditeur en se déclarant captif pourrait être assurée par l'établissement d'un plafond. Cette protection n'aura pas comme résultat des réductions de taux, mais qu'il n'y aura pas d'augmentation de taux en raison d'une tentative d'obliger les expéditeurs captifs à assumer des fardeaux trop lourds. D'autre part, cette disposition n'aurait pas comme résultat de geler la tarification, étant donné que les augmentations des frais variables seraient transmises aux expéditeurs après que leur validité aurait été prouvée. Cette étude devra être faite par la Commission. Les majorations étant plafonnées, les chemins de fer n'auraient pas à demander à la Commission l'autorisation d'augmenter leurs taux en cas d'augmentation des frais variables. Cependant, un expéditeur pourrait demander qu'une augmentation annoncée soit suspendue jusqu'à ce que soit tenue une enquête pour savoir si les frais variables du chemin de fer avaient véritablement augmenté.

En plus du maintien du plafond des majorations, on pourrait également prévoir des privilèges de non discrimination à l'égard de certaines catégories d'expéditeurs. Dans ce cas, on pourrait rétablir le concept de captivité pour certaines catégories d'expéditeurs qui désirent que des dispositions de non discrimination soient applicables à leurs majorations des frais variables. La captivité pourrait alors être considérée comme *quid quo pro* dans le cas d'un expéditeur qui désire bénéficier de la même majoration des frais variables que son concurrent.

Je voudrais terminer mes recommandations sur l'article 336 en formulant un énoncé d'ordre général. Le texte actuel du bill laisse distinctement l'impression qu'on se préoccupe exceptionnellement des recettes des chemins de fer. On devrait se préoccuper autant du bien-être des usagers des moyens de transport et de l'utilisation efficace des modes de transport. Comme les taxes d'accise sur certaines denrees, les tarifs ferroviaires établissent un écart entre le prix payé par le consommateur et le prix reçu par le producteur. Voilà pourquoi il est possible que les tarifs ferroviaires réglementent la répartition régionale et industrielle de l'activité économique. Dans la mesure où les tarifs ferroviaires ne correspondent pas aux frais marginaux à longue échéance ni aux frais variables, ils constituent une tentative en vue de recouvrer de marchés particuliers le fardeau non réparti des frais ferroviaires. Ce fardeau est vraiment indépendant des services particuliers, et il n'existe aucune justification économique de l'attribuer à une catégorie d'expéditeurs plutôt qu'à une autre. En réalité, la structure des tarifs ferroviaires est telle que les expéditeurs qui bénéficient d'un choix limité de services doivent assumer une part disproportionnée du fardeau. Par conséquent, la méthode employée en vue de recouvrer le fardeau est du domaine des taxes et est tout à fait contraire au désir d'une répartition efficace des ressources. Le projet de loi qui nous occupe vise à assurer que le groupe des expéditeurs captifs comme tel contribue à alléger le far-

deau. Cette attitude est absolument illogique. Les taxes imposées à un groupe sont utilisées pour alléger un fardeau qui devrait être assumé par tous les expéditeurs ou par l'ensemble du pays. Je crois que c'est une erreur de poser le manque de contribution au fardeau comme critère en vue de rejeter des propositions destinées à protéger l'expéditeur captif. Il faudrait plutôt se demander si l'application de ces recommandations aurait pour résultat d'améliorer la répartition régionale et industrielle de l'activité économique.

Je voudrais passer de l'article 336 à l'étude des dispositions de l'article 387, qui tente de déterminer les critères dont la Commission doit s'inspirer pour calculer les frais aux fins de la loi. A mon avis, le texte de cet article est vague et tout à fait insuffisant pour sauvegarder les intérêts des divers groupes d'expéditeurs, des groupes de consommateurs et d'autres intéressés; j'aimerais recommander certains changements qui devraient être apportés.

Article 387A(1). Les instructions données à la Commission sur la façon de calculer le coût des dépenses et de la dépréciation ne correspondent pas tout à fait à celles qui sont prévues dans les articles antérieurs de la loi. Je recommande qu'on explicite dans l'article la différence dans la façon de procéder.

Dans l'article 387A(2) on demande à la Commission d'inclure dans les frais calculés d'une entreprise ou d'une exploitation particulière de la compagnie la fraction des frais de l'ensemble de l'entreprise ou de ses parties qui est déterminée comme leur étant raisonnablement attribuable. cet article peut porter à confusion et donner lieu à de malicieuses répercussions. Le concept des frais variables employé dans le bill est suffisamment bien défini (non pas dans le bill toutefois) par les économistes, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'y ajouter des dispositions qui tentent de faire entrer «les frais raisonnablement attribuables» qui en réalité ne varient pas d'après les divers articles de trafic. Cet atricle est dangereux, en ce sens qu'il ouvre la voie à toutes les complications qu'il y aurait à ajouter des fardeaux, des frais généraux, des déficits de réseaux, etc. à certains services de trafic si la Commission a l'intention d'y donner suite. Il serait bien préférable, pour que la Commission ne succombe à la tentation dans ce domaine, de supprimer entièrement l'article 387A(2) et d'y substituer simplement que les frais variables comprendront les économies réalisés sur le coût total en vertu d'une réduction du rendement des services, et que les recettes ou les pertes d'un service devraient être déterminées en comparant les recettes aux frais variables à longue échéance.

Je dois également faire certaines observations sur les articles 387B et 387C. L'article 387B autorise la Commission à définir les éléments et les facteurs servant au calcul des frais. Il établit également une procédure d'appel relativement à la présentation à la Commission de mémoires par écrit concernant la modification des règlements et à la tenue d'audiences relatives aux projets de modifications.

A mon sens, les dispositions de l'article devraient assurer aux parties intéressées une plus grande protection de la manière suivante: Celles-ci devraient être autorisées à interroger le personnel de la Commission; en outre, les dispositions de cet article seront affaiblies par celles de l'article 387C, dont je parlerai maintenant.

L'article 387C vise à respecter la nature confidentielle des renseignements relatifs aux frais obtenus d'une compagnie ferroviaire. La procédure des audiences serait entravée si les parties intéressées étaient incapables d'obtenir des chemins de fer des renseignements sur les frais. Il est douteux qu'une audience puisse être juste et impartiale si un témoin important, en l'occurrence les chemins de fer, peut taire des renseignements relatifs aux frais à des parties intéressées

autres que la Commission. Cette question des renseignements confidentiels revêt une importance primordiale chaque fois qu'une partie intéressée témoignant devant la Commission a une revendication concernant les frais. Ceux-ci entrent en ligne de compte quand il s'agit de l'abandon d'embranchements non rentables, de la détermination des déficits du trafic des céréales, des niveaux des taux compensatoires, des déficits relatifs au transport des voyageurs, etc. Dans chaque cas, les parties intéressées doivent pouvoir interroger le personnel de la Commission et examiner les déclarations et les témoignages présentés par les autres parties intéressées.

On a beaucoup insisté dans le passé sur la nécessité de sauvegarder la nature confidentielle des renseignements sur les frais d'exploitation des chemins de fer.

Je devrais dire qu'on a beaucoup insisté au Canada. Aux États-Unis, c'est tout le contraire qui s'est produit; ces renseignements ont été fournis au public par l'entremise des rapports que les compagnies de chemin de fer sont tenus de déposer. Je ne veux pas répéter les arguments que j'avance dans le mémoire au sujet du dévoilement des renseignements confidentiels. A mon sens, il n'y a aucune raison de sauvegarder la nature confidentielle des renseignements des chemins de fer en raison du monopole qu'ils continuent d'exercer, vu que ces entreprises continueront d'être réglementées. Enfin, si on continue de sauvegarder la nature confidentielle des renseignements relatifs aux frais, une commission ne pourra jamais avoir une connaissance raisonnable des faits.

Je conclus en vous exposant les recommandations concernant cet article du bill.

On devrait ordonner à la Commission d'employer les méthodes qui lui permettent de satisfaire aux exigences des articles 314, 329, 334 et 336. En outre, elle devrait être chargée de déterminer la rentabilité d'une entreprise en comparant les recettes de cette entreprise avec les frais vaiables à longue échéance.

Ces renseignements devraient être facilement disponibles à toutes les parties intéressées dans le cadre des audiences tenues par la Commission relativement à ces articles.

Les parties intéressées auront le droit d'étudier la documentation établie par le personnel de la Commission ainsi que la documentation soumise par les autres parties intéressées.

L'article 387C devrait être supprimé.

Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pickersgill.

Avant de continuer, je voudrais qu'on propose que les deux mémoires ainsi que le tableau que nous a présentés M. Borts soient versés au compte rendu.

M. SOUTHAM: Je propose qu'on traite des mémoires présentés ce matin. Je crois que nous devrions continuer nos délibérations selon notre façon habituelle de procéder.

Le PRÉSIDENT: D'accord.

M. ROCK: Je propose que les deux mémoires qui ont été présentés aujourd'hui soient versés en appendice au compte rendu des témoignages d'aujourd'hui.

M. SOUTHAM: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont pour?

La proposition est adoptée.

M. PICKERSGILL: Je suis très peu compétent pour étaduer l'un ou l'autre aspect du mémoire de M. Borts. Bien que je l'ai parcouru très attentivement à

deux reprises,—je suis un profane en la matière, tandis qu'il est un spécialiste,—je ne tenterai pas de traiter de la partie spécialisée du mémoire.

Je désire m'attarder sur trois points. A la page 4, M. Borts parle de la question d'obliger la Commission à déterminer si un expéditeur est vraiment captif, au sens où il ne peut bénéficier d'un autre mode de transport efficace et concurrentiel. Il prétend ensuite que si un expéditeur est autorisé à se déclarer captif, cela serait préférable en vue d'éviter ce fardeau. Je me suis demandé si le calcul des frais dans le cas d'un expéditeur qui désirerait se déclarer captif ne constituerait pas un fardeau beaucoup plus lourd pour les bureaucrates que la simple détermination ... d'après mon expérience je ne crois pas que cela constituerait un problème bien difficile, que l'expéditeur doive ou non dépendre des chemins de fer. Cela serait peut-être plus difficile aux États-Unis en raison de la plus grande densité de la population et de la plus grande variété des modes de transport; dans nos régions faiblement peuplées, n'importe quel profane pourrait effectuer cette détermination. Par contre, si plusieurs expéditeurs se déclarent captifs tout en n'ayant pas à dépendre des chemins de fer, je prétends qu'il serait beaucoup plus difficile de déterminer les frais afin d'établir une formule de taux maximums que d'appliquer les dispositions du présent bill. Voilà l'une des raisons pour lesquelles nous avons accepté le principe des autres modes de transport.

Au sujet de l'objection habituelle qu'on a faite relativement à la disposition du bill concernant le refus des chemins de fer de fournir des renseignements relatifs aux frais, je dois dire que le premier ministre et moi-même avons offert aux premiers ministres des provinces des Prairies de nous fournir une liste des expéditeurs qui pourraient se déclarer captifs, afin de pouvoir étudier ce problème, et que notre offre n'a reçu aucune réponse. Je n'en conclus rien, sauf que j'aurais cru que s'il s'agissait d'un problème important, comme on se plait parfois à le dire, il ne serait pas très difficile de trouver certains exemples typiques. Il y a évidemment là un problème mais la définition n'a jamais été contestée.

Ayant effectué moi-même peu de calculs, j'ai été étonné de constater que l'adoption de l'article 336 aurait comme résultat de diminuer les taux maximums actuels. Certains expéditeurs captifs en seront enchantés, mais je n'avais certainement pas cette intention en présentant le présent bill, étant donné que nous versons actuellement aux chemins de fer des subventions au montant de cent millions, et qu'à moins que cette réduction des taux ne leur apporte du trafic et des bénéfices supplémentaires, je ne voudrais pas avoir la responsabilité d'augmenter le fardeau du Trésor fédéral, surtout après avoir écouté ce matin l'émission radiophonique de M. Thompson sur le lourd fardeau que constituent les impôts pour le contribuable canadien, une émission dont nous aurions tous tiré profit.

M. Borts signale le même point à la page 14 du mémoire:

> Le texte actuel du bill laisse l'impression qu'on se préoccupe exceptionnellement des recettes des chemins de fer.

Je voudrais bien que le bill laisse l'impression qu'on se préoccupe beaucoup des recettes du gouvernement du Canada. Lorsque, dans un pays aussi grand que le Canada, des subventions au montant de cent millions sont versées aux chemins

de fer, sans compter les déficits du National-Canadien, je pense qu'il est urgent de se préoccuper de cette question et je n'ai aucune honte d'affirmer que je veux faire tout ce qui est possible pour réduire le fardeau du Trésor sans léser aucune région ni aucune partie du pays.

Or, voilà la situation; elle est évidemment fort différente de celle des États-Unis, parce que le gouvernement américain n'exploite pas de chemins de fer; il ne comble pas de déficits et n'a pas à faire face à la situation à laquelle nous avons à faire face ici.

En outre, je crois que cela fait réellement voir l'alinéa suivant sous un jour complètement différent, parce qu'il me semble que cet alinéa laisse entendre que les chemins de fer et les tarifs ferroviaires devraient être utilisés pour la correction des désavantages géographiques. C'est ce qui se fait (du moins c'est mon interprétation) parce que la plupart des monopoles se situent dans un contexte géographique et, évidemment, nous l'avons fait à titre de ligne de conduite publique. En vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en vigueur depuis 1927, la réduction est payée sur les fonds du Trésor. Ce fardeau n'est pas rejeté sur les chemins de fer. Je crois que si nous voulions faire cette sorte de distinction en faveur d'une région, nous devrions le faire à titre de ligne de conduite publique et non par l'intermédiaire des chemins de fer, et c'est ce que la Commission MacPherson voulait éviter et ce que, nous, nous voulons éviter, cette façon indirecte de faire des choses qui devraient, à notre avis, être faites directement de sorte que nous sachions ce que nous faisons et que nous sachions qu'elles sont faites de façon à atteindre la fin qui leur est propre.

Par conséquent, comme je l'ai dit, je trouve difficile d'admettre le bien-fondé de la phrase suivante tout à la fin de l'alinéa qui figure à la page 15 de votre mémoire:

> Il faudrait plutôt se demander si l'application de ces recommandations aurait pour résultat d'améliorer la répartition régionale et industrielle de l'activité économique.

Je ne crois pas que ce soit là l'objet des tarifs ferroviaires; je crois que c'est d'assurer un traitement équitable à toutes les régions, et non d'améliorer la situation, de faire disparaître les désavantages géographiques. Si nous voulions faire cela, nous le ferions à titre de ligne de conduite publique et nous le faisons et nous l'avons fait depuis 1927 dans les provinces Maritimes.

M. BORTS: Je crois que vous avez mal interprété le point que j'ai soulevé ici...

M. PICKERSGILL: C'est fort possible.

M. BORTS: Dans le contexte des problèmes législatifs et politiques du Canada. Lorsque j'ai dit dans mon mémoire «améliorer la répartition régionale de l'activité économique», mon assertion était conforme à ce qu'avait dit antérieurement le professeur Williams lorsqu'il déclarait que, si vous avez un potentiel de mise en valeur économique qui est ralenti ou entravé par l'imposition, sur les droits ferroviaires, de fardeaux qui n'y sont pas connexes ou de fardeaux indus, la répartition régionale de l'activité économique s'en trouve entravée. Je favorise une répartition régionale plus équitable de l'activité économique, au sens où il n'y ait pas de fardeaux indus imposés à différentes régions.

M. PICKERSGILL: Je suis tout à fait d'accord là-dessus. Je semble donc avoir mal interprété votre point et, après l'explication que vous avez donnée, je suis complètement d'accord; c'est précisément ce que nous tentons de faire au moyen de l'article supplémentaire que nous avons inséré dans le bill, le nouvel article 16. Je suis complètement d'accord à ce sujet. C'est tout ce que j'ai à dire là-dessus.

M. ROCK: Monsieur Borts, ces frais variables comprenant le coût de l'argent sont-ils les chiffres réels fondés sur les faits?

M. BORTS: Ce sont des chiffres qui ont été tirés du rapport de la Commission royale. Celui-ci renferme des frais estimatifs, obtenus par le personnel de la Commission, concernant les services de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien pour l'année 1968, et de ces chiffres nous avons tiré des moyennes du réseau, qui furent alors utilisées pour établir la colonne 1. Il ne s'agit que de données estimatives pouvant servir à donner une idée de la situation, faute d'autres données que nous aurions pu obtenir.

M. ROCK: Dans la colonne 1, les frais variables comprennent les coûts de l'argent, n'est-ce pas?

M. BORTS: C'est exact.

M. ROCK: Les frais variables représentent, en réalité, les frais globaux de l'exploitation de cette partie du chemin de fer, par exemple, pour établir ce taux?

M. BORTS: Les frais variables sont définis comme étant les frais que vous n'auriez pas à assumer si le service n'était pas assuré. En d'autres termes, c'est la variation des frais globaux avec les services.

M. ROCK: Oui, mais ce sont les frais globaux.

M. BORTS: C'est la variation des frais globaux.

M. ROCK: Bien. Or, le présent bill, s'il est adopté, permettra, en plus de ces frais, une majoration de 150 p. 100?

M. BORTS: Sur un chargement de trente mille livres.

M. ROCK: Oui. Puis, vous continuez en disant que lorsque le chargement est plus gros, la majoration varie chaque fois.

M. BORTS: C'est exact.

M. ROCK: Et le montant de la protection ici est de 150 lorsqu'une personne se déclare expéditeur captif?

M. BORTS: Ce sont les taux applicables à tout expéditeur captif.

M. ROCK: D'un bout à l'autre?

M. BORTS: D'un bout à l'autre. Ce sont les majorations qui s'appliqueraient au coût variable réel dans le cas d'un expéditeur captif.

M. ROCK: Considéreriez-vous alors ces 150 p. 100 et tous les autres pourcentages qui sont plus élevés un profit réel dans ce cas?

M. BORTS: Oui, oui. Voilà.toute la question. Devrait-il, oui ou non, être permis aux chemins de fer de réaliser ces profits sur les expéditeurs?

M. ROCK: Or, dans les frais variables, y compris les coûts de l'argent, croyez-vous qu'il soit inclus aussi un élément de profit?

M. BORTS: Oui.

M. ROCK: Quelle partie?

M. BORTS: Le coût de l'argent.

M. ROCK: Le coût de l'argent. Pouvez-vous expliquer cela mieux que vous l'avez fait, en un sens?

M. BORTS: Eh bien, ce qu'on appelle par euphémisme le prix de l'argent est le taux de rendement autorisé à l'égard des chemins de fer pour ce service. Le personnel de la commission a, de fait, appliqué une certaine fraction,—à la suite de ses travaux sur la question des frais,—des investissements des chemins de fer aux frais variables et a ensuite appliqué un certain taux de rendement à l'investissement.

M. ROCK: Est-ce que cela signifie, d'une façon indirecte, qu'il s'agit d'un rendement dont bénéficient, par exemple, les actionnaires au titre de leur investissement?

M. BORTS: Cela se peut. Eh bien, cela dépend de la pratique de la société de chemin de fer quant au partage des revenus qu'elle touche. Mais, éventuellement, ces revenus passeront entre les mains des actionnaires, oui, c'est bien cela.

M. ROCK: Et ces montants sont compris dans le prix de l'argent?

M. BORTS: Oui.

M. ROCK: C'est ce que vous croyez.

M. BORTS: Oui.

M. ROCK: Je ne peux qu'être d'accord avec vous puisque je viens tout juste d'assister à une séance de la Commission des transports du Canada où il y avait des spécialistes en sciences économiques. Cette séance a eu lieu il y a à peine deux semaines, à Westmount, Montréal, et avait trait au service de banlieue dans la région Lakeshore. Dans ce cas-ci, les frais variables comprenaient l'ensemble des frais, comme vous l'avez déjà dit, et dans ces frais il y avait également le prix de l'argent. Le spécialiste dont j'ai parlé plus haut a affirmé qu'environ 70 p. 100 de ce prix de l'argent sert à payer une rente aux actionnaires. Je lui ai demandé s'il s'agissait en réalité d'un bénéfice parce que même si le président à prétendu que le service de banlieue rapporte des bénéfices, le spécialiste n'y voit pas un bénéfice réel, d'une certaine façon. J'ai essayé de déterminer si le service réalise un bénéfice ou non. Ce qui me préoccupe à ce moment-ci, cependant, c'est qu'en tenant compte des chiffres que l'on m'a communiqués au sujet d'un service de banlieue, s'il s'agit bien de cela, j'estime alors que si cette loi peut s'appliquer,—ce pourcentage de 150 p. 100 en sus des frais variables qui, je crois, est compris dans les frais variables,—il existe un bénéfice pour les actionnaires et tous les autres frais concernant l'emprunt de l'argent se trouvent également englobés, le service de banlieue aurait à acquitter un autre montant équivalent à 150 p. 100 en sus des frais variables. Si cela devait s'appliquer au service de banlieue, comme il s'applique à l'expéditeur captif, quelles en seraient les conséquences en ce qui concerne le service de banlieue?

M. BORTS: Cela ne s'applique pas aux services de banlieue, cependant.

M. ROCK: Non, je le sais bien, mais le cas échéant, dans quelle mesure pourrions-nous nous fonder sur le service de banlieue pour déterminer le pourcentage des bénéfices en sus des frais variables? J'ai beaucoup de difficulté à comprendre.

M. PICKERSGILL: Est-ce que vous voulez que je réponde à cette question?

M. ROCK: Oui, je le voudrais bien M. Pickersgill parce que...

M. PICKERSGILL: La société de chemin de fer ne pourrait pas prouver qu'elle subit une perte sur un service de banlieue si elle touche des revenus en excédent de ses frais variables.

M. ROCK: Oui, très bien M. Pickersgill mais remarquez bien...

M. PICKERSGILL: La société ne pourrait pas prouver qu'elle subit des pertes. Je dis bien qu'elle ne réaliserait pas de bénéfices avec ce service, mais qu'elle ne pourrait pas prouver qu'elle subit une perte, à moins que le service de banlieue

ne soit le seul à se servir de cette ligne, à moins que cette ligne ne soit utilisée que pour le service de banlieue et que la société puisse abandonner la ligne si le service de banlieue cessait de fonctionner. Mais si le service de banlieue allait continuer simplement à faire rouler ses voitures sur une voie ferrée qui doit être là de toute façon ou encore de passer devant des stations qui doivent être là quand même, la société ne pourrait pas prouver qu'elle subit une perte si elle touche un montant équivalant aux frais variables. Ainsi, le chiffre de 150 p. 100 n'a absolument aucune relation avec le problème du service de banlieue.

M. ROCK: Non, je comprends bien qu'il n'existe pas de relation entre ces deux questions, mais tout ce que je fais, M. Pickersgill, c'est d'établir un parallèle quant à la situation des supposés expéditeurs captifs par rapport aux frais variables plus le 150 p. 100.

M. PICKERSGILL: Eh bien, cela est censé acquitter une partie des frais généraux aussi.

M. ROCK: Eh bien, les frais généraux sont compris dans les frais variables.

M. PICKERSGILL: Non. Ils ne le sont pas et de façon certaine. Les frais généraux ne sont pas compris dans les frais variables.

M. ROCK: Alors, d'après les chiffres que nous avons en main, je dirais que tout est compris: les salaires, le carburant, les dépenses de rotondes, les huiles de graissage, les fournitures de trains, et les frais d'aiguillage au terminus. Cela comprend également l'amortissement de l'équipement. Eh bien, comment appelleriez-vous cela?

M. PICKERSGILL: J'appellerais ces dépenses frais variables parce que si le service n'existait pas, ces dépenses n'existeraient pas non plus.

M. ROCK: Mais, il s'agit là entièrement de frais généraux.

M. PICKERSGILL: Non, il ne s'agit pas de frais généraux. Ces derniers se rattachent à la ligne, à la station.

M. ROCK: Eh bien, tout cela se trouve ici en pourcentage.

M. BORTS: Ces frais variables ne comprennent pas une fraction des frais que les comptables de prix de revient ne peuvent imputer à un service quelconque en particulier. On les appelle frais généraux.

M. ROCK: Eh bien, vous avez répondu à ma question et je comprends maintenant.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Étant donné, M. le président que je dois partir bientôt, ce que je regrette, je voudrais tout d'abord féliciter les deux professeurs au sujet de leurs exposés. Je crois que ces exposés nous ont été très utiles et, bien qu'ils nous soient parvenus un peu tard au cours de nos séances, je crois tout de même qu'ils nous ont permis de comprendre mieux la situation. Je crois que nous aurons amplement le temps d'étudier ces exposés lorsque nous en serons au deuxième stade du bill en Chambre. Au troisième stade, il incombera au Ministre de lui donner effet dans le cadre de cette gigantesque bureaucratie.

Le PRÉSIDENT: M. Bell a-t-il des questions à poser?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ma question...

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Olson vous influence beaucoup trop.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Eh bien, tout le monde sait que le Ministre se prépare à entreprendre un voyage vers le Sud au sujet d'une importante question et il va probablement pouvoir s'y rendre mais, avant son départ, il pourrait bien y avoir quelques discussions fort animées.

Ma première question, professeur Borts, concerne le tableau que vous avez déposé et je voudrais dire quelques mots, en guise de préambule, sur ses

antécédents. Le Pacifique-Canadien a fait grand état de la négociation libre, l'aspect de libre entreprise que revêtent les expéditions massives. Il a affirmé que cela est de toute évidence inhérent au type d'entreprise qu'il exploite dans notre économie. Nous avons des preuves, il va sans dire, que peu d'expéditeurs agréés se présentent. Nous avons aussi le cas des provinces de l'Ouest, en particulier du Manitoba, qui prétendent qu'un bon nombre de ces expéditions massives sont des cargaisons en vrac, et font l'objet d'un quasi-monopole, et qu'un expéditeur donné peut dissimuler les frais supplémentaires, le cas échéant. Cela se perd dans l'ensemble de l'économie et la région en souffre. Je me demande si vous...

M. BORTS: Qu'est-ce qui est perdu dans l'économie?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Le tarif supplémentaire qui pourrait s'y trouver, en d'autres mots, il s'agit de l'expéditeur particulier, qui exerce un monopole ou un quasi-monopole en ce qui concerne son produit. Ce tarif peut être appliqué sur le plan national ou sur le plan international. Il n'est pas indiqué, mais il se reflète dans l'économie de différentes manières et les coûts augmentent en conséquence. De nouvelles industries peuvent être visées, et ainsi de suite. Vous pourriez peut-être développer le sujet plus au long et nous en faire voir la gravité.

M. BORTS: Voulez-vous dire que certaines catégories d'expéditeurs ont un tel monopole du marché de leurs propres produits qu'ils peuvent facilement faire en sorte que toutes les majorations des tarifs ferroviaires se répercutent sur leurs clients?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ils n'y attachent pas toute l'importance voulue; ils sont donc moins intéressés à se présenter et à s'affirmer.

M. BORTS: Ils assumeront donc,—certes pas volontairement,—mais sans se plaindre, un pourcentage de majoration plus élevé qu'ils n'en assumeraient si la concurrence était plus vive.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je n'ai peut-être pas bien expliqué leur cas, mais je suppose que c'est là une des principales raisons...

M. BORTS: Cela a été une des principales raisons pour lesquelles les chemins de fer ont pu, de tout temps, exiger davantage de certaines catégories d'expéditeurs. C'est-à-dire que, selon le contexte des règlements, il va sans dire, ils ont toujours été à même de marchander le taux avec l'expéditeur et de chercher à négocier de façon que, en fonction du revenu, ce soit à l'avantage des chemins de fer. C'est le moyen traditionnel par lequel les chemins de fer ont pu rattraper leurs frais généraux. La difficulté, ici, à mon avis,—il y a plutôt deux difficultés ici: la première, dont j'ai déjà parlé, est que cela mène à un certain degré d'inefficacité sur le plan économique, en ce que différents expéditeurs paient des majorations différentes. En second lieu, cela ne prévoit pas la possibilité qu'avec le temps, à mesure que se fera plus vive la concurrence sur les marchés des expéditeurs, ces derniers seront moins en mesure de faire répercuter ces taux sur leurs clients. Parce que, avec le temps, à mesure que se développe l'économie du pays, la concurrence se fait sans aucun doute plus vive non seulement sur le marché des transports, mais également sur le marché de tous les biens et services que vendent et offrent les expéditeurs. Ainsi, à mon avis, ce moyen traditionnel de percevoir des taux onéreux a amené une diminution progressive des revenus des chemins de fer. C'est là leur problème. La concurrence que leur livre le camionnage complique également la situation et atteint directement leur capacité de percevoir des revenus de cette façon.

Ce que j'ai essayé de faire ressortir dans mon témoignage est que la perception d'argents de cette façon a toujours placé les expéditeurs à un désavantage les uns par rapport aux autres, en raison de tarifs différentiels, et qu'il

est préférable d'essayer de percevoir des frais généraux d'une autre façon, ou alors moins compter sur ce mode de perception, parce qu'il y a discrimination à l'égard de la longueur de la charge et qu'il y a discrimination entre les expéditeurs et différentes industries.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En d'autres mots, vous prétendez, entre autres, que ce pourcentage de 467, par exemple, devrait causer de graves soucis à long terme aux chemins de fer?

M. BORTS: Non, je dis plutôt que ce pourcentage de 467 prouve tout simplement le peu de protection dont jouiront les expéditeurs de cette catégorie en vertu du bill. Je ne prétends pas qu'aucun expéditeur n'ait à payer cela à l'heure actuelle. De fait, une des grandes questions qui domine nos travaux porte, de fait, sur ce que les expéditeurs paient.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): N'y aurait-il pas des expéditions dont le poids atteindrait jusqu'à près de 130,000 livres?

M. BORTS: Pardon?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Y aurait-il beaucoup de marchandises en vrac dont le poids serait aussi élevé?

M. BORTS: Présentement, compte tenu d'une majoration de ce genre? J'en douterais fort.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Mais l'économie résultant des cargaisons lourdes n'est pas répartie de la façon qu'elle devrait l'être dans une entreprise libre. En d'autres mots, ce à quoi je veux en venir est que les chemins de fer fond état du caractère de libre entreprise, mais il est évident qu'ils ne font pas bénéficier les...

M. BORTS: L'argument de l'entreprise libre, tel que je le comprends d'après les délibérations, tente de démontrer que le domaine du transport à fait l'objet d'une concurrence grandissante avec le temps et que, par conséquent, les entreprises de chemins de fer devraient être traitées comme des entreprises libres pour autant qu'il s'agisse d'établir des tarifs, et elles devraient être libérées de tout contrôle par le gouvernement du rendement de leur capital global.

Bien que cet argument soit valable, quant à ses prémisses, à savoir que le domaine du transport fait l'objet d'une concurrence grandissante, je crois que le problème vient de ce que certaines des solutions à apporter en l'occurrence, tel que le précise le bill, pourraient réduire la capacité de concurrence dans le reste de l'économie. Si vous donnez à un organisme le pouvoir d'établir des distinctions injustes en matière de prix, ce qui, en réalité est ce que vous faites présentement dans le cas des chemins de fer, vous réduisez du même coup la capacité de concurrence dans les autres secteurs de l'économie en accordant aux chemins de fer le pouvoir d'établir un tarif à l'intention de M. «A» qui diffère du tarif applicable à M. «B», ce qui porte atteinte à leur possibilité de pénétrer dans différents marchés.

M. PICKERSGILL: Je me demande si je pourrais vous poser une question pour préciser la question de M. Bell? Prétendez-vous que la formule du tarif maximum prévue dans l'article 336 contribuerait non seulement à assurer une protection mais peut-être même à réduire quelque peu les tarifs des marchandises expédiées en petites quantités auxquelles s'applique un taux élevé?

M. BORTS: Bien, non pas en petites quantités; je dirais entre 30 et 50 milles livres.

M. PICKERSGILL: Vous voulez dire que la formule du tarif maximum n'assure aucune protection réelle dans le cas des marchandises en vrac et particulièrement des expéditions en vrac à des grandes distances?

M. BORTS: C'est exact.

M. PICKERSGILL: Est-ce là l'expression exacte de votre attitude?

M. BORTS: Oui.

M. PICKERSGILL: Je dois me ranger à cet avis, et j'irai même plus loin, je dirai que tel n'était pas le but proposé, car ces gens n'ont jamais eu à payer le tarif maximum au Canada. Ils ont payé, toujours à la suite de négociations avec les chemins de fer, des tarifs réduits inférieurs aux tarifs maximums, jusqu'au blocage de 1958. Puisqu'ils n'ont jamais payé le tarif maximum, on n'a cru qu'ils devraient être protégés au moyen d'une nouvelle mesure législative.

M. SHERMAN: Je veux simplement dire au ministre que j'approuve la question qui a été posée, mais j'estime que c'est pour cette raison que les provinces de l'Ouest ne peuvent répondre au télégramme que vous leur avez envoyé. C'est pourquoi elles ne peuvent pas vous donner ces renseignements. Mais nous revenons à la philosophie du rapport MacPherson, et on aboutit toujours là. En ce qui concerne la définition de l'expéditeur captif,—en supposant que nous ayons à l'accepter telle quelle—auriez-vous quelque proposition qui permette d'élargir cette définition restreinte?

M. BORTS: Mon unique proposition serait de la supprimer et d'accepter l'idée du plafond des majorations et c'est peut-être ce à quoi le ministre pensait en premier lieu.

Un DÉPUTÉ: Eh bien! nous l'espérons, quoique rien ne l'indique. Il est toujours permis d'espérer! Je veux poser une dernière question, monsieur le président, sur la formule relative aux frais; il s'agit de l'initiative prise aux États-Unis relativement à la divulgation des données sur le prix de revient de l'exploitation des chemins de fer...

M. BORTS: Cela est exigé par la loi.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il y a déjà longtemps que c'est exigé.

M. BORTS: Depuis un bon nombre d'années les chemins de fer sont tenus de fournir des données annuelles à la Commission sur toutes les opérations de leurs réseaux, suivant un système de comptabilité uniforme, données qui ne sont pas nécessairement réparties selon les divisions ou les branches.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Les chemins de fer ont-ils jamais soulevé des objections à cet égard?

M. BORTS: A vrai dire, je ne le sais pas.

M. WILLIAMS: Le droit d'exiger des comptes, selon une méthode uniforme et de recueillir des renseignements de ce genre remonte à la loi originale promulguée en 1887.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Cela n'a pas causé de dommages sérieux malgré la concurrence très serrée, aussi on peut conclure qu'au Canada, avec le...

Le PRÉSIDENT: Nous ne savons pas cela, monsieur Bell. Vous ne lui avez pas donné l'occasion de répondre.

M. BORTS: Je regrette de dire que je n'ai pas entendu la question.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je posais une question qui demande deux réponses. A votre avis, pouvons-nous, au Canada, entreprendre de divulguer certaines parties de ce problème, sans révéler intégralement la situation, ce qui pourrait être préjudiciable?

M. BORTS: Je ne vois pas comment vous pourriez faire établir le prix de revient par la Commission sans révéler intégralement la situation.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous pourrions tout au moins essayer une nouvelle façon d'aborder un des problèmes, à titre expérimental.

M. BORTS: Certes.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ma dernière question est la suivante: ne pensez-vous pas également que puisqu'il n'y a pas eu d'atteinte grave à la capacité de concurrence, aux États-Unis, une divulgation de cette nature serait encore moins préjudiciable au Canada, où la concurrence est presque inexistante dans ce domaine?

M. BORTS: Je n'ai jamais été convaincu qu'une telle divulgation puisse nuire, aussi je crains de ne pouvoir répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: M. Sherman

M. NOWLAN: Une seule question encore...

Le PRÉSIDENT: Pas d'autre question, M. Knowlan. Je vous laisserai parler un peu plus tard. Je cède la parole à M. Sherman.

M. SHERMAN: Monsieur le président, je n'ai qu'une question à poser, et j'aimerais la poser au ministre. En dépit des restrictions aux préambules, je prie monsieur le président de bien vouloir me permettre de faire quelques remarques préliminaires avant de poser ma question.

Le PRÉSIDENT: Passez directement à la question, M. Sherman.

M. SHERMAN: Il m'est impossible de le faire sans ...

Le PRÉSIDENT: Je suis persuadé qu'étant donné votre vaste expérience vous y arriverez.

M. SHERMAN: Je ne puis poser cette question sans créer d'abord l'atmosphère voulue.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que l'atmosphère a déjà été créée depuis les deux mois que durent les séances, et je suis certain qu'il vous est possible de poser la question à partir des exposés, M. Sherman.

M. SHERMAN: Eh bien, monsieur le président, s'il faut m'appuyer sur les seuls exposés, j'aimerais connaître l'avis des ministres. C'est toujours le même refrain; nous revenons sans cesse sur le fait qu'en dépit de l'invitation faite par vous-même et par le premier ministre, personne de l'Ouest ne vous a fait parvenir d'appel ni de demande aux fins d'être classé ou rangé dans la catégorie des expéditeurs captifs.

M. PICKERSGILL: Nous avons demandé aux premiers ministres des trois provinces de nous faire parvenir une liste des personnes qu'ils considèrent comme étant des expéditeurs captifs typiques, et nous n'avons pas obtenu de réponse affirmative de la part des trois premiers ministres en question. C'est la seule précision que j'ai apportée. J'ai déposé tous les documents en même temps que la demande; cela est certain. Je suis un homme politique du genre plutôt dur à cuire et il n'est pas facile de me froisser, mais je suis quelque peu irrité lorsqu'on fait constamment allusion au refus, à cause d'une offre faite et non acceptée.

M. SHERMAN: Je n'ai pas voulu présenter la situation sous un faux jour, monsieur...

M. PICKERSGILL: Je sais que telle n'était pas votre intention.

M. OLSON: Dans le cas de certains de ces frais qui ont été refusés, il s'agit...

M. SHERMAN: Il s'agit du fait qu'il n'y ait pas eu de réponse de la part des milieux auxquels vous vous êtes adressé à ce sujet; il n'y a pas eu de réponse à la proposition voulant que certains expéditeurs captifs...

M. PICKERSGILL: Depuis que ces messages ont été envoyés les premiers ministres du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ne nous ont jamais fait parvenir de liste de ceux qu'ils considèrent comme expéditeurs captifs typiques. C'est un fait. C'est tout ce que j'affirme, je ne fais aucune déduction, je dis tout simplement que c'est un fait.

M. SHERMAN: Jusqu'à présent, cependant, les expéditeurs captifs possibles en vertu de la loi n'ont pas eu l'occasion, ou le temps n'est pas venu pour eux, dans l'Ouest ou n'importe où au Canada, de présenter leurs propres arguments...

M. PICKERSGILL: Je ne dis pas qu'ils auraient dû envoyer une réclamation en vertu de la loi puisqu'il n'y a pas encore de loi adoptée à cet égard. Cependant j'aurais cru, à cause des craintes qui ont été exprimées en cette matière, que s'il y avait eu un groupe important de ces personnes, elles auraient manifesté leur opposition au projet de loi ou auraient signifié leur volonté de le modifier.

Après tout, les sociétés d'extraction de charbon de *Crows Nest* ont effectivement déclaré qu'elles se considéraient comme des expéditeurs captifs. Je crois que nous étions tous convaincus qu'ils sont de fait des expéditeurs captifs, en ce sens qu'il n'y a pas d'autre moyen pour eux d'expédier leur charbon. Cependant, ce sont des expéditeurs captifs qui ne pourraient jamais être satisfaits de la formule du tarif maximum parce qu'ils ont besoin d'un tarif de beaucoup plus favorable que tout tarif maximum d'application générale que nous pourrions établir. La *Wabush Corporation of Labrador* s'est également présentée et déclarée expéditeur captif mais aucun autre témoin ne s'est présenté devant le comité pour affirmer qu'il serait vraisemblablement considéré comme expéditeur captif aux termes de la loi et qu'il s'opposait à notre formule. C'est un fait. A chacun de nous de tirer ses conclusions.

M. SHERMAN: Soit, monsieur, mais vu les discussions longues et approfondies dont fait l'objet le projet de loi et vu l'influence qu'exercent les opinions des experts dans nos entretiens et la controverse que cela suscite, il n'est pas nécessairement raisonnable de supposer que parce que les premiers ministres de l'Ouest du Canada n'ont pas répondu, aucun expéditeur ne demandera d'être classé comme captif.

M. PICKERSGILL: Après avoir endendu le professeur Borts ce matin, je suis sûr qu'il y en a qui le seront. Si ses calculs sont exacts, et que certains bénéficient d'un tarif réduit, j'ai assez confiance dans le bon sens des hommes d'affaires canadiens pour estimer que ces gens attendent l'adoption de cette loi pour...

M. SHERMAN: Je voudrais tous simplement créer l'impression contraire, monsieur. On avait de plus en plus l'impression que personne n'allait demander d'être classé comme captif.

M. PICKERSGILL: Si je me souviens bien, mais je puis faire erreur, lorsque M. Molgat a présenté ses exposés de faits, il nous a dit que lui-même, ainsi que les personnes qui l'ont aidé dans la rédaction de son document, avaient parcouru le Manitoba pour trouver des expéditeurs captifs typiques mais avaient dû abandonner la partie. Je crois que c'est révélateur.

D'autre part, je trouve révélateur qu'un homme brillant comme M. Roblin n'ait pu en trouver aucun et que M. Mauro ne nous en ait signalé aucun lorsqu'il s'est présenté ici. Il n'y en a pas beaucoup de ces victimes probables. Voilà, c'est ce que j'en conclus.

M. SHERMAN: Monsieur le ministre, maintenant que vous et moi avons préparé le terrain...

Le PRÉSIDENT: M. Sherman, voulez-vous, s'il vous plaît...

M. SHERMAN: Maintenant que nous avons terminé le préambule...

Le PRÉSIDENT: Votre temps s'écoule à préparer le terrain.

M. SHERMAN: Monsieur le président, monsieur le ministre et moi-même avons fini l'introduction et j'aimerais maintenant poser ma question. Monsieur le ministre, ne croiriez-vous pas que quelques-uns de ces expéditeurs captifs possibles de l'Ouest aient pu prévoir ce même argument avancé dans l'excellent document du professeur Borts et qui est présenté en détail aux pages six, huit et neuf? Si je puis me permettre de paraphraser pour élucider la question, le professeur dit à la page six: «Il ne fait aucun doute que la formule du tarif accorde de moins en moins de protection au captif éventuel, à mesure que le poids des marchandises expédiées augmente, et le moins de protection aux expéditeurs qui sont les captifs naturels du transport ferroviaire.»

En page huit il insiste sur ce point en affirmant qu'aucun transport qualifié de transport à tarif réduit n'encouragerait les expéditeurs à rechercher la «captivité» et en page neuf il dit:

> Nous pouvons donc conclure que la formule du tarif allège quelque peu le fardeau des expéditeurs de marchandises à tarif élevé dont le poids n'atteint pas 35 tonnes—l'expéditeur vraiment captif du point de vue économique est celui qui expédie des marchandises lourdes; celui-ci trouve le transport ferroviaire plus avantageux que le transport par camion à cause de la technologie actuelle et du coût de l'exploitation des chemins de fer. A cause des écarts inhérents à la formule du tarif, les expéditeurs de cette catégorie de marchandises ne bénéficient d'aucun allègement de leur fardeau.

Je vous demande donc, monsieur, pourquoi ils feraient connaître leur intention d'être classés comme captifs. S'ils ont fait la même analyse que le professeur Borts ils ne voient pas l'avantage, la valeur ou la raison de...

M. PICKERSGILL: L'explication est très simple. Si j'étais l'un des intéressés et que je dirigeais une grande entreprise qui expédie des marchandises en vrac sur une longue période et si je croyais que la nouvelle loi allait m'enlever la protection que m'accorde la présente Loi sur les chemins de fer, je me présenterais ici avec le meilleur avocat que je pourrais trouver pour soutenir que cette protection ne devrait pas m'être enlevée ou qu'on devrait m'assurer, en remplacement, une protection tout aussi bonne. Puisque personne, mis à part le cas de *Wabush* et celui des sociétés d'extraction du charbon, n'a réagi, je suis porté à croire que la plupart de ces grands expéditeurs de marchandises en vrac ont déjà conclu des marchés très satisfaisants (pour eux) avec les sociétés de chemins de fer et que le projet de loi ne les inquiète pas. Voilà ce que je conclus des faits qui ont été exposés.

M. SOUTHAM: Monsieur le président, je désire également m'associer à M. Bell pour adresser des éloges à M. Williams et à M. Borts pour les exposés très excellents et détaillés qu'ils ont présentés ce matin. M. Bell a traité d'une ou deux des questions que j'avais à l'esprit. J'aimerais revenir sur sa dernière question qui avait trait au caractère confidentiel des données relatives au coût des chemins de fer, tel que l'ont expliqué les témoins, et au fait que ces données confidentielles aient été mises à la disposition de l'*Interstate Commerce Commission* aux États-Unis. J'ai été très inquiété, et je crois que la plupart des membres du comité l'ont été aussi, en entendant les témoins du Canadien-Pacifique et du Canadien-National déclarer qu'ils désirent conserver un caractère confidentiel à ces renseignements. Je ne saurais faire autrement que pargager entièrement l'avis exprimé par les témoins ce matin, à savoir qu'avant de pouvoir vraiment nous attaquer à une foule de ces problèmes, même avec l'aide de la nouvelle

commission que nous sommes à établir ici au Canada, il nous faut avoir plus facilement accès à ces renseignements. Avez-vous éprouvé quelque difficulté aux États-Unis à établir une loi de ce genre ou à en exiger l'établissement. A-t-on rencontré beaucoup d'opposition à cette loi de la part des chemins de fer ou d'autres modes de transport, au cours des années?

Le PRÉSIDENT: Cette question a été posée. Cependant...

M. WILLIAMS: Je pourrais peut-être en parler étant donné que je me suis occupé de l'affaire un peu plus directement. En réalité, à l'échelon fédéral, nous avons tout d'abord essayé d'établir une formule relative au coût et des données sur les coûts de même que des publications se rapportant à la cause du tarif de catégorie instituée en 1939, qui correspondait, d'une façon générale, à vos procédures d'uniformisation des tarifs-marchandises ici, quelques jours plus tard. Point n'était besoin d'adopter une loi. Il s'agissait de savoir si des distinctions injustes avaient été établies dans la fixation des tarifs-marchandises selon les territoires et, de toute évidence, le coût est un point qui pourrait être pris en considération relativement à une telle discrimination et il est certain que si l'on considère la chose du point de vue économique ce sont les écarts dans les coûts qui donnent lieu à des distinctions illégales ou non. Ainsi, la commission s'est contentée d'adresser un ordre aux entreprises de transport répondantes en cause, les enjoignant de procéder à certaines études spéciales et de soumettre certains renseignements en plus de ceux qui se trouvent déjà dans leurs rapports annuels réguliers et autres rapports à la commission.

Le travail s'est trouvé ralenti quelque peu, non à cause d'objections à ce que les données soient révélées, mais parce que les travaux se poursuivaient en pleine Seconde Guerre mondiale et que les entreprises de transport se plaignaient que cela leur imposerait un fardeau indû du fait qu'elles auraient à recueillir les renseignements voulus. Ainsi le programme s'est trouvé quelque peu retardé. Je n'ai entendu aucune expression d'inquiètude quant à la révélation des données. Ce dont il était question, évidemment, était l'établissement du coût selon les territoires; les tarifs ont été rajustés tous les ans, compte tenu des changements dans les niveaux des prix et ainsi de suite, et ont été révélés publiquement par la commission afin que n'importe qui puisse tout simplement écrire et en obtenir un exemplaire à un prix modique. On peut en dire autant de la formule même qui est disponible et, même à l'heure actuelle, nous avons un programme de calcul que n'importe qui peut se procurer auprès du gouvernement aux fins d'appliquer la formule à ses propres calculatrices. Je n'ai entendu aucune objection se rapportant à la révélation des données. Cela, toutefois, ne veut pas nécessairement dire qu'il n'existe pas certains points dont la révélation est défendue dans notre loi, notamment les questions qui ont trait aux rapports entre les chemins de fer et les expéditeurs, alors qu'il s'agit d'un trafic particulier où la révélation de certains détails aurait pour conséquence d'attirer l'attention du concurrent sur un genre d'affaires qu'il pourrait chercher à obtenir.

Nous avons, de fait, des dispositions dans la loi concernant le commerce entre États qui interdisent de révéler certaines choses, mais ces dispositions ne se rapportent aucunement aux questions d'établissement du coût et, à ma connaissance, la question n'a jamais été soulevée.

M. SOUTHAM: Je vous remercie, M. Williams. J'aimerais demander à M. Pickersgill maintenant, vu les témoignages apportés par les témoins et vu que nous nous sommes tellement préoccupés du caractère confidentiel des données sur le coût, s'il n'estime pas que nous devrions donner à ce bill plus de souplesse en y insérant ici une disposition exigeant que les données soient mises en disponibilité?

M. PICKERSGILL: Eh bien! je crois que si l'on ne tient pas compte de l'exclusion dont le professeur Williams vient de faire mention, nous n'avons guère raison de nous inquiéter à ce sujet. Parce que, si je comprends bien, les

objections des chemins de fer ne portent que sur la question de la révélation de renseignements précisément du genre de ceux qu'il a dit confidentiels également aux États-Unis; en d'autres mots, les renseignements au sujet des rapports entre les chemins de fer et les expéditeurs. Je n'ai jamais cru que les chemins de fer aient une objection quelconque même si la situation ici diffère grandement de celle des États-Unis où l'on peut recueillir des chiffres auprès d'un grand nombre de compagnies. Ici, à toutes fins pratiques nous n'en avons que deux et elles sont très faciles à identifier. Je n'ai jamais cru que nos chemins de fer s'opposent à la publication de données globales sur l'ensemble de leurs opérations. Mais lorsqu'on commence à exiger d'eux qu'ils fournissent des renseignements au sujet d'expéditeurs particuliers sans demander à l'expéditeur d'indiquer ses coûts et ses profits pour voir s'il est en mesure de payer un tarif plus élevé, il me semble qu'il y a là une distinction injuste flagrante à l'égard des chemins de fer. Vous dites aux chemins de fer que vous voulez qu'ils fassent de l'argent et vous affirmez qu'ils doivent fournir des renseignements qui seront très utiles à leurs clients qui chercheront à leur damer le pion. Je ne crois pas que le Parlement doive faire une telle chose. Je crois que les chemins de fer ont droit, sur le marché concurrentiel, aux mêmes conditions que dans d'autres domaines.

Bien entendu, les chemins de fer du Canada diffèrent beaucoup des chemins de fer des États-Unis, sous un autre aspect. On considère les chemins de fer des États-Unis comme des services d'utilité publique et leurs tarifs sont réglementés dans la plupart des domaines. Nous essayons ici de nous éloigner de cette façon d'agir; de nous éloigner de toute cette bureaucratie et de toute cette histoire d'avoir à embaucher des experts et de prouver que les tarifs sont justes et ainsi de suite. C'est ce que j'appellerais un retour au Moyen-Age. Nous essayons de créer un milieu vraiment concurrentiel de sorte que les chemins de fer ne perdront pas de trafic au rythme où ils en perdent actuellement. Au cours des 20 dernières années, ils en ont perdu au profit d'autres moyens de transport. Je ne m'inquiète pas de ce fait à condition que les autres modes de transport puissent concurrencer plus efficacement. Je pense que cela est une bonne chose pour le pays. Mais si on enlève toute liberté d'action aux chemins de fer de sorte qu'ils ne puissent pas concurrencer, si on dit qu'ils doivent passer six mois à établir un nouveau tarif pour augmenter leurs affaires, alors les expéditeurs ne se laisseront pas ennuyer par cela. Ils se serviront d'un autre mode de transport pour expédier leurs marchandises. Nous essayons d'éviter cela. Tant qu'il est possible de dissimuler les dépenses qui influent sur les rapports entre les chemins de fer et leurs clients et sur les relations, en matière de concurrence, entre les chemins de fer et les compagnies de transport routier, de transport par eau et de transport aérien, donnant à touts ces compagnies un avantage sur les chemins de fer, je ne pense pas qu'il y ait de difficulté pour ce qui est du reste et je ne pense qu'il n'y en ait jamais eue. Naturellement, en ce qui regarde la nouvelle commission, et je veux que ce soit bien clair, celle-ci peut exiger des chemins de fer tous leurs renseignements. Il n'y a pas de limite à ce qu'elle peut demander aux chemins de fer de lui fournir. Dans ce bill, on dit simplement à la commission qu'elle doit voir à ce que les renseignements demeurent confidentiels, —comme le fait le Bureau de la statistique,—lorsqu'autrement la position des chemins de fer en matière de concurrence ou de négociation serait affectée défavorablement. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de différence entre ce que M. Williams vient de dire et ce que je déclare.

M. SOUTHAM: Bien, c'est ce que j'essaie de mettre au clair, monsieur le ministre. Je pense que nous avons eu l'impression qu'il y a beaucoup plus de divulgation des données sur les coûts aux États-Unis avec l'*Interstate Commerce Commission* que nous n'en avons ici. Chez nos voisins, il semble que leur façon d'aborder ces problèmes, avec l'expérience, ait été passablement satisfaisante, je crois. J'espérais que nous puissions incorporer. . .

M. PICKERSGILL: Je ne pense pas que ce soit très satisfaisant.

M. SOUTHAM: J'admets avec vous que nous ne pouvons divulguer les données sur les frais des expéditeurs et nous abstenir de les révéler au client qui utilise les divers moyens de transport. Je propose simplement que toutes les données sur les frais soient mises en disponibilité, car par là on agirait au mieux des intérêts de tous les Canadiens. Je crois qu'étant donné notre système de libre entreprise les gens sont justes, indépendamment de leur situation, qu'ils soient dans la catégorie des expéditeurs ou dans celle des transporteurs. Ils auraient suffisamment le sens de la justice pour voir à ce que justice soit faite à la longue et que cela serve au mieux les intérêts de tous.

Le PRÉSIDENT: Vous avez là une excellente idée, mais malheureusement les choses ne se passent pas ainsi.

M. OLSON: Monsieur le président, puis-je poser une question à l'honorable ministre. Il affirme que les provinces n'ont pu lui révéler le nom d'un seul expéditeur censé captif ou pouvant le devenir. Je me demande s'il ne tente pas quelque peu injustement d'établir un rapport entre ce que serait un expéditeur captif éventuel, selon la définition d'expéditeur captif dans le présent bill, tout d'abord, et les tarifs de catégorie, s'il tente maintenant d'établir un parallèle entre les deux. Alors, je me demande s'il veut bien m'expliquer si c'est là une juste équation, car j'ai cru comprendre que les premiers ministres s'intéressaient aux expéditeurs qui contribueraient éventuellement à intensifier le rapport avec les frais généraux et les profits, ce qui pourrait être injuste.

M. PICKERSGILL: Je dois vous dire qu'au sujet des tarifs de catégorie, je crois comprendre, et vous pouvez me reprendre si je fais erreur, qu'il existe un tarif de catégorie ainsi qu'un tarif réduit pour toutes les personnes qui bénéficient de tarifs réduits et que lesdits tarifs réduits existaient à l'origine, avant 1958, alors qu'ils on été bloqués, ou en 1959, au moment où les tarifs ont été fixés à la suite de négociations et, par conséquent, ces tarifs n'étaient pas des tarifs maximums. Si les expéditeurs ont réussi, avant le blocage de 1959, à conclure un marché avec les chemins de fer qui leur ont accordé des tarifs plus favorables que les tarifs maximums, je ne crois pas que l'adoption du présent bill puisse affaiblir la capacité de négociation. Si, de toute évidence, ils n'ont pas eu besoin d'une protection avant 1959, il me semble peu probable qu'ils soient soudainement sans défense et qu'ils aient maintenant besoin d'une protection. C'est là mon opinion.

M. OLSON: Y a-t-il une possibilité que ces premiers ministres se soucient moins de la disparition de certaines clauses du bill antérieur que de la protection que pourrait assurer l'application de la réglementation des tarifs maximums à l'avenir, car je sais que certains d'entre eux n'approuvaient pas nécessairement la réglementation des tarifs maximums prévue dans le bill antérieur.

M. PICKERSGILL: Oui, mais ils n'ont pas proposé une formule entièrement nouvelle pour résoudre le problème.

M. OLSON: J'aborderai maintenant cette question, Monsieur le président. J'aimerais poser une question à M. Borts. J'ai été quelque peu impressionné par la troisième possibilité dont il est fait mention à la page 13, à savoir qu'une formule très simple de réglementation des tarifs maximums serait d'établir un plafond sur les majorations. Je voudrais formuler ma question ainsi qu'il suit, monsieur. Si une telle formule était acceptée en principe et si un texte à cet effet était inséré dans le bill, nous n'aurions pas à nous soucier de trouver une définition de l'expéditeur captif, au sens physique, économique ou autre, mais il n'en reste pas moins que les chemins de fer seraient libres d'établir des tarifs allant jusqu'à un certain maximum des frais variables, auxquels s'ajouterait le montant que la commission pourrait décréter être une proportion équitable au titre des frais généraux et des profits.

M. BORTS: Cela dégagerait également la commission de la nécessité d'entreprendre de longues recherches sur les frais pour tous les expéditeurs qui choisissent de devenir captifs. Ces recherches sur les tarifs ne deviendraient nécessaires que sur demande de la part d'un expéditeur qui désire qu'une augmentation de taux soit suspendue.

M. OLSON: Oui, j'allais vous poser quelques questions au sujet de cette définition d'expéditeur captif, mais elle est bien expliquée dans votre exposé. J'ai une question qui aurait dû être posée en supplément aux questions de M. Rock relativement au coût de l'argent comme composant des frais variables. Je tiens à me faire bien comprendre sur ce point. D'après vous, y a-t-il une prévision pour dépréciation dans le cas du coût en argent ou du coût de placement?

M. BORTS: La dépréciation est simplement un renouvellement de capital sans aucun taux de retour.

M. OLSON: Oui, mais c'est un recouvrement de 100 p. 100 du capital, n'est-ce pas?

M. BORTS: Sous dépréciation?

M. OLSON: Oui.

M. BORTS: C'est exact. C'est ce à quoi l'on s'attend.

M. ROCK: Pendant la longue durée?

M. BORTS: Oui, pendant la durée de l'instrument de capital.

M. OLSON: Oui. Alors s'il y a une prévision pour le coût en argent—et la clause 387(a) dit, pour tout argent dépensé, que la dépense ait été faite à même de l'argent emprunté ou non—quel qu'en soit le montant, cela constituerait des bénéfices nets sur le placement de capital, n'est ce pas?

M. BORTS: C'est exact.

M. OLSON: Alors s'il y a quelque chose qu'on peut allouer dans le coût variable des frais en argent, on a déjà tenu compte des bénéfices nets ou de leurs exigences jusqu'à concurrence du pourcentage voulu, quel qu'il soit?

M. BORTS: Voici, si vous devez imputer à un expéditeur captif le coût variable plus les frais en argent, il contribuerait probablement beaucoup moins au fardeau des chemins de fer et aux faux frais de ceux-ci, que les expéditeurs captifs en général ne contribuent dans le moment.

M. OLSON: Je ne comprends pas cela très bien.

M. BORTS: Il est concevable qu'on pourrait imputer aux expéditeurs captifs un coût variable qui comprendrait le coût en argent.

M. OLSON: Oui, nais non en vertu de la formule actuelle relative à l'application de la régie des taux maximums.

M. BORTS: Vous avez raison, mais si cela arrivait vous concluriez alors qu'il contribuait beaucoup moins aux faux frais qu'il ne le fait présentement.

M. OLSON: Merci. C'est tout, monsieur le président.

M. JAMIESON: Monsieur le président, je serai très bref. J'aimerais faire suite à ce que M. Olson demandait au sujet de ce troisième parti, page 13. Je suis encore embarrassé pour savoir comment cela aiderait le toujours imaginaire expéditeur captif. Prenons, par exemple, le cas d'un expéditeur de marchandises

lourdes, celui qui a des produits de poids lourd et qui a réussi à s'entendre sur un taux avec le chemin de fer. Si vous placez un plafond sur les majorations, cela devrait se faire soit au niveau qu'il paie maintenant ou à un niveau inférieur à celui-ci pour être de quelque avantage à l'expéditeur. Ai-je raison?

M. BORTS: Ce serait au niveau qu'il paie maintenant.

M. JAMIESON: Ce que vous dites en réalité c'est qu'en ce qui concerne ce groupe particulier d'expéditeurs, ces derniers ne seront pas obligés de payer davantage en aucun cas.

M. BORTS: Exactement.

M. JAMIESON: Je ne puis simplement pas imaginer ce genre de situation s'appliquant partout.

M. BORTS: Pourquoi pas? Les chemins de fer désirent avoir le pouvoir de réduire les tarifs. Pourquoi ne pas leur donner aussi celui de les augmenter?

M. JAMIESON: Non, mais la question n'est pas là. Assurément, une conséquence découle de ce sommet. Si vous devez fixer un maximum, proposez-vous qu'il s'applique à chaque classification et à toutes les marchandises qui sont transportées par quelque chemin de fer que ce soit n'importe où au pays.

M. BORTS: Précisément.

M. JAMIESON: Vous devez alors être opposé au principe du présent bill, qui est de permettre aux prétendues forces concurrentielles de fixer les tarifs. En d'autres mots, cela va sûrement à l'encontre de l'intention du présent bill.

M. BORTS: Les chemins de fer ne créeront pas de trafic supplémentaire en augmentant les tarifs, monsieur; ils ne feront que détruire le trafic en les accroissant. Ils prétendent désirer créer du trafic supplémentaire; donnons-leur cette liberté.

M. JAMIESON: Oui, mais je répète que cela n'est certainement pas conforme au but initial du présent bill et à tout ce dont nous avons parlé depuis des mois, c'est-à-dire de permettre que cela prenne la forme d'être captif du marché.

M. BORTS: Si vous permettez aux chemins de fer de réduire certains tarifs et d'en augmenter d'autres, vous réduisez le degré de concurrence dans le reste de l'économie parce que vous élargissez la brèche entre les divers producteurs.

M. JAMIESON: Vous parliez d'expéditeur captif et vous avez proposez cela comme étant une partie d'une solution au problème de définir un expéditeur captif, mais est-ce que cela ne va pas beaucoup plus loin?

M. BORTS: Qu'est-ce qui va beaucoup plus loin, monsieur?

M. JAMIESON: La proposition, en d'autres termes, que cela devrait être fondé sur une majoration limitée.

M. BORTS: J'appliquerais cela à tout le monde.

M. JAMIESON: Mais il reste constant que votre proposition est fondée sur l'argument à propos de la situation de l'expéditeur captif.

M. BORTS: La raison de cela est que la proposition initiale relative à la formule des taux maximums avait pour but de protéger les expéditeurs à taux contre le poids d'une proportion excessive des faux frais. C'est une autre façon de les protéger.

M. JAMIESON: Mais revenons sur ce point; s'il n'y avait pas d'expéditeurs captifs aux termes de la présente loi, ou s'il n'y avait pas d'expéditeurs qui étaient susceptibles d'être lésés par les autres dispositions de la présente loi, alors proposeriez-vous cela quand même comme une autre solution?

M. BORTS: Je crois que c'est une façon de donner suite aux exigences initiales du rapport de la Commission royale, de protéger la population demeurant dans des secteurs où il existe un monopole de grande portée, tout en permettant aux chemins de fer d'agir d'une manière plus concurrentielle dans d'autres secteurs.

M. JAMIESON: Si cette proposition était mise en vigueur—nous parlions de tâcher d'éliminer de la bureaucratie—je suppose que cela devrait être sur une espèce d'échelle descendante; en d'autres termes, nous ne pourrions avoir simplement un taux fixe et le garder pendant un certain nombre d'années. N'y aurait-il pas des taux variables presque constamment?

M. BORTS: Comment, la majoration?

M. JAMIESON: Dans toute la question d'évaluer la majoration et les rapports entre elle et les frais, etc.? Il faudrait alors qu'on examine cela—et la Commission serait tenue de l'examiner—en tenant compte de toutes sortes de tarifs dans lesquels les chemins de fer sont intéressés. Cela ne comporterait-il pas une énorme et continuelle tâche d'examen et de vérification?

M. BORTS: Vous pouvez rendre la vie aussi difficile que vous le voulez. Si vous désirez la garder simple, gardez ces majorations tout simplement, et alors tout ce que la commission aura à faire sera d'examiner les requêtes relatives à la suspension d'augmentations de tarif quand un expéditeur soupçonne que le poids qu'il porte a augmenté d'un certain pourcentage du coût variable.

M. JAMIESON: A votre avis, quel serait le résultat de l'introduction de cela? Le résultat ne serait-il pas que chaque expéditeur, pour ainsi dire, quelle que soit son importance, serait presque toujours libre d'exprimer ses doutes et par conséquent d'être la cause d'une enquête approfondie en vue d'établir si la majoration est augmentée?

M. BORTS: Seulement si les taux augmentent d'année en année. Toutefois, si les taux ne montent pas, il n'y a alors aucune raison pour un expéditeur de se plaindre. Je regrette; permettez-moi de revenir sur ce que j'ai dit. Vous pourriez concevoir une autre circonstance où un expéditeur pourrait se plaindre même si les taux étaient gelés, si vous étiez dans un milieu où les changements technologiques étaient très rapides. Si les frais variables commençaient à diminuer, les expéditeurs pourraient s'imaginer que leurs fardeaux augmentent, mais le cas contraire pourrait se produire aussi bien. Cependant, dans le milieu inflationnaire actuel, je doute fort que les possibilités en ce sens soient grandes.

M. JAMIESON: Monsieur le président, je ne veux pas prendre plus de temps du comité. Je crois qu'il y a un grand nombre d'autres questions à poser dans ce domaine. J'aimerais simplement en poser une autre.

Le PRÉSIDENT: Vous avez beaucoup de temps.

M. JAMIESON: Bien, nous n'en avons pas; il est maintenant midi trente.

Le PRÉSIDENT: Ce comité ajourne à une heure, monsieur Jamieson.

M. JAMIESON: Je ne le savais pas. Encore une fois, à propos de cette question d'expéditeurs captifs—et n'importe quel de vous, messieurs, pourrait répondre—il a été dit assez souvent devant ce comité qu'il y a un facteur qui n'entre dans aucun de ces calculs et qui n'est pas mentionné dans votre exposé, bien

qu'on en ait parlé quand des questions ont été posées; il s'agit de ce qui était décrit, je crois, comme la concurrence du marché. Je suis d'avis que c'était ce à quoi le ministre faisait allusion il y a quelques instants, quand il parlait de la capacité des gros expéditeurs de négocier sans le bénéfice d'aucun genre de protection ou autre disposition aux termes de la loi. Est-ce votre expérience générale? En d'autres termes, si nous devions avoir ce que je semble indiquer ici comme étant une formule privilégiée, n'êtes-vous pas d'avis qu'un grand nombre d'expéditeurs de produits en vrac seraient intéressés à en tirer avantage?

M. BORTS: Tirer avantage de leur captivité?

M. JAMIESON: Oui, en se déclarant captifs eux-mêmes.

M. BORTS: En vertu du présent règlement, non.

M. JAMIESON: Mais en vertu de quelle sorte de règlement. Nous avons déjà examiné votre troisième solution.

M. BORTS: En vertu de quelle sorte de règlement seraient-ils . . .

M. JAMIESON: Quand serait-il avantageux pour un gros expéditeur de minerai de fer ou de produits minéraux?

M. BORTS: Lorsqu'il peut obtenir un taux inférieur à celui qu'il a dans le moment.

M. JAMIESON: Mais vous avez déjà dit, toutefois, qu'afin de ce faire il lui faudrait fixer le taux à ce qu'il est maintenant, même aux termes de votre troisième solution, n'est-ce pas? Il ne peut donc pas obtenir un taux moins élevé que celui-ci.

M. BORTS: A moins qu'un homme puisse obtenir un taux inférieur à celui qu'il paie actuellement, il ne lui sert à rien de prouver sa captivité.

M. JAMIESON: N'est-ce pas là le poids de l'argument qu'on a avancé ici, c'est-à-dire que les expéditeurs de produits lourds peuvent, de fait, faire cela et le font en réalité mieux qu'avec toute aide législative que quiconque peut leur donner.

M. BORTS: Je dois répéter que je ne peux pas placer les expéditeurs de produits en vrac dans aucun groupe vu l'absence de données appropriées à l'égard de leurs frais et recettes. Nous avons réussi à tirer de faibles conclusions de données publiées, mais ce comité ne possède pas assez de renseignements pour répondre à votre question.

M. PICKERSGILL: Je me demande si je pourrais vous poser une question qui pourrait peut-être élucider ce point. Ne faites-vous pas une hypothèse tacite fondée sur l'expérience des États-Unis où tout le tarif est fixé, que ce que nous voulons ici est d'établir un juste tarif et non un tarif maximum. Nous voulons, dans notre loi, laisser la fixation du tarif au marché, avec un plafond protecteur. Le genre de tarif dont vous parlez avec une majoration fixe en plus des frais, est certainement ce que j'appelle le concept médiéval d'un juste tarif. Vous dites que le législateur est plus en mesure que le marché d'établir ce que les taux ferroviaires devraient être. Or, en général, cela a été notre façon de penser au Canada aussi, mais nous tâchons d'y apporter des changements.

M. BORTS: J'essaie de donner suite à la recommandation de la Commission royale, qui veut que les secteurs, où existe un monopole de grande portée, reçoivent une protection quelconque. Cette recommandation relative à la majoration fixe est l'un des moyens d'assurer la protection voulue.

M. PICKERSGILL: Je vais vous demander rien qu'une autre question, si je le puis. Ne pensez-vous pas maintenant que quiconque a un tarif sur les denrées et avait, dans le passé, réussi à obtenir des chemins de fer, en négociant, un tarif inférieur au tarif maximum, n'est donc pas exposé à un monopole de grande portée et, par conséquent, n'a pas besoin de protection?

M. BORTS: Bien, il peut encore avoir besoin d'une certaine protection qu'on a supprimée du bill, autre que la protection donnée par la majoration.

M. PICKERSGILL: Bien, quoi?

M. BORTS: Il peut avoir besoin de protection contre la distinction injuste.

M. PICKERSGILL: Nous remettons cela dans le bill.

M. JAMIESON: Nous parlons simplement de tarif ici.

M. BORTS: Vous parliez de majoration du coût variable; en d'autres mots, vous dites qu'étant donné qu'il a déjà pu négocier une majoration du coût variable . . .

M. PICKERSGILL: Il a déjà réussi à négocier un tarif inférieur au maximum actuel.

M. BORTS: . . . inférieur à la structure actuelle du tarif des catégories, pourquoi a-t-il besoin de protection?

M. PICKERSGILL: C'est exact.

M. BORTS: Je ne suis pas sûr qu'il obtiendra de la protection. Je ne suis pas sûr qu'il entre dans cette catégorie.

M. PICKERSGILL: Mais je vous demande pourquoi en a-t-il besoin? Je ne vous demande pas s'il l'obtiendra. S'il a déjà réussi à obtenir un tarif plus favorable sur le marché, pourquoi le législateur au Parlement prendrait-il la peine de tâcher de le protéger? Voilà mon point.

M. BORTS: Je ne suis pas certain qu'il entre dans la catégorie du groupe qui devait être protégé au début. Le groupe à protéger au début était la catégorie se trouvant dans le secteur où il existe une forte majoration et un monopole de grande portée et portant un fardeau excessif.

M. PICKERSGILL: C'est exact; en d'autres termes, les gens qui paient le tarif maximum maintenant.

M. BORTS: Je ne suis pas sûr qu'ils ne paient qu'un tarif maximum dans le moment. La question devrait établir un rapport entre leur tarif et leurs frais.

M. NOWLAN: Le ministre a dit qu'aux États-Unis c'est un taux fixe plus une majoration. Y a-t-il quelque chose aux États-Unis qui ressemble à votre proposition sous le n° 3?

M. BORTS: Non, pour la raison bien manifeste que j'essaie de proposer des moyens qui seraient conformes au reste de la loi que nous n'avons pas aux États-Unis non plus. Nous avons une organisation réglementaire tout à fait différente.

M. NOWLAN: D'après la structure de tarif actuelle, le gouvernement fédéral doit verser aux deux chemins de fer des octrois de l'ordre de $100,000,000 fondés sur le tarif actuel. D'après votre proposition n° 3, ces octrois seraient continués.

M. BORTS: Non, pas nécessairement, parce que les chemins de fer ont la liberté d'aviver le trafic des marchandises en abaissant les tarifs; ce qui peut avoir comme résultat, à la longue, d'éliminer quelques-uns de leur déficits.

M. NOWLAN: J'ai une autre question à poser qui est supplémentaire à celle de M. Bell. Je ne savais pas que les questions supplémentaires allaient à l'encontre du Règlement. J'allais demander au président de faire rappel au Règlement. Néanmoins, M. Bell demandait qu'on publie et qu'on dévoile les données se rapportant au coût de revient des chemins de fer. D'autres modes de transport ont-ils, aux États-Unis, l'obligation de dévoiler les données ayant trait à leur coût de revient?

M. BORTS: Oui.

M. NOWLAN: Croyez-vous que le mode d'établir les tarifs aux États-Unis—tel qu'on le connaît dans un système de libre entreprise—est plus moyenâgeux que celui que nous aurons à déterminer afin d'établir des tarifs en nous servant d'une base fictive de poids de 30,000 livres en plus des 150 p. 100 imaginaires? Voudriez-vous exprimer votre avis là-dessus?

M. BORTS: Non. Je suppose que le ministre ne parlait pas sérieusement quand il rangeait les faits dans une catégorie moyenâgeuse ou moderne.

M. PICKERSGILL: Je ne parlais que de concept remontant au Moyen Âge. Comme vous le savez, dans la philosophie thomiste du Moyen Âge existait le concept de prix équitable avant que nous, Puritains, apportions l'idée de la libre concurrence.

M. NOWLAN: Eh bien, vous avez encore un prix équitable.

M. BORTS: Partout où existent des règlements sur les services publics, il nous faut en arriver à un prix équitable ou à un taux équitable de revient sur le capital investi de l'entreprise réglementée.

M. NOWLAN: Partant du principe d'une charge imaginaire de 30,000 livres, en plus des 150,000 autres, croyez-vous, d'après votre expérience, qu'il existera moins de bureaucratie dans l'interprétation de cette loi à l'étude, ou la bureaucratie essaiera-t-elle de déterminer quel sera le taux raisonnable?

M. BORTS: Je l'interpréterais de cette façon-ci, c'est-à-dire que la Commission aura un travail intéressant.

M. BYRNE: Je voudrais demander au professeur Borts s'il est d'avis que la Commission serait mieux en mesure de déterminer les taux si tous les renseignements étaient connus du public.

M. BORTS: Si les renseignements demeuraient disons, de nature confidentielle, alors les renseignements que la Commission possède quant au coût ne seraient jamais étudiés par d'autres intéressés quand il s'agirait de la façon de procéder, pour établir le coût. Parce que toute la méthode de procéder de la Commission exige un examen par les parties en cause et un contre-interrogatoire des témoins par les parties en cause, en plus des propositions de chacun et ainsi de suite, il me semble qu'en dernier lieu la Commission a besoin qu'on lui soumette en entier les renseignements quant aux données sur le coût qui sont à la disposition des transporteurs.

M. BYRNE: Il est entendu que la Commission aura un personnel à sa disposition.

M. BORTS: Il est entendu que la Commission aura un personnel et qu'elle obtiendra tous les renseignements qu'elle désire, mais le fait demeure que la Commmission et son personnel devraient porter une oreille attentive aux suggestions et aux critiques venant de l'extérieur. Ici, un obstacle se pose à cause de cet article d'application confidentielle.

M. BYRNE: Proposez-vous que l'expéditeur fasse connaître son coût au public?

M. BORTS: Si l'expéditeur ne relève pas d'une industrie sujette à réglementation, je préférerais qu'il n'en soit pas ainsi.

M. BYRNE: Avez-vous, aux États-Unis, un tarif comparable à notre tarif statutaire des grains?

M. BORTS: Non, aucun.

M. CANTELON: Monsieur le président, je suis sûr que le témoin est au courant de ce qu'on est convenu d'appeler les tarifs du Col du Nid-de-Corbeau, au Canada. Je suppose qu'il sait en quelque sorte pourquoi on les a établis, c'est-à-dire pour la protection du gros expéditeur de grain. Si ces tarifs sont nécessaires, je me demande s'il existe peut-être un besoin de protéger aussi le gros expéditeur d'autres marchandises.

M. BORTS: Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de réserver la question des tarifs du Col du Nid-de-Corbeau—question qui, je crois, est passée à l'histoire et dont le bill à l'étude ne fait pas mention—à savoir quels expéditeurs sont intéressés. Si vous demandez mon avis quant à la nécessité de protéger les expéditeurs, je répondrais qu'ils n'ont pas le pouvoir de négocier. Si on le leur accorde aucune protection, ils trouveront vraisemblablement la charge très lourde.

M. PASCOE: Monsieur le président, je désire poser une question. Vu le fait que ces deux témoins représentent le Manitoba, l'Alberta, les Maritimes et ainsi de suite, serait-ce un indice que ces régions éprouvent de l'inquiétude quant aux effets de ce bill?

M. BORTS: Je le supposerais, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Ont-ils exprimé considérablement d'inquiétude?

M. BORTS: Qui sont-ils?

M. PASCOE: Les gens que vous représentez: du Manitoba, de l'Alberta et des Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Je suis convaincu qu'on ne les aurait retenus pour d'autres raisons, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Eh bien, j'essaie de déterminer pourquoi la Saskatchewan n'y est pas représentée.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'une telle question est injuste et les témoins ne sont pas tenus d'y répondre. Chaque province exerce le choix d'agir comme bon lui semble. Je rejette la question de M. Pascoe et je laisserais les choses là où elles en sont.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. Si les gens parlent à l'écart dans la salle du comité, on ne peut inscrire ce qu'il disent et cela n'apparaît pas au compte rendu. J'exprime le vœu que si l'on a quelque chose à déclarer à ce comité, que ce soit inscrit et qu'on se place de façon à être entendu.

Le PRÉSIDENT: Lorsque la Saskatchewan a présenté un bref, il n'était pas alors question qu'elle participât aux entretiens. Cette question n'est pas reçue et je la rejette.

S'il n'y a pas d'autres questions, je désire remercier, au nom du comité, le professeur Williams et le Dr Borts d'être venus témoigner ici. Nous nous excusons, encore une fois, de vous convoquer à l'occasion de votre Jour d'actions de grâce. Votre bref nous a été très utile.

Nous nous réunirons à huis clos à 3 h 30 pour étude article par article du bill et le comité s'ajourne jusqu'à cette heure-là.

APPENDICE A-42

Exposé de

M. Ernest W. Williams, fils.

au nom de

LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES PROVINCES DU MANITOBA, D'ALBERTA, ET DES MARITIMES REPRÉSENTANT LES PROVINCES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, DU NOUVEAU-BRUNSWICK, DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET DE TERRE-NEUVE

au

COMITÉ PERMANENT

des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Concernant le Bill C-231

24 novembre 1966

La revision complète du réglement, concernant les taux des chemins de fer, incorporée au bill C-231 élimine de la loi: (a) le concept d'un taux juste et équitable et le principe suivant lequel tout organisme supportant les frais de transport de marchandises par rail a droit à ce taux, (b) le concept d'une discrimination injuste et le droit que possède toute personne supportant les frais de transport de marchandises par rail d'être libérée de la discrimination lorsqu'elle se trouve dans un rapport de concurrence et en subit un préjudice, (c) tout contrôle sur le niveau des recettes des chemins de fer, en tant que cause déterminante du niveau moyen ou total de leurs taxes et de leurs frais et (d) toute exigence concernant la déposition à l'organisme régulateur d'un avis préalable en cas de réduction des taux ou des frais. Les seules sauvegardes que conservent les expéditeurs ou les clients des marchandises expédiées par chemin de fer sont: (a) les dispositions de l'article 334 permettant le rejet des taux non-compensatoires qui pourraient empêcher de reporter une charge conséquente sur une autre circulation, (b) les dispositions de l'article 317, dans la mesure où les chemins de fer porteraient atteinte à l'intérêt public lorsqu'ils établissent les taux et (c) les dispositions de l'article 336 qui peuvent accorder à un organisme choisi d'expéditeurs de quantités restreintes quelque protection contre les taux exagérément élevés. A tout prendre, il semble que, dans un louable effort pour accorder aux chemins de fer une plus grande liberté leur permettant de faire face à la concurrence qu'ils rencontrent, le nombre écrasant des usagers du service ferroviaire, de leurs fournisseurs et clients, devront être privés de tout recours contre les écarts qu'introduisent les chemins de fer dans le traitement des taux, sauf un tel recours qui peut résider dans leur organisme de négociation respectif.

Les normes actuelles de justice et d'équité concernant les taux ont tenu compte des conditions dans lesquelles se trouvait le mouvement de genres particuliers de circulation établie entre des endroits déterminés, y compris la nature de la marchandise et sa capacité à supporter les frais du transport et les

chargements par wagon dont on fait actuellement expérience ou dont on fera expérience dans le futur. La Commission royale d'enquête suppose apparemment que, s'il y avait une concurrence de camions sur tous les trajets, il existait un régulateur compétitif efficace et aucune protection d'une norme juridique n'était requise. Voilà, semble-t-il, la raison d'être de la règle des 30,000 livres déterminant le taux maximum. De fait, la concurrence des camions, même aux endroits où les voies publiques sont excellentes et où les limitations de dimension et de poids permettent des chargements de camions bien au-dessus de 30,000 livres, n'est pas une autre possibilité efficace du transport ferroviaire de marchandises de qualité inférieure et lourdes sauf sur de très courts trajets, et, même pour le transport de chargements de haute valeur, la concurrence des camions n'est pas une autre possibilité efficace sur de très longs trajets. Et il n'est pas possible de prévoir qu'il en sera ainsi dans un avenir suffisamment rapproché. Ceci provient du fait que, sauf de courts trajets et quand il s'agit de marchandises légères, le coût de transport par camion est relativement plus élevé que par rail et l'autre fait est que le camionnage devient plus cher dans la mesure où ces conditions ne se réalisent pas. Par conséquent, les chemins de fer font face à une concurrence efficace lorsqu'il s'agit du transport lourd sur un long trajet, seulement dans le cas des voies navigables ou des pipe-lines ou dans le cas où l'on doit traiter des conditions externes qu'imposent les marchés d'exportation et d'importation. Ceci signifie que de grandes régions du Canada et des États-Unis n'ont pas d'autre possibilité que le transport ferroviaire quand il s'agit de catégories importantes de mouvement de circulation. La formule de taux maximum prévue dans le bill aura peu d'influence sur le volume substantiel du transport de marchandises soumis au tarif à prix ferme non compétitif.

Le pouvoir de négociation des expéditeurs ou des destinataires du transport de marchandises provient généralement: (a) du volume et de l'importance du trafic qu'ils contrôlent et (b) de leur faculté d'avoir recours à d'autres transporteurs ou d'effectuer eux-mêmes leur transport. Le premier point manque aux petits expéditeurs et le second peut aussi leur faire défaut. Mais les grands expéditeurs aux différents intérêts territoriaux peuvent réussir à utiliser leur pouvoir pour détourner le trafic dans les zones concurrentielles en négociant des taux pour les parties non compétitives de leur négoce. Leur situation est donc différente de celle du transporteur. Au point de vue économique, ce n'est pas une bonne politique de refuser aux zones qui subissent une concurrence efficace des voies d'eau, les avantages du transport ni d'empêcher les chemins de fer d'entrer en concurrence tant que cela peut se faire à des taux compensatoires. Mais il ne s'ensuit pas, tel un incident à cette ligne de conduite, que les zones moins bien pourvues ou manquant complètement de transport concurrentiel à bon marché à cause de l'abondance du trafic, doivent se voir refuser des taux applicables au réseau de chemin de fer de l'endroit, taux qui sont à un niveau assez voisin des prix réels des services ferroviaires auxquels ils s'appliquent. Si on leur refuse ces taux, leur développement sera alors entravé artificiellement en imposant à leur négoce des frais plus élevés que ceux du transport.

On ne doit pas supposer que les chemins de fer adopteront d'une façon consciente une politique destinée à empêcher le développement économique sur leurs lignes. Cependant, ils affrontent bien des pressions. Et ils sont de plus en plus préparés à reconnaître et à affronter les pressions compétitives lorsqu'elles se présentent, car y manquer signifierait la perte immédiate du transport et du revenu. Le transport non compétitif acculé à des taux défavorables peut disparaître aussi vite, et le trafic possible qu'une politique de taux plus avantageux pourrait faire naître peut bien ne pas être du tout apparent. Du moins, il n'exige pas la même attention. L'histoire des chemins de fer américains offre de nombreux exemples où la concurrence longtemps soutenue en quelques endroits tout en ignorant les régions non compétitives peut accélérer la concentration de

l'activité industrielle et commerciale aux points concurrentiels. Donc la proposition d'ajustement consiste à permettre aux compagnies de transport d'affronter la concurrence, quand elles le peuvent, au moyen de tarifs de compensation, alors que des tarifs justes et raisonnables sont maintenus pour des points pour lesquels elles n'ont pas à soutenir la concurrence.

Malgré les restrictions importantes causées par la discrimination injuste de la loi actuelle et malgré le peu de plaintes portées contre cette discrimination injuste par des expéditeurs au cours des dernières décennies au Canada ou aux États-Unis, les interdictions de la loi n'ont pas été sans résultat. Les principes fondamentaux du concept adopté par les statuts ont été précisés au début, et les expéditeurs essaient, règle générale d'éviter d'appliquer des tarifs susceptibles d'être jugés illégaux par la suite. Même plus, la restiction sur le degré de légalité de la discrimination est une aide capitale apportée aux expéditeurs dans l'affrontement des pressions différentielles des gros expéditeurs. Leur incapacité à se protéger contre de telles pressions et, par conséquent, à éviter la réduction de leur rentabilité ont amené les chemins de fer américains, qui avaient traditionnellement opposé un règlement, à appuyer fermement en 1903 la loi dite *Elkins Act*, nettement discriminatoire. Si de telles dispositions n'existaient pas, les expéditeurs devraient encore affronter des pressions auxquelles il serait parfois impossible de résister.

Tel quel, l'article 317 du bill ne remplace pas les dispositions actuelles de la loi. Il ne semble pas être fait dans un but de substitution. Je suis porté à douter avec le Canadien-Pacifique que «toute personne» peut porter plainte pour injustice causée à l'intérêt public. On s'attend à ce que les gouvernements provinciaux et d'autres organismes publics fassent ce genre de représentation. D'un autre côté, je crois qu'il importe que la personne qui assume les frais de transport, dans n'importe lequel cas, ait le droit de porter plainte si, d'après elle, la disparité dans les tarifs de transport est nuisible à la gestion de sa propre entreprise. L'article 317 (2) semble prévoir qu'une telle considération serait envisagée par la Commission seulement s'il y avait d'abord eu un commencement de preuve de préjudice à l'intérêt public. Un expéditeur ou un receveur particulier de marchandises est pauvrement armé pour faire des représentations concernant l'intérêt public. Le terme non défini de «intérêt public» n'est vraisemblablement pas non plus une addition d'intérêts «particuliers.» Mais l'individu qui utilise un service de transport par rail est en mesure d'avertir la Commission des effets des disparités de tarifs sur son entreprise. Si l'article 317 (1) reconnaissait l'intérêt privé autant que l'intérêt public comme un motif légitime pour porter plainte avant l'enquête prévue à l'article 317 (2) (a), les expéditeurs et les receveurs de marchandises canadiens seraient en mesure de corriger les disparités injustifiées dans les tarifs et un substitut pratique des premiers concepts de contrôle public pourrait bien être obtenu. L'abolition de l'article 322 de la Loi sur les chemins de fer semble dégager les compagnies de chemins de fer du fardeau de la justification de telles disparités de tarifs de transport et le point du fardeau de la preuve demeure imprécis.

Il pourrait être intéressant de noter que, lorsque des changements ont été proposés en 1955 aux États-Unis, pour l'application d'un contrôle des tarifs minima et maxima de base, bien que sur une base de liberté d'action accordée à l'expéditeur moins radicale que celle proposée ici, on a soutenu que la règle de la discrimination devrait être renforcée parce qu'elle serait appelée à jouer un plus grand rôle de protection à l'égard des expéditeurs. Aucun renforcement ne fut proposé dans ce cas, mais la loi devait demeurer inchangée aussi longtemps qu'elle se rapportait à une discrimination injuste, à une préférence indue et au préjudice, à l'exception seule du quatrième article concernant les réseaux indi-

rects de voies ferrées qui font face à la concurrence des lignes directes de chemins de fer.

La question des taux limites prévue à l'article 336 et celle des normes des frais prévues à l'article 387 seront discutées par le professeur Borts. J'ai déjà exprimé mon point de vue à l'effet que le concept d'une formule en fonction de chargements de 30,000 livres pour les wagons, présenté par la Commission royale, est en désaccord avec l'objectif évident de cette commission, de fournir une mesure de protection contre l'imposition injuste de dépenses aux expéditeurs, alors qu'il n'y a pas de solution économique efficace au transport par chemins de fer. Il me semble aussi que le fait d'inclure dans un statut un pourcentage fixe applicable à des frais variables soit inopportun. La relation qui existe entre le coût variable et le coût total d'un réseau de chemins de fer change vraisemblablement avec le temps et il ne devrait pas être nécessaire de modifier un statut pour reconnaître un tel changement. L'origine du 150 p. cent n'est pas suffisamment expliquée dans le rapport de la Commission royale mais la hausse du coût variabe demandée par les chemins de fer devrait être en rapport avec leurs exigences concernant le revenu, qui changeront avec le temps. Le Bill C-231 ne traite pas de la question.

Enfin, il y a la question des conditions nécessaires pour qu'un expéditeur puisse en appeler à l'application de la formule de la limite des taux. L'application possible de l'article 336 (1) est certainement mal définie. Comme je l'ai déjà souligné, la seule présence d'un service de transport par camions ne signifie pas la disponibilité d'une solution économique pratique au transport ferroviaire des marchandises de qualité inférieure ou même des chargements de wagons sur des grandes distances. L'article 336 (1) ne spécifie pas clairement si les expéditeurs qui doivent faire face à de telles conditions ont le droit de demander la détermination d'un taux maximum. Les nombreuses discussions concernant les solutions possibles au texte actuel du bill n'ont encore, en général, donné rien d'acceptable. Il serait préférable, dans le but de donner aux expéditeurs toutes les chances de se faire entendre, de revenir à la déclaration même proposée par la Commission royale. La dernière étude est aussi plus logique, avec cette proposition à l'effet que les expéditeurs qui acceptent une détermination du taux maximum devraient se soumettre à la circulation ferroviaire en question.

Ordinairement, les expéditeurs ont droit à des taux justes et raisonnables de la part des transporteurs publics, qu'il y ait ou non de la concurrence. Lorsque la concurrence réglementaire et efficace a occasionné une réduction des taux de transport ferroviaire inférieure au niveau pouvant correspondre au maximum raisonnable, ils n'ont eu aucune occasion de porter plainte sur le sujet. La proposition est logique à l'effet que les réductions concurrentielles des taux de transport ferroviaire visant à affronter les forces concurrentes en dehors du contrôle des chemins de fer peuvent être rassemblées en une entreprise par les expéditeurs en vue de favoriser la circulation ferroviaire et elle constitue un avantage important du système d'imputation accepté au Canada. Mais il est loin d'être aussi clair que demander à un expéditeur de se soumettre au mouvement de la circulation ferroviaire, devrait être une condition pour assurer un taux maximum raisonnable en remplacement d'un taux qui dépasserait la norme. Si le droit à une détermination est au choix de l'expéditeur, et qu'on ne lui demande aucune preuve de l'absence de concurrence efficace, l'acceptation du statut de «captif» devient plus raisonnable, malgré un abandon important des concepts antérieurs du statut des expéditeurs en relation avec les transporteurs publics de tous genres.

La vigueur de la proposition à l'effet que les expéditeurs du Canada seront à l'avenir privés de toute norme concernant la légalité des taux est manifeste à l'article 336 (7). Car, d'après cette disposition, il semble que, si élevé et si déraisonnable que soit un taux existant antérieurement, l'offre d'un taux qui correspond au taux maximum selon la formule prévue dans le bill constitue la

cause du contrat donnant droit au chemin de fer à des dommages dont le montant est fixé d'avance dans le cas où l'expéditeur utiliserait un autre moyen de transport. Même en vertu du régime du double contrat offert par les conférences de navigation océanique, régime qui, sous d'autres rapports, ressemble au plan proposé ici, il existe habituellement un rapport déterminé entre les taux contractuels et le tarif régulier, et les taux contractuels sont librement offerts par les lignes membres de la conférence en vue de conserver leurs clients. Effectivement, ces taux constituent une réaction à la concurrence actuelle ou latente, et le simple fait que ces taux sont offerts indique que les expéditeurs ont d'autres possibilités pour ce qui est d'une partie tout au moins de leurs expéditions au delà des mers par les routes commerciales précises auxquelles ces taux s'appliquent individuellement. On remarquera en outre que l'application de ces dispositions se fera à l'encontre des expéditeurs dont la puissance de négociation est le plus faible en présence des chemins de fer. Il n'existe pas d'exigences semblables à l'encontre des expéditeurs qui utilisent les services de concurrents, sauf dans la mesure où ils participent librement aux taxes convenues. Autant que je sache, les mesures proposées à l'égard du trafic aux taux maximums déterminés par les pouvoirs publics sont tout à fait sans précédent.

Le tout respectueusement soumis.

APPENDICE A-43

Mémoire

présenté par

M. GEORGE H. BORTS

au nom

DES PROVINCES DU MANITOBA ET DE L'ALBERTA ET DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES MARITIMES REPRÉSENTANT LES PROVINCES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, DU NOUVEAU-BRUNSWICK, DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET DE TERRE-NEUVE

au

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

au sujet du bill C-231

le 24 novembre 1966

Le présent mémoire portera sur les articles 336 et 387. L'article 336 a trait à la réglementation en matière de taux maximums à l'intention de ses expéditeurs en état de dépendance, cet état de dépendance y étant défini, et aux formules à utiliser à l'égard de ces expéditeurs. L'article 387 porte sur les méthodes de détermination et de calcul des coûts que devra utiliser la Commission aux fins de l'application de la loi.

Article 336

Le principe de la réglementation en matière de taux maximums a été proposé par la Commission MacPherson (Commission royale d'enquête sur les transports). Il devait remplacer la réglementation traditionnelle de protection contre les frais monopolistiques du transport par chemin de fer. Le rapport recommandait de soustraire, dans une mesure sensible, les chemins de fer du Canada à la réglementation, et de leur permettre de fixer des taux à l'égard d'un ensemble important de transport de marchandises qui, avec le temps, était devenu concurrentiel. On alléguait que, grâce à la concurrence faite par les camionneurs, les expéditeurs canadiens avaient à leur disposition d'autres moyens efficaces pour le transport de leurs marchandises. Les chemins de fer voulaient se libérer des obstacles à une concurrence plus efficace que constituaient les règlements. Ces obstacles revêtaient deux formes. Il y avait tout d'abord les délais bureaucratiques qui retardaient l'approbation des changements demandés. Ceux-ci restaient en suspens tandis que se tenaient des audiences prolongées pour l'étude des plaintes des parties intéressées. Deuxièmement, la loi interdisait aux chemins de fer d'établir des taux injustes, inéquitables ou discriminatoires. Dans une certaine mesure, les taxes convenues négociées avec certains expéditeurs avaient permis de contourner ces restrictions à l'établissement de taux concurrentiels. Néanmoins, les chemins de fer n'étaient pas complètement libres lorsqu'il s'agissait de déterminer les taux. Apparemment, la Commission royale était convaincue que des occasions profitables de transporter des marchandises resteraient inaccessibles aux chemins de fer aussi longtemps qu'on exigerait l'approbation des taux par la voie des procédés réglementaires et aussi longtemps que les parties intéressées pourraient faire intervenir la Commission

par les procédés traditionnels. Le rapport de la Commission royale a recommandé que l'on accorde aux compagnies de chemin de fer une plus grande latitude en ce qui a trait à la fixation des prix.

La Commission royale reconnaît cependant qu'il y a une grande catégorie de trafic et d'expéditeurs qui se trouveront immobilisés si l'on supprime les réglementations traditionnelles de discrimination des prix des chemins de fer. Cette catégorie d'expéditeurs n'a pas la possibilité de faire appel à d'autres modes de transport. Ceux-ci devaient au moment du rapport acquitter des montants de frais de transport beaucoup plus élevés et devaient supporter des majorations de beaucoup plus élevées que le coût variable du fait qu'ils n'avaient aucun choix. En outre, ces expéditeurs craignent que le tarif-chemin de fer augmente lorsque prendront fin les mesures de protection réglementaires traditionnelle qui empêchent ces taux injustes et discriminatoires. La Commission royale recommande que l'on établisse un système de réglementation fixant un tarif maximum afin de protéger cette classe d'expéditeurs en cas de taux exagérés qui seraient demandés et qui les obligeraient à payer d'injustes majorations de frais au système de chemin de fer. Malheureusement, aucun effort n'a été fait dans le rapport pour déterminer les caractéristiques qui définissent expéditeurs captifs. Nous trouvons à la page 100 du Volume II des indications mystérieuses comme quoi deux catégories d'expéditeurs ne se seraient pas plaints des tarifs excessifs ou des charges injustes. Ceux-ci sont les expéditeurs de marchandises pesant lourd qui expédient des envois de moins de 15 tonnes, en fait les expéditeurs de moins d'un wagonnet et les expéditeurs de marchandises de charge légère qui expédient des envois de moins de 15 tonnes. En dehors de ces indications nous devons faire appel à d'autres renseignements qui proviennent de sources extérieures au rapport pour essayer de deviner quels peuvent être ces expéditeurs. On a suggéré, par exemple, qu'il pouvait s'agir des expéditeurs qui sont déterminés par la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, c'est-à-dire les expéditeurs de marchandises bénéficiant des tarifs de catégorie ou des tarifs non concurrentiels. Ceci cependant est une pure déduction faite en se basant sur le fait que les expéditeurs de telles marchandises acquittent déjà de très forts tarifs comparativement aux expéditeurs qui bénéficient soit de tarifs convenus ou concurrentiels pour les marchandises. Un deuxième aspect regrettable du rapport de la Commission royale est l'impossibilité où elle se trouve de déterminer la majoration réelle par rapport aux coûts variables, d'où vient ce chiffre ou pourquoi la Commission avait accepté une majoration du double du tarif; le rapport utilise un chiffre de 150 p. 100 plus élevé que les coûts variables. On ne nous explique jamais d'où provient ce chiffre ou pourquoi la Commission a choisi un chiffre double de la majoration moyenne utilisée pour tout le trafic-marchandise du Pacifique-Canadien.

A. *Définition des expéditeurs captifs*

En vertu de l'article 336 du Bill C-231, un expéditeur de marchandises peut demander à la Commission d'évaluer la marge probable dans laquelle se trouverait un tarif fixé si l'expéditeur choisissait de demander à être considéré comme expéditeur captif. Après avoir appris de la Commission quel serait ce tarif probable l'expéditeur pourra demander à la Commission qu'elle le considère comme expéditeur captif et la Commission, après enquête, pourra fixer un tarif qui sera déterminé par une formule applicable aux tarifs. La faiblesse de cette stipulation provient de ce que le critère spécifié en vertu duquel la Commission pourra décider si un expéditeur mérite d'être classé comme expéditeur captif est bien vague. Cette définition vague se trouve dans les mots du début de l'article où l'on dit:

> «un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement

que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer peut, etc...»

y est extrêmement difficile de déterminer ce que l'on entend par «il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel». D'après une certaine interprétation, il y a très peu de services concurrentiels au Canada; d'abord il n'y a que deux systèmes de chemin de fer et les lignes de camionnages sont aussi la propriété de ces mêmes systèmes de chemin de fer. Bien qu'il puisse exister un grand nombre de services qui puissent se montrer technologiquement à la hauteur, ceux-ci ne sont pas nécessairement concurrentiels sur le plan de l'économie. D'un autre côté nous savons que les chemins de fer ont perdu beaucoup de leur volume de trafic au bénéfice des camions, ainsi nous savons que les expéditeurs ont le choix. La difficulté est de définir l'absence de ce choix. Cet article de début 336(1) a le tort de ne pas indiquer ce qui constitue «l'absence d'autre service». Il me paraîtrait fort difficile de spécifier ce que l'on entend par «absence d'autre service» dans le but de définir ce qu'est un expéditeur captif. Le trafic qui est en fait captif dans le sens économique du mot consiste en marchandises qui pèsent très lourd et qui seront transportées plus avantageusement par voie de chemin de fer que par camions vu l'état actuel de la technologie et le prix des transports par rail ou par route. Il s'agit là d'un domaine tellement vaste de trafic cependant qu'il est probablement préférable de ne pas faire perdre le temps du personnel de la Commission à essayer de déterminer ce qui est ou ce qui n'est pas captif sur le plan économique. Je serais fortement incliné à suggérer donc que la meilleure façon de déterminer si un expéditeur est captif, c'est de le demander à l'expéditeur lui-même. Tout expéditeur aurait la possibilité de demander à la Commission de définir un tarif qu'il pourrait utiliser s'il se déclarait être un expéditeur captif. Ce serait l'expéditeur lui-même qui déciderait s'il se considère comme captif ou non. J'indiquerai par la suite que l'on peut en fait se passer entièrement de cette notion de captivité.

B. *Formule d'établissement des coûts*

Pour déterminer le tarif qui sera applicable à un expéditeur captif la Commission a pour instruction de fixer un tarif égal au coût variable du transport des marchandises et d'un montant égal à 150 p. 100 du coût variables. En outre, a pour instruction de:

(a) déterminer le coût du capital en se servant du coût de capital qui est approuvé par la Commission et qui répond à celui de la compagnie du Pacifique-Canadien; (b) de calculer le coût du transport des marchandises en question en se basant sur des chargements de 30,000 livres, de matériel courant de chemin de fer; (c) dans le cas d'envois de moins de 30,000 livres, l'expéditeur a le choix ou de se prévaloir du taux courant dans les tarifs-marchandises de la compagnie pour ce genre de marchandises ou d'assumer les frais d'un envoi de 30,000 livres à un tarif fixé; (d) l'expéditeur peut déduire un petit montant du coût si le poids du chargement dans le cas d'un envoi unique est de 50,000 livres ou plus. Il pourra aussi déduire du tarif fixé un montant égal à la moitié du montant de la réduction applicable au coût variable de l'envoi des marchandises en question qui se trouve au-dessous du montant du coût variable qui a servi à établir le tarif fixé. Les tarifs, dans ce cas particulier, ont été établis pour des poids de chargement basés sur des unités de 20,000 qui ajoutées à 30,000 livres et pour tout poids qui se trouve entre n'importe lequel de deux minimums de poids de chargement, le tarif sera celui applicable au poids minimum le plus bas.

Le résultat de cette formule très compliquée d'établissement du coût est de fournir une majoration de 150 p. 100 au-dessus du coût variable pour les envois de 30,000 livres. Pour les envois de plus de 30,0000 livres, les stipulations particulières de la formule ajoutent majoration sur majoration car les économies fai-

tes par le trafic de chargements lourds n'influencent pas le coût artificiel variable à calculer. Dans la soumission faite plus tôt au ministre des Transports par les huit provinces, une analyse de la formule relative au coût a montré que la majoration par rapport au coût variable variait de 150 p. 100 du coût variable pour un chargement de 30,000 livres jusqu'à 600 p. 100 du coût variable applicable à un envoi de 140,000 livres. Le pourcentage du profit en rapport avec un coût variable a connu une hausse continuelle en comparaison du chargement rails parce que la formule des tarifs ne tenait pas compte des économies réalisées dans le cas de charges plus lourdes. La résultante de cette formule fut un rapport entre le tarif par cent livres et le poids de la charge qui diminuait beaucoup moins rapidement que le rapport véritable établi selon les données sur le frètement canadien entre le tarif par tonnage et la charge par wagon. Il ne fait aucun doute que la formule de tarification laisse de moins en moins de protection à l'expéditeur captif éventuel, à mesure que le poids à l'expéditeur captif éventuel, à mesure que le poids de la mise à bord augmente, et le moins de protection aux expéditeurs qui sont naturellement captifs du rail. S'il existe une catégorie d'expéditeurs qui pourrait tenter d'obtenir une certaine protection selon la formule de tarification, son chargement devra se situer entre 30,000 et 50,000 livres. Nous parlerons davantage de ce sujet plus loin. Une deuxième anomalie de la formule de tarification telle que présentée dans le Bill est l'obligation que le coût variable comprenne un taux de rémunération du capital utilisé pour assurer le service de transport. La conception de l'économiste d'un coût variable à longue portée tient compte de la rémunération nécessaire pour attirer du capital dans une entreprise concurrente. La Commission royale faisait état d'un coût variable à long terme lorsqu'elle suggéra la formule du coût; cependant, elle n'a jamais indiqué si le coût variable devait inclure le coût de l'argent, en particulier le taux de rémunération du capital. En surface, il semblerait absurde de calculer un chiffre du coût variable à long terme, lequel inclurait le coût de l'argent, *et ensuite ajouter 150 pour cent sur le tout.* Je demande, fermement et d'urgence, que le Comité clarifie cette section et établisse ses décisions par écrit.

Mes propres recommandations seront précisées dans ce qui suit.

J'examinerai maintenant les effets probables de la formule de tarification sur différentes classifications du trafic. Il a été très difficile de donner réponse à cette question de façon précise parce que les chemins de fer n'ont pas coopéré pour rendre accessibles les informations sur le coût qui sont pertinentes dans le cas des effets de la formule du coût. Pour cette raison, il a fallu nous en remettre à des données sur le coût qui sont indicatives mais qui ne sont certainement pas concluantes. La méthode que nous avons suivie est celle-ci. Nous nous sommes servis des formules du coût utilisées par la Commission Royale dans le Volume 3 de son Rapport. Nous en avons extrait les facteurs de coût en rapport avec les unités de rendement. Les facteurs de coût servirent ensuite pour en arriver au système des coûts moyens. Le système des coûts moyens fut alors utilisé pour établir une échelle, en ce qui concerne le Pacifique-Canadien, qui démontre le système du coût variable moyen, incluant le coût de l'argent par bloc de millage et bloc de tonnage. Cette échelle des coûts servit de base pour la composition des tarifs qui seraient chargés, en vertu de la formule pour des modes de trafic différents. S'il arrive qu'une manipulation spéciale ou un outillage spécial est nécessaire à cause du matériel ou du trafic, il est inévitable que ces coûts ne seront pas précis. Ils sont cependant sensiblement justes en ce qui concerne la moyenne de tout le trafic effectué par le Pacifique-Canadien. Nous avons examiné l'analyse des bordereaux d'expédition du trafic des chargements pour 1965. Cette information est contenue dans un rapport de la Commission canadienne des Transports. Pour chaque quarante blocks tonnage-milles, nous avons choisi le produit qui rapporte le plus haut revenu par tonne, et le plus bas revenu par

tonne. Les marchandises ayant le plus haut revenu par tonne furent prises dans un groupe d'expéditions nommées expéditions de haute catégorie. Les effets ayant le plus bas revenu par tonne ont été pris parmi un groupe d'expéditions dites de basse catégorie. Pour chaque genre de marchandises, nous avons calculé le taux qui serait fixé selon la formule du coût en comparaison du taux par la formule du revenu réel par tonne que l'expédition rapportait. De cette façon, il était possible d'indiquer les effets de la formule de tarification en considération de certaines catégories de trafic. Si tous les expéditeurs avaient la liberté de se déclarer captifs, il serait alors possible de déterminer si la formule de tarification tend à favoriser une classe d'expéditeurs au détriment d'une autre. Les résultats des calculs apparaissent à la table 1. En prenant comme base les calculs effectués, il est possible de tirer les conclusions suivantes: aucune des expéditions dites de basse catégorie n'aurait avantage à réclamer la captivité. En utilisant la formule de tarification employée dans le bill, le rapport entre la formule de tarification maximum et le taux réel variait de 115.6 pour cent à 2,887 pour cent, en ce qui concerne le trafic de basse catégorie. L'affaire est quelque peu différente pour le trafic de haute catégorie. Ici nous avons découvert qu'il existait du trafic de haute catégorie qui pourrait bien avoir intérêt à devenir captif selon les termes du bill. Ces effets sont des expéditions de haute catégorie dans l'ordre de tonnage de 15 à 35 tonnes. Ceci revient à dire que, pour des chargements allant de 15 à 35 tonnes, il semble que le taux maximum selon le bill serait en moyenne plus bas que le taux présentement en cours pour les chemins de fer. Voici un endroit où les expéditeurs ont l'occasion d'obtenir une certaine forme de réduction de taux en comparaison du prix payé présentement. Au-dessus de 35 tonnes, ou 70,000 livres, l'imperfection de la formule de tarification commence à se faire sentir et il n'existe aucun avantage pour un expéditeur, dans aucune des catégories dépassant 35 tonnes, de tenter d'obtenir la captivité.

Que dire des désavantages quant à la distance? Existe-t-il une indication que les expéditeurs sur longue distance sont favorisés ou défavorisés en comparaison des expéditeurs sur courte distance, selon les dispositions contenues dans le Bill? La réponse est non. Il semble n'y avoir aucune défaveur qui pourrait jouer contre l'expéditeur sur longue distance dans la formule de tarification. Cette conclusion se dégage à l'examen de la Table 1. Dans le trafic de haute catégorie, il n'y a pas de relation soutenue entre la longueur du trajet et le rapport entre la formule de tarification et le revenu réel.

Nous pouvons donc conclure que la formule de tarification accorde une diminution aux expéditeurs de chargements de haute catégorie qui sont inférieurs à 35 tonnes. Ceci nous amène à nous demander si la formule de tarification apporte la protection qu'elle se devait de fournir selon l'esprit des recommandations originales de la Commission royale. Le trafic qui est véritablement captif au sens économique est celui des chargements lourds qui trouvent le rail plus économique que l'expédition par camion, en raison de la technologie actuelle et du coût de l'expédition par rail. Vu les défauts de la présente formule de tarification, les expéditeurs de tels chargements ne peuvent s'attendre à aucune diminution. Non seulement ils ne peuvent trouver de réduction de taux dans le Bill, mais les compagnies de chemin de fer seront libres, si elles le désirent, d'augmenter les taux qui pèsent présentement sur les expéditeurs. En l'absence d'alternatives réalistes pour ces services, seulement la possibilité pour l'expéditeur de faire assumer les augmentations de taux au dernier consommateur permettra de déterminer si les augmentations de taux projetées en ce qui touche ces expéditeurs auront pour effet d'augmenter le revenu du rail, ou simplement de détruire le trafic. La classe d'expéditeurs qui tirera des avantages de ce Bill a été appelée par dérision: les expéditeurs de boîtes vides. Étant donné que leurs chargements sont relativement légers, il est concevable qu'ils peuvent déjà utiliser la concurrence du camion comme alternative aux services du rail. Il ressort clairement que ces expéditeurs pourraient ne pas avoir besoin d'une

réduction des frais onéreux du rail, et, comme je l'ai indiqué plus tôt, ils ne se sont pas plaints des taux du rail.

C. *Recommandations sur la Section 336.*

En considération de l'effet peu satisfaisant qu'exerce la formule du coût sur les frais, il est nécessaire de recommander un certain nombre d'alternatives pouvant être envisagées.

1. La formule d'établissement du prix de revient et le concept d'expéditeur captif pourraient être rayés complètement du Bill. Il deviendrait alors nécessaire d'y incorporer la sauvegarde légale traditionnelle contre les taux injustes et discriminatoires. L'expéditeur devrait alors se conformer à la procédure règlementaire traditionnelle pour se mettre à l'abri des marges de bénéfice excessives et des taux qui le placeraient en état d'infériorité vis-à-vis d'expéditeurs concurrents. Vu le vœu de la Commission royale d'enquête de donner aux chemins de fer la latitude de réduire les taux afin de s'attirer un plus fort volume de transport de marchandises, cette solution aiguillerait le réseau des chemins de fer vers une uniformisation plus soutenue de la marge entre les bénéfices et les frais variables, ce qui ne signifie pas nécessairement que la marge de bénéfice serait égale dans tous les cas. Néanmoins, il faudrait réduire tous les taux pour ne pas s'exposer à l'accusation de distinction injuste. Du point de vue de l'économie,

TABLEAU I

RAPPORT ENTRE LE TAUX MAXIMUM ET LE REVENU RÉEL PAR TONNE
TRAFIC À TAUX ÉLEVÉ OU FAIBLE

Trafic à taux élevé

Milles	Tonnes			
	0–19.9	20–34.9	35–49.9	50 et plus
200	85.0	94.5	150.1	243.0
400	45.2	80.2	172.1	200.2
600	120.5	107.0	165.4	148.9
800	87.1	78.0	150.6	155.1
1,000	102.9	83.4	175.4	85.6
1,400	159.3	85.5	113.9	199.0
1,800	74.2	94.1	140.8	242.7
2,200	144.9	67.7	133.3	151.1
2,600	74.3	83.7	284.2	235.4
plus de 2,600	141.8	116.3	169.1	201.3
Trafic à taux bas				
200	400.0	521.6	1,357.0	2,897.1
400	343.4	487.2	451.8	413.2
600	388.4	281.3	344.5	525.2
800	249.6	275.6	453.4	479.4
1,000	269.7	253.7	244.9	791.3
1,400	275.1	299.5	315.4	501.0
1,800	157.8	258.6	140.4	475.1
2,200	166.8	218.4	252.0	393.2
2,600	262.6	255.8	330.2	335.6
plus de 2,600	115.6	257.8	360.9	312.4

cette solution est attrayante, puisqu'une économie efficace emporte implicitement que celui qui loue un service se voit charger les frais marginaux du service et une marge uniforme de bénéfice. Un second avantage évident d'une échelle de taux fondée sur le prix de revient est que tous les expéditeurs supportent un pourcentage égal des frais d'opérations et qu'elle n'entraîne pas une distinction injuste des charges. L'adoption d'une telle échelle de taux fondée sur le prix de revient serait souhaitable; néanmoins, ce n'est pas ce que se propose le Bill.

2. Une seconde éventualité est celle du maintien du concept de déclaration personnelle de captivité et l'introduction d'une meilleure formule d'établissement du prix de revient. Dans ces circonstances, je recommanderais une formule d'établissement du prix de revient qui préciserait un pourcentage de majoration des frais de transport, basé sur le poids réel des marchandises. Veuillez prendre note que je baserais mes calculs sur le poids véritable du chargement et non sur le poids imaginaire de 30,000 livres. Le pourcentage de majoration du prix variable de revient établirait alors un rapport entre les bénéfices souhaités par les chemins de fer et leurs frais réels. Je ne saurais dire si la majoration juste serait de 50 p. 100 ou de 150 p. 100. Ce point serait résolu par la décision de la Commission en ce qui a trait au taux de bénéfice qu'elle spécifierait pour les chemins de fer. Un autre angle de la même éventualité serait l'incorporation dans le bill d'une clause visant les taux non-discriminatoires, afin d'assurer aux expéditeurs captifs une protection supplémentaire à celle que lui procure déjà le taux maximum. Une telle clause garantirait à l'expéditeur captif un pourcentage de majoration des frais variables de revient qui ne le placent pas dans une position désavantageuse par rapport aux chargements ou autres situations où la concurrence entre en jeu. Cela deviendrait alors une question de procédure réglementaire à préciser dans chaque cas, mais assurerait néanmoins aux expéditeurs captifs une protection plus solide que celle que semble lui offrir le présent bill.

3. Une troisième éventualité, qui est très attrayante à cause de sa simplicité même, propose d'abolir la formule de tarification et le concept de captivité et de les remplacer tout bonnement par un plafonnement de la marge de bénéfices. En d'autres mots, il s'agirait simplement d'incorporer dans la loi une clause établissant que la relation de la tarification actuelle entre les tarifs ferroviaires et les frais variables constitue un plafond maximum au-delà duquel les chemins de fer ne peuvent aller. Cette règle permettrait aux chemins de fer de s'adonner à toutes les réductions de taux dont il déclarent avoir besoin pour attirer un plus fort volume de marchandises.

Simultanément, le plafonnement de la marge de profit imposerait aux expéditeurs un fardeau maximum qui ne pourrait plus s'alourdir. Avec le temps et à mesure que la concurrence tendrait à envahir le domaine du transport toujours plus avant, ce plafonnement pourrait être aboli et les chemins de fer seraient alors à même de réduire la majoration des frais variables pour tenter d'attirer la clientèle. Un avantage supplémentaire d'un tel plafonnement serait de donner toute liberté aux chemins de fer de réduire leurs taux là où il leur plaît, afin d'attirer les clients, et d'appliquer où il leur plaît les économies que les changements technologiques leur permettraient de réaliser. Il n'y a qu'un point sur lequel nous ne transigerions pas, notamment, sur le pourcentage de marge de bénéfice imposé par le plafonnement qui ne serait jamais augmenté. Qu'il me soit permis d'ajouter, au surplus, que la seule éventualité où les chemins de fer pourraient souhaiter faire exhausser ce plafond dans l'avenir serait celle où certaines classes de marchandises à transporter attireraient moins de concurrence, plutôt que davantage, à cause des changements technologiques ferroviaires. Je suis bien d'avis que nous ne verrons probablement pas une telle situation. Pour résumer cette troisième proposition, disons que la protection que les expéditeurs croient avoir trouvée dans la captivité pourrait leur être tout aussi facilement donnée par un plafonnement bien précis des marges de bénéfices. Cette protection n'entraînerait pas la réduction des taux, mais préviendrait l'augmentation de ces mêmes taux dans une tentative de faire porter aux expéditeurs captifs un fardeau trop lourd. Cette clause ne gèlerait pas non plus la tarification, vu qu'une fois leur validité établie les augmentations de frais variables seraient supportées par les expéditeurs. Si l'on adoptait un plafonne-

Commission pour obtenir une augmentation de taux chaque fois que se produirait

ment de la marge de bénéfice, les chemins de fer n'auraient plus à s'adresser à la

une augmentation des frais variables. Un expéditeur aurait cependnt le droit de demander que toute augmentation annoncée n'entre en vigueur qu'après la tenue d'une enquête au sujet de la déclaration faite par les chemins de fer que leurs frais variables ont augmenté.

Le maintien du plafond des majorations pourrait aller de pair avec la clause de privilèges non-discriminatoires pour certains classes d'expéditeurs. Ici on pourrait rétablir le concept de captivité dans le cas des expéditeurs qui souhaiteraient qu'une clause de non distinction injuste s'applique aux majorations de leurs frais variables. On pourrait considérer la captivité comme un *quid pro quo* dans le cas de l'expéditeur qui veut la même majoration du coût variable que son concurrent.

Il y en général un point à faire ressortir en terminant ces recommandations. Le Bill, comme il se présente actuellement, donne nettement l'impression que l'état des recettes ferroviaires est cause d'une énorme préoccupation. Il faudrait qu'on se préoccupe également du bien-être des usagers des moyens de transport et d'une bonne utilisation des ressources de ces moyens.

Les tarifs ferroviaires, comme les taxes d'accise sur certaines denrées, établissent un écart entre le prix que paie le consommateur et celui que reçoit le producteur. Pour cette raison, les tarifs ferroviaires peuvent influer sur la répartition de l'activité économique quant aux régions et aux industries. Dans la mesure où les tarifs ferroviaires ne représentent pas des frais indéterminés d'une durée prolongée, ils constituent une tentative de récupérer de certains marchés le fardeau non réparti de frais ferroviaires. Ce fardeau non réparti des frais ferroviaires est vraiment indépendant de services particuliers et il n'existe pas de justification du point de vue économique à le placer dans une catégorie d'expéditeur en opposition à une autre. De fait, les tarifs ferroviaires sont établis de façon à placer une partie disproportionnée du fardeau sur les expéditeurs qui ont le moindre choix en fait de services. La façon de récupérer le fardeau constitue donc une question de politique d'imposition et n'a aucun rapport avec le fait de vouloir obtenir une utile répartition des ressources. La loi proposée est conçue pour assurer que les expéditeurs sans alternative en tant que groupe n'occasionnent pas de perte de contribution au fardeau. Cette attitude n'est pas logique; les taxes imposées à un groupe sont employées pour payer un fardeau que tous les expéditeurs ou le pays dans son ensemble doivent supporter. Je crois qu'il y a erreur à considérer l'idée de la perte d'une contribution au fardeau comme un critère permettant de rejeter les propositions visant à protéger l'expéditeur «captif». Le bon critère à employer consiste à se demander si de telles propositions amélioreraient la répartition de l'activité économique quant aux régions et aux industries.

Article 387

L'article 387 tente de préciser quelles sont les directives que doit employer la Commission canadienne des transports dans le calcul des frais aux fins de la loi.

Les termes du présent article sont imprécis et insuffisants pour protéger les intérêts des divers groupes d'expéditeurs, des groupes de consommateurs et autres personnes, et je recommanderais les changements ci-dessous.

Paragraphe (1) de l'article 387A. Dans le calcul des frais, la Commission canadienne des transports est tenue d'inclure les allocations indispensables en raison de la dépréciation et du coût de l'argent. Dans le dernier cas, le coût de l'argent dépensé comprend l'argent provenant d'emprunts et l'argent ne provenant pas d'emprunts.

Il survient de la confusion pour les raisons suivantes:

Le paragraphe (1) de l'article 387A précise que les termes de l'article s'appliquent aux fins mentionnées aux articles 314A à 314J, 329, 334, 387A et B.

L'article 336 n'est pas mentionné. En examinant l'article 336, nous ne trouvons pas d'instructions au sujet de l'inclusion d'allocations de dépréciation dans le calcul du coût variable. En outre, les instructions visant le calcul du coût de capital à l'article 336 énoncent simplement que la Commission doit se servir des coûts de capital approuvés par la Commission comme convenables pour la Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

Il ne ressort pas clairement pourquoi il faut des instructions différentes pour calculer le coût variable à l'article 336 en comparaison des instructions nécessaires au calcul du coût variable aux fins des autres articles.

Je recommande que l'on apporte des éclarcissements sur cet article pour expliquer la différence de traitement.

Paragraphe (2) de l'article 387A. La Commission canadienne des transports est tenue d'inclure dans le calcul des frais d'une partie quelconque de l'entreprise de la compagnie, ou d'une activité particulière de la compagnie, ceux des frais de la compagnie qui sont, dans leur ensemble ou en partie, raisonnablement attribuables à cette entreprise ou à cette activité particulière. La même règle s'applique dans le calcul des frais des entreprises ou des activités futures.

Cet article prête à confusion et peut avoir des répercussions nuisibles. L'idée de coût variable est assez bien définie pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y ajouter des dispositions modificatrices qui tentent d'inclure des frais «raisonnablement attribuables», lesquels, de fait, ne varient pas avec les items particuliers du trafic. Le danger de cet article est qu'il ouvre la porte à toutes les complications portant sur l'addition de fardeaux, de frais fixes, de déficits de réseaux et le reste, si la Commission canadienne des transports est déterminée a donner lieu à de telles éventualités. Il serait de beaucoup préférable de supprimer entièrement le paragraphe (2) de l'article 387A et d'y substituer une simple instruction portant que les frais variables consistent dans les épargnes en coût global provenant d'une diminution dans le rendement des services et qu'il faudrait déterminer les recettes ou les pertes d'un service en particulier en comparant les recettes avec les frais variables sur une durée prolongée.

387B. Cet article donne à la Commission canadienne des transports l'autorisation de définir les faits et les facteurs qui sont pertinents dans le calcul du coût. Cet article établit aussi une procédure d'appels pour régler les représentations faites par écrit à la Commission sur une modification aux règlements, et l'autorisation de tenir des audiences relatives aux propositions de changement aux règlements présentées par des personnes en dehors de la Commission canadienne des transports. L'article est incorrect, car il n'assure pas une protection suffisante aux intéressés. Le paragraphe (2) de l'article 387B montre que les représentations faites par écrit seront accueillies lorsque la Commission propose des modifications aux définitions de coût. La Commission peut tenir des audiences, mais elle n'est pas obligée de le faire. Elle n'est pas davantage obligée de permettre aux intéressés d'interroger le personnel de la Commission.

Lorsque des personnes de l'extérieur proposent des changements aux règlements sur le coût, la Commission peut tenir des audiences. Toutefois, les dispositions de l'article 387C, qui sont étudiées ci-dessous, peuvent limiter l'utilité de la procédure des audiences.

387C. L'article 387C propose de protéger le caractère confidentiel des renseignements sur les frais obtenus d'une compagnie de chemin de fer. Ainsi, l'inhabilité des intéressés à obtenir des renseignements des chemins de fer sur des questions de frais entraverait la marche des audiences. On ne voit pas clairement comment pourrait avoir lieu une audience juste et impartiale quand le principal intéressé aux audiences, à savoir les chemins de fer, pourrait refuser de communiquer des renseignements sur les frais aux personnes intéressées, en dehors de la Commission. Cette question du caractère confidentiel des renseignements prend une importance immédiate chaque fois qu'une personne intéressée en

audience devant la Commission a une plainte portant sur le coût. Ainsi, la question des frais entre en jeu lorsqu'il s'agit de l'abandon des embranchements non rentables, de l'établissement des déficits dans le trafic du grain et de la fixation d'un tarif de compensation. Dans chaque cas, les parties intéressées doivent pouvoir interroger le personnel de la Commission et examiner les déclarations et les témoignages présentés par d'autres parties intéressées. A défaut d'une telle procédure, le public se voir privé de protection.

On a beaucoup tenu compte dans le passé de la nécessité de protéger le caractère confidentiel des renseignements sur les frais d'exploitation des chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer ont fait valoir que si ces rensignements étaient connus du public, elles se trouveraient dans une position défavorable vis-à-vis de la concurrence des autres modes de transport, à savoir le camionnage. La situation concurrentielle des chemins de fer vis-à-vis des camionneurs est supposément défendue par l'ignorance générale des frais variables des chemins de fer. Les chemins de fer croient que si les camionneurs possédaient ces renseignements, ils sauraient quelles sont les régions du trafic ferroviaire qui sont vulnérables à la concurrence quant au tarif.

Cet argument permettrait aux services de camionnage de faire baisser le tarif de ce genre de transport et de supplanter le service ferroviaire.

Cela me semble une représentation ridicule et tendencieuse de la concurrence du marché. Au cours des années, les chemins de fer ont perdu leur clientèle qui s'adresse maintenant aux camions, en raison de la concurrence qui incite les expéditeurs et les camionneurs à découvrir les marchandises et les services à l'égard desquels le service de camionnage peut remplacer le service ferroviaire. Il ne leur importait pas de connaître les tarifs ferroviaires. Mais il importait que soit établi un tarif de transport par camions et un service de camionnage qui soient meilleurs que le tarif et le service ferroviaires. Qu'une connaissance plus approfondie des tarifs ferroviaires engendre une perte supplémentaire de trafic en faveur des camions n'est que pure hypothèse.

Il sera impossible de poursuivre les travaux relatifs à l'établissement des prix que nécessite l'adoption de la présente loi, si on continue de garder confidentiels les tarifs ferroviaires. L'établissement des prix dans le cadre de la présente loi demande l'établissement de barèmes de coûts moyens dans le cas des chemins de fer et de l'établissement du prix variable à long terme à l'égard des articles transportés par les lignes de trafic et les lignes d'embranchement. Comment la Commission peut-elle publier ces renseignements sans divulguer les renseignements quant aux prix de revient des chemins de fer? Comment peut-elle s'acquitter de son mandat sans faire connaître ces renseignements publiquement? La Commission travaillera-t-elle dans le secret?

Je recommanderais fortement que l'article 387B et C du bill soit modifié comme il suit:

1. La Commission devrait recevoir l'ordre d'appliquer les méthodes d'établissement du prix de revient propres à satisfaire les exigences des articles 314, 329, 334 et 336. En outre, la Commission devrait recevoir l'ordre de déterminer les profits de toute entreprise en comparant les revenus de cette entreprise et les coûts variables à long terme.

2. Tous ces renseignements relatifs aux frais doivent être accessibles à tous les intéressés pour tout ce qui a trait aux questions touchant les audiences de la Commission tenues conformément aux articles 314, 329, 334 et 336.

3. Les intéressés auront le droit d'examiner les documents que le personnel de la Commission préparent et d'examiner les documents que les autres intéressés présenteront.

4. L'article 387C de la loi devrait être supprimé.

Toutes ces recommandations vous sont respectueusement soumises,

TABLEAU DES TAUX MAXIMUMS

ÉTABLISSEMENT DES TAUX MAXIMUMS ET DES MAJORATIONS DU PRIX VARIABLE, SELON LE BILL C-231, COÛTS DU PACIFIQUE-CANADIEN EN 1953, SELON LE RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTS.

(500 milles de distance de transport)

Poids	1 Coût variable (y compris le coût de l'argent)	2 Diminution du coût variable à partir de chargements de 15 tonnes	3 Coût variable (15 tonnes + 150%	4 Taux maximum (Col. 3— la moitié de la Col. 2)	5 % de la majoration du prix variable
30,000 liv.	50.2c.	—	$1.26	$1.26	150%
50,000 liv.	34.1c.	16.1c.	1.26	1.18	246%
70,000 liv.	27.2c.	23.0c.	1.26	1.14	319%
90,000 liv.	23.4c.	26.8c.	1.26	1.12	379%
110,000 liv.	21.1c.	29.1c.	1.26	1.11	426%
130,000 liv.	19.4c.	30.8c.	1.26	1.10	467%

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX

Fascicule 41

SÉANCE DU JEUDI 24 NOVEMBRE 1966

Concernant le

BILL C-231

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes.

Y COMPRIS LE TREIZIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

TÉMOINS:

L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports. *Du ministère des Transports:* M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, conseiller juridique; et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1966
25266—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H.-Pit Lessard

et messieurs

Andras	Howe (*Wellington-*	Pascoe
Bell (*Saint-Jean-*	*Huron*)	Reid
Albert)	Jamieson	Rideout (Mme)
Byrne	Legault	Rock
Cantelon	MacEwan	Schreyer
Deachman	McWilliam	Sherman
Fawcett	Nowlan	Southam—25.
Groos	O'Keefe	
Horner (*Acadia*)	Olson	

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,
R. V. Virr.

ORDRE DE RENVOI

Le JEUDI 8 septembre 1966

Il est ordonné,—Que le Bill C-231, Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit déféré au comité permanent des transports et communications.

Attesté

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Le Bill C-231, Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, a été renvoyé à votre Comité, le jeudi 8 septembre 1966.

N'étant pas autorisé à siéger pendant le congé de la Chambre, le Comité n'a tenu sa première séance d'étude du Bill C-231 que le jeudi 6 octobre 1966. Depuis, votre Comité s'est réuni trente-trois (33) fois, a reçu les témoignages de soixante-treize (73) personnes et a reçu et considéré trente-six (36) mémoires.

Le Comité est convenu de faire rapport du Bill C-231 avec les amendements suivants:

Article 1er

Retrancher les lignes 3 à 10, inclusivement, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

1. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront,

Article 3

Retrancher les lignes 15 à 18, inclusivement, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

un pipe-line destiné uniquement au transport du pétrole et du gaz ou de l'un ou l'autre

Retrancher les lignes 21 à 24, inclusivement, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

(d) «entreprise de transport par véhicule à moteur» désigne une entreprise destinée au transport de voyageurs ou de marchandises au moyen de quelque véhicule, machine, tracteur, remorque ou semi-remorque, ou toute combinaison des susdits, mu ou tiré par une puissance mécanique et pouvant être utilisé sur une route; et

(e) les expressions «pétrole» et «gaz» désignent le pétrole et le gaz tels que les définit l'article 2 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

Article 4

Retrancher les lignes 31 et 32, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

le transport par eau auquel s'applique la Loi sur les transports et tous les autres modes de transport par eau ressortissant à l'autorité législative du Parlement du Canada;

Retrancher la ligne 1, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

(e) le transport, par location ou contre rétribution.

Article 7

Retrancher la ligne 27, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

Commission par l'article 15.

Insérer, immédiatement après le paragraphe (5) de l'article 7, ce qui suit:

(6) A toutes les délibérations de la Commission, le président, lorsqu'il est présent, doit présider et le vice-président qui possède les qualités prévues par le paragraphe (2), lorsqu'il est présent, doit présider en l'absence du président; et l'opinion du vice-président qui possède les qualités prévues par le paragraphe (2) portant sur toute question soulevée qui, de l'avis des commissaires, est une question de droit, prévaut, sauf que, si le président est lui-même un avocat inscrit au barreau d'une province du Canada depuis au moins dix ans, l'opinion du président prévaut sur toute question de droit soulevée alors qu'il préside.»

Article 9

Retrancher l'article 9 et le remplacer par ce qui suit:

9. (1) La Commission a un secrétaire nommé par le gouverneur en conseil pour occuper sa charge à titre amovible.

(2) En l'absence du secrétaire pour cause de maladie ou pour quelque autre motif, la Commission peut nommer, parmi son personnel, un secrétaire adjoint, qui doit dès lors agir au lieu et place du secrétaire et exercer ses pouvoirs.

Article 11

Retrancher.

Article 12 initial

Modifier en y attribuant le numéro d'article 11.

Articles 13, 14 et 15 initiaux

Modifier en leur attribuant les numéros d'article 12, 13 et 14.

Article 16 initial

Modifier en y attribuant le numéro d'article 15, en en retranchant les lignes 19 à 21, à la page 7 et en les remplaçant par ce qui suit:

(b) entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

Retrancher la ligne 6, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada

Retrancher l'alinéa *g*), à la page 8, et le remplacer par ce qui suit:

(g) établir des normes et des critères économiques de portée générale devant servir à la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux, ainsi qu'à la détermination des rendements financiers qu'il serait souhaitable d'en obtenir;

Retrancher la ligne 6, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

Insérer, immédiatement après la ligne 27 de la page 9, ce qui suit:

(4) Dans l'exercice des fonctions que lui attribue le présent article, la Commission peut consulter les personnes, les organismes et les autorités qui, à son avis, sont en mesure de l'aider à formuler et à recommander la ligne de conduite à suivre et la Commission peut nommer et consulter des comités représentatifs de ces personnes, organismes et autorités.

(5) La Commission peut déléguer, en tout ou en partie à quelque autre organisme ou autorité ressortissant au pouvoir législatif du Parlement du Canada, l'un quelconque de ses pouvoirs ou fonctions en ce qui concerne la sécurité dans l'exploitation de pipe-lines pour denrées et l'organisme ou l'autorité en question ayant fait l'objet d'une semblable délégation peut exercer les pouvoirs ainsi délégués et doit s'acquitter des fonctions ainsi déléguées.

Nouvel article 16

Insérer le nouvel article 16 que voici:

16. (1) Au présent article, «transporteur» désigne une personne qui entreprend, par location ou contre rétribution, des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, par entreprise de transport, par véhicule à moteur ou par pipeline pour denrées, lorsque ces transports relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada.

(2) Lorsqu'une personne a lieu de croire

(a) que toute action ou omission d'un transporteur ou de deux transporteurs ou plus, ou

(b) que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi ou de la *Loi sur les chemins de fer* après l'entrée en vigueur de la présente loi,

peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur des frontières du Canada ou de l'étranger au Canada ou du Canada à l'étranger, cette personne peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel de l'action, de l'omission ou du taux et la Commission, si elle est convaincue qu'une preuve *prima facie* a été fournie, doit faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission, le taux ou son effet.

(3) Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède, voir

(a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question; ou

(b) si le contrôle par un autre genre de service de transport, ou si les intérêts détenus par un transporteur dans un autre genre de service de transport, ou si le contrôle d'un transporteur par une compagnie ou une personne qui exploite un autre genre de service de transport ou si les intérêts détenus par ces dernières dans l'entreprise d'un transporteur, peuvent être en cause.

(4) Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le taux qui fait l'objet de l'appel nuit à l'intérêt public, elle peut, nonobstant la fixation d'un taux en conformité de l'article 336 de la *Loi sur les chemins de fer* mais en tenant compte de l'article 334 de ladite loi, rendre une ordonnance sommant le transporteur de supprimer la cause du préjudice dans les taxes ou conditions pertinentes spécifiées pour le transport ou telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil aux fins de faire prendre toute mesure jugée appropriée.

Article 17

Retrancher les lignes 43 et 44, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

d'absence ou d'empêchement du président de la Commission et de son vice-président qui remplit les conditions du paragraphe (2) de l'article 7, présider toutes les séances du Comité et exercer.

Retrancher les paragraphe (4) à (6), inclusivement, de l'article 17, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

(4) Lorsqu'une ordonnance, une règle ou une directive établie par un comité de la Commission relativement à toute question concernant un moyen particulier de transport, à l'exception d'une question relative à un taux, un permis ou un certificat particuliers, fait l'objet d'une opposition de la part d'un exploitant d'un autre moyen de transport pour le motif que l'ordonnance, la règle ou la directive établit une différence injuste ou comporte quelque autre injustice à l'égard de ses opérations, la Commission doit, autrement que par l'intermédiaire d'un de ses comités, reviser l'ordonnance, la règle ou la directive, en conformité des règles de procédure qu'elle peut prescrire à cet effet, et doit confirmer annuler, changer ou modifier l'ordonnance, la règle ou la directive ou procéder à une autre audition sur la question qui en fait l'objet.

(5) A toute audition de la Commission tenue aux fins de rendre une ordonnance ou de donner une directive, une autorisation ou une approbation ou d'imposer une sanction, relativement à toute question de la compétence de la Commission, celle-ci peut, nonbstant toute disposition de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi sur l'aéronautique*, de la *Loi sur les transports*, de la Loi *sur l'Office national de l'énergie* ou de la présente loi, permettre au représentant ou à l'argent d'un gouvernement provincial ou d'une municipalité ou d'une association ou d'un autre organisme représentant les intérêts des expéditeurs ou des destinataires au Canada de comparaître et déposer devant la Commission sous réserve des règles de procédure que la Commission peut prescrire.

(6) Nonobstant toute disposition contraire du présent article, le président de la Commission et son vice-président qui remplit les conditions du paragraphe (2) de l'article 7 ne siégeront pas ensemble à une audition devant un comité de la Commission.

Nouvel article 18

Insérer le nouvel article 18 que voici:

18. (1) Un requérant, ou un intervenant à une demande présentée à la Commission, pour

(a) un permis en vertu de la *Loi sur l'Aéronautique* en vue d'exploiter un service aérien commercial;

(b) un permis en vertu de la présente loi en vue d'exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur;

(c) un permis en vertu de la *Loi sur les transports* pour entreprendre le transport par eau; ou

(d) un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la présente loi visant un pipe-line pour denrées;

peut en appeler au Ministre d'une décision finale de la Commission en ce qui concerne la demande, et le Ministre doit alors certifier son avis à la Commission et celle-ci doit alors s'y conformer.

(2) Lorsque, en conformité de tout pouvoir dont la présente loi ou toute autre loi du Parlement du Canada l'investit, la Commission suspend, annule ou modifie tout permis en vue d'exploiter un service de transport ou tout certificat de commodité et de nécessité publiques concernant un service de transport, le transporteur dont le permis ou le certificat a été suspendu, annulé ou modifié peut en appeler au Ministre et celui-ci doit alors certifier son avis à la Commission qui doit s'y conformer.

(3) Un appel au Ministre en vertu du présent article doit être interjeté dans les trente jours de la date de la décision, de la règle ou de l'ordonnance dont est fait appel ou dans tel délai plus long que le Ministre peut accorder.

(4) La Commission peut édicter des règles prescrivant la manière suivant laquelle peuvent être faits les appels au Ministre.

Ancien article 18

Modifier en renumérotant comme article 19 et en retranchant les mots «avec l'approbation du gouverneur en conseil» à la ligne 39 de la page 10; et en retranchant le paragraphe (2) de l'article 18 et en le remplaçant par ce qui suit:

(2) Lorsqu'il y a conflit entre des règlements établis par la Commission en vertu de la présente loi relativement à un certain moyen de transport et des règlements établis en vertu de toute autre loi relativement à ce moyen de transport, les règlements établis en vertu de la présente loi prévalent.

Anciens articles 19 et 20

Modifier en renumérotant comme articles 20 et 21.

Ancien article 21

Modifier en renumérotant comme article 22 et en retranchant les lignes 1 et 2 de la page 12 et en les remplaçant par ce qui suit:

22. Dans la présente Partie,

(a) «pipe-line mixte» désigne un pipe-line pour denrées pouvant servir au transport soit du pétrole et du gaz, soit de l'un ou de l'autre;

(b) «compagnie» ou «compagnie de pipe-line pour denrées» désigne une personne

attribuer, à l'alinéa actuel *b*) de l'ancien article 21, la lettre indicatrice *c*) et retrancher le nombre «24» à la ligne 13 de la page 12 et le remplacer par le nombre «25».

Anciens articles 22 et 23

Modifier en renumérotant comme articles 23 et 24.

Anciens articles 24, 25, 26, 27 et 28

Retrancher et insérer les nouveaux articles que voici:

25. (1) Sous réserve du paragraphe (3) de l'article 24, et du paragraphe (3) du présent article, la Commission peut émettre un certificat relativement à un pipe-line pour denrées si la Commission est convaincue que le pipe-line est actuellement et sera plus tard requis comme commodité et nécessité publiques et, lorsqu'elle examine une demande de certificat, la Commission doit tenir compte des questions qui lui semblent pertinentes et notamment, sans restreindre la généralité de ce qui précède, les questions suivantes:

(a) la possibilité de rentabilité du pipe-line;

(b) la responsabilité financière et la structure financière de la compagnie demanderesse, les méthodes de financement du pipe-line et la mesure dans laquelle les Canadiens auront une possibilité de participer au financement, à la construction et à l'installation du pipe-line; et

(c) tout intérêt public qui, de l'avis de la Commission, peut être affecté par l'acceptation ou le refus de la demande.

(2) Chaque certificat émis en conformité du présent article l'est à la condition que les dispositions de la présente Partie et les règlements en vigueur à la date de son émission ainsi que toutes adjonctions ou modifications subséquentes, de même que chaque ordonnance prise sous l'autorité de la présente Partie, soient respectés.

(3) Quand une demande de certificat est faite en vertu de la présente Partie relativement à un pipe-line mixte,

(a) la demande doit, en accord avec les règles que le gouverneur en conseil peut prendre à cet effet, être entendue à la fois par la Commission et l'Office national de l'énergie, et un rapport conjoint sur la demande doit être présenté au gouverneur en conseil par la Commission et l'Office national de l'énergie; et

(b) le certificat peut seulement être émis avec l'approbation du gouverneur en conseil et les dispositions de l'article 18 ne s'appliquent pas en l'occurrence.

26. (1) Une compagnie exploitant un pipe-line pour denrées, autre qu'un pipe-line mixte, ne doit pas exiger de droits autres que ceux que spécifie un tarif, produit à la Commission, qui est en vigueur.

(2) Une compagnie exploitant un pipe-line mixte ne doit pas exiger des droits autres que ceux que spécifie un tarif, approuvé à la fois par la Commission et l'Office national de l'énergie auxquels ils ont été produits, qui est en vigueur; et les dispositions des articles 50 à 59 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* s'appliquent *mutatis mutandis* au transport effectué par le pipe-line mixte de toute denrée comme s'il était fait mention dans ces dispositions de la Commission au lieu et place de l'Office national de l'énergie.

(3) Sous réserve du paragraphe (2), la Commission peut rendre des ordonnances relatives à toutes les questions concernant le trafic, les droits ou les tarifs d'une compagnie de pipe-line pour denrées, et elle peut rejeter tout tarif de droits, ou toute partie d'un semblable tarif,

(a) que la Commission estime n'être pas compensatoire et n'être pas justifié par l'intérêt public; ou

(b) que la Commission estime être un tarif qui tire un avantage indu de la situation de monopole favorisant les transporteurs par pipe-line pour denrées, s'il n'existe aucun service efficace et concurrentiel fourni par un autre transporteur en commun qui n'est pas un autre transporteur par pipe-line pour denrées ou une combinaison de transporteurs par pipe-lines pour denrées;

et la Commission peut exiger que la compagnie de pipe-line pour denrées substitue à ce tarif, dans un délai prescrit, un tarif de droits qu'elle juge satisfaisant, ou elle peut prescrire d'autres tarifs en remplacement du tarif ainsi rejeté en tout ou en partie.

27. (1) La Commission possède et peut exercer relativement à une compagnie de pipe-line pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises, la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie en vertu des Parties III et V de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* relativement aux pipe-lines relevant de la juridiction de cet Office ou que peut exercer celui-ci; et dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente Partie de la présente loi, les articles 26 à 39, les articles 57, 58 et 59 et la Partie V de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* s'appliquent *mutatis mutandis* à une compagnie de pipe-line pour denrées ainsi qu'à ses ouvrages et entreprises comme s'il était fait mention dans ces dispositions de la Commission au lieu et place de l'Office national de l'énergie.

(2) Lorsque

(a) un pipe-line mixte a été exploité comme un pipe-line pour pétrole ou comme pipe-line pour gaz avant qu'un certificat ait été émis en vertu de la présente loi, à cet égard, ou

(b) lorsque les quantités de pétrole et de gaz ou de l'un de ces produits, transportées par un pipe-line mixte par rapport aux quantités des autres denrées ainsi transportées sont telles qu'elles indiqueraient, de l'avis du gouverneur en conseil que le pipe-line est exploité comme pipe-line pour pétrole ou pour gaz plutôt que comme pipe-line pour denrées,

le gouverneur en conseil peut, par ordonnance, placer le pipe-line mixte sous la compétence de l'Office national de l'énergie et pendant toute période durant laquelle l'ordonnance est en vigueur, la *Loi sur l'Office national de l'énergie* s'applique *mutatis mutandis* au pipe-line mixte, et le certificat y relatif émis en vertu de la présente loi est réputé avoir été émis pour le pipe-line en vertu de la présente loi.

(3) Une ordonnance rendue en vertu du paragraphe (2) peut être en tout temps annulée par le gouverneur en conseil sur la recommandation de la Commission.

(4) la Commission peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, selon les modalités qu'elle estime pertinentes, exiger qu'une compagnie exploitant un pipe-line pour denrées, en conformité de ses pouvoirs, sans délai et avec le soin de la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer par son pipe-line toute substance pouvant être transportée par celui-ci.

(5) La Commission peut, d'une façon semblable, établir des règlements relatifs aux pipe-lines pour denrées semblables à ceux que l'Office national de l'énergie peut établir en vertu de l'article 88 de la *Loi sur L'Office national de l'énergie.*

(6) Quiconque viole un règlement établi en vertu du paragraphe (5) est coupable d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité.

Ancien article 29

Modifier en le renumérotant comme article 28.

Ancien article 30

Retrancher et insérer les nouveaux articles 29 et 30 comme suit:

29. Tant que la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* est en vigueur et nonobstant l'article 4 de la présente loi, la présente Partie ne s'applique qu'aux entreprises de transport par véhicule à moteur et qu'aux parties de ces entreprises qui sont soustraites aux dispositions de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* en vertu de l'article 5 de cette loi; et, dans la présente Partie, l'expression «entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie» désigne, relativement à une partie d'une entreprise de transport par véhicule à moteur ainsi soustraite aux dispositions de cette loi, la partie qui en est ainsi soustraite.

30. Lorsqu'une entreprise de transport par véhicule à moteur était en exploitation immédiatement avant que la présente Partie y fut rendue applicable, l'exploitant de ladite entreprise a droit de recevoir, et la Commission doit lui délivrer, à sa demande et dans les six mois qui suivent la date où la présente Partie est ainsi devenue applicable y l'entreprise en question, le permis que prévoit la présente Partie à cet égard, aux mêmes conditions quant aux horaires, aux parcours, aux arrêts, au transport de voyageurs et de marchandises ainsi qu'à l'assurance, ci-après appelées «conditions d'exploitation», que celles qui prévalaient à l'égard de ladite entreprise de transport par véhicule à moteur immédiatement avant que la présente Partie y fut rendue applicable; mais la Commission peut inclure dans le permis telles conditions supplémentaires, ne

visant ni les conditions d'exploitation ni le droit de propriété de l'entreprise ou son contrôle, qu'elle juge nécessaires dans l'intérêt public.

Article 32

Retrancher l'article 32, à la page 16, et y insérer ce qui suit:

32. (1) Sous réserve du paragraphe (2), personne ne doit exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie à moins d'être détenteur d'un permis encore valide délivré en vertu de la présente Partie.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à une personne qui exploite une entreprise de transport par véhicule à moteur immédiatement avant que la présente Partie y devienne applicable à moins que cette personne n'omette de demander à la Commission, dans les six mois qui suivent cette entrée en application, la délivrance d'un permis en vertu de la présente Partie.

(3) Personne ne doit exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie en contravention de quelque condition du permis délivré pour cette exploitation en vertu de la présente Partie.

(4) Personne ne doit pour un transport effectué par une entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie, offrir, ni accorder ou donner, ni solliciter, ni accepter ou recevoir un rabais, une remise ou un traitement de faveur grâce à quoi ce transport s'effectue, par quelque expédient, à un taux moindre que celui qui est spécifié dans les tarifs alors en vigueur.

(5) Quiconque viole une disposition du présent article est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinq mille dollars ou d'un emprisonnement d'au plus un an ou des deux peines à la fois.

Article 33

Retrancher la ligne 31, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

(2) Lorsque la personne qui exploite une entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente Partie est membre d'une association représentant des personnes engagées dans des exploitations semblables, l'association peut, en conformité des règlements que la Commission peut établir à cet égard, préparer et produire auprès de la Commission un tarif de droits pour le compte de cette personne.

(3) La Commission peut rendre des ordon-

Article 35

Retrancher les lignes 14 et 15, à la page 17, et les remplacer par ce qui suit:

35. La Commission peut établir des règlements

Retrancher les lignes 9 à 12 inclusivement, à la page 19, et les remplacer par ce qui suit:

de douze mois, ou ces deux peines à la fois:

(p) concernant la sécurité et la prévention des accidents dans l'exploitation d'une entreprise de transport par véhicule à moteur et prescrivant les normes de sécurité y applicables;

(q) désignant à titre d'enquêteurs des personnes chargées de faire des enquêtes pour le compte de la Commission sur les questions relatives aux opérations des entreprises de transport par véhicule à moteur et prévoyant les rapports à faire ensuite et les autres dispositions jugées nécessaires à propos de ces enquêtes; et

(r) concernant tout ce qui est nécessaire ou opportun pour la bonne réalisation de l'intention et des objets de la présente Partie.

Articles 39, 40 et 41

Retrancher l'article 39 et renuméroter l'article 40 comme article 39; et

Renuméroter les paragraphes (1) et (2) de l'article 41 comme articles 40 et 41, respectivement.

Article 42

Retrancher les lignes 35 à 40 inclusivement, à la page 22, et y substituer ce qui suit:

314B. (1) La Commission peut, lorsqu'elle le juge nécessaire, établir des règles relatives aux demandes d'abandon d'embranchements et peut dans ces règles prescrire les périodes pendant lesquelles ces demandes doivent être déposées à la Commission et entendues par celle-ci relativement à un embranchement particulier ou à des groupes d'embranchements.

(2) Si une compagnie désire abandonner l'exploitation d'un embranchement, elle doit déposer à la Commission une demande d'abandon de l'exploitation de cette ligne en conformité des règles que la Commission peut avoir établies aux termes du paragraphe (1); et la Commission doit, dans la région desservie par l'embranchement, donner l'avis public qu'elle juge raisonnable.

Retrancher les lignes 35 à 37, inclusivement, à la page 23, et les remplacer par ce qui suit:

prescrites, et la Commission doit faire donner avis public des principales conclusions du rapport dans la région desservie par l'embranchement comme elle l'estime raisonnable.

Retrancher les lignes 44 à 49, inclusivement, à la page 23, et les lignes 1 à 3, inclusivement, à la page 24, et les remplacer par ce qui suit:

Commission doit, après avoir tenu les auditions que, le cas échéant, elle estime nécessaire pour permettre à toutes les personnes qui désirent le faire de présenter leur point de vue sur l'abandon de l'embranchement, et en tenant compte de tous facteurs qui lui semblent pertinents, décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et si la ligne doit ou non être abandonnée; mais si la Commission

Retrancher l'alinéa *a*) du paragraphe (2) de l'article 314C, à la page 22, et le remplacer par ce qui suit:

(a) peut examiner ensemble et en groupe, aux dates fixées à cet effet par la Commission, toutes les demandes d'abandon d'embranchements situés dans lamême région ou dans des régions adjacentes comme le décide la Commission;

Retrancher la ligne 2, à la page 25, et y substituer ce qui suit:

«ment non-rentable ou tout segment de celui-ci doivent»

Retrancher les articles 44 à 46, à la page 25, et les remplacer par ce qui suit:

(h) les ressources actuelles ou futures ressources éventuelles de la région desservie par l'embranchement, les restrictions saisonnières des autres moyens de transport de cette région et les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport dans la région.

Retrancher les lignes 12 à 18, à la page 28, et les remplacer par ce qui suit:

de l'article 314C, la Commission peut également faire des recommandations qui ne touchent pas directement une compagnie de chemin de fer

(a) en ce qui concerne la bonne organisation du trafic sur un embranchement ou tout tronçon de celui-ci pour lesquels la Commission a fixé une date d'abandon, ou

(b) en ce qui concerne toute action considérée comme désirable par la Commission sur toute question en rapport direct avec l'abandon d'un embranchement ou de tout tronçon de celui-ci,

et les recommandations peuvent être communiquées aux autorités

Retrancher la ligne 31, à la page 28, et la remplacer par ce qui suit:

d'exploitation ont été déposées à la Commission mais en empêchant, autant que les circonstances le permettent, qu'aucune autre personne ait accès à des renseignements de nature confidentielle qu'elle pourrait utiliser.

Retrancher le paragraphe (1) de l'article 314G, à la page 31, et le remplacer par ce qui suit:

314G. (1) Nonobstant toute disposition des articles 314A à 314F, le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret,

(a) désigner les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire; et

(b) désigner des régions dans lesquelles il ne doit pas être abandonné d'embranchements durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire;

et les embranchements ainsi désignés ou situés dans des régions ainsi désignées ne doivent être l'objet d'aucune approbation d'abandon durant les périodes prescrites, et il ne doit être adressé à la Commission aucune demande d'abandon d'une telle ligne durant la période prescrite.

Retrancher les lignes 43 à 48, à la page 31, et les lignes 1 à 9, à la page 32, et les remplacer par ce qui suit:

314I. (1) Dans le présent article et l'article 314J,

(a) «perte réelle», relativement à un service de trains de voyageurs, désigne

(i) l'excédent, s'il en est, des frais subis par la compagnie dans le transport des voyageurs par le service de trains de voyageurs

sur

(ii) les revenus de la compagnie provenant du transport des voyageurs par le service de trains de voyageurs; et

(b) «service de trains de voyageurs» désigne le train ou les trains d'une compagnie qui sont capables de transporter des voyageurs et qui sont déclarés par une ordonnance de la Commission, aux fins du présent article et de l'article 314J, comprendre un service de trains de voyageurs.

Retrancher les lignes 15 à 27, inclusivement, à la page 32, et les remplacer par ce qui suit:

(3) En même temps qu'elle dépose une demande de suppression du service de trains de voyageurs, la compagnie doit également soumettre à la Commission un bilan de frais et revenus de la compagnie attribuables au transport des

voyageurs par le service en question pour chacune d'un certain nombre d'années financières consécutives de la compagnie que prescrit la Commission (ci-après appelées au présent article les «années de comptabilité prescrites»), et la Commission doit faire donner, au sujet de la demande dans la région desservie par le service de trains de voyageurs, l'avis public que la Commission estime raisonnable.

Retrancher les lignes 40 à 49, à la page 32, et les remplacer par ce qui suit:

(5) Si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie a subi, du fait de l'exploitation du service de trains de voyageurs relativement auquel elle a fait une demande de suppression, une perte réelle dans une ou plusieurs des années de comptabilité prescrites et notamment, la dernière de ces années, la Commission doit, après avoir tenu les auditions publiques qui, le cas échéant, sont requises, à son avis, pour permettre à toutes les personnes qui le désirent de présenter leur point de vue sur la suppression du service de trains de voyageurs et, en tenant compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents, déterminer si le service de trains de voyageurs est non rentable et si vraisemblablement il continuera à le demeurer et si le service de trains de voyageurs doit être supprimé; mais si la Commission conclut qu'à son avis, la compagnie n'a pas subi de perte réelle dans l'exploitation de ce service de trains de voyageurs au cours de la dernière des années de comptabilité prescrites, elle doit rejeter la demande de suppression sans préjudice de toute demande qui peut subséquemment être faite pour la suppression de ce service.

Retrancher les lignes 41 et 42, à la page 31, et les remplacer par ce qui suit:

(b) ni après qu'un an s'est écoulé à compter de la date de l'ordonnance

Retrancher les lignes 18 à 22, inclusivement, à la page 34, et les remplacer par ce qui suit:

(9) La Commission doit faire donner avis public de toute audition, constatation, détermination, ordonnance, reconsidération ou de tout rejet qui concerne le service de trains de voyageurs en conformité du paragraphe (4), (5), (7) ou (8), dans la région desservie par le service de trains de voyageurs comme la Commission l'estime raisonnable.

Retrancher les lignes 16 à 27, inclusivement, à la page 35, et les remplacer par ce qui suit:

(5) La Commission peut, relativement à tout semblable paiement, ou au total desdits paiements relatifs aux pertes réelles de la compagnie attribuables au service de trains de voyageurs au cours d'années antérieures, faire donner, à l'égard de ce ou de ces paiements dans la région desservie par le service de trains de voyageurs, l'avis public que la Commission estime raisonnable.

Insérer, immédiatement à la suite du paragraphe (7) de l'article 314J, à la page 35, ce qui suit:

(8) Les paragraphes (2) à (7) ne s'appliquent pas en ce qui concerne un service de trains de voyageurs qui transporte principalement des abonnés ou autres personnes voyageant régulièrement entre des points situés sur le chemin de fer de la compagnie assurant le service.

(9) Lorsque, en vertu du paragraphe (8), une réclamation ne peut être faite aux termes du présent article relativement à un service non rentable, la Commission doit, après enquête, attester la perte réelle, s'il en est, qui, à son avis est attribuable au service et faire à ce sujet rapport au gouverneur en conseil en indiquant l'action qu'il estime nécessaire ou désirable d'entreprendre pour fournir une aide à l'égard de cette perte.

(10) Lorsque, en conformité de toute action prise par le gouverneur en conseil en vertu du présent article, une aide financière est accordée à une compagnie de chemin de fer pour chacune des années sur des crédits votés par le Parlement à cette fin, le paiement à cette compagnie d'une telle aide est réputé, aux fins de l'article 469, être un paiement en vertu du présent article.

Article 44

Retrancher l'article 44 et le remplacer par ce qui suit:

44. La rubrique précédant l'article 317 ainsi que les articles 317 et 318 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

317. Nonobstant l'article 336, lorsque de l'avis de la Commission, il n'y a pas, en ce qui concerne le transport de marchandises en chargements non complets inférieurs à cinq mille livres à destination ou en provenance de tout point au Canada, d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré par un transporteur en commun autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer, la Commission peut étudier le tarif applicable au transport de ces quantités à destination ou en provenance dudit point au Canada et si la Commission constate que le tarif des taxes d'une compagnie de chemin de fer, ou toute partie du tarif, sont tels qu'ils constituent un avantage indu découlant d'une situation de monopole en favorisant les transporteurs par rail en ce qui concerne le transport de ces marchandises ou catégories de marchandises, la Commission peut rejeter en tout ou en partie un tarif de taxes et enjoindre à la compagnie de chemin de fer d'y substituer, dans un délai prescrit, un tarif de taxes jugé satisfaisant par la Commission, ou prescrire d'autres taxes au lieu des taxes ainsi rejetées.

Article 49

Retrancher la ligne 23, à la page 39, et la remplacer par ce qui suit:

Partie IV de la *Loi sur les transports.*

Article 50

Retrancher la ligne 1 à la page 40 et la remplacer par ce qui suit:

(3) Les tarifs du grain et de la farine transportés pour l'exportation depuis tout point à l'ouest de Fort William ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement doivent être maintenus au niveau des tarifs applicables le 31 décembre 1966.

(4) Nonobstant les dispositions de l'article

Retrancher la ligne 35 à la page 40 et la remplacer par ce qui suit:

(b) pour les produits du grain, autres que la farine, trans-

Retrancher la ligne 31 à la page 41 et la remplacer par ce qui suit:

aux fins des articles 314E et 469, être un paiement

Retrancher l'article 329A aux pages 41 et 42 et le remplacer par ce qui suit:

329A. (1) Au présent article,

(a) «port de l'Est» désigne l'un des ports de Halifax, Saint John, Saint John Ouest et Montréal et tout port du fleuve Saint-Laurent à l'est de Montréal;

(b) «tarifs de l'Est» désigne,

(i) en ce qui concerne le grain, les tarifs-marchandises applicables le 30 novembre 1966 au transport du grain en vrac pour l'exportation depuis un point quelconque de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est, et

(ii) en ce qui concerne la farine, les tarifs-marchandises applicables le 30 septembre 1966 au transport de la farine pour l'exportation depuis un point quelconque de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est;

(c) «point de l'intérieur» désigne,

(i) en ce qui concerne le grain, tout point de chemin de fer situé le long de la baie Georgienne, le long du lac Huron ou le long de toute voie navigable directement ou indirectement reliée au lac Huron et qui ne se trouve pas plus à l'Est que Prescott, mais y compris Prescott, et

(ii) en ce qui concerne la farine, tout point de la côte du Canada à l'Est du 84e degré de longitude ouest;

(d) «farine» désigne la farine obtenue à partir de grain; et

(e) «grain» désigne les denrées mentionnées au paragraphe (6) de l'Ordonnance n° 121416 de la Commission des transports du Canada en date du 18 juillet 1966.

(2) Afin d'encourager la continuation de l'utilisation des ports de l'Est pour l'exportation du grain et de la farine,

(a) les tarifs du grain transporté en vrac pour l'exportation jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'entérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement doivent être maintenus au niveau des tarifs applicables le 30 novembre 1960 au transport de grain de ce genre jusqu'aux ports de l'Est; et

(b) les tarifs de la farime transportée pour l'exportation jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement doivent être maintenus au niveau des tarifs applicables le 30 septembre 1966 au transport de farine de ce genre jusqu'aux ports de l'Est.

(3) La Commission doit de temps à autre déterminer, relativement

(a) au transport du grain en vrac pour l'exportation, et

(b) au transport de la farine pour l'exportation,

par chemin de fer jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur, un niveau de tarifs conforme aux dispositions de l'article 334 et doit faire publier ces tarifs dans la *Gazette du Canada*.

(4) Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation de la Commission, autoriser le ministre des Finances à payer, sur le Fonds du revenu consolidé, à une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement qui transporte, aux tarifs de l'Est, du grain en vrac pour l'exportation jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur, ou de la farine pour l'exportation depuis un point de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est, lorsque les tarifs de l'Est pour ce grain ou cette farine, selon le cas, sont inférieurs aux tarifs déterminés et publiés par la Commission en vertu de paragraphe (3), un montant égal à la différence entre

(a) le montant total reçu par la compagnie pour cette année-là pour le transport de ce grain ou de cette farine et

(b) le montant total que la compagnie aurait reçu pour cette année-là si le grain ou la farine avaient été transportés aux tarifs déterminés et publiés par la Commission en vertu du paragraphe (3) au lieu de l'être aux tarifs de l'Est.

(5) Jusqu'à ce que la Commission détermine et publie un niveau de tarifs en vertu du paragraphe (3),

(a) les proportions des tarifs ferroviaires de transport du grain en vrac pour l'exportation depuis un point de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est qui ont été déposées par une compagnie de chemin de fer à la Commission des transports du Canada en conformité du paragraphe 2 de l'ordonnance n° 103860 de ladite commission en date du 23 février 1961 et qui ont été approuvées par ladite commission sont censées être les tarifs déterminés par la Commission canadienne des transports en vertu du paragraphe (3); et

(b) les tarifs applicables le 30 septembre 1966 au transport de la farine pour l'exportation depuis un point de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est sont censés être les tarifs déterminés et publiés par la Commission canadienne des transports en vertu du paragraphe (3).

Article 53

Retrancher le mot «Board» (*ne s'applique pas à la version française*)

Retrancher les lignes 33 et 34, à la page 44, et les remplacer par ce qui suit:

335. (1) Un taux de chargement complet qui s'applique à un transport entre points situés au Canada, dont l'un se trouve

Retrancher le paragraphe (2) de l'article 335, à la page 45 du bill et le remplacer par ce qui suit:

(2) Un taux sur un produit désigné (autre qu'un taux de concurrence) qui était en vigueur le 9 octobre 1966, pour un transport de charbon ou de coke entre des points situés au Canada, dont l'un ou dont les deux se trouvent dans le «territoire choisi» défini par les articles 2, 7 et 12 de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* doit être le taux en vigueur à cet effet après l'intrée en vigueur du présent article et continuer d'être le taux applicable nonobstant toute disposition de la présente loi ou d'une autre loi.

(3) Les paragraphes (1) et (2) seront exécutoires pendant les deux années qui suivront leur entrée en vigueur et cesseront d'avoir effet à la fin de cette période.

Retrancher la ligne 39, à la page 46, et lui substituer ce qui suit:

les expéditions de marchandises en cause, sauf les expéditions dont la Commission peut à l'occasion autoriser l'acheminement à des fins expérimentales par un autre moyen de transport; et

Retrancher la ligne 38 (*ne s'applique pas à la version française*)

Retrancher la ligne 13, page 50, et y substituer ce qui suit:

(15) l'application du paragraphe (11) prend fin deux ans

Retrancher les mots «cinq années» à la ligne 20, page 50, et les remplacer par les mots «quatre années».

Articles 63 et 64

Retrancher les articles 63 et 64, à la page 54, et les remplacer par ce qui suit:

63. Le paragraphe (1) de l'article 362 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

362. (1) Si les marchandises ou effets restent, sans être réclamés, en la possession de la compagnie durant une période de trois mois, la compagnie peut, en en donnant avis public par annonce insérée pendant six semaines, par la suite, dans la gazette officielle de la province où se trouvent ces marchandises et effets, et dans les autres journaux où elle croit nécessaire de l'insérer, vendre ces marchandises et effets aux enchères publiques à l'endroit et à l'heure indiqués dans cette annonce, et, sur le produit de la vente, retenir ces taxes et tous les frais raisonnables pour l'emmagasinage, les annonces et la vente de ces marchandises et effets.

64. La rubrique précédant l'article 364 et les articles 364 et 365 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

365. La Commission possède et peut exercer, au sujet des taxes de messagerie et des tarifs, les pouvoirs qu'elle possède ou peut exercer en vertu de la présente loi, relativement aux taxes et tarifs des marchandises; et toutes les dispositions de la présente loi, sauf l'article 336, qui sont applicables aux taxes et tarifs de marchandises, pour autant que ces dispositions y sont applicables et ne sont pas incompatibles avec les dispositions des articles 366 à 368 et de l'article 370, s'appliquent aux taxes et tarifs de messagerie.

Article 65

Retrancher les lignes 31 et 32, à la page 54, et les remplacer par ce qui suit:

65. Les articles 367 à 369 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

et

Ajouter immédiatement après la ligne 4, à la page 55, l'article suivant:

369. La Commission peut, par règlement ou dans un cas particulier, prescrire ce qui s'entend par transport d'effets en messagerie, ou déterminer si des effets sont transportés en messagerie au sens de la présente loi.

Article 66

Retrancher l'article 66 et le remplacer par ce qui suit:

66. (1) L'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 378 de ladite loi est abrogé.

(2) L'article 378 de ladite loi est en outre modifié par l'adjonction, immédiatement après le paragraphe (1) du paragraphe suivant:

(1a) Nonobstant les dispositions d'une loi du Parlement du Canada ou de la législature d'une province, et nonobstant tout pouvoir ou toute autorité jusqu'ici ou désormais conférée par cette loi ou en découlant, la Commission peut déterminer la hauteur à laquelle toute compagnie légalement autorisée par une loi spéciale ou autre autorisation du Parlement du Canada de construire, exploiter et entretenir des lignes de télégraphe ou de téléphone doit fixer et maintenir les fils

(a) au-dessus ou en travers des voies publiques et des lieux publics dans les cités, villes et villages constitués en corporations; et

(b) au-dessus, en travers ou en bordure de tout chemin privé, avenue ou ruelle utilisés pour le passage de véhicules;

et aucune semblable compagnie ne doit fixer ni maintenir de fils à un niveau plus bas que celui que la Commission a indiqué, ni ne doit ériger plus d'une ligne de poteaux le long d'une voie publique.

Article 70

Retrancher les lignes 37 et 38, à la page 57, et les remplacer par ce qui suit:

de la compagnie aux fins des articles 314A à 314J, 317, 329, 329A, 334, 336, 387B et le présent article, doit être incluse.

Retrancher les paragraphes (2) à (5), inclusivement, de l'article 387B, aux pages 59 et 60, et les remplacer par ce qui suit:

(2) Lorsque la Commission propose de modifier des règlements établis en vertu du paragraphe (1), elle doit donner avis de la modification proposée, dans la *Gazette du Canada* et dans les autres publications où il est jugé désirable de le publier, et tout organisme d'une compagnie de transport, toute autorité provinciale ou municipale au Canada peut, dans les vingt jours à compter du jour de la publication de l'avis dans la *Gazette du Canada*,

(a) demander à la Commission de tenir des auditions pour examiner la modification proposée, ou

(b) donner avis à la Commission qu'il a l'intention de soumettre à la Commission son point de vue et ses recommandations sur la modification proposée; ce point de vue et ces recommandations doivent être soumis par écrit au plus tard dans les quarante jours à compter du jour de la publication de l'avis dans la *Gazette du Canada*,

et la modification proposée ne doit pas être mise en vigueur avant soixante jours à compter du jour de la publicaton de l'avis dans la *Gazette du Canada* à moins que, au cours du délai fixé à cet égard par le présent paragraphe, la Commission ne reçoive une demande en vue de tenir des auditions, ou ne reçoive des observations écrites indiquant les points de vue et les recommandations sur la modification proposée.

(3) Lorsque la Commission reçoit, dans le délai prescrit à cette fin par ce paragraphe, des observations écrites sollicitant un changement dans une proposition de modification mentionnée au paragraphe (2) et qu'elle ne reçoit pas dans le délai imparti à cette fin par ce paragraphe de demande en vue de tenir des auditions sur le sujet de la modification proposée, la Commission doit accorder un délai supplémentaire de trente jours pour la circulation des observations et pour la réception des commentaires qu'elles suscitent, et la Commission peut par la suite

(a) la mettre en vigueur dans sa forme originale ou dans une forme modifiée adoptée après réception des observations écrites et des réponses qu'elles ont suscitées, à compter de la date qu'elle fixe, ou

(b) tenir des auditions au sujet de la modification proposée.

(4) Lorsque la Commission reçoit, dans le délai imparti à cette fin par ce paragraphe, une demande en vue de tenir des auditions au sujet d'une modification proposée mentionnée au paragraphe (2), ou que des auditions sont tenues en vertu du paragraphe (3) au sujet de la modification proposée, la Commission doit

(a) faire circuler toutes observations écrites reçues en conformité du paragraphe (2) qu'on n'a pas déjà fait circuler en conformité du paragraphe (3), et

(b) tenir les auditions qui, à son avis, sont nécessaires pour permettre à toutes les personnes le désirant de présenter leur point de vue à la Commission;

par la suite, la Commission peut mettre la modification proposée en vigueur dans sa forme originale ou dans une forme modifiée adoptée à la suite desdites auditions, à compter de la date qu'elle fixe.

(5) Lorsqu'une personne autre que la Commission propose d'apporter à un règlement établi en vertu du présent article une modification que la Commission estime fondée, la Commission doit faire circuler la proposition et les réponses qu'elle suscite et, si elle le considère désirable, la Commission peut

(a) mettre la modification proposée en vigueur à compter de la date fixée par elle, non antérieure par plus de quatre-vingt-dix jours à la date où la modification proposée a été reçue par la Commission;

ou

(b) tenir des auditions au sujet de la modification proposée et la mettre en vigueur dans sa forme originale ou dans une forme modifiée adoptée à la suite desdites auditions, à compter de la date qu'elle fixe.

Article 75

Retrancher la ligne 8, à la page 64, et la remplacer par ce qui suit:

ou par le paragraphe (9) de l'article 319 ou l'article 328 ou 329A de la Loi sur les

Article 80

Retrancher les mots «,autres que les fonctionnaires et employés visés par le paragraphe (3),» des lignes 6 et 7 de la page 66.

Nouvel article 93

Insérer, immédiatement après l'article 92 du bill, la rubrique et l'article suivants:

Dispositions diverses

93. L'alinéa (e) du paragraphe (1) de l'article 6 de la *Loi sur l'aéronautique* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(e) «prix de louage ou rémunération» signifie tout paiement, considération, gratification ou profit, directement ou indirectement demandé, exigé, reçu ou perçu par une personne pour l'usage d'un aéronef.

Renuméroter l'actuel article 93 du bill en lui attribuant le numéro 94 et retrancher la ligne 7, à la page 71, et la remplacer par ce qui suit:

(3) La Partie IV et les articles 1, 91, 92, 93 ainsi

Annexe

Retrancher à la page 72 le paragraphe 3 de l'annexe relatif à la *Loi sur l'aéronautique* et le remplacer par ce qui suit:

3. L'article 7, les paragraphes (3) à (5) de l'article 8, l'article 9, les paragraphes (4a), (11), (12) et (13) de l'article 15, les articles 19, 21 et 24 sont abrogés.

Retrancher à la page 73 le paragraphe 2 de l'annexe relatif à une modification de la *Loi sur les chemins de fer* et le remplacer par ce qui suit:

2. Le paragraphe (2) de l'article 12 est abrogé, et

Retrancher à la page 73 le paragraphe relatif à la *Loi sur le dimanche* et le remplacer par ce qui suit:

L'alinéa (x) de l'article 11 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(x) le travail que la Commission canadienne des transports, tenant compte des objets de la présente loi et désirant prévenir tous les

retards injustifiables, juge nécessaire d'autoriser pour le transport des marchandises par toute entreprise de transport.

Le Comité a ordonné que le bill soit réimprimé tel qu'il est modifié.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs au présent bill (fascicules nos 23 à 41 inclusivement) se trouve ci-joint.

Respectueusement soumis,

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 24 novembre 1966
(73)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 30, à huit clos, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Andras, Byrne, Cantelon, Deachman, Fawcett, Groos, Jamieson, Howe (*Wellington-Huron*), Legault, Lessard, Macaluso, McWilliam, O'Keefe, Pascoe, Reid, Rock (17).

Aussi présents: L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Jacques Fortier, directeur du contentieux et avocat-conseil; et M. Donald Armstrong, conseiller économique auprès du Comité.

Le Comité poursuit et termine l'étude du bill C-231 article par article.

Le nouvel article 16 est adopté dans sa forme modifiée.

L'article 53 modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Les articles, l'annexe et le bill modifié sont adoptés.

Il est ordonné au président de faire rapport sur le bill modifié.

Le président informe les membres du Comité qu'il a demandé à M. Armstrong, l'économiste du Comité, de faire la critique des exposés présentés aujourd'hui.

Le président remercie les membres du Comité de leur collaboration et exprime sa gratitude au ministre des Transports pour avoir assisté aux audiences portant sur le bill C-231.

Le ministre félicite les membres du Comité pour les efforts qu'ils ont déployés et l'intérêt qu'ils ont manifesté à l'égard du bill C-231.

A 3 h. 50, le Comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français et/ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966-1967

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 42

SÉANCE DU MARDI 14 MARS 1967

Concernant

le bill S-31, Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

le bill C-239, Loi concernant la Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

TÉMOINS:

Représentant le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador: M. W. J. Bennett, président; M. C. B. Greenwood, gérant du trafic; M. Gregory Gorman, agent parlementaire et M. G. Blouin, député, parrain du Bill S-31, *Représentant la Compagnie de Téléphone Bell du Canada:* M. M. Vincent, président, M. A. J. De Grandpré, vice-président (contentieux). M. Gregory Gorman, agent parlementaire, et M. R. C. Honey, député, parrain du Bill C-239.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967
25268—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Blouin
Cantelon
Clermont
Émard
Habel
Horner (*Acadia*)
Howard
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
Lessard
Lind
MacEwan
McWilliam
Nowlan
O'Keefe
Olson
Orange
Pascoe
Reid
Rock
Schreyer
Sherman
Southam—25.

(Quorum 13)

Le secrétaire du comité,

R. V. Virr.

ORDRES DE RENVOI

Le VENDREDI 9 décembre 1966

Il est ordonné—Que le Bill S-33, Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador soit déféré au comité permanent des transports et des communications.

Le JEUDI 16 février 1967

Il est ordonné—Que le Bill C-239, Loi concernant la Compagnie de Téléphone Bell du Canada soit déféré au comité permanent des transports et des communications.

Le JEUDI 9 mars 1967

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Lewis, Howard, Orange, Habel, Lind, Clermont, Émard et Addison soient substitués à ceux de MM. Fawcett, Schreyer, Andras, Byrne, Deachman, Groos, Legault et Lessard sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le LUNDI 13 mars 1967

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Blouin, Lessard et Schreyer soient substitués à ceux de Mme Rideout et de MM. Addison et Lewis sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

25268—1½

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le JEUDI 16 mars 1967

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATORZIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le Bill S-31, Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicule n° 42*) suivra.

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 14 mars 1967
(74)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 du matin, sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: MM. Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Cantelon, Clermont, Émard, Howard, Lessard, Macaluso, MacEwan, Nowlan, Olson, Pascoe, Reid, Rock, Schreyer—(15).

Autres députés présents: MM. Byrne, Honey, Hymmen et Peters.

Aussi présents: Représentant le Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador: M. W. J. Bennett, président, M. C. B. Greenwood, gérant du trafic, M. Gregory Gorman, agent parlementaire. *Représentant la Compagnie de Téléphone Bell du Canada*: M. M. Vincent, président; M. A. J. Groleau, vice-président exécutif (administration); M. R. C. Scrivener, vice-président exécutif (exploitation); M. A. G. Lester, vice-président exécutif (planification et recherche); M. A.-J. de Grandpré, vice-président (contentieux); M. Gregory Gorman, agent parlementaire.

Le parrain du bill n° S-31 présente M. Gregory Gorman qui, à son tour, présente M. Bennett et l'invite à formuler quelques remarques concernant l'exploitation du Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Les membres du Comité interrogent le témoin.

Le Comité étudie les articles du bill n° S-31.

L'article 1er, le préambule, le titre et le bill sont adoptés, et le président est chargé de faire rapport du bill sans amendement.

M. HONEY, parrain du bill n° C-239, présente l'agent parlementaire et les dirigeants de la Compagnie de téléphone Bell du Canada.

M. de Grandpré, vice-président (contentieux) de la Compagnie résume la position de la Compagnie de téléphone Bell au sujet du bill.

Les membres du comité interrogent les dirigeants de la Compagnie Bell concernant leur mémoire.

Il est proposé par Rock, appuyé par M. Lessard, et

Il est décidé: que le mémoire de la Compagnie de Téléphone Bell du Canada soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour (Voir l'Appendice A-44.)

A 11 h. 40 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

(*Traduction*)

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le MARDI 14 mars 1967

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. L'ordre du jour appelle le bill n° S-31 concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, ainsi que le bill n° C-239 concernant la Compagnie de téléphone Bell du Canada. Si nous mettons en délibération le bill n° C-239 aujourd'hui, c'est simplement pour permettre aux dirigeants de la Compagnie de téléphone Bell de présenter leurs mémoires. D'autres témoins désirent déposer au sujet du mémoire de la Compagnie Bell; je doute donc que nous puissions l'aborder avant la prochaine session. Peut-être pourrions-nous décider plus tard s'il y a lieu de poursuivre cet après-midi l'interrogatoire des témoins au sujet du bill de la Compagnie Bell, ou bien si les témoins seront rappelés pour être interrogés lorsque les autres mémoires seront présentés.

Pour le moment, je vais prier M. Blouin de présenter l'agent parlementaire au sujet du bill n° S-31. M. Blouin est le parrain du bill à la Chambre des communes. Monsieur Blouin, voulez-vous présenter l'agent parlementaire à cet égard?

M. BLOUIN: Merci, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité, j'ai le plaisir de vous présenter M. Gorman, agent parlementaire du Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gorman, aimeriez-vous présenter vos collègues qui soumettront le mémoire?

M. Gregory GORMAN (*Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador*): Monsieur le président, honorables membres, le président de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, M. W. J. Bennett, est des nôtres ce matin; il est en mesure de vous fournir des explications complètes au sujet du but du projet de loi dont vous êtes saisis et de répondre à toutes les questions que vous désirez lui poser. M. Greenwood, gérant du trafic de la Compagnie, est aussi à votre disposition.

M. W. J. BENNETT (*président de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador*): Messieurs les membres du Comité, je me propose de résumer les observations qui ont été formulées au Sénat et, par la suite à la Chambre des communes, lorsque ces deux Chambres ont été saisies du projet de loi. Le but du projet de loi est d'autoriser la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador à terminer la construction de sa ligne de chemin de fer au cours de la période se terminant le 14 mai 1977. L'autorisation actuelle de la Compagnie à cette fin expire le 14 mai 1967, c'est-à-dire cette année.

La Compagnie a été constituée en société en 1947 pour construire et exploiter un chemin de fer à partir d'un point sur le fleuve Saint-Laurent situé entre les rivières Marguerite et Moisie, dans la province de Québec, et de là vers le nord à travers le Labrador, jusqu'à un port approprié dans la baie d'Ungava. Comme vous vous en rendez compte, il fallait obtenir, en 1947, l'autorisation du

Parlement, car la ligne projetée traversait deux pays, Québec et Terre-Neuve, car, en 1947, le Labrador et Terre-Neuve ne faisaient pas partie du Canada.

La partie de la ligne déjà construite parcourt une distance de 355 milles—149 milles au Québec et 206 milles au Labrador—de Sept-Îles (P.Q.), à travers le Labrador, jusqu'à Schefferville (P.Q.). Elle a coûté un peu plus de 162 millions de dollars. Bien entendu, le but de l'aménagement du chemin de fer était de permettre la mise en valeur des gisements de minerai de fer situés dans cette partie du Québec et du Labrador; c'était la clé de toute l'entreprise. Il y a deux principales régions où le minerai de fer est maintenant exploité, c'est-à-dire deux principales régions desservies par ce chemin de fer. Il s'agit de la région de Schefferville et celle du Lac Wabush-Lac Carol. Il y a, bien entendu, une autre importante entreprise, Québec-Cartier; elle est dotée de son propre chemin de fer car, étant située entièrement dans la province de Québec, elle n'était pas assujettie à la loi sur les chemins de fer.

L'entreprise du Lac Wabush-Lac Carol se trouve à environ 225 milles au nord-ouest de Sept-Îles et à 40 milles à l'ouest de la ligne principale du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Cette entreprise est desservie par un embranchement de 40 milles relié à la ligne principale, lequel appartient à une compagnie appelée *Northern Land* qui possède l'emprise, les voies, les dispositifs d'aiguillage, et ainsi de suite. Deux compagnies en exploitation utilisent ces installations.

Le Comité aimerait peut-être savoir quand la Compagnie entend prolonger son chemin de fer au nord de Schefferville. La réponse à cette question comme à bien d'autres dépend de la demande et des nécessités économiques. Comme par le passé, l'industrie du minerai de fer au Canada continuera à dépendre de l'exportation pour la plus grande partie de ses ventes de minerai de fer, en dépit de la consommation croissante de minerai canadien par les aciéries canadiennes. Il y a dans toutes les parties du monde d'immenses gisements de fer connus. L'exploitation de certains gisements en Amérique du Sud, en Afrique et en Suède a déjà commencé. D'autres comme ceux de l'Australie font l'objet d'une mise en valeur intensive, si bien que la concurrence est maintenant très âpre pour la vente de minerai de fer sur les marchés mondiaux et, à mon avis, elle ira s'accroissant.

Beaucoup de ces nouveaux gisements sont de qualité supérieure et sont plus accessibles aux ports situés en eau profonde que ceux de la région du Québec et du Labrador. D'autre part, la région du Québec et du Labrador possède d'autres avantages. Voici ce qu'écrit le ministère des Mines et des Relevés techniques dans une publication annuelle intéressante concernant l'industrie canadienne du minerai de fer:

> Les facteurs influant sur l'augmentation des exportations canadiennes de minerai de fer comprennent la demande croissante de minerai de fer dans les pays consommateurs; l'inaptitude de certaines sources traditionnelles à répondre à cette demande; la demande croissante de minerai enrichi à haute teneur; la proximité relative de vastes réserves canadiennes de minerai susceptible d'enrichissement par rapport aux grands centres sidérurgiques des États-Unis et, à un degré moindre, de l'Ouest de l'Europe; le climat politique favorable du Canada qui attire des placements de capitaux, et ses politiques fiscales stimulantes à l'égard des mines.

L'*Iron Ore Company of Canada*, qui est située à l'extrémité nord du chemin de fer, doit, cette année, mettre en valeur un nouveau gisement appelé la mine Redmond, sise à environ neuf milles au sud de Schefferville. Elle sera reliée à la

voie principale du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Il y a aussi d'autres gisements connus de minerai de fer au nord de Schefferville. Ainsi, l'*Iron Ore Company of Canada* possède des gisements à environ 50 milles au nord de Schefferville, au Québec. La Compagnie se propose de les exploiter plus tard. Le moment de le faire dépendra des conditions du marché, mais nous sommes d'avis que, quelle qu'en soit la date, le chemin de fer devrait être en mesure de procéder au prolongement de ses voies sans délai. Voilà pourquoi nous demandons au Parlement de prolonger le délai de construction de la ligne de chemin de fer prévue par notre charte.

Pour ceux d'entre vous qui ne sont pas familiers avec la région, nous avons une carte géographique ici. Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions l'accrocher quelque part ou bien vous préférez la faire circuler.

Je crois monsieur le président, que cela termine mes remarques et je serai heureux de répondre aux questions que les membres du Comité désireront me poser.

Le PRÉSIDENT: Nous allons nous en tenir à la pratique adoptée par le Comité, c'est-à-dire que chaque membre pourra interroger le témoin pendant 10 minutes; s'il n'a pas terminé son interrogatoire au bout de ce temps, il pourra revenir à la charge plus tard.

M. HOWARD: Je suis heureux que vous ayez apporté cette carte géographique, monsieur Bennett; si vous pouviez l'accrocher au mur, cela nous aiderait à nous orienter pour savoir au juste de quoi il retourne. Pourriez-vous nous dire combien de milles de voies il reste à aménager à l'égard du tracé primitif?

M. BENNETT: Au nord de Schefferville jusqu'à l'endroit le plus rapproché de la baie d'Ungava, il y a environ 220 milles. En réalité, aucun tracé n'a encore été approuvé.

M. HOWARD: Vous n'avez pas fait de relevé?

M. BENNETT: Nous avons fait un relevé sur une distance de 50 milles jusqu'au gisement de minerai dont j'ai fait mention, mais nous ne sommes pas allés plus loin. Si l'expérience que nous avons acquise avec la première ligne de chemin de fer peut nous servir de guide—et je le crois—il nous faudra suivre les vallées arrosées par les rivières lorsqu'il y en a et il y a des rivières assez importantes.

M. HOWARD: Mais la route la plus courte est de 220 milles?

M. BENNETT: Oui, jusqu'à un port en eau profonde.

M. HOWARD: Avez-vous une idée de la date où vous pourriez aménager cette ligne?

M. BENNETT: Cela, dépendrait des marchés.

M. HOWARD: Quand avez-vous terminé le premier tronçon de la ligne?

M. BENNETT: En 1954.

M. HOWARD: En 1954? Jusqu'à Schefferville?

M. BENNETT: En effet, il s'agit du tronçon qui va jusqu'à Schefferville. La ligne de 40 milles possédée en commun a été terminée en 1961.

M. HOWARD: Le tronçon qui va de Sept-Îles à Schefferville a été terminé en 1954 Est-ce exact?

M. BENNETT: Oui.

M. HOWARD: La ligne de 40 milles appartient-elle à une compagnie de mise en valeur de terrains?

M. BENNETT: Elle appartient à une compagnie désignée *Northern Land* laquelle est propriété commune de l'*Iron Ore Company of Canada* et du groupe Wabush.

M. HOWARD: Ah bon.

M. BENNETT: Elle possède l'emprise, les voies, les dispositifs d'aiguillage, les voies de garage, et ainsi de suite.

M. HOWARD: Étant donné que l'emplacement se trouve entièrement situé dans la province de Québec, la *Northern Land Company* n'a pas eu besoin de l'approbation du gouvernement fédéral.

M. BENNETT: Non, l'emplacement se trouve réellement au Labrador.

M. HOWARD: La Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador est-elle une filiale de l'*Iron Ore Company of Canada*?

M. BENNETT: C'est une filiale en propriété exclusive de l'*Iron Ore Company of Canada*. En réalité, elle a précédé de deux ans la constitution en société de l'*Iron Ore Company of Canada*. C'est le chemin de fer qui a permis à l'*Iron Ore Company of Canada* de commencer ses opérations.

M. HOWARD: Mon ami, M. Peters, a dit que l'aménagement de cette entreprise a failli entraîner la faillite des mines d'or Hollinger, mais passons, car cela n'a rien à voir à la question à l'étude.

Sauf erreur, le statut initial de 1947 prévoyait une période de dix ans pour l'aménagement de la région qui va du Saint-Laurent—à l'endroit que vous avez mentionné—jusqu'à la baie de l'Ungava.

M. BENNETT: C'est exact.

M. HOWARD: Au cours de cet internalle, vous avez parachevé le tronçon de chemin de fer qui va jusqu'à Schefferville. Vous n'avez rien fait d'autre depuis lors.

M. BENNETT: Nous n'avons pas fait autre chose depuis lors parce que nous avons mis en valeur les gisements situés dans le voisinage immédiat de Schefferville.

M. HOWARD: Ce qui me préoccupe, monsieur Bennett,—et je suis certain que j'ai exprimé cette pensée à la Chambre mais peut-être dans des termes différents—c'est qu'il s'agit du second prolongement de dix ans que la Compagnie demande; au cours du premier prolongement de dix ans, aucune mesure n'a été prise pour prolonger la ligne de chemin de fer. Vous dites maintenant en des termes vagues que vous n'êtes pas certain si ces travaux seront exécutés ou non.

M. BENNETT: À mon avis, l'exploitation du gisement situé à 50 milles au nord de Schefferville est partie de notre programme.

M. HOWARD: Au cours de la période de dix ans?

M. BENNETT: Oui, au cours de la prochaine période de dix ans.

M. HOWARD: Mais vous n'avez pas de programme après l'expiration de cette période.

M. BENNETT: En effet. Vous n'ignorez pas qu'il en coûte très cher d'aménager un chemin de fer dans cette région; par conséquent, on n'aménage un chemin de fer que lorsqu'il doit se révéler rentable. Bien entendu, nous ne jouissons pas d'un pouvoir exclusif. Même si un prolongement nous est accordé, rien n'empêche un autre groupe d'obtenir le droit d'aménager un chemin de fer dans la région. En fait, je crois qu'en 1960, le groupe Wabush s'est présenté au Parlement et a obtenu le droit d'aménager une ligne à partir de la propriété Wabush jusqu'à Sept-Îles, de sorte que...

M. PETERS: Nous préférerions que vous nous fournissiez des explications en vous reportant à la carte géographique.

M. ROCK: Nous aimerions voir où se trouvent ces endroits sur la carte.

M. BENNETT: Je vais indiquer les endroits. Voici d'abord Schefferville, puis la région Wabush-Carol...

M. HOWARD: Excusez-moi, monsieur Bennett. Schefferville est-elle située juste au-delà de la frontière entre Québec et le Labrador?

M. BENNETT: En effet.

M. HOWARD: Y a-t-il un différend entre la province de Québec et le gouvernement du Canada au sujet de l'emplacement de la frontière dans cette région?

M. BENNETT: Le gouvernement du Canada ou la province de Québec?

M. HOWARD: Entre les deux; d'aucuns prétendent-ils que la frontière n'est pas située à cet endroit-là?

Le PRÉSIDENT: Cela ne relève pas de la compétence de M. Bennett, monsieur Howard.

M. BENNETT: Permettez-moi de dire ceci: en réalité, les gisements de minerais à Schefferville chevauchent la frontière fixée par le Conseil privé. Nous n'avons éprouvé aucune difficulté avec l'une ou l'autre des provinces au sujet du paiement des redevances fondées sur le nombre de tonnes de minerai extrait. Du point de vue de la Compagnie, nous n'avons été impliqués dans aucun différend.

M. HOWARD: Je ne me préoccupais pas des redevances.

M. BENNETT: Si j'ai mentionné les redevances, c'est qu'elles se fondent sur le nombre de tonnes de minerai extrait. Il nous faut déterminer si le minerai provient du côté du Québec ou du côté du Labrador. Mais nous n'avons éprouvé aucune difficulté à ce sujet. La ligne noire que vous voyez là est censée la frontière selon la décision du Conseil privé.

M. HOWARD: Où se trouve la région laquelle, dites-vous, est à 50 milles de distance? Pourriez-vous nous indiquer l'extrémité du chemin de fer? Et l'endroit jusqu'où vous espérez le prolonger?

M. BENNETT: La charte initiale prévoyait un chemin de fer jusqu'à la baie.

M. HOWARD: Vous avez dit que la Compagnie Wabush avait obtenu l'approbation d'un bill l'autorisant à aménager un chemin de fer jusqu'à Sept-Îles?

M. BENNETT: Une ligne parallèle à la ligne existante.

M. HOWARD: Mais elle n'en a rien fait.

M. BENNETT: Non, parce que nous avons pu résoudre nos problèmes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, un problème avait surgi au sujet des taux.

M. HOWARD: Oui, je le sais. Ces gens avaient éprouvé des difficultés et avaient décidé de prendre d'autres dispositions.

M. BENNETT: Ils avaient deux compagnies provinciales de chemin de fer; un tronçon allait des mines Wabush jusquà la ligne principale; puis en descendant vers le sud un embranchement partait du mille 8 pour contourner la baie de Sept-Îles jusqu'à Pointe-Noire. La première compagnie avait été constituée à Terre-Neuve et la seconde, à Québec; puis la Compagnie Wabush a obtenu une autorisation du Parlement canadien, en 1960. Pour commencer, elle a obtenu que les deux chemins de fer relèvent de la loi sur les chemins de fer; puis elle a été autorisée par le Parlement à aménager une ligne.

Je ne sais pas exactement si ces pouvoirs sont expirés ou non, mais quoi qu'il en soit, nous en sommes venus à un accord.

M. HOWARD: Ai-je raison de présumer que si une autre société quelconque désirait construire une ligne de chemin de fer entre la baie d'Ungava et Schefferville, elle n'aurait pas besoin de l'autorisation du Parlement du Canada?

M. BENNETT: C'est une excellente question. C'est entièrement dans la province de Québec, n'est-ce pas?

M. HOWARD: Oui.

M. BENNETT: Je ne le croirais pas. Il se trouve des conseillers très éminents dans cette pièce qui pourraient répondre à cette question, mais je ne crois pas que la chose exigerait l'autorisation du Parlement. Prenez comme exemple Québec-Cartier qui est un autre important producteur de minerai de fer et qui se trouve entièrement dans la province de Québec. Leur chemin de fer n'est pas un transporteur public; il ne tombe pas sous le régime de la Loi sur les chemins de fer; il n'est pas régi par la Commission des transports du Canada; il est réellement partie de la société minière.

M. HOWARD: Mais en ce qui a trait à votre compagnie, vous êtes dans une situation différente, n'est-ce pas?

M. BENNETT: Très différente, oui.

M. HOWARD: Vous avez commencé avec l'intention d'aller jusqu'au bout, et en demandant l'autorisation du Parlement.

M. BENNETT: C'est exact.

M. HOWARD: Si l'autorisation consentie en 1957 devait maintenant expirer, à titre d'exemple, vous ne pourriez vous former en société constituée dans la province de Québec aux fins de construire ce prolongement de l'Ungava... Schefferville, parce que celui-ci fait partie du complexe d'ensemble. Ai-je raison de supposer une telle chose?

M. BENNETT: Oui, cela pourrait causer une difficulté.

M. HOWARD: L'avez-vous étudié avec vos conseillers juridiques?

M. BENNETT: Nos conseillers juridiques recommandent qu'afin de nous placer dans une situation de procéder à la construction de ce prolongement de 50 milles...

M. HOWARD: Que cela est nécessaire.

M. BENNETT: C'est la façon de le faire qui convient le mieux. Autrement si nous n'avons pas l'autorisation de le faire, il y aura lieu de se demander si nous reviendrons ici. Je l'ignore; cela pourrait poser une difficulté.

Le PRÉSIDENT: Si personne d'autre ne veut interroger M. Bennett, je laisserai M. Howard continuer.

M. OLSON: Monsieur le président, je voudrais seulement demander si vous avez inspecté des emplacements appropriés pour un port sur la baie d'Ungava.

M. BENNETT: Nous n'avons inspecté aucun emplacement à cet endroit. La Société Premium Iron Ores possède une propriété à cet endroit, et si je me souviens bien, elle se proposait de la mettre en valeur il y a quatre ou cinq ans en collaboration avec des intérêts allemands. Ils ont fait beaucoup de travail et ont aussi trouvé un port. Vous n'êtes pas sans savoir que tous les ports de cet endroit présentent des problèmes car c'est à cet endroit que les marées sont les plus hautes du monde, elles sortent vraiment de l'ordinaire. Et ensuite, bien en-

tendu, vous êtes aux prises avec le problème de la glace. Je crois que ce projet particulier était fondé sur une brève saison d'expédition au Groenland. Ils devaient entreposer leur produit au Groenland et l'en tirer au fur et à mesure qu'ils en auraient besoin.

M. OLSON: Pendant combien de mois de l'année pourriez-vous effectuer des expéditions en partance de la baie d'Ungava?

M. BENNETT: Je ne peux réellement pas donner de réponse précise à cette question mais ce ne serait pas une longue saison d'expédition.

M. BLOUIN: C'est environ trois mois de l'année.

M. BENNETT: La remarque que j'ai faite au sujet de l'abondance grandissante du minerai de fer dans le monde...

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je voudrais profiter de cette occasion pour poser une couple de questions à M. Bennett. En premier lieu, quel pourcentage de votre minerai de fer est acheminé par voies fluviales par rapport à celui acheminé vers l'étranger?

M. BENNETT: En premier lieu, nos expéditions ne sont pas toutes acheminées vers l'étranger. Une partie descend la côte ouest vers les États-Unis. Je crois que nos expéditions par voies fluviales au cours de l'année passée se sont chiffrées par 5 millions et demi de tonnes et nous avons expédié 14 millions de tonnes. De ces 14 millions de tonnes, je crois—parlant uniquement de mémoire—qu'environ 3 millions de tonnes ont été expédiées outre-mer, 5 millions et demi de tonnes ont été acheminées par la voie maritime et le solde par la côte de l'Atlantique. Comme vous pouvez le constater, cela est fonction de l'emplacement des usines de certains de nos clients. Le plus grand complexe sidérurgique de Bethlehem Steel par exemple, est situé à Sparrows Point. Il peut être desservi plus facilement en passant par la côte.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Quelle est votre attitude à l'égard des droits de passage? Avez-vous énoncé votre position sur ce sujet soit avant le communiqué d'hier...

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela n'a rien à voir avec la discussion en cours. Nous aurons amplement l'occasion d'en discuter. Je crois que vous pourriez revenir à votre autre genre de questions. En qualité de président, ma tâche sera très difficile, vous le comprenez, si vous vous étendez aussi sur ce sujet.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que l'on devrait consigner au compte rendu que le président ne porte aucun intérêt aux droits de passage.

Le PRÉSIDENT: Je crois que je n'ai même pas à répondre à cela après les commentaires que j'ai formulés à l'égard de ce sujet.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vais tenter de poser une autre question, qui, je le crois, s'y rattachera. Que pensez-vous de la nouvelle législation sur les transports au point de vue des opérations de la compagnie? Je ne le demande qu'à titre d'information. Je n'essaie pas de...

M. BENNETT: Je crois que dans le nouveau bill, la caractéristique qui nous plaît est celle qui nous permet de mettre sur pied une structure de taux s'appuyant sur le volume. Notre opération, évidemment, en est une sujette à des fluctuations assez prononcées d'une année à l'autre. Or, il se trouve, qu'au cours des trois ou quatre dernières années, nous n'en avons pas subi. D'autre part, nous avons connu des années où le tonnage n'excédait pas 7 millions de tonnes et d'autres où le tonnage se chiffrait par 14 millions et, comme vous le savez, aux termes de l'ancienne Loi sur les chemins de fer...bien je crois qu'elle est encore en vigueur car je ne crois pas que la nouvelle loi ait été encore proclamée ...vous aviez ce principe de base postulant que le taux doit être le même pour une tonne que pour un million de tonnes. Aux termes de la nouvelle loi, nous

sommes en mesure d'intensifier notre activité et nous sommes présentement engagés dans des discussions avec notre principal expéditeur, abstraction faite de la compagnie *Iron Ore*, lesquelles portent sur ce sujet précis. C'est à notre avis, le point le plus intéressant. Ce chemin de fer ne se prête pas au concept d'un tarif unitaire fixe.

Le PRÉSIDENT: Avec cette réponse, M. Bell, nous abandonnons le sujet de la nouvelle législation sur les transports.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est votre législation; votre gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Bien, vous avez eu amplement le temps de vous y intéresser lorsque le comité en a fait l'étude, monsieur Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'essaie de lui trouver des bons points, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Bien, passons maintenant au Bill S-31, si vous le voulez bien, M. Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous vous croyez encore au comité de la Défense nationale. Nous sommes tous très heureux ici; nous ne cherchons que des renseignements.

Le PRÉSIDENT: Si vous avez terminé, M. Bell, nous céderons la parole à M. Peters.

M. PETERS: J'ai un modeste intérêt dans cette région; malheureusement, je n'y ai pas donné suite.

Une VOIX: Des parts?

M. PETERS: Non, j'ai un neveu qui a passé l'été dans cette région, il y a trois ans et l'été dernier, il l'a encore passé dans cette région. Je crois savoir qu'il y a trois villes principales dans cette région; Schefferville, Wabush et Labrador City...

M. BENNETT: C'est exact.

M. PETERS: ... et qu'il y a eu énormément de disputes de la part de votre chemin de fer en ce qui a trait à la question d'avoir à desservir les deux autres villes, l'exploitation de Wabush et celle de Labrador City. L'une des villes n'est pas desservie—est-ce Labrador City—au delà du chemin de fer.

M. BENNETT: Qu'entendez-vous par au delà du chemin de fer?

M. PETERS: Où se trouve Labrador City sur la carte?

M. BENNETT: La distance entre Labrador City et Wabush est de trois milles.

Une VOIX: Seulement 224 milles au nord de Sept-Îles, et 37 milles à l'ouest.

M. PETERS: Y a-t-il une correspondance de trains pour s'y rendre?

M. BENNETT: Oh, oui.

M. PETERS: Alors, c'est la Wabush.

M. BENNETT: Il y a correspondance de trains et pour Wabush et pour Labrador City.

M. PETERS: Où se trouve Wabush?

Une VOIX: La distance entre les deux villes est de trois milles.

M. PETERS: Et ce sont deux sociétés différentes, n'est-ce pas?

M. BENNETT: Bien, ce sont deux différentes compagnies exploitant des gisements à ces endroits et il y a deux municipalités.

M. PETERS: Sont-ce des villes patronales?

M. BENNETT: Non. Elles ont été établies aux termes de ce que vous appelleriez, je suppose, des districts d'améliorations locales. Elles sont parvenues à ce stade lorsqu'elles ont un administrateur, mais elles tombent sous la juridiction du ministère des Affaires municipales. Elles sont en train d'évoluer comme vous le faites en Ontario. Ce sont des districts d'améliorations locales, ensuite un conseil est élu à la tête duquel se trouve un président ou un maire selon le cas.

M. PETERS: Je crois me rappeler qu'il y a eu énormément de difficultés dans cette région au sujet des opérations du chemin de fer. On m'a raconté que ce chemin de fer est mis en service principalement pour l'exploitation de *l'Iron Ore Company* du Canada, et que toute autre opération est accidentelle.

M. BENNETT: Bien, notre directeur du transport est ici, et j'imagine que si nous...

M. PETERS: Il y a sept ou huit importantes sociétés de forage à diamant dans ma région, et elles effectuent des travaux de forage à diamant dans cet endroit du moins, bon nombre d'entre elles—et elles éprouvent de grandes difficultés à s'y rendre à moins de le faire par avion. Il y a eu certaines restrictions à l'égard de...

M. C. B. GREENWOOD (*directeur du transport, Quebec North Shore and Labrador Railway Company*): Monsieur Peters, nous exploitons un train de marchandises générales tous les jours de la semaine y compris le dimanche. Nous fournissons aussi trois fois par semaine un service de passagers. Celui-ci roule en direction nord le mardi, vendredi et dimanche, et en direction sud, le mercredi, jeudi et lundi. Nous avons déterminé que jusqu'à maintenant, ce service est satisfaisant pour le nombre de personnes voyageant dans cette région.

M. PETERS: Ne s'est-il pas élevé de grandes difficultés lorsque vous avez refusé à des personnes le droit de voyager sur votre chemin de fer?

M. GREENWOOD: Oh, non monsieur. La chose ne s'est jamais produite. Il nous est impossible de le faire aux termes de la loi en cours.

M. PETERS: N'y a-t-il pas eu un procès à cet égard?

M. GREENWOOD: Non, pour autant que je sache.

M. BENNETT: Heureusement, nous ne détenons pas les droits à la rivière Moisie.

M. PETERS: Je reste encore curieux. Je suis au courant du fait qu'à l'origine, lorsque Hollinger est venu à cet endroit avec un projet d'aménagement d'installations de bassin, le port de mer en eau profonde était probablement aussi important que la correspondance à Sept-Îles. Je suis curieux et je suis persuadé que vous ne m'en soufflerez pas mot à moins que je ne le demande, mais quelle est votre situation si un autre gisement est mis en valeur hors du territoire de l'*Iron Ore Company* et au nord de votre présente ligne et que la propriété exige une sortie? Il me semble qu'elle a éprouvé énormément de difficultés à se faire accorder une correspondance.

M. BENNETT: Non, la difficulté avec Wabush était très simple et elle est compréhensible. Les représentants de la société entendaient obtenir les conditions les plus avantageuses et nous en sommes finalement venus à une entente. D'autre part, M. Peters, n'oubliez pas que nous devons nous conformer à la Loi sur les chemins de fer et à la Commission des transports du Canada ou à la nouvelle autorité, et nous ne sommes pas un exploitant privé. Nous sommes exactement dans la même situation que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en ce qui a trait à la disponibilité de services publics.

Pendant que nous en sommes à la question d'un autre gisement, comme je l'ai mentionné précédemment, ce prolongement—à vrai dire la charte originale—ne nous donne pas des droits exclusifs relativement à la construction d'un chemin de fer dans ce territoire. Je prévois que si quelqu'un venait à découvrir un important gisement de métaux communs à mi-chemin entre Schefferville et la baie d'Ungava, vous vous réuniriez ensemble, tout comme vous auriez des entretiens avec le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'ils y étaient mêlés. Par ailleurs, s'il vous est impossible d'en arriver à une entente convenable, rien ne pourrait empêcher cette ou ces compagnies de construire leur propre ligne de chemin de fer. En d'autres termes, nous ne possédons pas des droits exclusifs et nous n'essayons pas d'en obtenir. Pendant que nous exploitons ce chemin de fer, nous devons le faire conformément aux règlements de base de la Commission...la Loi sur les chemins de fer.

M. PETERS: Bien, tenons pour certain que ce délai de dix années expire et que vous avez un projet 50 milles au nord. Dans ces circonstances, le National-Canadien s'adresserait au Parlement et demanderait ce prolongement de 50 milles. Il est probable que si d'autres chemins de fer y étaient mêlés, la Commission des transports du Canada formulerait des recommandations relatives à la demande originale. Dans ce cas particulier, en demandant cette grosse somme alors que vous ne construirez pas maintenant... du moins, à partir de ce que vous avez déclaré, je ne puis voir que de grands efforts seront tentés pour pousser la construction jusqu'à l'extrémité de la ligne projetée,... n'immobilisez-vous vraiment pas..

M. BENNETT: Non, car nous ne détenons pas un droit exclusif.

M. PETERS: J'en conviens, mais au lieu de cet article qui vous permet un prolongement sur une base de dix ans, quel est le désavantage pour votre société de s'adresser au Parlement lorsqu'elle désire construire une ligne, au lieu de détenir une juridiction.

M. BENNETT: Il me semble beaucoup plus simple au point de vue de tous les intéressés d'obtenir un prolongement de nos droits actuels. S'ils doivent recommencer du début et s'adresser au Parlement pour l'obtention d'un bill relatif à la construction...

M. PETERS: Oui, mais si je me souviens bien, lorsque vous êtes venus pour la première fois en 1947, l'étude de rentabilité d'un bassin à la baie d'Ungava avait déjà été effectuée à ce moment. On parlait de contrats avec l'Allemagne pour du minerai de fer...non en boulettes...mais à l'état brut. Du moins, des projets avaient été exposés. Or, ces projets ne semblent plus être écrits dans les cartes et je me demande pourquoi. A notre point de vue à titre de législateurs, vous ouvrez un territoire entièrement nouveau avec ce chemin de fer et c'est un chemin de fer de développement et exploité par une compagnie principalement intéressée à un produit particulier. Nous devrions être capables de le mettre en valeur, comme je le conçois, dans la mesure où il pourrait desservir l'intégralité du territoire et assurer une stabilité aussi grande que possible dans cette région. Le chemin de fer devrait le faire et le prolongement ne semble plus être bien fondé.

M. BENNETT: Bien, je reviens simplement à ce que je disais, il n'y a qu'un moment. Si l'on découvre d'importants gisements de métaux communs... par exemple, au nord, aucun article ne nous accorde le droit exclusif de les desservir. Nous ne pourrions en aucune façon régir ou entraver la mise en valeur de cette région.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, si le groupe Wabush désirait construire le chemin de fer à partir de leur emplacement à Sept-Îles...

M. BENNETT: Il s'adresserait au Parlement pour obtenir autorisation de le faire.

M. PETERS: Je suis d'accord, monsieur le président.

M. OLSON: Un chemin de fer transporterait les produits de toutes les sociétés.

M. PETERS: Comme nation, nous nous placerions dans une situation absurde si nous laissons ce genre de choses se produire. Nous nous sommes vus offrir le droit pour le National-Canadien d'installer un prolongement de 60 milles au delà d'un chemin de fer privé et la chose m'a frappé comme étant absolument dénuée de bon sens. Nous sommes dans cette situation avec la compagnie Iron Ore. Ce n'est véritablement pas un chemin de fer; c'est un élément d'une exploitation minière. Je répugne à donner mon assentiment à ce genre de prolongement en raison de l'intérêt fondamental du chemin de fer, à savoir l'exploitation de leur gisement minier au lieu de la mise en valeur de cette région.

Je n'ai pas d'objection à ce que vous construisiez un prolongement se rendant à la nouvelle mine dont vous avez parlé, mais je ne puis voir pourquoi cette société de chemin de fer ne serait pas chargée d'une certaine responsabilité en ce qui a trait à la mise en valeur d'une partie de l'autre région, si la chose se révèle nécessaire. En d'autres termes, nous ne devrions pas encourager ce qui est survenu dans la mise en valeur de Wabush et nous ne devrions pas laisser la chose se reproduire. Vous avez dû mettre sur pied une autre petite société pour la construction de ce prolongement alors que cette société de chemin de fer aurait dû le faire elle-même.

M. GREENWOOD: Bien, il y avait des raisons, que je...

M. PETERS: Alors, vous auriez dû leur demander une structure de taux.

M. HYMMEN: Monsieur le président, je voudrais simplement poser une question d'intérêt général à M. Bennett et elle est très générale étant donné que la carte géographique est devant nous; à quel endroit prend fin le réseau du National-Canadien? Le lac St-Jean est-il indiqué sur la carte?

M. BENNETT: Oh, oui...il se trouve à une très grande distance.

M. GREENWOOD: Le réseau du National-Canadien prend fin sur la rive nord du St-Laurent à un endroit appelé Pointe-au-Pic.

M. HYMMEN: Non, non. Le lac St-Jean dans la partie supérieure sud.

M. GREENWOOD: Le lac St-Jean se trouve à l'ouest.

M. BENNETT: C'est exact; c'est ce qu'il demande.

M. HYMMEN: C'est une longue, très longue distance. J'allais justement demander le nom des autres réseaux ferroviaires qui se prolongent dans cette région.

Une VOIX: Je crois que c'est le plus rapproché.

M. BENNETT: Il descend le long du St-Laurent jusqu'à la Malbaie, située 90 milles à l'est de la ville de Québec.

M. HYMMEN: Je m'intéressais à la mise en valeur du potentiel du minerai et autres ressources, de la région en direction de l'ouest, montant vers l'est de la baie James et je ne m'étais pas rendu compte que le National-Canadien était si éloigné de la pointe de la baie James.

M. ROCK: M. Greenwood, vous aviez commencé à expliquer le système de réseau ferroviaire existant à l'heure actuelle et d'une façon ou d'une autre, vous en avez été détourné par certaines questions et je ne crois pas que vous aviez terminé votre exposé. A vrai dire, je voudrais connaître l'opération du système ferroviaire qui existe à partir de Sept-Îles jusqu'au nord et les intentions pour l'avenir. Ma question vise à demander: est-ce votre compagnie qui assure le service sur toute la distance séparant Sept-Îles de Schefferville?

M. GREENWOOD: Bien, à l'heure actuelle, la *Quebec North Shore and Labrador Railway* assure le service de Sept-Îles en direction nord vers Schefferville.

M. ROCK: Entièrement?

M. BENNETT: Trois cent cinquante-cinq milles.

M. ROCK: Où sont situés les droits de Wabush? A partir de quel endroit et jusqu'où?

M. GREENWOOD: La *Wabush Lake Railway Company* opère une jonction avec la *Quebec North Shore and Labrador Railway* à la borne routière 224. Deux cent vingt-quatre milles au nord de Sept-Îles.

M. ROCK: Est-ce qu'elle exploite un système quelconque ou ne détient-elle qu'un droit?

M. BENNETT: Elle l'exploite avec son propre...

M. GREENWOOD: Elle exploite ses propres wagons de marchandises sur la section conjointe connue sous le nom de *Northern Land Company Limited.*

M. BENNETT: Elle est possédée en commun par les deux sociétés.

M. ROCK: Par quelles deux sociétés?

M. BENNETT: L'*Iron Ore Company of Canada* et le groupe Wabush.

M. ROCK: Et en avez-vous d'autres qui l'empruntent aussi?

M. BENNETT: Oui, nous avons un...

M. ROCK: Un arrangement? Et vous n'avez rien de parallèle?

M. BENNETT: Nous manœuvrons sur la même plate-forme.

M. ROCK: Pourriez-vous nous en expliquer le fonctionnement à l'aide de la carte?

M. GREENWOOD: Les trains sont en service entre Sept-Îles et Rockway Junction située à la borne routière 224.

M. ROCK: Qui en est le propriétaire?

M. GREENWOOD: La *Quebec North Shore and Labrador Railway Company.* A cet endroit, elle effectue un échange réciproque de trafic avec soit la *Wabush Lake Railway Company,* propriété de Wabush Mines, ou la *Carol Lake Company,* filiale à part entière de la compagnie *Iron Ore.* Ensuite, la *Quebec North Shore and Labrador Railway Company* se déplace au nord de Schefferville et à l'heure actuelle, elle examine les propriétés au nord de Schefferville sur une distance d'environ 50 milles afin de pourvoir à tout futur développement minier dans cette région.

Une VOIX: Elle ne les dessert pas présentement.

M. GREENWOOD: Non, elle effectue une étude.

M. ROCK: Alors, vous tentez d'obtenir un prolongement de vos droits jusqu'à la baie d'Ungava.

M. GREENWOOD: Jusque dans cet endroit-ci.

M. ROCK: Une déclaration a été faite à l'effet que quelqu'un hésitait à vous accorder ce droit de pousser plus loin, car d'une façon ou d'une autre, il semblerait que vous êtes intéressé uniquement à desservir certaines mines. Si un intérêt financier quelconque voulait mettre en valeur la région entre Schefferville et Ungava, seriez-vous intéressé à leur assurer le service indépendamment de leur identité?

M. GREENWOOD: C'est exact, oui.

M. BENNETT: Nous sommes tenus à l'heure actuelle de fournir un service public, en qualité de transporteur public.

M. PETERS: Pourrais-je poser une autre question à ce sujet? Si vous dites que vous devez tenir cet engagement, pourquoi alors n'avez-vous pas construit le Wabush au lieu d'avoir fondé une autre société dans cette région?

M. BENNETT: Parce que Wabush voulait construire sa propre ligne à cet endroit.

M. PETERS: Bien, Wabush ne...

M. BENNETT: Non, non; ils se sont adressés au gouvernement de Terre-Neuve et ont obtenu une charte du gouvernement de Terre-Neuve pour construire un chemin de fer. L'original—

M. PETERS: Vous étiez aussi partenaire dans ce projet.

M. BENNETT: Carol Lake. Non, nous sommes complètement seuls dans ce projet.

M. PETERS: J'ai compris que ce projet était mené conjointement par le développement de Carol Lake et les mines Wabush; n'est-ce pas exact?

M. BENNETT: Non, non; pas les mines.

Une VOIX: Le chemin de fer.

M. BENNETT: Ce que nous avons dit au début était que le groupe Wabush avait une compagnie constituée en société, et qu'elle avait obtenu une charte pour construire une ligne à partir de son territoire jusqu'au Quebec North Shore et la Compagnie de Chemin de fer Labrador. Nous avons ensuite siégé et avons laissé tomber cette clause, car c'était évidemment ridicule, et alors nous avons décidé que nous allions fournir le chemin de fer. Mais ce n'était pas parce que nous n'étions pas prêts à fournir le service.

M. HOWARD: Il doit vous être difficile d'expliquer ceci, mais pouvez-ous expliquer pourquoi le Wabush voulait aussi le droit de construire une ligne vers le St-Laurent?

M. BENNETT: Cette clause est venue s'ajouter à la demande de droits de roulement sur les voies du Quebec North Shore et de la Société Labrador. Pour obtenir des droits de roulement, il était nécessaire que les deux chemins de fer Wabush, qui étaient tous les deux des sociétés provinciales, l'une de Terre-Neuve, et l'autre de Québec, soient portées sous la Loi des Chemins de Fer, ce qui fut fait en 1960. Au même moment le groupe tenta d'avoir l'approbation de construire une ligne, et fit ensuite une demande pour obtenir des droits. Ceci fut porté à l'attention du Conseil des Commissaires du Transport, et une longue et intense audition, qui a duré deux ou trois mois, s'est tenue sur la demande de droits de roulement sur les territoires du Quebec North Shore et de la Compagnie Labrador.

Une VOIX: Était-ce parce que vous ne pouviez vous entendre sur les taux?

M. BENNETT: Non je ne crois pas. Nous étions d'accord, après que toute la discussion fut terminée; nous avons siégé et en sommes venus d'accord.

M. OLSON: Mais au début de cette demande?

M. BENNETT: Évidemment, à ce moment, Wabush n'était pas dans les affaires, ils avaient un peu peur que nous n'en arrivions pas à une entente au sujet des taux. Évidemment, ils pouvaient toujours s'en remettre au Conseil des commissaires du transport s'ils n'aimaient pas le taux; nous avons résolu ce problème.

Le PRÉSIDENT: Ils font partie de ceux qui se considèrent comme des expéditeurs limités, M. Olson.

M. HOWARD: Pouvez-vous prédire quand ce prolongement de 50 milles sera construit?

M. BENNETT: Pas exactement, non.

M. HOWARD: Un an, deux ans ou trois ans?

M. BENNETT: Non, je ne crois pas que ce sera si tôt.

M. HOWARD: Cinq ans?

M. BENNETT: Vous me demandez quelque chose que j'aimerais pouvoir faire, c'est-à-dire prédire la demande de minerai de fer pendant les cinq prochaines années. J'ai de la difficulté à le faire pour un an.

M. HOWARD: Est-ce juste lorsque je dis que le Quebec North Shore et la Société du Chemin de Fer Labrador ont maintenant le droit exclusif de construire ce chemin de fer jusqu'à la baie de l'Ungava, à moins que quelque corps législatif en décide autrement?

M. BENNETT: C'est le corps qui décide.

M. HOWARD: Oui, mais seulement dans ce cas?

M. BENNETT: Je ne crois pas que nous ayons un droit exclusif. Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose dans notre charte qui dise que nous ayons le droit exclusif.

M. HOWARD: Bien, alors, vous avez un droit de priorité en étant là, en ayant la concession.

M. BENNETT: Ce n'est pas un droit exclusif.

M. HOWARD: Il est exclusif à moins que le Parlement du Canada en décide autrement. Évidemment que ce serait exagéré de s'attendre à ce qu'une société ayant obtenu un bill privé par l'entremise du Parlement, soit exemptée de l'action parlementaire dans l'avenir. Je ne parle pas de l'exclusivité dans ce contexte, mais dans le contexte où le droit vous est accordé, et il est exclusif à moins que et jusqu'à ce que le Parlement du Canada en décide autrement.

M. BENNETT: Ceci me semble être une situation parfaitement raisonnable.

M. HOWARD: En effet; tout ce que j'essaie de faire est de trouver une définition plus précise du mot «exclusif» dans le contexte de vos méthodes d'exploitation.

M. BENNETT: Je ne peux m'exprimer mieux que j'ai essayé de le faire auparavant: nous ne sommes pas dans une situation pour empêcher qui que ce soit de venir s'installer ici et d'obtenir une charte.

M. HOWARD: En effet.

M. BENNETT: La meilleure preuve que je puisse apporter pour appuyer cette déclaration est que Wabush l'a fait en 1960.

M. HOWARD: Est-ce que votre société serait prête à définir un engagement de prolongement de votre chemin de fer au nord jusqu'à l'Ungava.

M. BENNETT: Oh non, je ne crois pas.

M. HOWARD: Ceci me semble raisonnable, parce que vous demandez le droit de construire le chemin de fer. Vos méthodes d'exploitation jusqu'ici n'ont pas montré que vous avez l'intention de mettre ce projet à exécution, pas pendant les dix dernières années, en tout cas. Il est fort douteux que vous puissiez le faire dans les dix prochaines années si j'interprète vos paroles correctement. En fait, vous n'êtes même pas certain, à l'intérieur de limites raisonnables, du prolongement de 50 milles. Il me semblerait raisonnable—

M. BENNETT: Que voulez-vous dire par engagement relativement à ce que nous demandons ici?

M. HOWARD: La seule expérience que j'aie est celle que j'ai acquise dans la province de la Colombie-Britannique, où les demandes sont faites par des sociétés privées pour l'obtention de droits de faire certaines choses. L'approbation est donnée soit par la législature, soit par le gouvernement, dépendant de l'autorité recherchée, ou qui a le droit de la donner. Un contrat de valeur monétaire est présenté, ou du comptant ou quelque chose du genre qui dit: «Nous nous chargeons de poursuivre ce projet pendant une certaine période de temps, et si nous ne le faisons pas, alors nous perdrons notre dépôt en effet.»

M. BENNETT: Il n'y a pas de sommes publiques comprises dans cette entreprise.

M. HOWARD: Non, mais il y a des droits publics qui y sont compris, et vous l'avez recherché.

M. BENNETT: C'est vrai, mais je vous rappelle qu'en 1947, ni le CNR ni le CPR n'étaient intéressés à dépenser $162 millions pour construire un chemin de fer jusqu'à Schefferville; en effet, il y avait quelques personnes qui croyaient que c'était la pire des folies. Je crois que c'est devenu un grand avantage pour le pays, non seulement dans la région mais dans le pays en général.

M. HOWARD: Oui, et vous croyez toujours qu'il vaut la peine de s'aventurer à construire vers la baie de l'Ungava.

M. ROCK: S'il y a des clients là-bas.

M. HOWARD: Je ne vous pose pas la question à vous monsieur Rock, mais à M. Bennett. Croyez-vous toujours qu'il vaille la peine de s'aventurer à construire un chemin de fer de Schefferville à la baie de l'Ungava?

M. BENNETT: Pour revenir à votre engagement, je ne pourrais pas risquer, comme vous dites, d'investir certaines sommes d'argent et si nous n'avions pas terminé la ligne en-deçà de 10 ans, elles seraient remboursées à un revenu consolidé.

M. HOWARD: J'essaie seulement d'aider M. Sharp, du mieux que je le peux.

M. BENNETT: Vous réussissez très bien.

M. HOWARD: Je m'exprimerai plus clairement alors. Ce serait notre intention à un niveau approprié d'essayer de formuler un amendement au bill pour y insérer ceci, et ce niveau approprié se trouve à la Chambre. Maintenant, la meilleure façon de procéder pour nous, je crois, avant tout, est d'essayer de déterminer si la solution proposée serait avantageuse ou non, et si elle l'était, dans quelle mesure, parce que le 14 mai n'est pas trop éloigné.

M. BENNETT: Bien, si vous me demandez maintenant de vous donner quelque garantie que nous sommes prêts à établir un engagement incluant un engagement financier de notre part, j'en conclurais d'après mes remarques, que la réponse est évidemment négative.

M. HOWARD: Vous n'auriez pas dû venir demander une extension du bill alors.

M. BENNETT: Pourquoi n'aurions-nous pas dû venir?

M. HOWARD: Parce que vous avez fait une demande au Parlement du Canada pour la seconde fois consécutive, de prolongement de franchise de dix ans ou d'un droit de construire un chemin de fer, et vous n'avez pas porté à exécution votre promesse ni dans les dix premières années, ni dans les dix années suivantes.

M. BENNETT: C'est parce qu'aucune raison économique ne la justifierait. Je devrais faire remarquer que nous et nos compagnies associées avons dépensé des millions de dollars dans l'exploration.

M. HOWARD: J'en suis sûr.

M. BENNETT: Mais vous devez trouver ces dépôts minéraux économiques avant de...

Un hon. MEMBRE: Monsieur le président, puis-je poser une autre question à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: M. Howard n'a pas terminé. Il lui reste du temps.

M. HOWARD: Étant donné qu'il ne me reste plus beaucoup de temps, je ne transgresserai pas votre bon jugement cette fois-ci, monsieur le président, sauf pour répéter que lorsque ce projet atteindra la Chambre, nous espérons déterminer un amendement qui, en fait, ajoutera une disposition d'engagement. Je ne suis pas en mesure de rédiger ceci en termes juridiques spécifiant les montants ou quoi que ce soit d'autre, mais certainement avec $100 millions d'exploitation compris, les opérations atteindront vraisemblablement ce chiffre si vous vous fiez à votre expérience passée; environ 500,000 dollars le mille pour 220 milles par le chemin le plus court, ce qui se chiffrerait au-dessus de 100 millions, il me semblerait raisonnable d'évaluer dans un engagement disons, de 1 million par année.

M. BENNETT: Je ne suis pas certain, encore, je m'en reporterais aux experts ici, mais je croirais que l'expérience du Parlement du Canada au sujet d'un bill de chemin de fer, que ce serait la première fois que cela se produirait. Peut-être que d'après vous, il doit y avoir une première fois.

M. CLERMONT: Ce n'est pas terminé encore. Même s'ils soumettent un amendement, cela ne veut pas dire qu'il passera.

Une VOIX: Ce serait certainement un nouveau départ...

M. HOWARD: Monsieur Bennett, je réalise pleinement que vous avez plus d'amis dans ce Comité...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bennett, vous n'avez même pas à répondre à cela. M. Bell? Monsieur Clermont, un peu d'ordre s'il vous plaît. Monsieur Bell?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je voudrais seulement poser une question.

M. CLERMONT: Je ne laisserai pas passer ceci sans rien dire.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais que M. Howard et M. Clermont laissent M. Bell continuer.

M. HOWARD: Monsieur le président, c'est M. Clermont qui a fait cette remarque idiote en premier lieu.

Le PRÉSIDENT: Bien, j'ai demandé à M. Clermont de se désister aussi, M. Howard. Monsieur Bell?

M. BELL: Bien, je ne voudrais pas adresser mes questions à M. Howard d'un seul point de vue. Monsieur Bennett, n'est-ce pas un fait, que nous avons considéré cette question d'engagement auparavant, non pas son aspect de contrat, mais lorsque la véritable construction sera commencée. N'est-ce pas un fait que vos engagements, les vôtres et les nôtres, en tant que membres du Comité, diffèrent complètement quand il n'y a aucun intérêt de la part de qui que ce soit d'autre, de toute autre société dans cette région? N'est-ce pas la plus grande différence dans ce cas?

M. BENNETT: J'aurais pensé, oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Et au sujet de la Colombie-Britannique que l'on a mentionnée, et sans entrer dans les détails, ne serait-ce pas un fait qu'il y avait d'autres chemins de fer et d'autres sociétés intéressées et c'est la raison pour laquelle il y avait un lien d'engagement à ces sociétés?

Le PRÉSIDENT: Bien, messieurs...

M. PETERS: Puis-je poser une couple d'autres questions au sujet de ce bill? Je remarque au chapitre 80 qui établit la Loi de constituer en société de *Quebec North Shore* et de la Compagnie de Chemin de fer Labrador, que la constitution en société a été demandée par Jules Timmins, Leo Henry Timmins, et je suppose, Dunlap et Hollinger également, je ne suis pas certain au sujet de Rankin ou Simard. Je ne sais pas. Ces gens étaient vraiment intéressés à l'industrie minière. Certainement que Jules Timmins et Henry Timmins l'étaient. Est-ce que ces gens possèdent toujours la constitution en société du chemin de fer?

M. BENNETT: Au début le chemin de fer était constitué en société et le propriétaire de la compagnie était la *Hollinger North Shore Explorations.*

M. PETERS: Oui, mais pas au chapitre 80.

M. BENNETT: C'était avant la constitution en société de la Compagnie de Minerai de Fer du Canada en 1947.

M. PETERS: Oui.

M. BENNETT: La Société de Minerai de Fer du Canada, qui comprend la *Hollinger Consolidated* comme détenteur de titres ainsi que la *Labrador Mining,* qui est une société Hollonger; lorsqu'elle fut constituée en société, elle obtint la charte de compagnie des *Hollinger North Shore Explorations.* Si votre question est: Y a-t-il toujours un intérêt Hollinger dans la société actuelle, la Société du Minerai de Fer du Canada? La réponse est oui.

M. PETERS: Non, ce n'était pas vraiment la question. Au début, la Société de Minerai de Fer n'était qu'une organisation subsidiaire, je présume. En d'autres mots, le chemin de fer, ne fut jamais établi indépendamment des opérations minières. Si c'est exact?

M. BENNETT: C'est exact. On n'aurait pas eu besoin de venir au Parlement pour obtenir cette charte, n'eût-été du fait que le chemin de fer traversait des lignes provinciales. C'est la raison pour laquelle ils ont dû venir ici tout d'abord. Je me reporte encore au *Quebec-Cartier,* qui est une très grande organisation, et dont la production dépasse 10 millions de tonnes dans le Québec. Ils possèdent un chemin de fer privé. En fait c'est une partie de l'opération minière.

M. PETERS: Ce l'est encore.

M. BENNETT: Ce n'est pas un moyen de transport commun. A l'intérieur de la province de Québec, il sert à un besoin déterminé.

M. PETERS: Oui, je suis au courant de cela. La dernière partie de la Loi dit:

> Les travaux et entreprises de la Société sont déclarés par les présentes destinés à l'avantage général du Canada.

Ce qui signifie qu'il doit desservir d'autres fins à part l'opération de chemin de fer. J'ai posé une question à savoir s'il le faisait ou non, et vous avez montré qu'il le faisait, mais ce que j'essayais de vérifier est si oui ou non il y avait eu quelque changement dans le chemin de fer lui-même en ce qui concerne ce but?

M. BENNETT: Non, le but en a été changé jusqu'au point où son but principal transporte du minerai de fer mais il sert aussi au transport des passagers et de produits pour les communautés situées plus au nord.

M. PETERS: Dans votre bill original, vous demandez aussi des choses comme —je sais que quelques-unes d'entre elles sont la forme et qu'elles ne signifient rien—mais vous avez demandé le pouvoir électrique et autres pouvoirs; le télégraphe et le téléphone, des bateaux, des quais, des docks, des entrepôts, des hôtels, des parcs, des voitures, des pipe-lines. Jusqu'à quel point avez-vous considéré ces domaines?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Peters, nous traitons de la partie concernant le prolongement du chemin de fer et c'est tout ce dont nous traitons dans ce bill et je dois vous rappeler à l'ordre à ce sujet.

M. PETERS: Je ne tire peut-être pas la conclusion mais il me semble que ce chemin de fer a maintenant une autre fonction. Comme je le comprends, il y a deux ou trois villes assez bien développées dans cette région et il y a des gens impliqués dans les communautés. En d'autres mots, votre chemin de fer a ouvert cette région et il y a eu des établissements installés au-delà du champ actuel d'opération minière. Vous avez dit que ce n'était pas des villes de la société et par conséquent vous n'êtes pas responsable des villes. Quel service rendez-vous à ces villes pour que nous vous ayons octroyé, en vertu de la charte originale, des services comme le téléphone, et, on parle de parcs, je sais que vous n'avez pas de pipe-lines, alors vous pouvez avoir des installations électriques dans les villes?

M. BENNETT: La société du chemin de fer ne rend aucun de ces services. Je ne crois pas que c'était nécessaire.

M. PETERS: Non, non. Vous avez le droit de...

M. BENNETT: Pourquoi ont-ils noté ces choses dans la demande originale, je ne saurais le dire. Je n'étais pas présent à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la pratique est de rendre les objectifs aussi vastes que possible dans un compagnie que vous constituez en société, M. Peters.

M. PETERS: Je réalise ceci mais j'allais vous demander: est-ce que vous contrôlez votre propre téléphone?

M. BENNETT: J'hésite à mentionner ceci, parce que je sais qu'il y a des gens du Bell Téléphone dans cette pièce. Mais nous avons une société de téléphone.

M. PETERS: Vous avez une très courte...

M. BENNETT: Non. Bell est aussi dans cette région. Il y a deux sociétés de téléphone qui fonctionnent dans la région Wabush-Carol, les Sociétés de Téléphone Bell et Labrador.

M. PETERS: Est-ce que vous avez aussi un établissement thermal dans cette région?

M. BENNETT: Non, nous n'en avons pas. En tant que société, nous avons un développement d'établissement thermal à Schefferville, un petit qui répond aux nécessités de cette mine. Cela n'a rien à voir avec le chemin de fer et nous avons . . .

M. PETERS: Est-ce qu'il dessert la communauté?

M. BENNETT: Oui, à un coût substantiellement bas.

M. ROCK: Que veut dire M. Bennett lorsqu'il dit «nous»?

M. BENNETT: La Société du Minerai de Fer du Canada.

Le PRÉSIDENT: Bien, nous allons maintenant passer à la clause 1.

M. HOWARD: M. le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Howard?

M. HOWARD: Que ce soit à la clause 1 n'a pas tellement d'importance, mais la seule ferme suggestion qu'a faite M. Bennett au sujet du prolongement est celle de cinquante milles au nord vers un autre gisement de minerai, et le temps nécessaire à la réalisation de cette opération est inconnu en ce moment. Vous êtes incapable de le prédire.

M. BENNETT: Je ne dirais pas que c'était inconnu. J'ai dit que c'était à l'intérieur de notre développement. A moins que le ciel ne tombe sur le monde commercial, nous nous attendons à commercer en-deçà de dix ans.

M. HOWARD: Oui. Je me demande s'il ne serait pas un peu plus avantageux, alors, à tout considérer, de retenir tous les pouvoirs du bill de prolonger ce droit et de l'appliquer à cette région, au lieu de le continuer complètement jusqu'au district de l'Ungava, comme c'était le cas au début en 1947, et de l'ajuster à une période autre que celle de dix ans. Je pense encore à l'intérêt du public et en quoi cela le concerne et le fait que...

M. BENNETT: En quoi l'intérêt public est-il concerné ici si nous n'avons pas de droits exclusifs?

M. HOWARD: Bien, vous avez le droit de le faire, et à moins que quelqu'un obtienne le même droit, il est votre possession exclusive. Il n'y a personne d'autre qui puisse venir ici à moins d'obtenir l'autorité du Parlement du Canada pour le faire. C'est ce que je comprends.

M. BENNETT: Si l'impression générale ici est que nous détenons un monopole quelconque sur le développement de ce territoire, ce n'est pas le cas.

M. HOWARD: Vous n'avez pas de monopole sur le développement du territoire, mais dans le moment vous avez un monopole sur la construction d'un chemin de fer jusqu'en Ungava.

M. BENNETT: Non, je ne crois pas.

M. HOWARD: Bien, qui d'autre en a un?

M. BENNETT: Bien, il n'y a rien qui puisse empêcher tout autre groupe de venir s'établir ici comme l'a fait Wabush.

M. HOWARD: C'est exactement ce que j'ai dit: sujet à toute autre décision du Parlement du Canada.

M. BENNETT: C'est exact. Le Parlement du Canada est l'autorité suprême dans ce domaine.

M. HOWARD: Bien, je ne crois pas qu'il y ait eu de discussion à ce sujet.

M. BENNETT: Il n'y en a pas. C'est pourquoi nous sommes ici.

M. HOWARD: Mais vous êtes dans une situation de monopole parce que vous avez le droit unique dans le moment de construire ce chemin de fer.

M. BENNETT: Je ne crois pas, M. Howard, que cela soit un monopole.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, nous avons épuisé cet ordre d'idées et je ne crois pas que l'on accomplisse beaucoup plus si vous insistez sur un point particulier et que l'autre dise non, alors si nous pouvions passer à ...

M. HOWARD: Ce n'est pas de la sémantique, ou de l'interprétation de termes, que nous faisons avec monsieur Bennett, monsieur le président, certainement pas. Mais la compagnie a le droit de construire cette voie ferrée. C'est mon affaire de veiller à son développement, et si l'extension jusqu'à une région de 50 miles au nord est le seul objectif ferme pour le moment, alors, ce que je voudrais, c'est que nous puissions peut-être arrêter les dispositions de la loi relativement à cela, et à cela seulement, et si quelque chose d'autre se révèle, alors nous l'examinerons à ce moment-là. Et je demanderais à monsieur Bennett si cela lui paraît acceptable.

M. BENNETT: Non, je crois que nous aimerions nous en tenir à ce qui a été fait jusqu'ici.

M. HOWARD: Bien, alors, je crois qu'il faudra essayer une autre façon de nous y prendre, aux Communes, si ici nous n'arrivons pas à une entente.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, monsieur Howard a-t-il connaissance de quelqu'un d'autre qui serait intéressé dans cette affaire? Le Secrétaire du Comité a-t-il reçu des mémoires de quelqu'un d'autre intéressé...

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons reçu aucun rapport quel qu'il soit, au sujet de cette loi.

Je crois que nous pouvons procéder, et commencer à nous occuper de la loi. Traitons d'abord du préambule. Tout le monde est-il d'accord pour adopter le préambule?

Le préambule est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Tout le monde est-il d'accord sur l'article 1?

M. PETERS: Monsieur le président, j'estime que, en demandant ceci...

> et si, dans l'intervalle de ladite période, cette voie de chemin de fer n'est pas achevée et ouverte au trafic, l'autorisation de construire accordée à la Compagnie par le Parlement du Canada cessera et deviendra nulle et non avenue, relativement à cette ligne de chemin de fer.

Je suis tout à fait certain que nous, comme Comité, nous avons mis notre intérêt dans cette affaire tout entière. Je suis certain que nous avons contribué, que le peuple canadien a contribué grandement, à ce chemin de fer, bien qu'il puisse être difficile de l'évaluer. Je suis sûr que nous avons contribué immensément à ce chemin de fer et à cette compagnie, et notre intérêt devrait résider dans l'effet perdurable qu'il a sur la communauté. Je suis réellement embarrassé pour vous dire combien ceci est...

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un amendement à proposer, monsieur Peters?

M. PETERS: Non, je n'ai pas d'amendement, mais en vérité, nous n'entendons qu'une voix dans cette cause.

Le PRÉSIDENT: Mais, monsieur Peters, nous n'avons l'indication d'aucun autre témoin qui veuille être entendu, d'aucun mémoire quel qu'il soit, adressé à moi-même ou au Secrétaire du Comité, se rapportant à cette loi; de sorte que nous ne pouvons pas appeler de témoins. Tout le monde est-il d'accord sur le paragraphe 1?

Le paragraphe 1 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le titre vous convient-il?

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Devrai-je faire rapport du bill?

Agréé.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il approuvé?

Approuvé.

M. HOWARD: Oh, j'ai une objection, monsieur le président. Je me retiens de le dire. Chaque fois que vous posez la question...

Le PRÉSIDENT: Je sais, par le Secrétaire, qu'il n'y a pas de rapport minoritaire, mais je suis sûr qu'aux Communes, on vous entendra là-dessus, monsieur Howard.

M. HOWARD: Il n'y a pas de rapport minoritaire, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Exact. Merci beaucoup, monsieur Bennett.

Monsieur Honey? Monsieur Honey est l'initiateur de la loi No. C-239. Mon intention est de voir d'abord le mémoire de la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, pour que nous n'ayons pas à siéger cet après-midi, et qu'on ait cependant le temps de nous présenter ce mémoire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Voudriez-vous redire simplement, monsieur le président, pourquoi Bell désire faire enregistrer ce mémoire, alors qu'on sait que la session va se terminer et qu'il faudra le présenter de nouveau entièrement?

Le PRÉSIDENT: Eh bien, j'en ai discuté avec les représentants de la Compagnie Bell, monsieur Bell, et je les ai avertis que la discussion n'aurait pas lieu aujourd'hui. Je leur ai dit que c'était la seule occasion que je pouvais juste leur donner pour présenter leur mémoire. Il y aurait d'autres témoins à entendre, et ils ont fini par s'en tenir au désir qu'ils voulaient au moins présenter leur mémoire et le faire enregistrer.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Bien, c'est parfait, je crois. Personnellement, je n'ai aucune objection. Quelle est leur raison pour cela?

Le PRÉSIDENT: Eh bien, peut-être pourrons-nous le leur demander quand ils vont se présenter.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avant qu'ils ne présentent leur mémoire?

Le PRÉSIDENT: Oui. Monsieur Honey est l'initiateur de la loi n° C-239. Monsieur Honey, voulez-vous présenter l'agent parlementaire dans cette cause? Voulez-vous présenter cette délégation?

M. HONEY: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, mon collègue monsieur Blouin vous a déjà présenté ce matin monsieur Gorman. Monsieur Gorman est aussi agent parlementaire en ce qui concerne la loi n° C-239 se rapportant à la Compagnie Bell; monsieur le président, permettez-moi de vous présenter ainsi M. Gregory Gorman, à vous-mêmes et au Comité.

Le PRÉSIDENT: J'ai justement proposé à M. Gorman que, pour lui épargner du temps, on me donne une liste de la délégation ici présente, que je puisse l'introduire. Monsieur M. Vincent, président; monsieur A.-J. Groleau, vice-président exécutif (Aministration); monsieur R. C. Scrivener, vice-président exécutif (Exploitation); monsieur A. G. Lester, vice-président exécutif (Plan et Recherche), et monsieur A.-J. de Grandpré, vice-président (Législation), qui, si j'ai bien compris, présentera le mémoire.

Ce mémoire a été distribué à tous les membres du Comité. Cependant, comme il est d'usage dans ce Comité, j'ai demandé à M. de Grandpré de donner seulement un résumé de ses commentaires sur le mémoire qui vous a été distribué, ce qu'il va faire. Maintenant, avant qu'il ne fasse ce résumé, peut-être monsieur de Grandpré ou monsieur Vincent peuvent-ils nous donner la réponse à la question de monsieur Bell, à savoir pourquoi vous désiriez comparaître pour seulement présenter le mémoire, sachant que la session pouvait prendre fin, et que nous ne pourrons y revenir jusqu'à la session prochaine. N'est-ce pas cela, monsieur Bell?

M. VINCENT (*président de la Compagnie de téléphone Bell du Canada*): Nous ignorions, naturellement, que ce matin serait la seule audience. Nous ne l'avons jamais su. Mais nous savons relativement bien que la session peut prendre fin dans une semaine ou deux, mais il n'a jamais été compris que ce matin était la seule occasion pour nous de paraître devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, peut-être monsieur Vincent, êtes-vous en train de mettre le président dans l'obligation d'avoir à vous avertir que, au parrain du bill et, je pense, à M. de Grandpré, information en a été donnée. Il a été signifié que ceci était la seule occasion, en ce moment, à cause de la difficulté de faire siéger le Comité, et parce qu'il y aurait d'autres témoins à entendre, qu'il serait impossible d'en finir avant la fin de la session, et que cela sera probablement reporté sur une autre session. Ceci a été dit à l'initiateur de la loi, et aussi par téléphone à M. de Grandpré en maintes occasions, du moins je le pense, monsieur.

M. ROCK: Le président peut-il expliquer aux membres du Comité qui sont les autres témoins?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons reçu des réponses de l'*Industrial Wire and Cable Company,* de la *Masco Electric Company Limited,* de la ville de Montréal, et de la Fédération des maires et municipalités, qui doivent être entendus. Nous avons eu des difficultés, bien sûr, au cours du mois dernier ou à peu près, à nous tenir à jour pour les audiences. Ceci a été entièrement rapporté à l'initiateur et à monsieur de Grandpré. En fait, cette séance est tenue dans le but particulier d'entendre la loi concernant la côte nord du Labrador québecois, et pour permettre à la Compagnie de Téléphone Bell du Canada de présenter son mémoire. Cette information a été transmise à vos officiels, monsieur Vincent, et c'est pourquoi nous sommes ici. S'ils n'avaient pas le désir de se présenter, nous n'en avons jamais été informés.

M. VINCENT: S'il vous plaît, comprenez-moi bien. Nous avons toujours le désir de continuer. Mais je n'ai jamais compris, personnellement, que ce serait la seule demi-journée d'audience que nous aurions avant la fin de la session.

Le PRÉSIDENT: J'espère qu'il ne va pas en être ainsi, mais ce que je dis, c'est qu'il n'y avait aucune garantie que ceci ne serait pas la dernière séance. Et c'est très possible, et comme je l'ai dit, l'indication vous a été communiquée qu'il n'y aurait probablement pas d'autre audience, parce qu'il est probable que la session finira au début de la semaine prochaine. Après Pâques, nous reprendrons la suite de la session, aussi j'espère qu'après cette date, nous pourrons disposer de plus de temps pour continuer les audiences sur la loi, avant que nous ajournions.

M. ROCK: Monsieur le président, il m'est impossible d'être d'accord avec vous—vous-même ayant pris la décision d'entendre quatre groupes de témoins —que nous n'avons pas le temps, dans les deux semaines à venir, d'en finir avec cela.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, si vous consultez les horaires—et le président a lui-même pris connaissance des horaires prévus à la Chambre—il est impossible de poursuivre d'autres audiences avant le congé de Pâques, relativement à cette loi. Après notre retour, j'espère que nous aurons suffisamment de temps pour terminer les audiences s'y rapportant, avec les autres témoins.

M. ROCK: Je suis heureux de vous savoir si sûr qu'on nous accordera ce long congé pascal, pour moi je ne crois pas que nous l'aurons.

Le PRÉSIDENT: Peut-être, monsieur Rock, pouvez-vous vous en remettre à l'opinion du président sur la façon de procéder, parce que je me suis soigneusement tenu au courant des horaires, pour permettre à la Compagnie Bell et aux autres témoins d'être entendus. Il y en a quelques-uns qui étaient hors du pays et qui voulaient témoigner, ce qui a des conséquences sur les audiences du Comité en ce qui concerne cette loi.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, puis-je commenter ceci?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois qu'il y a ici quelques points qu'il nous faut bien comprendre, parce que sur cette loi, nous avons des obligations envers plusieurs groupes. D'abord, je pense que la Compagnie Bell devrait se rendre compte que tout son témoignage tombe si la session prend fin maintenant, et cela, évidemment, c'est su à l'heure actuelle. Je pense qu'il y a quelque avantage peut-être . . .

Le PRÉSIDENT: Pas si la session prend fin, si nous ajournons.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Oui. Si ce Parlement, si cette session prennent fin, le témoignage s'éteint.

Le PRÉSIDENT: Exact. Monsieur de Grandpré est tout à fait au courant de cela.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ensuite, deuxièmement—et ceci peut être en faveur de la présence de Bell ici ce matin—je pense qu'il pourrait y avoir quelque avantage dans le fait qu'il y aura eu une présentation de leur mémoire, en quelque sorte. Mais je pense que nous avons à décider jusqu'où nous voudrons aller, et quelles limites nous y mettrons. Troisièmement, nous avons une obligation envers d'autres groupes qui peuvent désirer une occasion de réfuter certaines déclarations que peut faire la Bell d'ici deux ou trois mois, comme cela peut arriver.

Le PRÉSIDENT: Bon, c'est notre sentiment, en accord avec ce que vous avez dit, monsieur Bell, qu'il serait bon que le mémoire de la Bell soit présenté pour examen et information publics, de sorte qu'il puisse être à la disposition du public, et que ceux qui désirent se présenter pour s'y opposer, en plus de ceux qui nous en ont déjà averti, puissent en avoir l'occasion . . .

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Bien, je n'y vois pas d'objection, mais je pense que nous devrions décider de ne pas nous laisser entraîner dans une grande quantité de questions.

Le PRÉSIDENT: Non. D'après moi, puisque nous n'avons pas la liberté de siéger cet après-midi, pendant une séance de la Chambre, nous pourrions aller de l'avant, nous faire présenter le mémoire, et procéder aux questions qui peuvent se présenter, disons jusqu'à 12 h. 30 ou 1 heure, lorsque nous lèverons la séance. Si le questionnaire devait se poursuivre, alors, je sais que les officiels de la Bell sont prêts à venir de nouveau. J'essaierai de venir en aide de toute façon possible pour faire qu'il y ait d'autres audiences avant l'ajournement. Maintenant, puis-je avoir une motion pour que le mémoire présenté par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada soit publié en appendice à nos témoignages et délibérations?

M. ROCK: Je propose la motion.

M. LESSARD: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Le motion est proposée par monsieur Rock et appuyée par monsieur Lessard, que le mémoire présenté par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada soit imprimé en appendice aux procès-verbaux des témoignages et délibérations.

Approuvé?

Des voix: Approuvé.

La motion est approuvée.

M. A.-J. De Grandpré (*vice-président, (contentieux) Compagnie de téléphone Bell du Canada*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, comme vous l'a dit le président, nous avons préparé le mémoire passablement détaillé que vous avez actuellement entre les mains. Mais pour gagner du temps, nous allons résumer les renseignements sur la Compagnie, ce qui permettra une meilleure compréhension de la loi elle-même.

Bell actuellement mène directement son affaire en Ontario et au Québec. De plus, elle a des intérêts substantiels dans des compagnies de téléphone, à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et dans l'Île du Prince-Édouard. Des services de communications sont aussi fournis par cette Compagnie, au Labrador et dans de nombreuses régions des Territoires du Nord-Ouest. Bell ne fournit de services téléphoniques dans aucune des Provinces de l'Ouest ou en Colombie-Britannique.

Au Canada existe cependant le Système Trans-Canada de Téléphone, dont la Bell est un membre. Bell travaille en coopération avec les autres compagnies de communications dans le Système Trans-Canada de Téléphone et l'Association de Téléphone du Canada, afin de permettre aux Canadiens des communications rapides partout à travers le pays. Des communications à l'échelon mondial sont fournies, en étroite coopération avec la Société canadienne de télécommunications outre-mer et les systèmes étrangers.

Dans la perspective de futurs liens de communications du Canada avec le monde extérieur, Bell fait partie, à travers l'Association de Téléphone du Canada, de l'Union internationale de télécommunications, qui est une agence des Nations Unies. Ces accords valent pour le Canada d'être la voie principale de communications mondiales.

Bell est entre les mains de résidents du Canada. Les actions sont largement réparties, et il n'y a aucun individu et aucun groupe en mesure de contrôler la Compagnie. Pour être plus précis, 97.8 p. 100 de ses actionnaires résident au Canada, et ils détiennent 94.6 p. 100 des actions autorisées. La Compagnie Américaine de Téléphone et Télégraphe des États-Unis possède à l'heure actuelle seulement 2.2 p. 100 du capital-actions de la Bell du Canada.

A la dernière page du mémoire que vous avez devant vous, nous avons préparé un tableau, le n° 4, qui montre la distribution du capital-actions dans la Compagnie. Vous y verrez que toutes les provinces sont représentées, et que les intérêts étrangers sont limités à 2.2 p. 100.

Bell par conséquent est une compagnie véritablement canadienne, appartenant à des Canadiens et régie par eux. Les revenus que Bell reçoit pour ses services, plus l'investissement de capital requis par la Compagnie, s'intègrent dans l'économie canadienne de bien des façons, lui apportant un soutien et un stimulant importants. Les 40,000 employés de Bell se répartissent sur tout le territoire, et la plupart des 20,000 employés de sa filiale, la Northern Electric, qui lui appartient entièrement, travaillent dans neuf usines importantes du territoire couvert par la Bell, et le reste dans d'autres provinces canadiennes. Quelque 5,200 fournisseurs canadiens, qui procurent à la Northern 95 p. 100 de son matériel, plus d'autres fournisseurs directs de la Bell, vont bientôt porter le chiffre de leurs employés de 15,000 à 20,000. Ainsi, le nombre d'emplois offerts par le complexe Bell-Northern, et la distribution de salaires qui en résulte, devient-il un secteur important de l'économie.

L'appropriation de la Northern par la Bell, et l'intégration de la recherche, de la production de matériel et de l'exploitation, qui en a été le résultat, aide à

donner aux abonnés de la Bell un service de télécommunications économique et de grande qualité. L'appropriation et l'intégration de la production de matériel, se sont avérées d'une nécessité essentielle pour la prestation d'un bon service, aux États-Unis, chez des compagnies telles que la Compagnie Américaine de Téléphone et Télégraphe, la Compagnie Générale de Téléphone et d'Électronique, la Compagnie de téléphone Continental, et l'Association internationale de Téléphone et Télégraphe.

L'Acte du Parlement qui a créé la Bell date de 1880. Depuis ce temps, onze amendements ont été passés pour adapter à l'évolution, et le capital et les pouvoirs de la Compagnie, et pour maintenir sur elle le contrôle gouvernemental convenable. En plus du contrôle exercé par le Parlement, la Compagnie a été soumise aux procédures de contrôle des commissionnaires pour le Canada de l'Office des Transports.

D'après la nouvelle loi des transports, bien que l'organisme régulateur ait changé de nature, la base des contrôles demeure fondamentalement la même.

Le dernier amendement à la Charte a été fait en 1965, quand la Compagnie a été autorisée à porter le nombre de ses administrateurs de 15 à 20. La dernière loi sur le capital de la Compagnie date de 1957.

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les accroissements du capital ont été sujets à révision et autorisés par le Parlement, à peu près à chaque décade. En 1948, le capital autorisé a été monté à 500 millions de dollars, les estimations étant qu'un tel accroissement serait suffisant pour une période de dix ans. La prévision s'était montrée quelque peu modérée, et en 1957, le Parlement approuva l'actuelle mise à capital de 1,000 millions de dollars. Vers la fin de 1966, il devint évident qu'il n'était plus sûr d'attendre plus longtemps l'autorisation d'augmenter le capital. En fait, les prévisions actuelles de la Compagnie indiquent que le capital présentement autorisé sera virtuellement épuisé vers la fin de 1968.

Maintenant, quels sont les objectifs de la loi?

Fondamentalement, la loi demande qu'un capital accru soit autorisé, et qu'il soit permis à la Bell, avec le consentement des actionnaires, d'émettre des actions préférentielles, de la façon et quand cela sera nécessaire. Elle demande aussi que les normes de contrôle soient légèrement modifiées, et que sa charte soit modernisée sous plusieurs de ses aspects. Ces changements demandés ont pour but de permettre une organisation adéquate, capable de maintenir la Compagnie Bell à la hauteur de son temps. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de commenter plus avant, sur la nécessité des communications au Canada. Le pays a connu plusieurs problèmes de communications dans le passé, et on les a résolus par les voies navigables, les chemins de fer, les voies aériennes, les super-autoroutes, et les communications de toutes sortes.

Les besoins des Canadiens en communications subissent une évolution constante et rapide, et dont le pas va s'accélérant. La satisfaction de besoins canadiens particuliers, grâce à des systèmes modernes et un équipement de qualité uniformément élevée, d'un prix de revient raisonnable, exige un degré d'intégration de la recherche, des fournitures, et du secteur d'exploitation, auquel il serait impossible d'arriver sans l'unité de but et d'objectif qui est donnée par l'absorption de la Northern Electric par la Bell.

De plus, il est essentiel d'avoir accès à la recherche et au développement.

Pendant de nombreuses années, Bell a dépendu des Bell Telephone Laboratories—aux États-Unis—pour la recherche fondamentale et la recherche appliquée, et a obtenu son information grâce à un accord de service avec *American Telephone and Telegraph.*

Tout en conservant cette association, qui est fort précieuse parce qu'elle donne accès à une vaste expérience en exploitation et à des initiatives novatrices comme le bureau électronique, la *Bell* a trouvé nécessaire de faire certaines recherches sur les matériaux et les dispositifs que le climat et d'autres circonstances imposent au Canada. C'est pourquoi l'établissement d'un nouveau laboratoire dans la banlieue d'Ottawa a donné une telle expansion aux recherches de la *Northern*. C'est l'un des plus grands centres de recherche au Canada; plus de 800 personnes y sont employées. Les 650 personnes affectées aux recherches ailleurs portent le total à 1,450. Ces laboratoires font des recherches appliquées et des recherches en construction. Ils emploient des hommes de science canadiens et donnent l'assurance que nous ferons encore plus appel aux sources canadiennes de matières premières, qui entrent pour 95 p. 100 dans les produits que fabrique la *Northern*. Cette activité, indispensable au maintien de la haute qualité des communications canadiennes, a exigé en 1966 la dépense de plus de 25 millions de dollars.

J'ai mentionné que la compagnie avait accru sa capitalisation il y a une dizaine d'années, et il serait intéressant de jeter un coup d'œil sur les immobilisations ou les dépenses d'équipement que la compagnie a faites de 1957 à 1966. A la page 8 du mémoire, il est dit:

Depuis 1957, grâce à l'augmentation autorisée et aux autres ressources financières dont la compagnie dispose, la *Bell* a dépensé environ 2 milliards de dollars en bâtiments, en équipement et en matériaux.

Cet argent a été dépensé pour trois raisons: croissance, améliorations et modifications stériles. Le bill fournit certaines données statistiques au sujet de l'expansion survenue au cours de la décennie terminée en décembre 1966 et mentionne aussi les améliorations apportées au réseau. Les frais stériles nous sont imposés par les déplacements d'abonnés ou par l'élargissement de rues ou de routes, ce qui force la compagnie à déplacer son matériel pour continuer de desservir la clientèle. En général, cependant, ces dépenses sont improductrices. Quand la compagnie examine les différents projets soumis par les ingénieurs, il lui faut faire un triage et surveiller de très près les prix de revient. C'est pourquoi, comme il est dit à la page 16:

Les administrateurs et la direction de la compagnie doivent approuver chaque dépense importante au compte capital et les ingénieurs étudient beaucoup plus en détail toutes les immobilisations projetées et vérifient la rentabilité de tous les projets. Par exemple, pour une année donnée, le programme d'équipement comportera plus de 1300 projets devant entraîner chacun une dépense de plus de $10,000, de même que plusieurs milliers de projets secondaires. Chacun de ces projets fait l'objet de plans détaillés et est exécuté de façon à être compatible avec les plans et objectifs à longue portée de la compagnie.

Citons aussi le passage suivant, à la page 20:

Une preuve que les principes appliqués par la *Compagnie Bell* favorisent vraiment l'établissement de bons services de télécommunication se trouve dans la statistique des degrés d'utilisation et dans le prix de l'abonnement par rapport au coût de la vie. Dans le territoire desservi, le nombre de téléphones par 100 habitants est passé de 33.5 en 1956 à 42.7 en

> 1966. La proportion des ménages jouissant du service téléphonique est donc très forte—le Canada est l'un des pays les plus favorisés à cet égard—mais la véritable valeur de ce service se trouve dans le nombre d'heures de travail à fournir pour le payer. Une étude récemment faite dans les principales villes du monde sur le nombre d'heures qu'un travailleur industriel doit fournir pour payer l'abonnement mensuel à une ligne individuelle de téléphone pour son domicile...

a donné les résultats suivants: la moyenne de 17 villes de l'Ontario et du Québec est de 2.10 heures de travail par mois et par ligne individuelle à domicile; dans 56 villes des États-Unis, la moyenne est de 2.15 heures de travail; à Stockholm, elle est de 2.33 heures de travail; à Londres, de 4.56; à Rome, de 4.76 et, à Paris, de 15.84. C'est donc dans le territoire de la *Bell* que le service coûte le moins cher. Comme il est dit à la page 21:

> Il est surabondamment clair que les Nord-américains obtiennent leur service téléphonique à bien meilleur compte que les abonnés dans d'autres parties du monde. En outre, de 1945 à 1966, le prix du service téléphonique local, exprimé en heures de travail pour ces 17 villes de l'Ontario et du Québec, a constamment baissé: de 4.75 heures en 1945, il était tombé à 2.10 heures de travail en 1966.

La baisse des prix des appels interurbains n'est pas moins saisissante. L'indice des prix à la consommation s'établissait à 118.1 en 1956, mais à 143.9 en 1966. Cependant, le prix d'un appel de trois minutes à «n'importe qui», au tarif de jour, de Montréal à Vancouver a baissé de $4.40 en 1956 à $3 en 1966; entre Montréal et Toronto, $1.80 en 1956 et $1.30 en 1966: entre Ottawa et Québec, $1.40 en 1956 et $1.10 en 1966. Cela justifie la conclusion qu'on lit à la page 21:

> Comme le démontrent ces chiffres, l'expansion du service et sa valeur réelle sont d'un ordre très élevé dans le territoire desservi par la *Bell*.

Naturellement, les immobilisations à faire de 1967 à 1976 serviront aussi à financer l'accroissement de la clientèle, les améliorations et les changements stériles. Jetons un coup d'œil sur les frais de croissance. Nous lisons ceci à la page 22:

> La population des provinces d'Ontario et de Québec, qui constituent le principal champ d'action de la *Compagnie Bell*, est passé de 10.4 millions en 1957 à 12.6 millions en 1966, une augmentation de 21 p. 100 en neuf ans ou de 2.1 p. 100 par année. Pour la prochaine décennie, on prévoit un taux de croissance moyen de 2.3 p. 100 par année, ce qui donnerait aux deux provinces une population d'environ 16 millions en 1976.
>
> Le nombre de téléphones desservis par la *Bell* a augmenté de 2,102,000 de 1957 à 1966, une période de dix ans. Le nombre de téléphones par 100 habitants est passé de 33.5 à 42.7 au cours de la même période et le taux de croissance s'accélère depuis quelques années. Nous prévoyons que le nombre des téléphones augmentera de 3.2 millions de 1967 à 1976, ce qui portera à 8 millions le total des téléphones desservis par la compagnie.

Passons maintenant aux améliorations. Je n'ai pas l'intention de consacrer trop de temps à cet aspect, mais je voudrais mentionner l'unité *Touch-Tone*, l'emploi de la commutation électronique et tous les autres raffinements qui apparaîtront au cours de la prochaine décennie. D'ici 1976, le programme

d'équipement de la compagnie devrait totaliser environ $4,350,000,000. Comme il est dit à la page 26, pour mieux faire comprendre l'ampleur de ces exigences, nous avons préparé le document I, qu'on trouve dans le mémoire à la page 67. Au total de $4,350,000,000 en frais de construction, si vous ajouter les autres immobilisations de $400,000,000 que nous prévoyons, vous arrivez à un grand total de 4.75 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

Pour financer ces immobilisations, nous disposerons des ressources suivantes: amortissement et récupération, 2.15 milliards de dollars; autres ressources, comme les bénéfices non répartis, 300 millions de dollars, ce qui donne un total de 2.45 milliards. Il nous restera donc 2.3 milliards de dollars à trouver à l'extérieur. Au cours des années, la compagnie s'est toujours efforcée de limiter sa dette à environ 40 p. 100 de l'actif. En supposant qu'elle maintiendra le même rapport d'environ 40 p. 100, nous obtiendrons 1 milliard de dollars par voie d'emprunts et le reste, doit 1.3 milliard, par souscription de capitaux neufs. Ces prévisions figurent au tableau I. Ce montant de 1.3 milliard de dollars représente environ 30 millions d'actions; cela dépend bien sûr du cours des actions et du prix d'émission, mais l'expérience acquise permet de dire, je pense, que ce nombre de 30 millions est à peu près juste. La valeur nominale de ces titres, établie à $25, explique l'augmentation de $750,000,000 du capital autorisé, comme le propose l'article 2 du bill. Je pense qu'il est important de ne pas perdre de vue cette augmentation de $750,000,000, et c'est pourquoi nous avons préparé le document n° 2, qui suit immédiatement le document n° 1 dans le mémoire. Vous noterez que la loi initiale d'incorporation en 1880 autorisait un capital de $1,000,000. Depuis, le capital autorisé a été successivement augmenté par les montants qui figurent dans la première colonne à gauche. La colonne de droite donne les pourcentages de ces diverses augmentations. Par exemple, le capital autorisé a déjà été augmenté de 100 p. 100; en 1948, il a été augmenté de 233 p. 100 et, en 1957, il a été augmenté de 100 p. 100.

Le dernier document dont il me reste à parler est le document n° 3 et il traite de l'avoir des actionnaires de la compagnie au 31 décembre 1966.

M. PETERS: En ce qui concerne le document n° 2, est-il juste de dire que l'augmentation a été de 1.75 milliard depuis 1880.

Le PRÉSIDENT: Depuis 1880.

M. de GRANDPRÉ: Depuis 1880.

Le PRÉSIDENT: Continuez de présenter le mémoire. Nous vous interrogerons ensuite.

M. de GRANDPRÉ: La première ligne du document n° 3 montre que les installations téléphoniques de la compagnie ont une valeur de $2,748,867,000 et que l'amortissement s'élève à $667,000,000, ce qui laisse un montant net d'environ 2 milliards de dollars.

Notre dette obligataire s'élève à 944 millions de dollars, ce qui laisse un solde de $1,136,000,000, qui apparaît sous la quatrième ligne.

Les placements dans les filiales et la différence positive entre les autres éléments de l'actif et du passif s'élèvent à 188 millions, chiffre qui se trouve à la cinquième ligne. Le total de l'actif net est donc de $1,324,000,000. Ce chiffre

correspond à l'avoir net des actionnaires au 31 décembre 1966. Il comprend la valeur nominale de 34,075,000 actions à $25 chacune, ce qui donne 851 millions de dollars. A la valeur nominale s'ajoute une plus-value de 341 millions, puis il y a 131 millions en bénéfices non répartis, ce qui forme le total de $1,324,000,000. J'ai maintenant fini de résumer l'arrière-plan que présentent les 40 premières pages du mémoire; le reste, monsieur le président, contient une analyse des amendements proposés, article par article.

Le PRÉSIDENT: Monsieur de Grandpré, dans votre résumé, avez-vous ajouté des informations, ou bien avez-vous tout tiré de votre mémoire?

M. de GRANDPRÉ: J'ai cité certains passages.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous la bonté de nous remettre des copies de votre résumé pour que nous les fassions distribuer aux membres du Comité?

M. de GRANDPRÉ: Avec plaisir, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce texte est nécessaire pour permettre aux membres d'étudier la question.

Nous ne pourrons pas siéger cet après-midi parce que nous n'avons aucun ordre de la Chambre de le faire. Il y a neuf autres comités qui siègent cet après-midi; par conséquent, il nous sera impossible de siéger. J'ai l'intention de vous laisser commencer l'interrogatoire, si vous désirez le faire maintenant, ou bien nous pourrions le commencer dès que j'aurai pu obtenir une date; nous rappellerons les représentants de la *Bell*. Je suis entre les mains du Comité sur ce point.

M. ROCK: Je voudrais poser une question. Je ne me reporterai pas aux pages du mémoire, car j'ai pris des notes.

Vous dites dans votre mémoire que les employés et les retraités de la *Bell* détiennent 9 p. 100 des actions. Y a-t-il beaucoup d'autres actions détenues par d'anciens employés de la *Bell* ou de la *Northern Electric*?

M. VINCENT: Le 9 p. 100 comprend les retraités, les employés et les retraités.

M. ROCK: Oui, mais en plus d'eux, parmi les autres actionnaires, y en a-t-il beaucoup...

M. VINCENT: Vous parlez de ceux qui peuvent avoir été au service de la compagnie pendant cinq ou dix ans et être devenus actionnaires? Non, ils ne sont pas compris dans le 9 p. 100. Ils sont simplement comptés avec les autres actionnaires.

M. ROCK: Savez-vous s'il y a beaucoup d'anciens employés qui sont encore actionnaires?

M. VINCENT: Il y en a sans doute; j'en connais quelques-uns, mais je ne saurais vous dire leur nombre.

M. ROCK: Vous avez l'intention d'émettre des obligations et aussi des actions privilégiées. Projetez-vous de racheter les obligations au moyen d'actions privilégiées plus tard?

M. VINCENT: Nous n'avons pas l'intention d'employer des actions privilégiées, mais nous aimerions avoir la souplesse voulue pour le faire plus tard, si cela devenait utile. Mais nous préférerions garder notre capitalisation aussi simple qu'elle l'est actuellement, avec des actions ordinaires et des obligations de première hypothèque. Tout ce que nous demandons dans la charte, c'est d'avoir la liberté d'émettre aussi des actions privilégiées plus tard au besoin.

M. ROCK: Alors, voici ce que je voudrais savoir: si jamais vous décidez de faire cela, est-ce que vous continuerez d'émettre des obligations? Autrement dit, aurez-vous recours à des actions privilégiées au lieu de vendre des obligations?

M. VINCENT: Nous vendrons encore des obligations et des actions ordinaires, mais nous aimerions avoir aussi le pouvoir d'émettre des actions privilégiées en même temps, comme troisième classe de titres.

M. ROCK: C'est tout pour le moment, monsieur le président.

(*Texte*)

M. ÉMARD: Monsieur le président, j'ai deux brèves questions à poser. Je voudrais d'abord savoir en quelle année la compagnie *Northern Electric* a été incorporée?

M. VINCENT: Je pense que c'est en 1914 ou en 1915, mais nous allons vérifier la date.

M. de GRANDPRÉ: Elle a été incorporée le 5 janvier 1914.

M. ÉMARD: En quelle année avez-vous fondé la *Northern Electric Research and Development*, à Ottawa?

M. VINCENT: En 1958.

M. ÉMARD: Je poserai d'autres questions plus tard, quand les représentants de la compagnie viendront témoigner, mais pas aujourd'hui.

(*Traduction*)

M. ROCK: Monsieur le président, je voudrais poser une question qui s'ajoute à celle posée par M. Émard au sujet de la formation de la *Northern Electric* en 1914. Auparavant, où donc la *Bell* se procurait-elle son matériel pour installer ses services?

M. VINCENT: Toujours à la même source. En réalité, la *Northern* était un service de la *Bell* depuis le début, puis elle en a été séparée; elle n'a pas commencé sous le nom de *Northern Electric*. On l'appelait *Imperial Wire and Cable* et nous en avons fait une entité séparée après que la *Northern* fut devenue une compagnie distincte et eut cessé d'être un département de la *Bell*. Mais nous avions un service de fabrication dès le début.

M. ROCK: La *Bell* a toujours fabriqué la plupart des produits qu'elle emploie depuis sa création en 1880?

M. VINCENT: Quand vous dites 1880, vous remontez un peu loin en arrière. J'ignore si nous l'avons fait dès la première année, mais il y a très longtemps que la *Bell* a commencé de fabriquer elle-même son matériel.

M. ROCK: Je suppose qu'à cette époque il aurait été à peu près impossible d'acheter ce matériel ailleurs, car je ne crois pas que d'autres entreprises en fabriquaient en plus de la *Bell*.

M. VINCENT: Je le crois. Vous me ramenez là à l'année 1880 et je n'en suis pas sûr, mais je suppose qu'il en était ainsi.

M. PASCOE: Monsieur le président, à la page 18, je m'intéresse à ce qu'il est dit des fils téléphoniques enfouis. Vous dites:

> Nos immobilisations en installations enfouies et souterraines ont augmenté de 60 p. 100 depuis cinq ans.

S'agit-il d'équipement neuf, ou bien enfouissez-vous les fils qui étaient portés par des poteaux?

M. VINCENT: Les deux.

M. PASCOE: Y a-t-il des ordonnances municipales qui vous obligent à le faire ou bien agissez-vous de votre propre gré?

M. VINCENT: Je suppose que, dans certaines municipalités, c'est une exigence qu'on pourra nous imposer quand nous demandons un permis, mais en cas de désaccord entre nous et une municipalité, c'est la Commission des transports qui tranche le conflit. Cependant, je ne me souviens d'aucun cas où la Commission des transport soit intervenue. Nous avons pour politique d'enfouir les installations.

M. PASCOE: Est-ce que l'enfouissement coûte plus cher?

M. VINCENT: Oui, mais cela peut varier. Les frais additionnels sont surtout dans les petites localités, non dans les grandes. Dans les grandes villes, ce procédé peut se justifier, mais il serait très difficile d'enfouir chaque fil. Les frais additionnels proviennent surtout d'un grand nombre de petites localités. L'enfouissement ne pose aucun problème dans les grandes localités.

M. REID: Monsieur le président, je voudrais seulement savoir si notre secrétaire pourrait nous procurer des exemplaires des différentes lois concernant la *Compagnie de Téléphone Bell*. La loi initiale a été adoptée vers 1880 et elle a été modifiée par la suite, et je crois qu'il serait utile d'avoir ces textes.

Le PRÉSIDENT: Nous les aurons pour la prochaine séance, monsieur Reid. Avez-vous d'autres questions à poser?

Je crois que plusieurs membres du Comité désirent continuer de poser des questions à la prochaine séance. Cela leur donnera le temps d'assimiler certains passages, puis nous pourrons communiquer avec d'autres témoins qui désirent être entendus. Nous avions l'intention de siéger cet après-midi; cependant, il nous aurait fallu obtenir un ordre de la Chambre pour le faire. Étant donné qu'il y a 9 ou 10 autres comités qui siègent cet après-midi, je pense que nous nous trouverions à provoquer à la Chambre un grand débat dont tous les partis ne veulent pas.

Veuillez accepter nos excuses, car nous ne pouvons pas vous recevoir cet après-midi. Je vais m'efforcer d'obtenir une autre date, la semaine prochaine si possible; sinon, tout de suite après les vacances de Pâques pour continuer d'interroger M. Vincent. Je parlerai à M. de Grandpré à ce sujet.

Le Comité s'ajourne maintenant jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDICE A-44

LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA
BILL C-239

MÉMOIRE SOUMIS PAR LA COMPAGNIE

LA COMPAGNIE

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada a été incorporée en 1880 en vertu d'une loi spéciale du Parlement au Chapitre 67 des Statuts de 1880. La Compagnie Bell dessert directement le Québec et l'Ontario. De plus, elle possède des intérêts substantiels dans des compagnies de téléphone de Terre-Neuve, de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette compagnie fournit également des services de communication au Labrador et dans les Territoires du Nord-Ouest. La Compagnie Bell ne fournit pas de service téléphonique dans les provinces de l'Ouest ni en Colombie-Britannique.

Toutefois, il existe au Canada le Réseau Téléphonique Transcanadien, dont la Compagnie Bell fait partie. La Compagnie Bell travaille en étroite collaboration avec les autres compagnies, par l'entremise du Réseau Téléphonique Transcanadien et de l'Association du Téléphone du Canada, afin de fournir aux Canadiens la possibilité de communiquer rapidement avec toutes les régions du pays. Elle collabore étroitement avec la Société Canadienne des Télécommunications Transmarines et des sociétés étrangères pour fournir des communications à l'échelle du globe.

En vue de favoriser les communications entre le Canada et les pays étrangers, la Compagnie Bell fait partie de l'Union internationale des télécommunications, une agence des Nations Unies. Il résulte de tout ceci que le Canada est relié aux principales artères de communication du monde.

La Compagnie Bell est sous le contrôle de personnes résidant au Canada; mais les actions sont dispersées en tant de mains qu'aucun individu, ni aucun groupe, n'est en mesure d'exercer son emprise sur la compagnie. Pour être plus précis, 97.8 p. cent de ses actionnaires demeurent au Canada et détiennent 94.6 p. cent des actions émises. L'American Telephone and Telegraph Company des États-Unis ne détient désormais que 2.2 p. cent des actions de Bell Canada.

La Compagnie Bell est donc vraiment une entreprise canadienne, appartenant à des Canadiens et dirigée par eux. De plus, les revenus que la compagnie retire de la fourniture de ses services, de même que les investissements de capitaux qui lui sont nécessaires, sont injectés à l'économie canadienne de diverses façons, fournissant ainsi un soutien et un stimulant. Les 40,000 employés de la compagnie sont répartis à travers tout le territoire qu'elle dessert; la plupart des 20,000 employés de la Northern Electric, qui est la propriété exclusive de Bell Canada, travaillent dans neuf usines principales situées dans le territoire de Bell Canada, les autres étant répartis dans d'autres provinces du Canada. Les quelque 5,200 fournisseurs canadiens, qui approvisionnent la Northern Electric dans une proportion de 95p. 100 plus ceux qui approvisionnent directement Bell Canada, fournissent de l'emploi à encore 15,000 à 20,000 personnes. Ainsi donc, le nombre total des emplois fournis par Bell Canada et la Northern, et les salaires qui s'y rattachent, constituent un apport important à l'économie du pays.

L'appartenance de la Northern à Bell Canada et l'intégration des recherches, de la fabrication et de l'exploitation qui en découle, aident Bell Canada à fournir

à ses abonnés un service de télécommunication économique et de haute qualité. La possession ou l'intégration d'usines de fabrication ont été jugées essentielles à la fourniture d'un bon service par des compagnies américaines telles que l'American Telephone & Telegraph Company, General Telephone, Continental Telephone et l'International Telephone & Telegraph Corporation.

La Loi d'incorporation de la Compagnie Bell fut adoptée en 1880. Depuis cette date, onze amendements ont été adoptés afin d'adapter le capital et les droits de la compagnie, ainsi que pour maintenir un contrôle gouvernemental efficace. En plus du contrôle exercé par le Parlement, la compagnie fut soumise à la réglementation prévue dans la Loi sur les chemins de fer. La réglementation a donc été exercée par la Commission des transports du Canada. La réglementation comprend «la fixation, l'établissement et la mise en application de tarifs justes et raisonnables» ainsi que le contrôle de la compagnie dans d'autres domaines. Bien qu'aux termes du nouveau projet de Loi sur les transports l'organisme de contrôle soit fortement modifié, la base de la réglementation demeure inchangée.

Bell Canada ayant été créée par une loi spéciale, il s'ensuit que les amendements à sa charte doivent être autorisés par le Parlement. Le plus récent changement remonte à 1965, lorsque la compagnie fut autorisée à augmenter le nombre de ses administrateurs de 15 à 20. La plus récente Loi concernant le capital de la compagnie date de 1957.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les augmentations de capital ont été examinées et autorisées par le Parlement environ tous les dix ans. En 1948, le capital autorisé fut porté à $500 millions, les prévisions étant que cette augmentation devait suffire pour dix ans. Ces prévisions furent dépassées et, en 1957, le Parlement accepta que le capital fût porté à son niveau actuel c.-à-d. à $1,000 millions. Vers la fin de 1966 il devint évident que nous ne pouvions pas, en toute prudence, attendre plus longtemps une nouvelle autorisation d'augmenter le capital. En fait, les prévisions actuelles de la compagnie indiquent que le capital actuellement autorisé sera pratiquement épuisé avant la fin de 1968. C'est la nécessité de planifier les programmes de construction et de financement longtemps à l'avance qui motive la présente demande de la compagnie.

Avant d'étudier le Bill privé, article par article, nous voudrions faire quelques commentaires concernant certains aspects de l'activité de la compagnie Bell en fonction du Bill proposé.

LES BUTS DU BILL

Fondamentalement, le Bill demande une autorisation d'acroissement de capital ainsi que la permission, avec l'assentiment des actionnaires, d'émettre des actions privilégiées. Le Bill demande également que le droit de réglementation soit légèrement modifié et que plusieurs aspects de la charte de la compangie soient modernisés. Les changements demandés ont pour objet de fournir à une direction compétente les moyens de garder Bell Canada au diapason du progrès.

LA NÉCESSITÉ DES COMMUNICATIONS

Des communications rapides et sûres sont un élément essentiel du développement économique d'un pays et, de nos jours, constituent une quasi-nécessité de la vie quotidienne des citoyens. En raison de ses dimensions géographiques et de la forte concentration de sa population à proximité de sa frontière méridionale, le Canada a des problèmes de communications particuliers. Toutefois, le développement économique du pays fut grandement facilité, tout d'abord par les voies navigables et les canaux qui fournirent les voies d'accès à l'intérieur, puis

ensuite par les voies ferrées, les lignes aériennes et les autoroutes qui traversèrent le Canada de l'Atlantique au Pacifique. De nos jours, les télécommunications, malgré un départ modeste au début du siècle, sont à la disposition de presque tous les habitants de ce vaste pays et font partie intégrante du système de communications. La Compagnie de Téléphone Bell a joué un rôle prépondérant dans la construction du réseau de télécommunications. Ce fut la préoccupation constante de Bell de fournir aux territoires desservis les services de communication les plus modernes, les plus sûrs et les mieux adaptés et cela à un coût raisonnable. Bell a aussi beaucoup aidé et accordé le bénéfice de la grande expérience à la réalisation du réseau de télécommunications transcanadien.

Il est essentiel au bien-être du pays que les communications conservent la qualité et l'efficacité qu'il leur faut pour satisfaire aux exigences qui leur sont imposées. Par exemple, il est difficile d'envisager comment Ottawa, centre de la nation, pourrait fonctionner sans des services de communications excellents. Les nécessités imposées par les tâches administratives du gouvernement, la Défense nationale et les relations internationales, de même que les services nécessaires aux fonctions commerciales et sociales de notre collectivité, ont été prévus et fournis par Bell Canada.

Les besoins des Canadiens en matière de communications sont en constante et rapide évolution, évolution dont la cadence s'accélère constamment. Pour satisfaire les besoins particuliers au Canada en fournissant des installations et de l'équipement d'une très haute qualité à un coût raisonnable, il est nécessaire de réaliser une certaine intégration de la recherche, des approvisionnements et de l'entretien qui serait impossible sans l'unité d'intention et d'objectifs que permet l'appartenance à Bell Canada de la Northern Electric. Si la Northern appartenait à d'autres ou encore la propriété en était partagée, l'unité essentielle manquerait.

De plus, il est essentiel de pouvoir bénéficier des recherches et des perfectionnements. Durant de nombreuses années, Bell Canada dépendait des Bell Telephone Laboratories pour la recherche pure et appliquée et elle obtenait ces renseignements en raison de son contrat de service avec l'American Telephone and Telegraph Company. Tout en continuant ces relations qui sont d'une importance capitale parce qu'elles donnent accès à un réservoir considérable de connaissances et d'expériences, comme par exemple les centres de commutation électronique, Bell a vu la nécessité d'entreprendre personnellement des recherches qui pourraient trouver leur application dans des situations particulièrement canadiennes tant pour l'équipement que pour d'autres services.

En conséquence, il fut décidé d'étendre les recherches effectuées par la Northern et un nouveau laboratoire fut établi aux environs d'Ottawa. Ce laboratoire de recherches est l'un des plus grands du Canada et emploie plus de 800 personnes. On emploie 650 autres personnes en divers endroits, ce qui porte le total du personnel à 1,450. Ce laboratoire permet à des scientifiques canadiens de faire des recherches fondamentales et appliquées, tout en s'assurant que les sources de matières premières canadiennes qui fournissent 95 p. 100 des approvisionnements de la Northern pour la fabrication de ses produits manufacturés, soient maintenues et développées. Cette activité, essentielle à la préservation de l'excellence des communications canadiennes, a nécessité, en 1966, des dépenses dépassant $25 millions.

LES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS 1957-1966

Depuis 1957, compte tenu de l'autorisation antérieure d'augmenter son capital et des autres ressources financières de la compagnie, Bell Canada a dépensé environ deux milliards de dollars en bâtiments, en équipement et en matériel. Il est prévu que l'autorisation soumise présentement nous aidera à financer le développement du réseau durant environ dix ans et on s'attend à ce que ces sommes soient affectées à peu près aux mêmes dépenses.

Pour l'expansion

Comme on peut s'y attendre, en raison de l'accroissement de la population durant la dernière décennie, le domaine ayant nécessité le plus fort pourcentage des dépenses en capitaux, environ 60 à 70 p. 100 des deux milliards de dollars dépensés, fut la fourniture du service à de nouveaux abonnés et la fourniture de nouveaux services ou de services plus complets aux anciens abonnés.

L'empressement de Bell Canada à jouer pleinement son rôle de fournisseur de services de communication se reflète dans son idéal qui est de fournir le meilleur service possible au moindre coût possible, compatible avec un traitement équitable de ses actionnaires et des ses employés. Nous devons donc être prêts à donner un large éventail de services modernes capables de faire face à la demande, n'importe où et n'importe quand.

Bell Canada s'est efforcée de satisfaire les demandes de service dans toutes les régions du territoire qu'elle dessert: dans les villes à forte population, dans les villages et les régions rurales, ainsi que dans les régions les plus reculées de nos frontières septentrionales. Nous ne nous sommes pas simplement contentés de relier ces régions entre elles, nous nous sommes efforcés de fournir un service qui tienne compte de l'évolution sociale et commerciale, ainsi que du relèvement du niveau de vie; nous avons tâché de fournir également des services améliorés, ainsi que de nouveaux services pour satisfaire les exigences du public. Les divers moyens de communication, désormais essentiels à la vie quotidienne, sont maintenant à la portée de tous ceux qui en ont besoin et, à quelques exceptions près, au moment et au lieu même choisis par l'abonné.

Durant la décennie se terminant en décembre 1966, le nombre de téléphones en service est passé de 2,766,000 à 4,868,000. L'augmentation annuelle du nombre de téléphones est passée de 192,000 en 1957 à 285,000 en 1966. Les communications interurbaines, en dépit de la suppression de milliers d'appels en raison de l'établissement du service régional, sont passées de 123 millions à 206 millions. Les dépenses de construction sont passées de $177 millions à $293 millions. Les immobilisations globales à l'intention du réseau, c.-à-d. les constructions, les poteaux, les fils et câbles, l'équipement des centraux, les appareils téléphoniques, etc., ont atteint $2,749 millions au regard de $1,066 millions.

L'expansion du service téléphonique ne consiste pas simplement à ajouter quelques milles de câbles et à augmenter la capacité de commutation des centraux.

Durant la dernière décennie, l'expansion a entraîné la recherche de solutions à de multiples problèmes de communications. Le rapport annuel de 1965 aux actionnaires a décrit quelques-unes des réussites de cette année et a fourni quelques indications concernant les dépenses relatives à certains aspects du service durant les quelques dernières années qui reflètent fidèlement le travail fait en vue de servir efficacement les abonnés. Nous nous permettons de citer certains paragraphes de ce rapport.

> «Une lourde besogne fut abattue en 1965. Nous avons offert des lignes à deux abonnés dans 255 localités où nous ne dispensions auparavant que le service à plusieurs abonnés. Plusieurs secteurs d'appel local furent agrandis et 16 centraux furent automatisés. Plus de 99 p. cent des téléphones de la compagnie sont de type automatique et, selon un plan établi, ils le seront tous dans un avenir rapproché. Pendant la période 1960-1964, la compagnie a consacré $136.1 millions à l'amélioration de ses services dans les régions autres qu'urbaines, et elle projette un investissement encore plus considérable d'ici à cinq ans. Le service téléphonique a été implanté à des secteurs additionnels du Nord canadien. Nous avons inauguré quatre centraux au Labrador, un dans le nord du Québec à Deception Bay et un autre dans le district de Franklin. De plus, nous avons ouvert cinq nouveaux centraux dans le district de Keewatin où l'accès au réseau téléphonique est fourni de concert avec le Manitoba Telephone System.

Dans tout le Québec et l'Ontario, où se trouvent surtout concentrées les opérations de la compagnie, trois personnes sur quatre habitent des villes ou des centres domiciliaires de banlieue. En 1965, la compagnie a de nouveau accru la portée de son service dans nombre de ces localités importantes.»

Pour les améliorations

Tel que mentionné ci-dessus, l'urbanisation des régions autrefois rurales est une cause de la continuelle expansion des circonscriptions téléphoniques. Les abonnés ruraux en ont bénéficié de trois façons: inclusion dans un secteur où le service individuel est disponible, réduction du nombre d'abonnés partageant les lignes à une moyenne de 5 personnes et participation au programme de conversion à l'automatique qui a eu pour résultat de réduire le pourcentage de nos téléphones manuels à moins de 1 p. 100 du total.

Le fait que plus de 73 p. 100 de nos centraux et que près de 95 p. 100 de nos abonnés peuvent maintenant communiquer avec un central voisin ou plus, sans frais autres que le tarif mensuel fixe du service téléphonique local, est une démonstration de la valeur accrue du service pour nos abonnés.

Des efforts soutenus ont été faits pour améliorer la transmission; il est maintenant possible de communiquer avec n'importe quelle localité aussi aisément que d'avoir une conversation en présence de son interlocuteur.

Entre autres améliorations dans le service interurbain, il faut mentionner le fait que le réseau micro-ondes transcanadien est une réalité depuis 1958 et que, depuis cette date, le réseau a connu une forte expansion aussi bien dans le territoire desservi par Bell Canada que dans l'ensemble du pays.

Les progrès techniques ont également permis d'étendre le réseau de communications de façon à y inclure de nombreuses localités des régions les plus septentrionales du Québec et de l'Ontario et des points situés à plus de 600 milles au nord du Cercle arctique.

Les besoins du public en communications étant en constante évolution, la compagnie, de concert avec les Bell Laboratoiries et les laboratoires de la Northern Electric, expérimente et applique les nouveaux procédés technologiques afin de satisfaire ces besoins. Il en est résulté la mise au point des services mobiles à l'intention des voitures et camions se déplaçant en ville et sur les routes, du service d'appel Bellboy et de divers types de liaison radio avec les localités situées plus au nord.

De nouveaux services, inexistants en 1957, ont été adoptés et se sont fortement répandus, entre autres: le service interurbain planifié, le service Telpak, le service TWX et le Centrex.

De nouveaux modèles plus pratiques d'appareils téléphoniques et d'équipement destinés aux abonnés ont été mis au point. Les téléphones Princesse, les pilotes d'appels, les interphones d'affaires, les appareils Bellboy, les nouveaux appareils Touch-Tone constituent des exemples d'une série ininterrompue d'appareils susceptibles de satisfaire les besoins du public.

Pour le maintien du service

Une autre tranche essentielle de nos dépenses d'investissement englobe les divers facteurs que nous classifions sous la rubrique: «maintien du service». Ces projets n'entraînent aucune augmentation des revenus, mais doivent être entrepris afin de pouvoir continuer à fournir le service aux abonnés actuels. Ces

travaux comptèrent pour environ 20 p. 100 de nos dépenses de construction. Environ les trois quarts de ces travaux concernaient les changements de domicile des abonnés. En 1966, nous avons installé 1,265,000 téléphones et en avons enlevé 980,000, ce qui donne un gain net de 285,000 appareils. Le rapport est de 4.4 installations par téléphone ajouté au réseau. Nous sommes au service d'une population mobile et qui le devient de plus en plus. Toujours au chapitre du «maintien du service», on retrouve des projets de déplacement d'installations rendus nécessaires par les travaux de construction de routes et de voies à grande circulation.

L'expansion et les déplacements des abonnés fournissent constamment l'occasion de mettre en œuvre les plus récentes techniques dans le but d'accroître la valeur et la sûreté de fonctionnement des services de télécommunications.

CHOIX DES PROJETS—CONTRÔLE DES COÛTS

Jamais, au cours des précédentes décennies, la compagnie n'a dû faire face à une évolution technique offrant de telles possibilités d'améliorer l'efficacité, la productivité et le caractère de commodité et de satisfaire les besoins de plus en plus complexes en matière de communications, qu'il s'agisse de la transmission de la voix, des données mécanographiques ou de facsimilés.

La direction de la Compagnie Bell a dû résoudre de nombreux problèmes présentés par cette explosion technologique et elle s'est efforcée de choisir parmi les nombreuses solutions possibles, celles qui entraîneraient le minimum de modifications des installations existantes, tout en améliorant l'efficacité d'exploitation. Toutefois, lorsque l'équipement s'est révélé insuffisant, usé ou inefficace, on l'a remplacé par des installations modernes. En ce moment même, nous achevons un programme commencé en 1924 et visant au remplacement du service manuel local par le service automatique.

De nouveaux dispositifs ont été choisis qui ajouteront à la valeur et à la sûreté de fonctionnement, tout en maintenant le prix du service au plus bas niveau possible. Ce processus de sélection est continu et la direction doit, en tenant compte des ressources financières disponibles, réaliser un équilibre économique entre le montant des dépenses d'investissement nécessaires à l'expansion et à d'autres fins indispensables et le montant à consacrer à la modernisation. Dans toutes ces décisions, on s'efforce d'utiliser les produits de la recherche technique pour accroître la valeur du service tout en réduisant le coût d'entretien et d'exploitation.

Les administrateurs et la direction de la compagnie doivent approuver chaque dépense importante de capital et toutes les dépenses de capital sont étudiées dans tous les détails par les ingénieurs qui déterminent la praticabilité de tous les projets. Un programme de construction moyen pour une année peut comprendre plus de 1,300 projets entraînant chacun des dépenses supérieures à $10,000, ainsi que plusieurs milliers de projets de moindre importance. Chacun de ces projets est prévu en détail et mis en œuvre d'une manière conforme aux objectifs et plans à long terme de la compagnie.

Un exemple d'une telle décision de moderniser est l'introduction de la composition automatique des appels interurbains par les téléphonistes, peu après la guerre, puis, à partir de 1956, la composition de ces appels par les abonnés eux-mêmes. Ce système s'est répandu au point que, aujourd'hui, 50 p. 100 de tous les appels interurbains sont composés par les abonnés qui bénéficient de la grande rapidité et de la commodité de cette méthode.

L'équipement de commutation servant à fournir le service automatique local a également été modernisé; tous les nouveaux centres de commutation et la plupart des équipements supplémentaires sont maintenant munis des équipements crossbar, plus souples et d'entretien plus aisé que les anciens équipements du type pas-à-pas.

Le premier central électronique du Canada et l'un des premiers au monde a été installé à Montréal; il est maintenant prêt à fonctionner. La commutation électronique offre de grandes possibilités de fonctionnement impeccable et sûr; elle est susceptible de fournir des services inédits. Lorsque ces nouveaux services auront été choisis, l'équipement sera modifié en conséquence par une nouvelle programmation, comme pour les ordinateurs.

LA SÛRETÉ DU SERVICE

L'absence d'interruption du service est une autre qualité que nous tentons constamment de porter à un degré supérieur. Au nombre des mesures prises à cette fin, on compte l'emploi plus généralisé de réseaux souterrains, du gaz à l'intérieur des gaines de câbles afin de protéger ceux-ci contre les dommages causés par l'eau, d'équipement d'essai automatique et de groupes électrogènes diesel capables de fournir des réserves d'énergie. On a incorporé au réseau d'autres dispositifs et installations de nature à éviter les pannes dues aux accidents, tempêtes, inondations, incendies, explosions, actes de sabotage et de guerre. En voici quelques exemples: de multiples entrées de câbles aux endroits stratégiques, des voies d'évitement contournant les grandes agglomérations urbaines et l'alternance des centres de commutation employés.

La sagesse des lignes de conduite de la compagnie a été amplement démontrée lors de la grande panne d'énergie qui, en 1965, immobilisa la presque totalité du sud de l'Ontario sans toutefois déranger le service téléphonique. Les couches épaisses de verglas déposées par les tempêtes de 1959 en Ontario et de 1961 au Québec démontrèrent également l'efficacité des procédés qu'emploie Bell Canada; en effet les communications essentielles furent maintenues et les interruptions du service furent réduites au minimum.

La compagnie prépare ses travaux de construction en tenant compte de l'apparence générale des lieux et des préférences de la collectivité. Elle enfouit les fils et les câbles chaque fois que les conditions physiques et économiques le permettent. Au cours des cinq dernières années, nos investissements en vue de la mise sous terre du réseau se sont accrus de 60 p. 100. Environ la moitié du réseau, c.-à-d. un matériel représentant une somme de plus de $400 millions, est maintenant sous terre. Grâce à une collaboration étroite avec les architectes et les entrepreneurs en construction, nous plaçons également et de plus en plus les fils et les câbles à l'intérieur des murs des maisons d'habitation, des édifices de rapport et des bâtiments destinés à abriter des bureaux, au moment de la construction; ceci améliore l'apparence et facilite l'installation des téléphones.

LE PRIX DU SERVICE EST RAISONNABLE

Lorsque l'on analyse les dépenses de capital de la dernière décennie, il est utile d'évaluer le programme en fonction de ce qu'il représente pour l'abonné.

La compagnie de téléphone, comme toute autre entreprise commerciale, a dû faire face, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, à l'augmentation du coût de la main-d'œuvre, à la rareté du personnel spécialisé et au loyer plus élevé de l'argent, qu'il s'agisse de la dette à long terme ou de l'avoir des actionnaires. La demande pressante de services et la difficulté de faire concurrence à cause de la réglementation des tarifs ont encore accentué les problèmes.

La présence de ces facteurs dans le domaine de l'exploitation a fait sentir encore davantage le besoin aigu de mettre au point et d'appliquer des techniques et des procédés de contrôle des coûts. Au premier rang de ces mesures on note l'automation sous diverses formes sans laquelle l'industrie n'aurait pu continuer à croître et à se moderniser. Il ne fait pas de doute que, sans ces méthodes nouvelles et ces procédés inédits, les coûts, et par voie de conséquence les prix, se

seraient élevés au point d'entraver, au détriment de la clientèle, la bonne marche et le progrès de l'entreprise et de l'ensemble de l'économie.

C'est la cote d'utilisation du téléphone, de même que les prix comparés relatifs à cette utilisation, qui prouvent que les lignes de conduite de Bell Canada contribuent vraiment au développement des services de télécommunications. Le nombre des téléphones en service dans le territoire de Bell est passé de 33.5 pour cent habitants en 1956 à 42.7 en 1966. Bien que ces chiffres révèlent qu'un très fort pourcentage des familles jouissent du service téléphonique—le Canada est au nombre des pays qui comptent le plus de téléphones au monde—la vraie valeur du service téléphonique s'établit en fonction des heures de travail qu'il faut faire pour se le procurer. D'après une étude récente voici le nombre d'heures de travail qu'un employé de manufacture aurait dû faire pour payer le coût d'une ligne résidentielle individuelle pendant un mois dans les grandes villes du monde:

	Heures
Ontario et Québec (Moyenne de 17 villes)	2.10
États-Unis (Moyenne de 56 villes)	2.15
Stockholm	2.33
Londres	4.56
Rome	4.76
Paris	15.84

Il est très évident qu'en Amérique du Nord les abonnés obtiennent le service téléphonique à un prix bien inférieur à ceux qui sont payés dans d'autres parties du monde. De plus, au cours des vingt années écoulées entre 1945 et 1966, le coût du service téléphonique, exprimé en heures de travail faites dans les 17 villes de l'Ontario et du Québec, a constamment décru pour passer de 4.75 h. en 1945, à 2.10 h. de travail en 1966.

La diminution des prix du service interurbain n'est pas moins extraordinaire, comme on le démontre au tableau suivant:

	1956	1966
Indice des prix à la consommation payés par l'abonné	118.1	143.9
Appel interurbain de poste à poste, d'une durée de 3 minutes, tarif de jour		
Montréal-Vancouver	$4.40	$3.00
Montréal-Toronto	$1.80	$1.30
Ottawa-Québec	$1.40	$1.10

Comme en témoignent ces chiffres, l'expansion et la qualité véritable du service sont d'une très grande valeur de par tout le territoire de Bell Canada.

IMMOBILISATIONS—1967 à 1976

Au cours de la prochaine décennie, période au cours de laquelle le capital supplémentaire que la compagnie demande, sera utilisé, la situation ressemblera selon toute probabilité à celle des dix dernières années et il faudra continuer à faire face à de rapides changements techniques.

Le service téléphonique, qui évolue rapidement en un service complet de télécommunications, marque et marquera de plus en plus la société canadienne.

L'immensité du pays, l'accroissement de la population, les déplacements vers les villes, la hausse du niveau de vie, le progrès et la spécialisation du monde des affaires sont tous des facteurs qui concourent à une demande plus forte et plus diversifiée en matière de télécommunications.

Pour prévoir l'avenir, nous étudions le passé et les tendances actuelles; nous modifions ces dernières en établissant les nouveaux éléments, particulièrement ceux du domaine de la technique, susceptibles d'influer sur l'état futur.

Pour l'expansion

Divers organismes ont effectué, ces dernières années, plusieurs études poussées sur l'expansion démographique. Dans le Québec et l'Ontario, principaux centres d'exploitation de la compagnie Bell, la population est passée de 10.4 millions en 1957 à 12.6 millions en 1966, soit un accroissement de 21 p. cent en neuf ans ou de 2.3 p. cent par année. Un taux moyen annuel de quelque 2.3 p. cent est prévu pour la prochaine décennie, ce qui portera l'augmentation en 1976 à quelque 16 millions d'habitants dans les deux provinces.

De 1957 à 1966 inclusivement, Bell Canada a mis 2,102,000 postes de plus en service. Le nombre de téléphones pour 100 personnes passait alors de 33.5 à 42.7 p. cent et ce taux a augmenté ces dernières années. Nous prévoyons, pour la période de 1967 à 1976, un accroissement de 3.2 millions de postes, ce qui fixera le total des téléphones desservis par la compagnie à quelque 8 millions en 1976.

L'expansion du trafic téléphonique inteurbain est un autre facteur de base dans l'évolution de Bell Canada. Nous escomptons un succès toujours égal du service régional mais, malgré la multiplication des régionaux, les communications interurbaines présenteront une augmentation moyenne annuelle de 7 p. cent, contre l'accroissement moyen de 6 p. cent enregistré dans la dernière décennie.

Pour les améliorations

Ce sont là nos services les plus importants mais bien d'autres éléments feront l'objet d'une demande toujours plus forte de la part du public qui désire un service complet de communications. Le Touch-Tone, vraisemblablement la plus grande invention en téléphonie depuis la composition automatique, est également un appareil d'information; il permet l'accès au réseau téléphonique entier parce qu'il transmet les données tout autant que la voix, permet de passer les commandes de la ménagère ou de l'homme d'affaires occupé, de consulter les ordinateurs commerciaux à l'intention de l'administrateur, etc. Les entreprises commerciales auront à leur disposition des accessoires plus complexes pour une communication ultra-rapide entre les machines électroniques d'information; c'est là un aspect de la révolution que subissent, à l'heure actuelle, les systèmes d'information commerciale. L'établissement par le Réseau Téléphonique Transcanadien d'un service de transmission des données mécanographiques, au cours de 1967, constituera une autre étape importante dans ce domaine, étape qui sera suivie d'autres perfectionnements.

La commutation électronique se généralise dans nos centraux et assurera un service meilleur ainsi qu'une souplesse et sûreté de fonctionnement plus grandes.

Des réseaux de micro-ondes de forte puissance, des câbles coaxiaux enfouis pour l'expansion et la protection du service et des satellites-relais amélioreront la qualité et le rendement des communications tout en réduisant le coût. De concert avec la compagnie Northern Electric, Bell Canada amorce un programme d'expériences qui prévoit une station terrestre au nord d'Ottawa où, en collabo-

ration avec la station établie à Mill Village (N.-É.) par le ministère des Transports, on fera des recherches sur les communications par satellite. Si ces essais se soldent par un succès, la station deviendra le centre d'un réseau de communications par satellite qui desservira, dès 1970, la région arctique nord-est. Les guides d'ondes et les «lasers» en sont encore au stade de la recherche mais, ils peuvent, dans quelque dix ans ou plus, devenir d'usage courant en télécommunications.

Le service interurbain planifié, le service Telpak utilisant les larges bandes, le TWX prévu pour une communication plus lente des données, le service Data-Phone et une multitude d'autres services conçus «sur mesure» pour un usage spécialisé dans les diverses industries continueront de se perfectionner.

A l'origine de toutes ces réalisations se trouvent les laboratoires de recherche; ils scrutent les frontières du savoir et, grâce à la coopération établie entre Bell Canada et la Northern Electric en matière d'exploitation, de recherche et de fabrication, ils permettent aux abonnés du téléphone de profiter rapidement et pleinement de toutes les découvertes.

Le micro-électronique, c'est-à-dire la mise au point de circuits et d'éléments incorporés de taille minuscule et d'une extrême sûreté de fonctionnement, est peut-être la plus spectaculaire des réalisations courantes. Les avantages que présente l'utilisation de ces pièces dans l'équipement de l'abonné et pour les installations de commutation et de transmission sont prodigieux.

Nous ne pouvons, évidemment, mesurer les effets de toutes ces possibilités futures sur notre programme de construction. Toutefois, nous nous appuyons sur notre expérience passée, nos prévisions des besoins de services fondamentaux et notre connaissance des réalisations dans le domaine des télécommunications pour établir les dépenses de construction à un total de $4,350 millions pour les dix années à venir. Celles de la décennie passée se chiffrèrent à $2 milliards, ce qui était, en revanche, plus du double des $900 millions versés pour les travaux de construction entre 1947 et 1956.

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Nous venons de décrire l'ampleur du programme des travaux de construction, programme qui coûtera $4,350 millions pour la période 1967-1976.

Pour mieux exposer les besoins et les ressources en cause, nous avons préparé la «pièce 1» qui sert d'appendice au présent résumé.

Cette pièce indique, en bref, les besoins et les ressources relatifs à la période 1967-1976. Les crédits consentis pour cette décennie aux dépenses de construction se chiffrent à $4,350 millions (1re ligne) comme en fait foi l'analyse des dépenses en construction. Toutefois, ce ne sont pas là toutes les dépenses en immobilisations de la période; il faudra encore $400 millions (2e ligne) pour satisfaire les besoins qui ne font pas directement partie de la construction du réseau et des installations.

Les principaux besoins que l'on peut prévoir dans cette catégorie sont les besoins de capital-actions de nos filiales et la portion que Bell Canada aurait à avancer pour garder son intérêt proportionnel. La plus importante de ces filiales est la compagnie Northern Electric. Comme il a été dit précédemment, cette société est à développer son programme de travaux de recherche et de perfectionnement et prend actuellement des mesures pour envahir les marchés étrangers. Cette croissance et ce développement demanderont des apports considérables de nouveaux capitaux pendant quelques années. A titre de propriétaire unique de Northern Electric et de bénéficiaire de sa croissance efficace, Bell Canada est véritablement intéressée à ce que la Northern ait accès à de nouveaux capitaux. Les bénéficiaires ultimes du succès de cette compagnie sont les abonnés de la compagnie Bell et, plus indirectement, les usagers du téléphone dans tout le Canada.

En 1966, Bell Canada a investi environ $25 millions dans la Northern Electric et de plus fortes sommes seront requises en 1967. Il est difficile de prévoir quels seront les autres besoins futurs, mais les besoins de la Northern, tant sur les marchés domestiques qu'internationaux, reflétant la croissance de l'industrie téléphonique, seront considérables.

Bell Canada possède la majorité des actions de quatre importantes compagnies de téléphone. Ce sont l'Avalon Telephone, à Terre-Neuve; la Maritime Telegraph and Telephone, en Nouvelle-Écosse et, par l'entremise d'une filiale, dans l'Île-du-Prince-Édouard, la New Brunswick Telephone dans la province du même nom et la Northern Telephone, qui fonctionne dans le Nord du Québec et de l'Ontario. Ce sont des compagnies prospères, en pleine croissance dont les besoins financiers sont comparables aux nôtres, toutes proportions gardées. Pour maintenir notre position d'actionnaire dans ces compagnies, nous devons nous occuper de leur financement.

La pièce démontre que des $4,750 millions (3e ligne) prévus pour les dépenses en immobilisations des dix prochaines années, $2,450 millions, soit environ la moitié du montant nécessaire, seront produits par l'entreprise (6e ligne). De cette somme, $2,150 millions (4e ligne) proviendront des réserves établies pour la dépréciation, c'est-à-dire des sommes incluses dans les frais d'exploitation en vue du recouvrement de l'investissement initial en dollars. Les revenus réinvestis dans l'entreprise après déduction des dépenses et paiement des dividendes, constituent une autre source interne de capital. On estime ce montant à $300 millions (5e ligne) répartis sur la période, soit environ 3 p. 100 des revenus totaux, proportion relativement peu élevée des besoins totaux en capitaux.

Déduction faite des revenus internes, le capital que la compagnie doit obtenir de l'extérieur est évalué à $2,300 millions (7e ligne).

STRUCTURE FINANCIÈRE—PRORATA DE LA DETTE

La compagnie peut satisfaire une partie de ses besoins de nouveau capital en empruntant sur son actif. C'est la politique de la compagnie, depuis nombre d'années, de vendre des obligations hypothécaires garanties par les installations de la compagnie et ce moyen de financement sera maintenu. Toutefois, une dette de cette nature ne doit pas excéder un certain montant, puisque les bailleurs de fonds n'acquerront d'obligations de la compagnie que si le capital et l'intérêt sont assurés et que le rendement est équitable. L'accord, ou contrat fiduciaire, entre la compagnie et les bailleurs de fonds prévoit une protection, par rapport aux emprunts futurs, en stipulant que le rendement doit être d'au moins 1¾ les frais d'intérêt.

La compagnie est d'avis qu'en moyenne un prorata de dette de 40 p. 100 du capital investi convient le mieux à notre entreprise. Un prorata de dette de 40 p. 100 laisse une certaine marge pour emprunter encore si d'autres besoins surviennent en un temps où il est impossible, ou imprudent, de vendre d'autres actions. Ce mode de financement qui, incidemment, a été sanctionné à maintes reprises par la Commission des transports, est bien connu des investisseurs et largement approuvé par eux, si l'on en juge par la facilité avec laquelle la compagnie écoule sur le marché un grand nombre d'obligations à un prix raisonnable.

La compagnie a l'intention de poursuivre cette politique et de maintenir la structure financière actuelle, soit une dette de quelque 40 p. 100 et un capital-actions d'environ 60 p. 100. Ceci entraînera une émission d'obligations hypothécaires supplémentaires d'environ $1,000 millions (8e ligne). Toutefois, au cours

de cette même décennie 1967-1976, huit séries d'obligations émises totalisant $236 millions arrivent à échéance et doivent être rachetées. Étant donné que notre entreprise prend sans cesse de l'ampleur et que par conséquent elle a un besoin constant de nouveaux capitaux, la compagnie ne prévoit pas de réserves de remboursement à même les fonds d'amortissement. Afin de garder les avantages d'un prorata de dette de 40 p. 100, les obligations échues seront remplacées par de nouvelles émissions d'obligations. Ainsi, le nouveau capital-obligations de $1,000 millions nécessaire pour satisfaire aux besoins du programme de dépenses en immobilisation sera augmenté de $236 millions pour remplacer la dette actuelle.

Si on se réfère de nouveau à la pièce jointe, on voit que le financement par emprunt produira $1,000 millions en capitaux supplémentaires; il restera donc $1,300 millions (9e ligne) à obtenir par émissions d'actions.

L'AVOIR DES ACTIONNAIRES

Sauf quelques exceptions mineures, la structure financière de la compagnie a consisté, depuis sa fondation, en une dette sous forme d'obligations hypothécaires et d'actions ordinaires, plus tout revenu pouvant être réinvesti dans l'entreprise. C'est le mode le plus simple de structure financière qui puisse convenir à une entreprise de cette nature. Mais la compagnie entre dans une phase qui nécessitera l'obtention de capitaux d'une importance sans précédent. Il est donc sage que la compagnie puisse disposer de nouveaux moyens pour s'assurer ces capitaux au cas où, pour une raison quelconque, les moyens actuels s'avéreraient insuffisants.

A cet égard, la modification proposée à l'article 3 permettrait l'émission d'actions privilégiées lorsque le temps et les circonstances le dicteront. En principe, la Compagnie a toujours eu cette prérogative, mais les restrictions qui lui sont présentement attachées la rendent à toute fin pratique inapplicable. Il n'est en effet prévu, à l'article 162 de la Loi canadienne relative aux corporations, que trois façons d'avoir l'autorisation d'émettre des actions privilégiées pour obtenir des capitaux:

(1) par vote unanime à une assemblée générale des actionnaires représentant les deux tiers du capital émis;

(2) par sanction unanime par écrit de tous les actionnaires;
ou

(3) par sanction des actionnaires représentant les trois quarts de toutes les actions en cours; alors, le gouverneur en conseil peut autoriser le financement s'il le juge à propos.

Pour toute compagnie qui, comme la nôtre, compte un très grand nombre d'actions réparties ici et là, aucune de ces trois modalités n'est applicable. En considération même des investissements que nécessitera, au cours des prochaines années, l'accroissement normal de nos services aux abonnés, il est souhaitable que les restrictions actuelles à cet effet soient abolies. La seule solution semble être que le Parlement autorise la compagnie à émettre des actions privilégiées. Même dotée de ce pouvoir, la compagnie n'en serait pas moins obligée d'obtenir, préalablement à toute émission d'actions privilégiées, le consentement des détenteurs d'actions ordinaires sanctionné par les deux tiers au moins des votes recueillis lors d'une réunion.

Mais quel que soit le mode de financement auquel la compagnie doive en fin de compte recourir, le capital-actions de la compagnie devra être porté à environ $1,300 millions.

La valeur nominale des actions ordinaires de la compagnie, d'abord établie à $100, fut portée à $25 par le Conseil d'administration le 1er octobre 1948, après que le Parlement eut approuvé une modification de notre charte.

Aux termes de la charte, le montant maximum de capital autorisé est exprimé en valeur nominale des actions. La limite est actuellement de 40 millions d'actions d'une valeur au pair de $25 pour un capital autorisé de $1 milliard. Toutefois, cette valeur au pair de $25 ne correspond pas à l'avoir net ou à la valeur comptable des actions. C'est que les actions se sont ordinairement vendues à un prix supérieur à la valeur au pair. Cette prime, plus les bénéfices réinvestis depuis le début, porte la valeur comptable de l'action à environ $39.

La valeur marchande des actions, plus élevée que la valeur comptable, est présentement d'environ $49, en raison de l'évaluation, par les investisseurs, des revenus et dividendes de la compagnie. Toutefois, le prix auquel la compagnie offre ses propres actions est nécessairement inférieur au prix courant du marché, afin d'encourager les investisseurs à acheter autant d'actions que l'on veut.

Au cours des années, le prix moyen qu'a obtenu la compagnie lors de l'émission d'importants blocs d'actions s'est établi à environ 78 p. cent du prix du marché. En vingt ans, ce prix a varié de $31.50 (1952 et 1953) à $39 (1962). Pour ce qui est du nombre d'actions que nous prévoyons émettre au cours des dix années à venir, on a présumé toute une échelle de prix, un peu supérieurs aux prix de vente de toute émission antérieure.

Comme il est indiqué à la pièce ci-jointe (9e ligne), la compagnie aura besoin, au cours des dix prochaines années, d'un capital-actions de $1,300 millions. Aux prix de vente prévus, il nous faudra vendre 30 millions d'actions environ. Considérées en fonction de la valeur au pair de $25 l'action, ces prévisions équivalent à $750 millions, soit l'augmentation demandée par le bill.

Ces actions additionnelles seraient émises graduellement au cours des dix années à venir, au fur et à mesure des besoins. Les périodes d'émission, bien entendu, tiendraient compte de l'état du marché et de notre propre position au point de vue besoins financiers et engagements financiers.

A noter toutefois que l'approbation, par le Parlement, de la hausse du capital autorisé n'augmente pas réellement le capital de la compagnie; elle n'engage pas non plus la compagnie vis-à-vis les abonnés, les actionnaires ou le public jusqu'à ce que ces hausses de capitaux soient autorisées, de temps à autre, par les actionnaires et les administrateurs et que les actions soient mises en vente.

AUTORISATIONS ANTÉRIEURES

La pièce 2 n'a pour but que d'établir une comparaison entre la présente demande d'augmentation du capital-actions et l'historique de la compagnie sous ce rapport.

La loi d'incorporation originale de la compagnie prévoyait, en 1880, un capital-actions de $1 million. Les augmentations apportées depuis lors au capital-actions figurent à la pièce 2.

Dans la colonne de droite du tableau explicatif, la hausse procentuelle de chaque changement successif est indiquée. On pourra constater que, bien qu'en termes monétaires, la présente augmentation de capital-actions soit la plus élevée qu'ait demandée la compagnie, elle constitue le plus petit pourcentage à ce jour.

ACTIF DE BELL CANADA

Les pièces 3 et 4 traitent de l'avoir de la compagnie et de la répartition de son capital-actions.

L'équipement du réseau de la compagnie, évalué à la fin de décembre 1966 à $2,748,867,000, figure à la ligne 1 de la pièce 3. Ces immobilisations représentent

en fait la somme des biens de la compagnie, c.-à-d. ses propriétés immobilières, bâtiments et toutes les installations et l'équipement qui lui permettent d'assurer des services téléphoniques et autres services connexes.

Ces investissements sont indiqués au prix coûtant mais la valeur de l'équipement du réseau est constamment dévaluée par l'usure et la désuétude, d'où la réserve pour amortissement de $667,700,000 indiquée à la ligne 2. On obtient, en déduisant la réserve pour amortissement du coût initial des biens de la compagnie, l'actif de $2,081,167,000 (ligne 3), la valeur nette du réseau téléphonique.

Comme il a précédemment été indiqué, la somme des prêts hypothécaires accordés à la compagnie s'élève à environ $944,803,000 (ligne 4), à déduire de l'actif de la compagnie.

Les investissements de la compagnie dans des filiales, de même que le montant net des autres actifs et passifs (courants et différés) se chiffrent à $188,484,000 (ligne 5), ce qui porte l'actif net total à $1,324,848,000 (ligne 6).

C'est là l'avoir des actionnaires à la fin de décembre 1966. Il comprend la valeur au pair de 34,075,000 actions en cours à cette date (total de $851,875,000), les primes, soit les montants dépassant la valeur au pair et versés pour acheter ces actions ($341,836,000) et les bénéfices réinvestis dans l'entreprise. Ces montants sont indiqués aux lignes 7, 8 et 9, respectivement, et représentent au total $1,324,840,000 (ligne 10).

L'actif de la compagnie est donc représenté par les 34,075,000 actions en cours au 31 décembre 1966. Ce sont toutes des actions ordinaires d'une seule classe, non des actions privilégiées d'aucune sorte.

RÉPARTITION DU CAPITAL-ACTIONS

La répartition des actions selon la catégorie de détenteurs et par région géographique paraît à la pièce 4. Bien plus de la moitié des actions, de fait 60 p. cent, sont la propriété de particuliers, dont la majorité sont des femmes. Les sociétés d'investissement forment la seconde catégorie en importance, détenant 25 p. cent des actions. Ces sociétés investissent les avoirs des fonds de retraite qui retournent éventuellement aux particuliers. Le reste des actions est entre les mains de corporations et de fiduciaires; une portion relativement petite des actions est entre les mains des sociétés de portefeuille. Comme nous l'avons dit, une proportion élevée de ces portefeuilles est destinée à des particuliers, de sorte qu'un nombre considérable de Canadiens, directement ou indirectement, ont un intérêt financier dans le bien-être de la compagnie.

Bell Canada compte, au total, 255,449 actionnaires; c'est là, et de loin, le plus important groupe au Canada de valeurs foncièrement canadiennes.

La répartition géographique des détenteurs de titres indique clairement qu'il s'agit, dans notre cas, d'une compagnie authentiquement canadienne. Chaque province est bien représentée sur la liste des actionnaires tandis que seulement 5.4 p. cent des valeurs sont détenues à l'étranger, soit 4.0 p. cent aux États-Unis et 1.4 p. cent en d'autres pays. L'avoir en actions des États-Unis comprend les 2.2 p. cent des valeurs détenues par l'American Telephone and Telegraph Company. Les employés et les retraités de la compagnie détiennent environ 9 p. cent des actions.

LE BILL

Munis de ces renseignements de base, consultons maintenant le bill lui-même:

Article 1er (proposition)

L'article 1er du bill permettrait à la compagnie d'utiliser l'appellation «Bell Canada». «The Bell Telephone Company of Canada» était, au début, le nom de la société. En 1948, la version française du titre de la compagnie, soit «La Compagnie Canadienne de Téléphone Bell», était officiellement modifiée en faveur de «La Compagnie de Téléphone Bell du Canada».

Au cours des dernières années, la compagnie recourt, en publicité et sur d'autres pièces, à la forme bilingue abrégée du nom corporatif, «Bell Canada». Le 18 février 1966, «Bell Canada» était enregistré comme raison sociale de la société. Plusieurs autres compagnies canadiennes, telles Cominco, Dosco, Domtar, etc., ont adopté la même attitude à ce sujet. La société Bell demande au Parlement d'approuver l'utilisation de la forme abrégée et bilingue du nom corporatif «Bell Canada» à toutes fins juridiques.

Articles 2 et 3 (proposition)

Ces deux articles doivent être étudiés conjointement.

L'article 2 établit le capital maximum autorisé et stipule qu'il peut être divisé en actions ordinaires d'une valeur au pair de $25 chacune et en actions privilégiées.

D'autre part, l'article 3 établit les façons de créer ces actions privilégiées.

Les raisons profondes qui ont poussé la compagnie à rechercher de tels amendements ont été présentées dans la première partie du présent exposé.

Article 4 (proposition)

L'article 4 énonce: «L'article 2 du chapitre 39 des Statuts de 1957 est abrogé par les présentes».

L'article 2 se lit comme suit:

> «2. La compagnie n'aura le pouvoir de procéder à une émission, vente ou autre aliénation de son capital social, ou de quelque partie de celui-ci, qu'après avoir obtenu l'approbation, par la Commission des transports du Canada, du montant, des termes et conditions de cette émission, vente ou autre aliénation dudit capital social. Sous réserve de toute législation applicable relative à l'émission, à la vente ou à l'aliénation de valeurs par des corporations, l'émission, la vente ou autre aliénation du capital social, par la Compagnie, en conformité de cette approbation, est légale et valide».

Cette modification a pour objet d'autoriser la Compagnie à procéder à une émission de son capital social sans demander l'approbation de la Commission des transports du Canada.

Le rôle primordial de la Commission des transports à l'endroit de La Compagnie de Téléphone Bell du Canada est prévu par la Loi sur les chemins de fer. La Commission a un droit de regard sur l'exploitation de la compagnie, y compris sur les tarifs relatifs à la plupart des services offerts. En exerçant ce contrôle sur les tarifs, la Commission doit s'assurer que la compagnie a une administration efficace et que les tarifs établis par cette dernière sont justes et raisonnables. Ainsi toute mesure prise par la compagnie et susceptible d'avoir une répercussion néfaste et injustifiable sur les tarifs téléphoniques relève directement de la Commission des transports.

Cette responsabilité, destinée à assurer une exploitation efficace et économique de la compagnie, restera inchangée par l'abrogation de l'article 2 du chapitre 39 des Statuts de 1957, car l'article ne concerne que l'approbation, par la Commission des transports, du montant, des modalités et conditions de l'émission du capital social par la compagnie.

Cette exigence, qui n'est pas prévue telle quelle dans les pouvoirs accordés à la Commission aux termes de la Loi sur les chemins de fer, a été arrêtée pour la première fois en 1929. On désirait s'assurer par là que la compagnie ne vendrait pas d'actions à un prix susceptible d'entraîner des frais injustifiés aux abonnés.

Comme les bénéfices de la compagnie étaient déterminés en fonction du nombre d'actions émises, le montant de bénéfices requis, en conséquence les tarifs exigés, devaient être plus élevés si on offrait plus de titres qu'il n'en fallait.

En mai 1966, la Commission des transports modifiait la base de son contrôle sur les bénéfices de la compagnie. Au lieu d'indiquer les bénéfices en dollars par action, la nouvelle base est un pourcentage du montant total investi dans la compagnie, quel que soit le nombre d'actions. La compagnie a évidemment tout intérêt à émettre de nouvelles actions au prix le plus fort admis sur le marché. Comme les intérêts de l'abonné sont ici tout autant en cause, l'approbation de la Commission des transports relative à l'émission du capital-actions de la compagnie fait double emploi et devrait être annulée. On réduirait de la sorte les frais et le retard occasionnés par les audiences publiques actuellement nécessaires; en outre, la compagnie pourrait plus aisément émettre des actions lorsque les conditions sont favorables sans pour autant annuler le contrôle effectif exercé par l'autorité désignée.

Article 5 (proposition)

«L'article 10 du chapitre 67 des Statuts de 1880 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

10. Les administrateurs de la Compagnie peuvent, à l'occasion, ouvrir ou faire ouvrir des livres d'actions des registres pour la souscription d'actions par des personnes qui désirent devenir actionnaires ou augmenter le nombre de leurs actions du capital social de la Compagnie, aux endroits qu'ils jugent opportuns, et tous les souscripteurs devront payer le prix de souscription, soit en un seul versement soit par versements échelonnés de tels montants, à telle ou telles époques, en tel ou tels lieux, et de telle manière que les administrateurs déterminent. Lorsque le prix de souscription de semblables actions n'est pas exigé en son intégrité au moment de la souscription ou de l'attribution, ou que le nombre des versements requis pour leur paiement intégral n'est pas spécifié, les administrateurs peuvent, à l'occasion, faire des appels de fonds aux souscripteurs et exiger d'eux les montants respectivement souscrits par eux, à telles époques, en tels montants, en tels lieux et de telle manière qu'ils doivent déterminer de temps à autre.»

Dans le Bill privé qui institua *Bell Canada* en société, l'article 10 visait l'émission des actions. Il établissait, en 1880, une méthode pour l'émission d'actions: 10 p. 100 comme versement initial et le reste en versements subséquents, dont chacun devait être 10 p. 100 ou moins du prix de l'action. Cette disposition se valut la faveur de la nouvelle compagnie et les administrateurs pouvaient faire des appels de fonds et recueillir les sommes en espèces selon les besoins du programme de construction de la compagnie.

La nouvelle clause indique clairement que les actions peuvent être vendues comptant et que les actionnaires actuels sont dûment autorisés à acquérir de

nouvelles actions, s'ils le désirent. L'ancien article laissait entendre qu'on ne pouvait vendre des actions qu'aux personnes non déjà actionnaires de la compagnie Bell.

Article 6 (proposition)

«L'article 1er du chapitre 100 des Statuts de 1920 est abrogé et remplacé par ce qui suit:

1. (1) Nonobstant les dispositions du chapitre 67 des Statuts de 1880, *constituant en corporation la Compagnie,* et les lois qui le modifient, les administrateurs de la Compagnie, après y avoir été autorisés par règlement à cette fin, adopté et approuvé *par les deux tiers au moins des votes* déposés par les actionnaires à une assemblée générale extraordinaire dûment convoquée pour délibérer sur ce règlement, peuvent émettre à différentes reprises des obligations, débentures ou «*debenture stock*» au moment approuvé par les actionnaires, et les garantir par un ou plusieurs actes de fiducie créant, sur la totalité ou partie des biens, présents ou futurs, de la Compagnie, les hypothèques, charges ou servitudes qui peuvent y être décrites.

(2) Rien au présent article n'autorise l'émission de quelqu'une de ces obligations, débentures ou «*debenture stock*» ayant priorité sur quelqu'une des obligations de la Compagnie émises jusqu'ici.»

L'article actuel se lit comme suit:

«1. (1) Nonobstant les dispositions du chapitre soixante-sept du Statut de 1880, constituant en corporation la Compagnie canadienne de Téléphone Bell, ci-après appelée «la Compagnie», et des lois qui la modifient, les directeurs de la Compagnie, après y avoir été autorisés par règlement à cette fin, adopté et approuvé par les votes d'au moins les deux tiers en somme du capital souscrit de la Compagnie, représenté à une assemblée générale spéciale régulièrement convoquée pour en délibérer, peuvent émettre à différentes reprises des obligations, débentures ou actions-débentures, au montant approuvé par les actionnaires, et les garantir par un ou plusieurs actes de fiducie créant, sur la totalité ou partie des biens, présents ou futurs, de la Compagnie, les hypothèques, charges ou servitudes qui peuvent y être décrites.

(2) Nulle disposition du présent article n'autorise l'émission de quelqu'une de ces obligations, débentures ou actions-débentures ayant priorité sur, ou *pari passu* avec, quelqu'une des obligations de la Compagnie jusqu'ici émises.»

Sauf le texte souligné, la phraséologie est identique à celle de la section remplacée. Les changements apportés à la sous-section (1) ont pour objet de faire apparaître clairement que c'est le vote des deux tiers des actions représentées à l'assemblée et non celui des deux tiers de l'ensemble du capital social en circulation qui est requis pour autoriser un tel emprunt. Les nouvelles dispositions mettent Bell Canada sur le même pied que les compagnies incorporées en vertu de la Loi canadienne relative aux corporations en ce qui concerne l'autorisation des actionnaires pour les emprunts.

L'omission des mots «ou *pari passu* avec» de la sous-section 2 a pour but de souligner que les émissions d'obligations en vertu du principal contrat de fiducie de la compagnie marcheront de pair avec toutes les autres émissions en vertu de ce contrat de fiducie.

Article 7 (proposition)

«L'article 5 du chapitre 81 des Statuts de 1948 est par les présentes abrogé et remplacé par ce qui suit:

5. Il est par la présente loi déclaré que, sous réserve des dispositions de la *Loi sur la radio,* ainsi que de tout autre statut du Canada concernant la radio et la radiodiffusion et de leurs règlements d'exécution, la Compagnie a le pouvoir de transmettre, d'émettre ou de recevoir des signes, signaux, écrits, images, sons ou renseignements de toute nature par fil, radio, procédé visuel ou autre procédé électromagnétique, ainsi que d'instituer des services et des aménagements pour une telle transmission, émission ou réception et, en relation avec ce qui précède, de construire, établir, entretenir et exploiter, au Canada ou ailleurs, seule ou en association avec d'autres, soit de son propre chef, soit à titre de mandataire pour d'autres, tous les services et aménagements que la Compagnie peut estimer propres ou utiles à ces fins, en utilisant et adaptant tout progrès ou invention en vue de communiquer avec les autres et tous autres moyens de communication qui peuvent, de l'avis du conseil d'administration, être considérés comme étant dans l'intérêt de la Compagnie.»

Le but de l'article 7 proposé est de clarifier l'article 5 du chapitre 81 des Statuts du Canada de 1948. Cette section se lit:

«5. Il est par la présente loi déclaré que, subordonnément aux dispositions de la Loi sur la radio, 1938, chapitre cinquante des Statuts de 1938, ainsi que de tout autre statut du Canada concernant la radio et l'irradiation radiophonique, et à leurs règlements d'exécution, la Compagnie possède et a toujours possédé le pouvoir d'exploiter et de fournir des réseaux de téléphone sans fil et de radiotéléphonie, ainsi que d'instituer des services et des aménagements pour la transmission de la pensée, de sons, de télévision, d'images, d'écrits ou de signaux.»

Bien que cet article ait été adopté en 1948 seulement, il est déjà dépassé. Les sciences électroniques se sont développées très rapidement et dans de vastes domaines. L'électronique a rendu possible la création d'un grand nombre de services de communications spécialisés. Ces services de communications viennent s'ajouter au service téléphonique courant. Parmi les nouveaux services qu'offre la compagnie figurent:

Le service Data-Phone

Une série d'appareils Data-Phone permet aux abonnés de transmettre une grande variété de données, y compris les renseignements contenus sur des cartes perforées, des rubans de papier ou magnétiques, d'une machine à une autre. Les communications entre machines sont transmises soit sur le réseau téléphonique ordinaire ou sur des lignes privées.

Le service Phone-Fax

C'est un service de fac-similés électronique qui transmet et reçoit par le réseau téléphonique ordinaire ou par une ligne privée des messages, des tableaux, des dessins, des formules imprimées ou écrites sur des feuilles de papier de dimensions habituelles.

Le service Telescript

Permet la transmission instantanée de messages écrits à la main ou de dessins, au moyen d'une ligne téléphonique privée ou, au moyen du réseau téléphonique ordinaire, lorsqu'il est relié à un appareil Data-Phone.

Le service Telpak

Un service qui comporte une ligne interurbaine particulière utilisée pour transmettre une grande variété de données sur des bandes de fréquences très larges, comme celles qui sont requises pour des ordinateurs perfectionnés et des appareils de fac-similé ultra-rapides. La bande peut être subdivisée de façon à transmettre simultanément des communications telles que les appels téléphoniques et les fac-similés à transmission lente.

Ces perfectionnements signifient que la compagnie ne peut plus être considérée comme une compagnie de téléphone, au sens étroit du mot, mais doit être considérée comme une compagnie de communications. Pour demeurer forte et compétitive et rester ainsi un actif de l'économie canadienne, la compagnie doit pouvoir fournir aux Canadiens une gamme très variée de services de télécommunications des plus modernes. En raison de ces progrès techniques et des développements tout aussi spectaculaires attendus dans le domaine des communications, il est devenu nécessaire de moderniser les attributions de la compagnie. Ces progrès techniques ont été reconnus dans la législation publique édictée par le Parlement.

L'article 273 du Code criminel qui, à l'origine, traitait du vol de service du téléphone traite maintenant du vol de service de télécommunication.

A plusieurs reprises, le mot «télécommunications» a été défini par le Parlement dans divers statuts comme la Loi sur la radio (Statuts revisés, 1952, chapitre 233), la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines (Statuts revisés, 1952, chapitre 42) et le Code criminel, de la façon suivante:

«Toute transmission, émission ou réception de signes, signaux, écrits, images ou sons, ou de renseignements de toute nature par fil, par radio, par un procédé visuel ou un autre procédé électromagnétique». (Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines).

Ces mots ont été adaptés et insérés dans la disposition projetée.

La Compagnie, dans l'impossibilité de prévoir tous les changements technologiques possibles, propose une modification qui lui permettrait d'utiliser et d'adapter tout progrès ou toute invention dans le domaine des communications, ainsi que tout moyen de communication qui pourrait, de l'avis du conseil d'administration de la Compagnie, être considéré comme présentant un intérêt pour elle.

Enfin, la modification proposée permettrait à la Compagnie d'exercer ces pouvoirs au Canada ou ailleurs, seule ou avec d'autres, soit de son propre chef soit comme mandataire de tiers.

Article 8 (proposition)

«Pour l'exercice de ses pouvoirs corporatifs, la Compagnie est autorisée à acheter ou autrement acquérir, et à détenir, des actions, obligations, débentures ou autres valeurs de toute autre compagnie poursuivant des objets en totalité ou en partie semblables à ceux que poursuit la présente Compagnie, ou de toute compagnie engagée dans des travaux de recherche et de perfectionnement dans des secteurs d'expérimentation qui se rapportent aux objets de la présente Compagnie, ainsi qu'à vendre les titres susdits ou autrement en disposer.»

L'article 7 proposé que nous venons d'étudier donnerait à la compagnie la possibilité d'utiliser les nouveaux progrès techniques pour fournir des communications de la plus haute qualité. Cette clause permettrait à la compagnie de favoriser les recherches et de réaliser ainsi les progrès nécessaires. Il est évident

que la compagnie n'aurait aucune raison d'encourager les recherches si elle n'est pas autorisée, par l'article 7, à utiliser les heureux résultats de ces recherches.

Par le passé, Bell Canada a profité des avantages obtenus par les recherches faites à l'étranger, c.-à-d. les *Bell Laboratories* aux États-Unis, en vertu du contrat de service entre l'*American Telephone and Telegraph* et Bell Canada. Il est très possible que la compétition dans les communications internationales tarisse ou réduise tout au moins une telle source de renseignements concernant les recherches faites à l'étranger. Il va de soi qu'il est souhaitable que le Canada demeure parmi les nations les plus avancées dans le domaine des communications. Pour y parvenir, il est nécessaire que Bell Canada augmente son aide aux travaux de recherches et de perfectionnement.

L'article proposé élargirait les pouvoirs de la compagnie afin de lui permettre d'investir dans d'autres compagnies poursuivant des buts identiques ou similaires à ceux de Bell Canada. Les objectifs de Bell Canada sont d'exploiter une industrie de télécommunication, y compris le droit de fabriquer l'équipement et le matériel afférent, ainsi que d'autres appareils électriques. La phraséologie de la partie de l'article proposé concernant cet aspect est pris en grande partie de l'article 14 (e) de la Loi canadienne relative aux corporations qui se lit comme suit:

> «14. (e) de prendre ou autrement acquérir et détenir des actions, débentures ou autres titres d'une autre compagnie dont les objets sont en totalité ou en partie semblables à ceux de la compagnie ou qui poursuit des affaires susceptibles d'être conduites de façon à profiter directement ou indirectement à la compagnie, et de les vendre ou autrement en disposer;»

La dernière partie de l'article proposé permettrait d'investir dans des compagnies effectuant des recherches ayant trait aux communications. On prévoit que de tels pouvoirs permettraient à Bell Canada de venir en aide directement aux fructueuses recherches et de maintenir ainsi un système de communications moderne, même avec une aide étrangère réduite.

Article 9 (proposition)

> «Le conseil d'administration de la Compagnie peut, s'il y est autorisé par règlement dûment adopté par les administrateurs et confirmé par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale, annuelle ou extraordinaire, des actionnaires convoquée pour délibérer sur le règlement, choisir parmi ses membres un comité exécutif composé d'au moins cinq d'entre eux. Ce comité exécutif peut exercer les pouvoirs du conseil qui lui sont délégués par règlement, sous réserve des restrictions contenues dans ce règlement et des règles qu'établissent à l'occasion les administrateurs. Trois membres du comité exécutif constituent un quorum.»

Les compagnies constituées en corporation par lettres patentes ont le pouvoir de nommer, par l'entremise du conseil d'administration, un comité exécutif du conseil. Ce pouvoir est donné aux compagnies par l'article 94 de la Loi canadienne relative aux corporations qui énonce:

> «94. Lorsque le conseil d'administration de la compagnie se compose de plus de six membres, il peut, s'il y est autorisé par règlement dûment adopté par les administrateurs, et sanctionné par au moins les deux tiers des votes émis à une assemblée générale extraordinaire des actionnaires dûment convoquée pour étudier le règlement, choisir parmi ses membres

un comité exécutif composé d'au moins trois. Ce comité exécutif peut fixer son quorum à au moins une majorité de ses membres et peut exercer les pouvoirs du conseil délégués par ce règlement, sous réserve des restrictions contenues dans ce règlement et des règles à toute époque imposées par les administrateurs.»

Comme la Bell Telephone a un conseil d'administration composé de 18 membres et qu'elle a le pouvoir d'en avoir vingt, elle sollicite l'autorisation de nommer un comité exécutif.

Article 10 (proposition)

«Tout administrateur de la compagnie et ses héritiers, exécuteurs testamentaires et administrateurs, ainsi que ses biens et effets, peuvent respectivement, du consentement de la compagnie, donné à une assemblée des actionnaires, être tenus, au besoin et à toutes époques, sur les fonds de la compagnie, indemnes et à couvert

(a) de tous frais, charges et dépenses quelconques que cet administrateur supporte ou subit au cours ou à l'occasion d'une action, poursuite ou procédure intentée ou exercée contre lui, à l'égard ou en raison d'actes faits ou de choses accomplies ou permises par lui dans l'exercice et pour l'exécution de ses fonctions; et

(b) de tous autres frais, charges et dépenses qu'il supporte ou subit au cours ou à l'occasion des affaires de la compagnie, ou relativement à ces affaires, excepté ceux qui résultent de sa propre négligence ou de son omission volontaire.»

L'article 91 de la Loi canadienne relative aux corporations se lit comme suit:

«91. Tout administrateur de la Compagnie et ses héritiers, exécuteurs testamentaires et administrateurs, ainsi que ses biens et effets, peuvent respectivement, du consentement de la Compagnie donné à une assemblée des actionnaires, être tenus, au besoin et à toutes époques, sur les fonds de la Compagnie, indemnes et à couvert

(a) de tous frais, charges et dépenses quelconques que cet administrateur supporte ou subit au cours ou à l'occasion d'une action, poursuite ou procédure intentée ou exercée contre lui, à l'égard ou en raison d'actes faits ou de choses accomplies ou permises par lui dans l'exercice de ses fonctions ou à l'égard de cet exercice; et

(b) de tous autres frais, charges et dépenses qu'il supporte ou subit au cours ou à l'occasion des affaires de la Compagnie, ou relativement à ces affaires, excepté les frais, charges ou dépenses qui résultent de sa propre négligence ou omission volontaire.» (1934, chapitre 33, article 91).

Le nouvel article est identique à l'article 91 de la Loi sur les corporations canadiennes et confère aux administrateurs de la Compagnie la même protection que celle qui existe pour les administrateurs de compagnies constituées par lettres patentes. On notera qu'il n'y a pas lieu à indemnisation lorsque la perte est due à la négligence ou à l'omission volontaire d'un administrateur.

Article 11 (proposition)

L'article 5 du chapitre 67 des Statuts de 1880, modifié par l'article 2 du chapitre 95 des Statuts de 1882, est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«3. Ladite Compagnie peut construire, ériger et entretenir sa ou ses lignes de *télécommunication* longeant ou passant à travers ou sous toutes

grandes routes, rues, chemins, ponts, cours d'eau ou autres lieux semblables, ou à travers ou sous toutes eaux navigables, situées entièrement au Canada ou séparant le Canada de tout autre pays, pourvu que ladite Compagnie ne gêne en rien la circulation publique ou l'usage de ces grandes routes, rues, chemins, ponts, cours d'eau ou eaux navigables; et pourvu que, dans les cités, villes et villages constitués en corporation, la Compagnie ne plante pas de poteaux d'une hauteur de plus de quarante pieds au-dessus de la surface de la rue, *ni ne pose ni maintienne des fils de télécommunication au-dessous de toute hauteur minimum qui peut être approuvée par la Commission des transports du Canada ou qui peut être établie par tout règlement ou toute ordonnance générale de ladite Commission,* ni ne plante plus d'une ligne de poteaux le long de toute rue sans le consentement du conseil municipal ayant juridiction sur les rues de ladite cité, ville ou dudit village, et que dans toute cité, ville ou village constitué en corporation, les poteaux soient aussi droits et aussi perpendiculaires que possible et soient peints, dans les cités, si quelque règlement du conseil l'exige; et pourvu en outre que, lorsqu'il existe déjà des lignes de télégraphe, la Compagnie ne plante dans une cité, ville ou village constitué en corporation, de poteaux du même côté de la rue où sont déjà plantés ces poteaux de télégraphe, sans le consentement du conseil ayant juridiction sur les rues de cette cité, ville ou village constitué en corporation; pourvu de plus qu'en le faisant, ladite Compagnie n'abatte ni ne mutile aucun arbre et pourvu que, dans les cités, villes ou villages constitués en corporations, l'emplacement de la ligne ou des lignes et l'ouverture des rues pour l'érection des poteaux ou la pose des fils sous terre se fasse sous la direction et le contrôle de l'ingénieur ou de tout autre fonctionnaire que le conseil peut désigner, et de telle manière que le conseil peut prescrire, et que la surface de la rue, soit dans tous les cas, remise dans son état antérieur par la Compagnie et à ses frais; pourvu aussi que nulle loi du Parlement astreignant la Compagnie (si l'on découvre un moyen efficace pour faire passer les fils de télécommunication sous terre) à adopter ce moyen, et abrogeant le droit donné par le présent article à la Compagnie de continuer à faire passer ses fils sur des poteaux dans les cités, villes ou villages constitués en corporations ne soit censés être une violation des privilèges conférés par la présente loi; et pourvu de plus que, chaque fois qu'il deviendra nécessaire pour maîtriser un incendie ou sauvegarder des biens de couper les fils de *télécommunication*, le fait que les fils aient été coupés, dans ces circonstances, d'après les ordres de l'ingénieur en chef ou autre fonctionnaire dont relève la brigade des pompiers, ne donne pas droit à la Compagnie d'exiger ou de réclamer une indemnité pour tous dommages qu'elle aurait pu éprouver ainsi.»

Cette disposition modifie l'article 3 du chapitre 67 des Statuts de 1880

(a) en substituant le mot «télécommunication» au mot «téléphone» partout où il apparaît. Considérant que l'article 7 du présent bill indique qu'il est nécessaire de désigner la Compagnie sous le nom d'une compagnie de télécommunication et non pas d'une compagnie de téléphone, par souci d'uniformité, la substitution proposée apparaît nécessaire.

(b) en donnant à la Commission des transports du Canada compétence pour établir la hauteur à laquelle doivent être posés les fils de la

Compagnie. Lors de la rédaction de la présente clause, il y eut beaucoup de débats sur la hauteur des fils. Depuis, le Parlement a jugé bon d'apporter un amendement au Bill des transports, amendement qui accordait au nouvel organisme de contrôle tous les pouvoirs quant à la détermination de la hauteur des fils. La présente clause rejoint le sens de la clause 66 du Bill C-231 qui stipule que:

«66. (1) L'alinéa (b) du paragraphe (1) de l'article 378 de ladite loi est abrogé.

(2) L'article 378 de ladite loi est en outre modifié par l'adjonction, immédiatement après le paragraphe (1) du paragraphe suivant:

«(1a) Nonobstant les dispositions d'une loi du Parlement du Canada ou de la législature d'une province, et nonobstant tout pouvoir ou toute autorité jusqu'ici ou désormais conférée par cette loi ou en découlant, la Commission peut déterminer la hauteur à laquelle toute compagnie légalement autorisée par une loi spéciale ou autre autorisation du Parlement du Canada à construire, exploiter et entretenir des lignes de télégraphe ou de téléphone doit fixer et maintenir les fils

(a) au-dessus ou en travers des voies publiques et des lieux publics dans les cités, villes et villages constitués en corporations; et

(b) au-dessus, en travers ou en bordure de tout chemin privé, avenue ou ruelle utilisés pour le passage de véhicules;

et aucune semblable compagnie ne doit fixer ni maintenir de fils à un niveau plus bas que celui que la Commission a indiqué, ni ne doit ériger plus d'une ligne de poteaux le long d'une voie publique.»

Article 12 (*proposition*)

«Nonobstant les dispositions de l'article 193 de la *Loi sur les corporations canadiennes*, la Compagnie peut consentir des prêts à tout employé pour l'aider, dans une période d'adversité ou en cas de maladie sans considération du fait que cet employé est un actionnaire de la Compagnie, et l'article 190 de la *Loi sur les corporations canadiennes* ne s'applique pas à de tels prêts.»

Les articles 193 et 190 de la Loi sur les corporations canadiennes, dont il est fait mention, énoncent:

«193. Nulle compagnie ne peut prêter une partie de ses fonds à un actionnaire.

«190. Si un prêt est consenti par la compagnie à un actionnaire au mépris des prescriptions de la présente Partie, tous les administrateurs est sont conjointement et solidairement responsables envers la compagnie de la somme prêtée, avec intérêts, et aussi envers les créanciers de la compagnie, de toutes dettes de la compagnie alors existantes ou contractées depuis l'époque de ce prêt jusqu'à son remboursement.»

La Compagnie a un régime de pensions et un régime d'épargne-actions pour le bénéfice de ses employés; ces deux régimes se complètent et assurent au retraité un revenu suffisant. Le plan non contributoire ne répond pas toujours à ce besoin. La présente disposition a pour objet de prévenir les graves embarras financiers qui pourraient accabler un employé en le forçant à réaliser ses avoirs en actions de la Compagnie à l'occasion de problèmes soulevés par des questions de revenu lors de sa mise à la retraite. Le Régime d'épargne des employés établit que les dividendes sur les actions touchés aux termes du Régime peuvent être consacrés à l'achat de nouvelles actions. Forcer le malheureux employé à se départir de ses titres avant même de recevoir un prêt, c'est alourdir le fardeau.

Des prêts temporaires à des employés-actionnaires pour les maintenir à flot au cours de périodes de maladie ou d'adversité pourraient leur permettre, en de nombreux cas, de garder les économies qu'ils détiennent en actions de la Compagnie.

Article 13 (proposition)

> «Les administrateurs de la Compagnie sont autorisés à prêter assistance en matière de logement à leurs employés pendant la durée de leur emploi et à établir des programmes en conséquence.»

La présente disposition est nouvelle. Elle a pour but de permettre à la Compagnie de bien faire fonctionner son organisation. L'entreprise est d'une telle nature que sa marche, pour présenter le maximum d'efficacité requiert la mutation d'employés d'un endroit à un autre. La présente disposition prévoit le maintien d'un système d'aide au logement de telle façon que les mutations d'employés n'affectent pas outre mesure sur le plan financier ceux qui en sont l'objet. Elle permettrait à la Compagnie d'acheter ou autrement acquérir les logements des employés qui ont fait l'objet d'un transfert et qui n'ont pas disposé autrement de leurs demeures.

Article 14 (proposition)

> «Nonobstant les dispositions du paragraphe (1) de l'article 149 de la *Loi sur les corporations canadiennes*, les alinéas (m) et (n) du paragraphe (1) de l'article 77 de ladite loi ne s'appliquent pas à la Compagnie relativement aux marchés conclus dans le cours ordinaire des opérations que la Compagnie a exercées ou avait l'intention d'exercer ou grâce au crédit général de la Compagnie et dans la mesure susdite lesdits alinéas (m) et (n) ne doivent pas être insérés dans les lois spéciales de la Compagnie.»

L'article 149 de la Loi relative aux corporations canadiennes applique à Bell Canada les dispositions relatives au prospectus contenues dans la Partie I de la loi. L'article 77 de la loi précise les indications à fournir sur les crédits financiers dans un prospectus. En particulier, l'article 77 (s) stipule que les dispositions visant les contrats relatifs à l'équipement doivent figurer dans le prospectus comme, par exemple, les contrats d'achat de téléphones, de papier. Toutefois, l'article en cause présente une exception. Cette exception permet d'exclure du prospectus les transactions conclues dans le cours ordinaire des opérations de la compagnie. On estime que de tels contrats «de filière» n'affectent pas d'une façon importante le crédit dont jouit la compagnie. Les transactions concernant l'équipement et conclues hors du cadre des opérations courantes de la compagnie doivent, pour leur part, figurer dans le prospectus.

L'article 77 (m) ressemble à la clause (s); il exige la mention des contrats d'acquisition de biens, c'est-à-dire de biens immobiliers. Il ne comporte pas l'exception signalée ci-dessus; en conséquence, les transactions relatives à l'achat de terrains, effectuées même dans le cadre des affaires courantes de la compagnies, doivent être incluses dans le prospectus. En raison de son empleur, Bell Canada est souvent engagée dans des opérations d'achat portant peut-être sur plus d'une dizaine de terrains, mais ils sont, en général, de faible importance: ce sont de petites pièces de terre peu coûteuses et destinées à recevoir des pylônes à micro-ondes, des entrepôts de matériel, etc. Vu la taille de Bell Canada, de telles acquisitions ne changent en rien la réputation commerciale de la compagnie: La clause proposée permettrait pour la compagnie la même exception à l'égard des transactions conclues dans le cadre des opérations courantes; elle viserait l'alinéa

(m) inscrit dans la Loi canadienne relative aux corporations tout comme elle fait l'objet de l'alinéa (s). L'alinéa (n) s'apparente à l'alinéa (m) et requiert la mention au prospectus du nom des vendeurs des biens immobiliers. Si l'exception prescrite à l'alinéa (s) s'appliquait aussi à l'alinéa (m), et c'est là l'objet de notre proposition, l'alinéa (n) devrait donc comporter la même restriction en ce qui concerne Bell Canada. L'exception sollicitée porte sur l'importance de Bell Canada. L'acquisition de terrains dans le cadre des opérations courantes n'affecte pas de façon sensible le crédit dont jouit la compagnie. Ainsi, la mention au prospectus d'un achat de terres boisées au nord de l'Ontario pour la somme de $400 n'apporte rien sinon du volume à la déclaration. C'est pourquoi nous demandons que l'exception relative au «cadre desopérations courantes» s'applique également aux sous-alinéa (m) et (n). Il faut se rappeler cependant que tout contrat d'achat de terrains effectué hors des opérations courantes devra encore être signalé dans le prospectus. A défaut de l'exception sollicitée, la compagnie est forcée, à l'heure actuelle, de déclarer plus de 150 transactions immobilières dans chaque prospectus.

Il existe, au Québec et dans l'Ontario, des dispositions semblables à celles de l'article 77 (m) et (n). Les alinéas (21) et (22) de l'article 39 de l'*Ontario Securities Act* rejoignent les résolutions (m) et (n), mais prévoient une exception pour les transactions conclues dans le cadre des opérations courantes. La Loi des valeurs mobilières du Québec (décret du counseil n° 222 du 14 mars 1956, annexe A, paragraphe 21) correspond aux dispositions des alinéas (m) et (n) et comporte, en outre, l'exception relative aux transactions conclues dans le cadre courant des opérations.

Article 15 (proposition)

«Nonobstant les dispositions de l'article 17 du chapitre 67 des Statuts de 1880 et de l'article 181 de la *Loi sur les corporations canadiennes*, les administrateurs peuvent fixer d'avance une date antérieure par au plus quinze jours à la date de l'assemblée des actionnaires qui sera la date d'enregistrement aux fins de désigner les actionnaires admis à assister et à voter à cette assemblée, mais toute semblable date d'enregistrement doit être mentionnée dans l'avis de convocation de cette assemblée d'actionnaires.»

La présente disposition est nouvelle. Dans l'état actuel de la législation, tous les actionnaires de la compagnie, même ceux qui le deviendront la veille d'une assemblée générale ou spéciale, ont le droit d'assister aux assemblées et d'y voter.

Avec plus de 255,000 actionnaires, il est extrêmement difficile, sinon impossible, pour la Compagnie d'aviser de la tenue d'une assemblée ces actionnaires de la dernière heure, de recevoir leur procuration et de les vérifier et de calculer en somme le nombre des actionnaires présents ou représentés à l'assemblée. Le présent article du bill permet de fixer une date-limite, en l'espèce, 15 jours avant l'assemblée. Les personnes devenant actionnaires dans la période comprise entre la date-limite et l'assemblée n'auront pas le droit d'assister à l'assemblée ni d'y voter.

Article 16 (proposition)

«La chapitre 88 des Statuts de 1884, le chapitre 67 des Statuts de 1892, le chapitre 108 des Statuts de 1894, les articles 1, 3 et 4 du chapitre 41 des Statuts de 1902 et le chapitre 61 des Statuts de 1906 sont par les présentes abrogés, mais une telle abrogation ne porte nullement atteinte aux aug-

mentations du capital social autorisé de la Compagnie réalisée en vertu de ces dispositions législatives.»

Le chapitre 88 des Statuts de 1884 ne présentait qu'un article, qui permettait de porter le capital autorisé de $1,000,000 à $2,000,000. Comme l'article 1 du chapitre 39 des Status de 1957 permettait une capitalisation de $1,000,000,000 le chapitre 88 des Statuts de 1884 ne s'applique donc plus.

Le chapitre 67 des Statuts de 1892 comprenait trois articles, qui, en résumé, prévoyaient:

1. une augmentation du capital autorisé de $2,00,000 à $5,000,000;
2. une limite de $500,000 aux émissions d'obligations;
3. le contrôle du gouverneur en conseil à l'égard des tarifs téléphoniques.

Toutes ces dispositions sont périmées car

1. on autorisait, en 1957, un capital d'un maximum de $1,000,000,000;

2. le chapitre 100 des Statuts de 1920 annulait le plafond imposé à l'égard des émissions d'obligations; ces émissions étaient dorénavant soumises à l'approbation des deux tiers des actionnaires;

3. l'article 380 de la Loi sur lse chemins de fer (qui vise Bell Canada) confie le contrôle des tarifs téléphoniques à la Commission des transports du Canada.

Le chapitre 108 des Statuts de 1894 ne disposait que d'un article où les émissions d'obligations étaient limitées à 75 p. 100 du capital social versé. Comme le chapitre 100 des Statuts de 1920 supprimait le plafond imposé aux émissions d'obligations, l'article en cause ne s'applique donc plus.

Les articles 1, 3 et 4 du chapitre 41 des Statuts de 1920 prévoyaient:

Art. 1. une capitalisation jusqu'à concurrence de $10,000,000;

Art 3. les modalités du contrôle des tarifs téléphoniques par le gouverneur en conseil;

Art. 4. une interprétation des «tarifs» à appliquer dans l'article précédent.

Ces articles ne sont plus justifiés car

1. on autorisait, en 1957, un capital d'un maximum de $1,000,000,000;

2, 3 et 4. l'article 380 (qui vise Bell Canada) de la Loi sur les chemins de fer confie le contrôle des tarifs téléphoniques à la Commission des transports du Canada.

Le chapitre 61 des Statuts de 1906 contenait deux articles. En résumé.

1. il portait le maximum de capitalisation à $30,000,000;

2. il soumettait Bell Canada à la Loi sur les chemins de fer.

Ces articles ne s'appliquent plus car

1. on autorisait, en 1957, un capital maximum de $1,000,000,000;

2. l'article 380 de la Loi sur les chemins de fer prévoit l'application de l'article en cause à Bell Canada et, avec l'article 328 (qui vise également Bell Canada), détermine les modalités de réglementation des tarifs en vigueur.

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada

PIÈCE N° 1

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada

ÉTAT ESTIMATIF DES BESOINS ET DES RESSOURCES
1967 à 1976

	Besoins	
1.	Dépenses de construction	4,350,000,000
2.	Autres besoins	400,000,000
3.	TOTAL	4,750,000,000
	Ressources	
4.	Amortissement et récupération	2,150,000,000
5.	Autres ressources	300,000,000
6.	TOTAL	2,450,000,000
7.	Besoins nets (poste 3 moins poste 6)	2,300,000,000
	Financement nécessaire au maintien d'un prorata de dette de 40%	
8.	Obligations	1,000,000,000
9.	Capital-actions	1,300,000,000
	Actions additionnelles	30,000,000
	Valeur au pair des actions additionnelles	$750,000,000

PIÈCE N° 2

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada

AUGMENTATIONS DE CAPITAL-ACTIONS AUTORISÉES PAR LE PARLEMENT

Date	Augmentation $	Total $	% d'augmentation
Avril 1880	—	1,000,000	—
Avril 1884	1,000,000	2,000,000	100
Juill. 1892	3,000,000	5,000,000	150
Mai 1902	5,000,000	10,000,000	100
Juill. 1906	20,000,000	30,000,000	200
Juin 1920	45,000,000	75,000,000	150
Mai 1929	75,000,000	150,000,000	100
Juin 1948	350,000,000	500,000,000	233
Déc. 1957	500,000,000	1,000,000,000	100
Proposé 1967	750,000,000	1,750,000,000	75

PIÈCE N° 3

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada

ACTIF DE BELL CANADA AU 31 DÉCEMBRE 1966

	milliers de $
1. Équipement du réseau (prix coûtant)	$2,748,867
2. Moins: amortissement	667,700
3. Valeur nette de l'équipement du réseau	2,081,167
4. Moins: obligations hypothécaires	944,803
	1,136,364
5. Plus: Investissements dans les filiales et autres éléments d'actif et de passif—net	188,484
6. Actif net	$1,324,848

	milliers de $
7. Valeur au pair: 34,075,000 actions à $25	851,875
8. Primes	341,836
9. Bénéfices réinvestis—accumulés depuis 1880	131,137
10. Avoir des actionnaires	$1,324,000

PIÈCE N° 4

La Compagnie de Téléphone Bell du Canada

RÉPARTITION DU CAPITAL-ACTIONS
au 31 décembre 1966

RÉSUMÉ

Nombre d'actions	34,075,000
Nombre d'actionnaires	255,449
Nombre moyen d'actions détenues	133

	Actions détenues		Détenteurs	
	Nombre	%	Nombre	%
PAR CATÉGORIE DE PERSONNES				
Hommes	8,943,230	26.2	87,237	34.2
Femmes	11,643,801	24.2	142,487	55.8
Comptes conjoints	204,193	0.6	2,762	1.1
Fiduciaires	1,682,136	4.9	11,758	4.6
Sociétés d'investissement	8,401,715	24.7	8,754	3.4
Corporations	2,155,834	6.3	2,170	0.8
Sociétés de portefeuille	1,044,091	3.1	281	0.1
TOTAL	34,075,000	100.0	255,449	100.0
PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE				
Alberta	320,432	0.9	3,311	1.3
Colombie-Britannique	858,836	2.5	7,431	2.9
Manitoba	583,392	1.7	2,668	1.1
Nouveau-Brunswick	471,632	1.4	5,961	2.3
Terre-Neuve	61,295	0.2	610	0.2
Nouvelle-Écosse	878,362	2.6	5,947	2.3
Ontario	18,777,815	55.1	167,005	65.4
Île du Prince-Édouard	56,988	0.2	462	0.2
Québec	10,122,620	29.7	55,014	21.5
Saskatchewan	118,081	0.3	1,503	0.6
TOTAL, CANADA	32,249,453	94.6	249,912	97.8
États-Unis	1,371,354	4.0	4,054	1.6
Autres pays étrangers	454,193	1.4	1,483	0.6
TOTAL, ÉTRANGER	1,825,547	5.4	5,537	2.2
TOTAL GÉNÉRAL	34,075,000	100.0	255,449	100.0

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966-1967

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Traduit au Bureau de la Traduction générale, Secrétariat d'État.

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

Le budget d'immobilisations d'Air-Canada de l'année qui prendra fin le 31 décembre 1967.

Le rapport de l'auditeur au Parlement au sujet d'Air-Canada pour l'année 1966.

TÉMOINS:

Représentant la Société Air-Canada: M. G. R. MacGregor, président; M. W. S. Harvey, premier vice-président. *Représentant la société Touche, Ross, Bailey et Smart:* M. J. W. Beech, expert comptable.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Traduit au bureau de la Traduction générale, Secrétariat d'État.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966-1967

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 43

SÉANCE DU MARDI 11 AVRIL 1967

Concernant

Le Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1966,

Le budget d'immobilisations d'Air-Canada de l'année qui prendra fin le 31 décembre 1967,

Le rapport de l'auditeur au Parlement au sujet d'Air-Canada pour l'année 1966.

TÉMOINS:

Représentant la Société Air-Canada: M. G. R. McGregor, président, M. W. S. Harvey, premier vice-président; *Représentant la société Touche, Ross, Bailey et Smart:* M. J. W. Beech, expert comptable.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967
25314—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H.-Pit Lessard

et messieurs

[2]Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
[4]Byrne
Cantelon
Clermont
[3]Deachman
[6]Groos
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
MacEwan
McWilliam
Nowlan
O'Keefe
Olson
[5]Orlikow
Pascoe
Reid
[1]Rideout (Mme)
Rock
Schreyer
Sherman
Southam—25.

(Quorum 13)

Secrétaire du Comité:
R. V. Virr.

[1] A remplacé M. Habel le 5 avril 1967.
[2] A remplacé M. Emard le 5 avril 1967.
[3] A remplacé M. Lind le 5 avril 1967.
[4] A remplacé M. Orange le 5 avril 1967.
[5] A remplacé M. Howard le 7 avril 1967.
[6] A remplacé M. Blouin le 12 avril 1967.

ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 4 avril 1967

Il est ordonné,—Que le budget d'établissement d'Air Canada pour l'année expirant le 31 décembre 1967, déposé le 31 mars 1967, le rapport de la Société Air Canada pour 1966 et le rapport des vérificateurs au Parlement concernant les comptes de la Société Air Canada, tous deux déposés le 17 mars 1967, soient déférés au comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 5 avril 1967

Il est ordonné,—Que les noms de Mme Rideout et de MM. Andras, Deachman et Byrne soient substitués à ceux de MM. Hamel, Émard, Lind et Orange sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le VENDREDI 7 avril 1967

Il est ordonné,—Que le nom de M. Orlikow soit substitué à celui de M. Howard sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Le MARDI 11 avril 1967

Il est ordonné,—Qu'il soit permis au comité permanent des transports et des communications de siéger pendant les séances de la Chambre afin d'accommoder les témoins venant de l'extérieur, quand ils sont appelés à comparaître.

Le MERCREDI 12 avril 1967

Il est ordonné,—Que le nom de M. Groos soit subtitué à celui de M. Blouin sur la liste des membres du comité permanent des transports et des communications.

Attesté.

Le Greffier de la Chambre des communes,
LÉON-J. RAYMOND.

Le MARDI 11 avril 1967

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUINZIÈME RAPPORT

Le Comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre afin d'accommoder les témoins venant de l'extérieur, quand ils sont appelés à comparaître.

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

(Adopté, 11 avril 1967.)

(*Traduction*)

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 11 avril 1967
(75)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 10 h. 15 du matin sous la présidence de M. Macaluso.

Présents: Mme Rideout et MM. Bell (*Saint-Jean-Albert*), Byrne, Cantelon, Deachman, Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, Orlikow, Reid, Rock, Schreyer, Sherman. (16)

Aussi présents: Représentant la Société Air-Canada: M. G. R. McGregor, président, M. W. S. Harvey, premier vice-président (finances), M. H. W. Seagrim, vice-président exécutif, M. H. D. Laing, vice-président adjoint (finances), M. J. W. Beech, expert comptable représentant la société Touche, Ross, Bailey and Smart.

Le président annonce aux membres que le Comité doit étudier le budget d'immobilisations d'Air-Canada de l'année qui prendra fin le 31 décembre 1967, le Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1966 et le rapport de l'auditeur au Parlement au sujet d'Air-Canada, pour l'année 1966. M. Macaluso présente les représentants d'Air-Canada et invite le président de la compagnie à faire une déclaration d'introduction.

M. McGregor fait une brève déclaration au sujet du rapport annuel de 1966.

Sur une motion de M. Lessard, appuyée par M. Bell (*Saint-Jean-Albert*),

Il est décidé—Que le Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1966 soit annexé au compte rendu des délibérations et des témoignages d'aujourd'hui. (Voir la note explicative.)

Les représentants d'Air-Canada sont interrogés au sujet de l'exploitation d'Air-Canada, du Rapport annuel de 1966 et du budget d'investissements de 1967.

Sur une motion de M. Bell, appuyée par M. Lessard,

Il est décidé—Que la publication des procès-verbaux et des témoignages du Comité permanent des transports et des communications soit réduite à 1,000 exemplaires en anglais et 750, en français, de 1,500 exemplaires en anglais et 1,000 en français.

Sur une motion de M. Deachman, appuyée par M. Reid,

Il est décidé—Que le Comité demandera à la Chambre qu'il lui soit permis de se réunir pendant les séances de la Chambre, afin qu'il puisse entendre les témoins venus de l'extérieur.

M. Cantelon propose, avec l'appui de M. Sherman,

Que M. Lessard soit réélu vice-président du Comité. La motion est adoptée à l'unanimité.

A midi et demi, le Comité s'ajourne jusqu'à ce que les affaires à l'ordre du jour soient abordées, à trois heures et demie de l'après-midi environ.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(76)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 h. 35 de l'après-midi, sous la présidence de M. Macaluso.

Présent: Mme Rideout et MM. Bell (*Saint-Jean-Albert*), Blouin, Byrne, Cantelon, Clermont, Howe (*Wellington-Huron*), Jamieson, Lessard, Macaluso, MacEwan, McWilliam, O'Keefe, Orlikow, Reid, Rock, Schreyer, Sherman, Southam (19).

Autre député présent: M. Herb Gray.

Aussi présents: Les mêmes personnes que lors de la séance du matin.

L'interrogatoire des témoins continue. M. McGregor s'engage à obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des questions qui ont été posées et transmet les réponses au secrétaire du Comité. (Voir appendice A-45)

L'interrogatoire des représentants d'Air-Canada étant terminé, le président présente M. Beech qui est interrogé au sujet du rapport du vérificateur des comptes.

Sur une motion de M. Lessard, avec l'apppui de M. Bell (*Saint-Jean-Albert*), le Comité adopte le Rapport annuel de 1966 d'Air-Canada.

Sur une motion de M. Reid, avec l'appui de M. Bell, le Comité adopte le budget d'investissements pour l'année qui prendra fin le 31 décembre 1967.

Sur une motion de M. Byrne, avec l'appui de M. Bell, le Comité adopte le rapport du vérificateur des comptes au Parlement au sujet d'Air-Canada, pour l'année 1966.

Le président est autorisé à renvoyer à la Chambre les documents qui viennent d'être étudiés.

A 6 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

NOTE: Comme ce document a déjà été déposé devant la Chambre des communes, le 17 mars 1967, et qu'il a été distribué à tous les députés, on n'a pas jugé nécessaire de le faire imprimer.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le MARDI 11 avril 1967

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous êtes d'accord, je commencerais en demandant au président d'Air-Canada de faire une déclaration d'ouverture.

Je désirerais vous présenter M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, M. W. S. Harvey, premier vice-président (finances), M. H. W. Seagrim, vice-président exécutif, M. H. D. Laing, vice-président adjoint (finances), et M. John W. Beech, représentant la société d'experts comptables Touche, Ross, Bailey et Smart.

Nous allons étudier le Rapport annuel de 1966 d'Air-Canada, le budget d'investissements de 1967 et le rapport du contrôleur aux comptes de 1966.

Je demanderais donc à M. McGregor de faire la déclaration d'ouverture avant que nous commencions l'interrogatoire.

M. G. R. McGREGOR (*président d'Air-Canada*): Je vous remercie, monsieur le président. A la page trois du rapport, vous trouverez une brève revue des statistiques pour l'année écoulée, mais la partie la plus importante du rapport, vous la trouverez à la page 22, sous le titre Compte rendu des revenus. Puis à la dernière page, nous avons établi une comparaison sommaire des statistiques de 1965 et de celles de 1966; la différence est indiquée en pourcentage.

Monsieur le président, je pense que les trois pages dont je viens de parler offrent un grand intérêt. Je pourrai vous donner de plus amples détails au cours de l'interrogatoire, si vous êtes prêts à accepter le rapport sans que je le lise.

M. LESSARD: Je propose que le Rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1966 soit annexé au compte rendu des délibérations et des témoignages d'aujourd'hui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je soutiens la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs nous interrogerons les témoins comme à l'ordinaire, à tour de rôle, voulez-vous commencer, monsieur Sherman?

M. SHERMAN: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur McGregor, je tiens avant tout à vous féliciter, vous et vos collègues, pour la façon dont vous avez présenté le Rapport annuel d'Air-Canada pour 1966. Il est certainement tout à fait attrayant et il semble être un ouvrage fort bien composé.

La question qui m'intéresse le plus, à l'heure actuelle, en ce qui concerne Air-Canada, c'est la situation de Winnipeg et de l'Ouest canadien en général, en ce qui a trait aux services d'Air-Canada. Avec votre permission, monsieur, et celle du président, je vais m'en tenir à ce domaine, du moins pendant ma première période de questions.

A Winnipeg, nous avons l'impression que l'atelier de remise à neuf des Viscounts, alors que ses installations lui permettraient de s'occuper de la remise à neuf et de l'entretien de certains avions à réaction et autres flottes d'avions, n'est pas utilisé à son maximum, ce qui constitue un gaspillage considérable et

cause pas mal de mécontentement à Winnipeg, tandis que les ateliers de remise à neuf et d'entretien de Montréal, en particulier ceux de Dorval, sont agrandis et prennent de plus en plus d'importance. Nous estimons que cela ne correspond guère aux promesses et aux assurances qui nous avaient été faites autrefois.

Quelle est la situation actuelle de l'atelier de réparation de Winnipeg comparée à celle de l'atelier de Dorval? D'après les rapports que j'en ai eus, les installations de Dorval seraient agrandies et prendraient de plus en plus d'importance alors que les ateliers de Winnipeg ne sont pas utilisés à leur maximum. Il me semble que cela va à l'encontre et des intérêts d'Air-Canada et de ceux du pays.

M. McGregor: Monsieur Sherman, il n'est pas facile de saisir rapidement tous les détails de cette situation. Vous parlez des installations de l'atelier de Winnipeg qui pourraient servir à la remise à neuf des moteurs à réaction. Ces installations n'existent pas. On n'y a jamais remis en état, ni les moteurs à réaction, ni les avions à réaction, et l'atelier tout entier devrait être reconstruit si nous voulions être à même de le faire. Vous dites que nous donnons de l'expansion aux installations de Dorval. Cela n'est pas exact non plus. Nous élaborons des plans concernant l'agrandissement des ateliers de Dorval pour qu'il soit possible de s'occuper de l'entretien d'un plus grand nombre d'avions du même type que ceux qui y sont remis en état actuellement, les DC-8 et les DC-9. Pour ce qui est du côté économique de la situation, des intérêts de la Compagnie, si les ateliers de Winnipeg et ceux de Dorval étaient réunis, comme l'ont fait toutes les grandes compagnies de transports aériens des États-Unis que je connaisse, la Compagnie ferait une immense économie car nous n'aurions plus besoin de deux services de direction. A l'heure actuelle les ateliers de Winnipeg s'occupent de l'entretien de 39 Viscounts et de leurs moteurs Dart. Cela répond-il à votre question, monsieur Sherman?

M. Sherman: Oui, jusqu'à un certain point, monsieur, excepté que selon ma source de renseignements il y aurait un mouvement continuel de personnel d'Air-Canada, et de leur famille, de Winnipeg vers Montréal. Je parle ici du personnel employé aux ateliers et à l'administration des ateliers d'Air-Canada à Winnipeg. Certaines personnes jugent peut-être qu'elles y gagnent à être déplacées, mais il y en a un bon nombre qui ne sont pas de cet avis. Il y a des gens qui aiment à vivre là où ils ont toujours vécu, où ils ont leurs racines et où vivent leurs amis. Il y a bien des membres du personnel d'Air-Canada à Winnipeg, et des membres de leur famille, qui sont mécontents, sinon à l'idée de devoir se déplacer vers une autre région du pays, du moins à cause du climat d'incertitude et d'insécurité dans lequel ils vivent actuellement.

M. McGregor: Monsieur Sherman, j'aimerais vous dire quelques mots à ce sujet aussi. Tout d'abord, il court pas mal de rumeurs mal fondées. Les services d'entretien et de remise à neuf employaient 978 personnes, à la fin de 1965, 997, en décembre 1966, 997, en février 1967 et 1,004, en janvier 1967. Ces chiffres vous semblent-ils indiquer qu'il y a une forte perte de personnel?

M. Sherman: Toutes ces personnes travaillent-elles à l'entretien et à la remise en état des avions, à l'exclusion de tout autre travail?

M. McGregor: Oui.

M. Sherman: Aux ateliers de réparation des Viscount, qui ne cesse de faire l'objet de controverses?

M. McGregor: C'est exact. Nous pouvons vous donner les chiffres concernant chaque détail des opérations, et nous pouvons vous donner tous les chiffres concernant les autres services d'Air-Canada. Je sais que ces chiffres ne vous intéressent pas pour le moment, mais le service de M. Harvey, à Winnipeg, a pris de l'expansion régulièrement, et cette tendance continue, pour autant que je sache. Le chiffre du personnel employé s'est accru de façon marquée pendant cette même période.

Il y a aussi un autre point sur lequel je désire attirer votre attention. Lorsqu'il y a un poste vacant à Dorval, poste supérieur à ceux de Winnipeg, la Compagnie est obligée, en vertu du contrat passé avec l'Union concernant les conditions d'emploi, de donner la priorité au personnel de Winnipeg. Me suis-je expliqué clairement?

M. SHERMAN: Ainsi, toutes les personnes qui sont dans la même catégorie d'emploi et qui travaillent dans vos installations de Winnipeg ont l'occasion de demander que leur candidature soit considérée pour ce poste. Qu'arrive-t-il s'ils n'envoient pas de demande au sujet de ce travail?

M. MCGREGOR: S'il nous faut absolument remplir le poste, nous engageons quelqu'un de l'extérieur.

M. SHERMAN: Je ne sais pas quand vous êtes allé à Winnipeg pour la dernière fois.

M. MCGREGOR: Il y a un an.

M. SHERMAN: Si vous allez à Winnipeg, demain, et si vous parlez aux personnes qui travaillent pour Air Canada, en particulier au personnel de l'atelier de réparation, vous vous rendrez compte qu'il y existe un climat très net d'inquiétude et de mécontentement; j'aimerais savoir ce qui, à votre avis, cause cette inquiétude. Je pense que ce courant d'inquiétude, de mécontentement et de souci ne vous est pas inconnu et qu'il s'est fait sentir à vous avant que je n'en parle ici ce matin. Je ne pense pas vous avoir appris quelque chose de nouveau. Quelle en serait donc la cause, monsieur? Les gens de Winnipeg ont le sentiment qu'il y a eu une érosion graduelle, une érosion continue, régulière et intentionnelle de l'importance et du rôle de Winnipeg, en tant que centre de transport aérien du Canada et une érosion continue de son potentiel en tant que centre de transport aérien international, du fait que l'on reporte sur Montréal l'intérêt qu'on portait autrefois à Winnipeg. Nous n'en voulons nullement à Montréal; nous faisons tous partie d'un même pays et nous sommes enchantés de voir que Montréal est prospère et va de l'avant, mais nous estimons qu'il n'est pas du tout nécessaire pour qu'une région prospère, qu'elle le fasse au détriment d'une autre. Il se trouve que nous estimons que notre situation géographique devrait jouer en notre faveur dans le domaine du transport aérien. Alors, quelle serait, à votre avis, la cause du climat de mécontentement qui existe à Winnipeg concernant la politique suivie par Air-Canada?

M. MCGREGOR: Je pense qu'on interprète mal le climat qui existe à Winnipeg à cause d'un certain élément bruyant, qui est vraiment bruyant. A coup sûr, nous avons l'impression, et, comme vous devez bien vous l'imaginer, nous suivons de près tout ce qui se passe à Winnipeg, que les hommes estiment qu'ils ont été traités avec justice, en particulier lorsque des postes élevés sont vacants à Montréal. En fait il serait illégal que nous ne leur permettions pas de profiter de ces occasions d'emploi.

M. SHERMAN: Vous dites qu'il existe à Winnipeg un élément bruyant, à la tête de cet élément bruyant se trouve l'honorable Gurney Evans, ancien ministre de l'Industrie et du Commerce...

M. MCGREGOR: Je parlais de nos employés.

M. SHERMAN: Mais cet élément bruyant comprend une bonne partie de la collectivité, une bonne partie de la population de Winnipeg, pas seulement les employés d'Air-Canada. Le gouvernement du Manitoba, par l'entremise de son conseil des transports, a mené une enquête assez détaillée sur cette question du transport aérien en tout ce qui touche Winnipeg et le Manitoba, à la demande de M. Roblin, et les conclusions du rapport présenté par la province, en juin 1965, conclusions dont vous êtes parfaitement au courant et qui sont exprimées de façon énergique et convaincante, sont que la politique d'Air-Canada a eu tendance à favoriser une partie de l'expansion économique et du progrès d'une partie du pays au détriment d'une autre, dans ce cas, la nôtre.

M. MCGREGOR: M. Sherman, si vous désirez réunir en un seul endroit toutes vos installations de réparation et d'entretien, comme je l'ai déjà dit toutes les compagnies de transport aérien que je connaisse l'ont fait, et c'est à cela que nous voulons arriver, il est évident qu'il vous faut déménager vos installations soit de A à B, soit de B à A. Il y a déjà plusieurs années, on a choisi Dorval pour y construire de grandes installations de réparation de moteurs à réaction, selon les conseils de deux bons experts-conseils. Notre politique actuelle a reçu l'approbation de la Commission Thompson, il y a environ deux ans, aussi nous sentons-nous en terrain tout à fait solide en ce qui concerne la façon dont nous abordons ce problème.

M. SHERMAN: Le rapport de la Commision Thompson a été conçu dans la controverse et est né dans le cynisme, comme vous le savez vous-même. Il y a eu pas mal d'arguments au sujet de la possibilité que le rapport de la Commision Thompson ait été réécrit trois ou quatre fois avant qu'il ne soit rendu public. Chez nous, personne n'est convaincu que le rapport de la Commission reflète vraiment les opinions de ceux qui ont mené l'enquête. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet et j'aimerais aussi vous poser d'autres questions, mais je vois que le président est sur le point de me demander d'interrompre mes questions maintenant. Puis-je vous demander, monsieur, de nous dire ce que vous pensez de l'appréciation plutôt cynique que j'ai faite des circonstances dans lesquelles le rapport de la Commission Thompson a été publié?

M. MCGREGOR: Les témoignages y ont été rapportés avec exactitude, pour autant que je sache. Je ne sais ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de cynisme. J'avais toujours pensé que la Commission Thompson avait mené son enquête sans préjudice et avec honnêteté. Certainement M. Thompson m'a toujours donné l'impression, au cours des comversations que j'ai eu avec lui, d'être animé uniquement du désir de trouver la vérité, et je pense qu'il y est arrivé.

M. SHERMAN: Je pense qu'en cela vous avez raison, mais il se pourrait que ses efforts aient été contrecarrés. Ce qui est certain c'est que le comité établi à Winnipeg par l'honorable Gurney Evans, comité dont un bon nombre des authorités publiques dont j'ai parlé de façon générale depuis quelques minutes, étaient membres, n'a jamais été d'accord avec les conclusions de la Commission et, comme vous le savez, ont continué à lutter pour qu'on étudie à nouveau la question. Il est donc impossible d'accepter les conclusions générales du rapport.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez reprendre vos questions un peu plus tard.

M. SHERMAN: Merci monsieur.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Une.

M. ORLIKOW: Monsieur McGregor, vous dites que les employés de Winnipeg peuvent venir remplir les vacances qui se créent à Montréal et que tout le monde semble heureux. Vous avez déclaré publiquement aux employés d'Air-Canada,

que l'atelier de Winnipeg ne réparerait jamais que les Viscounts, et que les jours des Viscounts sont comptés. Ils peuvent encore rester en service pendant deux, cinq ou peut-être dix ans. Cependant, le jour viendra, dans un avenir plus ou moins rapproché, où les Viscounts vont disparaître et l'atelier de Winnipeg cessera d'exister. Où se trouve donc le choix pour les employés de Winnipeg? S'ils n'acceptent pas de déménager et d'aller travailler à Dorval, cela signifie qu'à un moment donné, lorsque l'atelier de Winnipeg fermera pour de bon, ils se retrouveront sans emploi. Dans ces circonstances, ils vont bien sûr accepter les occasions d'emploi qui leur sont offertes et déménager à Montréal. Mais de dire qu'ils en sont heureux me semble être un argument fallacieux.

M. McGREGOR: Je pense que vous avez décrit la situation de façon tout à fait exacte.

M. SCHREYER: Voulez-vous dire qu'ils sont heureux de déménager à Montréal?

M. ORLIKOW: Ils sont heureux d'avoir du travail.

M. SCHREYER: Monsieur McGregor, je pense que vous avez dit que toutes les grandes compagnies de transport aérien ont concentré toutes leurs installations de réparation d'avions à réaction en un seul endroit. Est-ce des grandes compagnies américaines de transport aérien que vous parliez?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYERS Et de la ligne aérienne du Pacifique-Canadien?

M. McGREGOR: Non, mais la situation est la même dans son cas.

M. SCHREYER: Si je comprends bien, Air-Canada n'aura plus de Viscount en service après 1973. Est-ce exact?

M. McGREGOR: Je puis dire qu'il n'en restera pas suffisamment pour que nous puissions maintenair un atelier de réparation. La Commission Thompson a fixé à 30 le nombre minimum d'avions qu'il faut avoir pour qu'il vaille la peine de maintenir nos installations.

M. SCHREYER: Combien en avez-vous maintenant?

M. McGREGOR: Il nous en reste 39.

M. SCHREYER: Cela signifie qu'en 1971 ou 1972 Air-Canada n'aura plus besoin de son atelier de reconstruction de moteurs de Winnipeg, si tout va selon les plans actuels?

M. McGREGOR: Vous voulez dire qu'Air-Canada n'en aura plus besoin?

M. SCHREYER: Oui.

M. McGREGOR: C'est exact.

M. SCHREYER: Selon les renseignements qui m'ont été donnés à se sujet, deux sociétés d'experts-conseils, l'une canadienne, l'autre américaine, auraient déclaré qu'il en coûterait $900,000 de frais supplémentaires pour maintenir deux ateliers de réparations de moteurs.

M. McGREGOR: Le chiffre me semble être exact, voulez-vous que je le vérifie?

M. SCHREYER: Je ne l'ai cité qu'en préparation à ma question suivante. Est-ce votre opinion sincère et définitive que $900,000 est un prix trop élevé pour les avantages qu'il y aurait à maintenir deux ateliers de remise en état des moteurs à réaction dans notre pays?

M. McGREGOR: L'atelier de Winnipeg ne possède pas les installations voulues pour la remise en état des moteurs à réaction, et la transformation de l'atelier coûterait bien plus que $900,000.

M. SCHREYER: Avez-vous dit à la Commission Thompson combien il en coûterait?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Est-ce que vous vous le rappelez?

M. McGREGOR: Non, mais je peux rapidement le retrouver.

M. SCHREYER: Je vous en saurai gré.

M. McGREGOR: Approximativement, un capital de 16 millions serait nécessaire à une telle réalisation.

M. SCHREYER: Vous affirmez que les projets ne sont pas encore en exécution mais qu'il s'en élabore pour agrandir la base de Dorval.

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Quel serait le coût de ces aménagements?

M. McGREGOR: La construction de Dorval est particulière; la disposition du mur extérieur de chaque hangar permet son adaptation à une plus grande flotte d'avions à jet, sans grande transformation structurale. J'estimerais à $3 ou $4 millions l'investissement nécessaire, sur plusieurs années, pour accroître la capacité de Dorval.

M. SCHREYER: Je vois bien que l'intérêt national n'imcombe pas à une seule Société de la Couronne, mais vous accorderiez-vous à ne pas du tout trouver souhaitable la concentration des possibilités technologiques en un seul point du pays?

M. McGREGOR: L'administration trouve cela très désirable.

M. SCHREYER: C'est désirable.

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: N'êtes-vous pas du tout influencé par l'argument voulant qu'un pays devrait à tout prix éviter de placer tous ses œufs dans un même panier, pour employer une expression populaire?

M. McGREGOR: Non.

M. SCHREYER: Je n'avais pas prévu cette réponse, M. le Président, mais en réfléchissant, j'ai deux ou trois questions se rapportant indirectement à la base de révision de Winnipeg.

M. McGregor, à propos de l'achat, par Air Canada, d'avions de transport supersoniques, on a l'intention de faire des commandes immédiatement. J'imagine qu'un certain nombre de commandes ont déjà été faites. Est-ce bien cela?

M. McGREGOR: Non. Il n'y a rien de bien déterminé encore au sujet des TSS. Malgré l'opinion générale, personne n'a, à ma connaissance, déjà signé le contrat d'achat d'un appareil supersonique de transport, mais la plupart des compagnies aériennes se sont inscrites sur la liste d'attente pour le Concorde, l'appareil du consortium Anglo-français, ou pour le Boeing américain, ou pour les deux.

M. SCHREYER: N'avez-vous pas déposé de l'argent?

M. McGREGOR: Oui, pour le Concorde et le Boeing, afin de réserver une place sur les listes d'attente, et non pour acheter les avions.

M. SCHREYER: Aucune commande n'a été faite, mais de l'argent a été remis pour réserver une place dans la ligne d'attente. Est-ce bien cela?

M. McGREGOR: C'est cela.

M. SCHREYER: L'intention d'Air Canada serait donc de se procurer ces appareils dès leur mise en vente?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Sans trop entrer dans les considérations techniques, pourriez-vous exposer le raisonnement ayant conduit Air Canada à se réserver une place sur les listes d'attente? Pourquoi cette précipitation à se procurer des appareils de transport supersoniques?

M. McGREGOR: Il serait impossible de faire concurrence aux autres lignes utilisant des TSS, volant deux fois plus vite que les avions à jet ordinaires.

M. SCHREYER: Bien que des sommes extrêmement élevées soient en jeu, demeurez-vous convaincu, au coût actuellement prévu pour la construction des TSS, que le projet sera économique?

M. McGREGOR: J'en suis convaincu. Je suis convaincu que le TSS offrira des prix avantageux. Je suis convaincu que le coût d'exploitation par mille passager sera plus élevé sur le TSS que sur les appareils subsoniques que nous connaissons actuellement.

M. SCHREYER: Est-ce que cette décision au sujet du TSS en a entraîné une autre à propos des appareils géants?

M. McGREGOR: Non. Il n'existe aucune relation.

M. SCHREYER: Avez-vous l'intention de donner suite aux deux projets?

M. McGREGOR: Ni la direction, ni le comité technique n'ont encore pris de décision au sujet de l'avion géant.

M. SCHREYER: Il n'y a donc pas de ligne d'attente?

M. McGREGOR: Non.

M. SCHREYER: M. McGregor, je doute de m'engager dans un domaine impliquant une politique gouvernementale, le cas échéant, vous pouvez ne pas répondre à ma question. Cette dernière se rapporte à la décision permettant au CPA de s'approprier des lignes locales supplémentaires. A mon sens, la dernière décision du Ministère des transports signifie que le Canadien Pacifique augmentera d'environ 9 à 25 pour cent sa part du marché total des lignes aériennes locales. Est-ce bien cela?

M. McGREGOR: Cela se pourrait, au cours des années. Cette politique est assez complexe. Le CPA a obtenu de doubler sa capacité sur les sections transcontinentales, c'est-à-dire, en gros, de Vancouver à Toronto.

M. SCHREYER: A doubler en une année?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Quels en seront les résultats sur le bon fonctionnement des lignes d'Air Canada?

M. McGREGOR: Le bon fonctionnement ne devrait pas être affecté, mais le revenu brut pourrait l'être.

M. SCHREYER: Je voulais parler du rendement du capital.

M. McGREGOR: Je serait d'avis que la différence du revenu brut provenant des lignes transcontinentales serait de $3 à $4 millions après la première année complète à double capacité.

M. SCHREYER: En se fondant sur l'activité de l'année dernière, cela représenterait peut-être le passage d'un profit vers un déficit.

M. McGREGOR: Pas obligatoirement.

M. SCHREYER: Me reste-t-il du temps, M. le Président?

Le PRÉSIDENT: Pas pour l'instant, M. Schreyer.

Une VOIX: Puis-je poser une question supplémentaire M. le Président?

Le PRÉSIDENT: J'ai l'intention de retirer mon règlement antérieur sur les questions supplémentaires, et de demander à chacun d'attendre son tour pour poser une question.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Le président est très sévère parce qu'il vient d'arriver du Comité sur la défense. Vous feriez mieux de ne pas vous énerver parce que tout marche bien ici. La journée nous appartient et je suis convaincu que nous ferons des progrès.

Le PRÉSIDENT: Je vous connais, M. Bell, et nous partageons le même avis là-dessus; par camaraderie, je ne m'arrêterai pas à vos paroles.

Mme RIDEOUT: Je me demande si Air Canada possède une politique générale pour les Maritimes.

M. McGREGOR: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris, Madame Rideout. Nous exploitons toutes les lignes qui nous sont assignées dans les provinces de l'Atlantique.

Mme RIDEOUT: Je veux parler des commodités offertes à vos usagers, moi incluse. Je m'en inquiète parce que ce matin, par exemple, j'ai appris que, dorénavant, l'envolée que j'utilise toutes les fins de semaines pour rentrer chez moi, sera retardée de trois heures à Montréal. Et pourquoi est-il plus long de retourner à Ottawa en été qu'en hiver? Comment établissez-vous vos horaires, et quelle est la raison de ce changement?

M. McGREGOR: L'établissement des horaires est très complexe et, sans doute, d'autres correspondances de Toronto et de l'Ouest sont impliquées dans ce retard. Nous essayons d'offrir le meilleur service à moindres frais.

Mme RIDEOUT: Merci. Il me faudra tout de même attendre assez longtemps dans l'aéroport de Montréal. Je remarque à la page 14 de votre rapport que deux nouveaux terminus aériens ont été mis en service, dont l'un à Moncton, afin d'accommoder le trafic grandissant. Je me souviens de l'ouverture de celui de Moncton. Pourriez-vous m'indiquer comment vous établissez des contrats pour votre service de marchandises à Moncton? Passez-vous des contrats avec les Chemins de fer nationaux ou avec l'entreprise privée?

M. McGREGOR: Faites-vous allusion au transport sur terre?

Mme RIDEOUT: Oui, en rapport avec votre express aérien.

M. McGREGOR: Il me faudra vérifier. Puis-je m'en charger?

Mme RIDEOUT: Oui. Est-ce que la manutention de vos marchandises revient à une entreprise privée?

M. H. W. SEAGRIM (*vice-président exécutif*): Nous nous chargeons nous-même de la manipulation de toutes nos marchandises.

Mme RIDEOUT: Vous voulez dire qu'aucune compagnie privée ne s'occupe de vos marchandises ni de votre express aérien à Moncton?

M. SEAGRIM: Vous voulez parler du ramassage et de la livraison?

Mme RIDEOUT: Oui.

M. SEAGRIM: Un entrepreneur privé s'en occupe, j'imagine.

Mme RIDEOUT: Quels sont vos critères pour le choix d'un entrepreneur?

M. SEAGRIM: Je ne sais pas exactement au sujet de Moncton, mais en général, l'on choisit le plus bas soumissionnaire.

Mme RIDEOUT: Pourriez-vous vérifier s'il vous plaît, et en faire part un peu plus tard?

M. SEAGRIM: Avec plaisir.

M. JAMIESON: Votre manière de tenir les livres vous empêchera peut-être de répondre à cette question. Les lignes aériennes de l'intérieur du pays sont-elles profitables à Air Canada?

M. MCGREGOR: Oui, sur la section transcontinentale.

M. JAMIESON: Réaliseriez-vous un profit si vous n'exploitiez que le réseau canadien?

M. MCGREGOR: Oui, la ligne transcontinentale est très rentable.

M. JAMIESON: Les lignes internationales, dans leur ensemble, apportent-elles un profit?

M. MCGREGOR: Prises ensemble, les lignes transatlantiques et celles qui desservent le sud, s'avèrent profitables.

M. JAMIESON: La nécessité de soutenir une concurrence internationale et la course aux TSS et autres appareils du même genre, me font penser au développement. Quand vous parliez de l'impossibilité de soutenir la concurrence, s'agissait-il des autres compagnies internationales?

M. MCGREGOR: Pour une bonne part, mais aussi des compagnies transcontinentales.

M. JAMIESON: Entre le Canadien Pacifique et vous-même par exemple, au Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JAMIESON: Le Canadien Pacifique occupe-t-il une place sur la ligne d'attente pour ces avions?

M. MCGREGOR: Oui, pour le Boeing. Quant au Concorde, je l'ignore.

M. JAMIESON: Quelles seraient les restrictions pratiques de l'emploi des TSS à l'intérieur du Canada? Par transcontinental, vous voulez parler de la section Toronto-Vancouver, ou de quelque chose d'approchant?

M. McGREGOR: Oui.

M. JAMIESON: Est-ce que nous avons une connaissance suffisante de ces avions pour savoir s'ils sont de quelque valeur pour des distances plus courtes, par exemple Toronto-Vancouver et Montréal-Vancouver?

M. McGREGOR: Je serais tenté d'en douter.

M. JAMIESON: Je ne veux absolument pas me montrer réactionnaire et je peux apprécier la nécessité d'être de son temps avec ces choses, mais je me pose la question quant à l'ampleur, en termes de dépenses etc....que nous pouvons anticiper dans l'avenir simplement en termes de deux itinéraires particuliers, alors que, naturellement, notre grand besoin à nous tous ici réunis, je crois, se traduit en termes de plus courts itinéraires. Autrement dit, allons-nous donner trop d'importance, en termes de dépense, d'effort etc. dans le seul but de fournir simplement ce genre de moyens de transport à l'intérieur du Canada?

M. McGREGOR: Je ne le pense pas, monsieur Jamieson. La même question s'applique aujourd'hui au DC-8. Nous pouvons l'utiliser dans les courts itinéraires et nous effectuons, par nécessité, des vols transcontinentaux de l'est de Toronto à Montréal; mais c'est fondamentalement un avion de longue distance et nous l'utilisons pour les longs itinéraires. Ainsi, je ne vois pas de différence fondamentale entre le DC-8 et le SST.

M. JAMIESON: L'autre question, évidemment, est celle que vous avez mentionnée il y a quelques instants. Pour parler de façon générale, vos services internationaux et ceux effectués hors du Canada vers d'autres pays aident en fait à financer les services intérieurs. En d'autres termes, nous ne faisons pas ceci uniquement pour le prestige ou pour être dans le jeu avec tous les autres pays?

M. McGREGOR: C'est tout à fait cela, monsieur Jamieson. C'est un grand contributeur de notre transport aérien de base.

M. JAMIESON: Je remarque que vous avez allongé la période de dépréciation du Vanguard?

M. McGREGOR: Oui.

M. JAMIESON: Est-ce que c'est simplement pour des raisons de comptabilité ou est-ce que votre période de dépréciation est calculée pour donner le moment où vous mettrez le Vanguard hors service?

M. McGREGOR: Nous essayons de faire ceci. Nous avons fixé la durée de vie originellement à 9 ans pour les Viscounts et à 10 ans pour le Vanguard et nous sommes arrivés il y a quelque temps à la conclusion que nous avions une situation plutôt ridicule en ce qui concerne les Vanguards parce qu'ils avaient été livrés en deux ou trois lots sur une longue période et leurs périodes de dépréciation se terminaient à des dates différentes. Aussi avons-nous décidé une date commune qui va raccourcir la période de dépréciation ou augmenter le taux de dépréciation sur quelques-uns d'entre eux. Nous avons alors ramené toute l'affaire à décembre 1968 en tant que date finale commune.

M. JAMIESON: 1968?

M. McGREGOR: Oui.

M. JAMIESON: L'année prochaine?

M. McGREGOR: Oui.

M. JAMIESON: C'est-à-dire dans le cas des Viscounts?

M. MCGREGOR: Non, les Vanguards.

M. JAMIESON: Je ne suis pas certain de vous suivre sur ce point. Ceci ne signifie-t-il pas qu'ils vont être mis hors service dans 12 mois?

M. MCGREGOR: Non; cela veut dire que nous cesserons alors d'effectuer l'amortissement.

M. JAMIESON: Autrement dit, à toute fin pratique vous les aurez rayés de la liste à ce moment-là?

M. MCGREGOR: Réduit à une valeur résiduelle de $50,000.

M. JAMIESON: Alors c'est le prix que vous anticiperiez récupérer d'une vente dans un avenir fixé?

M. MCGREGOR: Oui. Nous croyons aussi qu'il y aura un nouvel investissement dans la flotte Vanguard dans le but de «charger» davantage que celui que nous avons déjà entrepris.

M. JAMIESON: Combien de temps pensez-vous que les Vanguards seront utilisés au-delà du point où vous les avez dépréciés à leur valeur résiduelle?

M. MCGREGOR: En tant qu'avion de frêt?

M. JAMIESON: Pendant combien de temps seront-ils partie intégrante de votre service général de passagers?

M. MCGREGOR: Je croirais qu'à la fin de l'année prochaine, on pourrait le voir disparaître en tant qu'avion pour passagers.

M. JAMIESON: Juger après coup est toujours facile. Apparemment, ils ne vous donnèrent pas alors, à cause d'une variété de circonstances, la même durée de service que les Viscounts?

M. MCGREGOR: Non. Aucun des turbo-propulseurs ne l'a fait sauf le Viscount, que nous aborderons bientôt.

M. JAMIESON: Je ne demande pas ceci dans un but de critique car je sais que vous ne pouvez anticiper ces choses, mais si vous deviez le faire à nouveau, et vous souvenant des questions qui ont été soulevées à l'époque au sujet de la sagesse de l'achat du Vanguard, était-ce, selon votre opinion actuelle, une action sage de la part de Air Canada, ou auriez-vous pu prendre un autre chemin à ce moment-là?

M. MCGREGOR: C'était la seule voie possible pour nous parce que les avions à réaction de courtes distances n'étaient pas apparus à l'horizon. Je ne crois pas qu'aucun de nous ait pu prévoir la possibilité d'un service économique avec des avions à réaction sur des itinéraires de 400 milles.

M. JAMIESON: Je vais maintenant passer à un autre domaine qui ne se rapporte pas directement à votre budget. Je crois que je partage avec de nombreux autres Canadiens, particulièrement en cette année du Centenaire, un sentiment de déception au sujet de l'état du service de Air Canada à New-York. Je suppose qu'il y aura là une vague considérable durant l'été à cause de l'Expo. Ce n'est certainement pas une bonne porte d'entrée pour le Canada, pour employer une expression répandue. Quelle sorte de programme y a-t-il pour nous sortir de cette situation plutôt...

M. MCGREGOR: En 1969.

M. JAMIESON: Sommes-nous à la merci de quelque agence américaine à ce sujet?

M. McGREGOR: Non. Nous partageons avec BOAC l'emplacement d'un terminus, dont le point de départ a été vicieusement retardé par plusieurs choses, la plupart juridiques.

M. JAMIESON: Aussi, nous devons continuer avec nos services actuels là-bas pour deux autres années encore?

M. McGREGOR: Oui. Nous avons fait notre possible pour améliorer cette place, mais c'est en vain.

M. JAMIESON: Je ne pourrais être plus d'accord avec vous.

Je comprends les problèmes auxquels vous et votre Comité des Directeurs devez faire face en rationalisant votre mandat national, si c'est le terme approprié, avec votre exigence aussi bien de fonctionner efficacement et économiquement dans l'intérêt public. Je me demande cependant, à la lumière de la question de Mme Rideout il y a quelques instants, et devenant régional pour un moment, à quel point vous avez décidé que l'intérêt du public canadien est plus important que de faire des économies, si vous voulez, ou de faire des profits. De nouveau, bien que je comprenne les difficultés d'intégrer des itinéraires directs, si j'emploie le terme juste, avec des grandes lignes, et comme je crois qu'à un certain moment j'étais l'un de vos meilleurs clients, il semble que les frustrations de tenter de compléter les 100 derniers milles dans plusieurs parties de ce pays sont considérables. N'y a-t-il aucun espoir que nous pourrons améliorer cette situation?

M. McGREGOR: Oui, je crois qu'il y a de l'espoir, et comme le trafic augmente, de plus en plus de vols sont graduellement effectués d'un terminus à l'autre plutôt que d'un terminus à un point de jonction avec une correspondance à partir de là.

M. JAMIESON: La seule chose que je désire faire remarquer ici est qu'il apparaît d'après les réponses que j'ai reçues—courtoises, je peux dire, venant de vous et d'autres—au sujet de soi-disantes grandes lignes, que cela semble être fixé sur une sorte de formule. Cela me donne l'impression, de toutes façons, que ça passe par une calculatrice et si celle-ci arrive à 16½ passagers par jour, cela justifie tel et tel itinéraire, si ce niveau n'est pas atteint, alors vous décider de ne pas l'instituer. Est-ce qu'il n'y a pas d'autre chose cependant dont vous devez tenir compte ici, c'est-à-dire la commodité? Je crois que pour la capitale d'un pays, par exemple, nous sommes désespérément mal servis à certains égards quant aux communications avec les centres principaux où nous pouvons prendre les lignes transcontinentales ou les autres lignes principales.

M. McGREGOR: Je crois qu'il y a quelque chose comme 10 vols par jour d'ici Toronto et environ 8 pour Montréal. Ce n'est pas si mal.

M. JAMIESON: Bien que je comprenne les problèmes d'itinéraire, il m'apparaît parfois que le tableau tout entier est préparé par un tableau de ouija, dans le sens que vous trouvez que vous devez attendre longtemps à des centres comme Toronto et Montréal si vous vous dirigez vers l'Est ou vers l'Ouest. Évidemment, je ne vais pas vous demander aujourd'hui d'être spécifique, mais je vous demanderais, votre Comité des Directeurs et vous directeurs qui êtes ici, de donner quelque considération à ce genre de situation stupide par laquelle si un vol est en retard de 15 minutes à l'arrivée, par exemple, ce qui peut arriver fréquemment, il ne semble pas y avoir une façon quelconque selon laquelle même la ligne de correspondance peut être retenue pour cette période ou qu'il y ait une certaine coordination entre les deux. Je pourrais vous donner une foule d'exemples ici, ou non seulement essayer de se rendre ici mais essayer de se rendre à Terre-Neuve, mais je ne voudrais pas utiliser le temps de ce Comité avec ce genre de chose. Je désire vous interroger cependant, au sujet de

la situation à Terre-Neuve. Je crois comprendre que l'Est du Canada aura le service du DC-9 plus tard cette année?

M. McGREGOR: Je le crois. Dès que nous aurons les DC-9 qui nous permettront de le faire.

M. JAMIESON: Pouvez-vous donner quelque indication sur quand cela sera?

M. McGREGOR: Oui, nous avons un plan revisé de livraisons mais ils sont tous en retard.

M. JAMIESON: Est-ce que cela veut dire alors que nous pourrions ne pas avoir le service du DC-9 en août, tel que promis ou prévu pour l'Est du Canada?

M. McGREGOR: Monsieur Jamieson, je ne veux pas être facétieux, mais si vous pouviez m'assurer que les dates de livraison des Douglas seront respectées, alors je pourrai répondre à la question, mais je ne suis pas certain.

M. JAMIESON: Autrement dit, vous êtes complètement à la merci de vos fournisseurs?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. MACEWAN: Monsieur le président, je voudrais demander à monsieur McGregor si les DC-9 fonctionnent de façon efficace?

M. McGREGOR: Très, très agréablement. Contrairement à tous nos plans, on nous a livré six DC-9 avant que nous ayions eu la livraison du simulateur pour l'entraînement de leur manœuvre. Ainsi nous avons dû procéder à l'entraînement sur les avions eux-mêmes, ce qui est une épreuve très difficile pour un nouvel avion, et ils s'y sont adaptés merveilleusement.

M. MACEWAN: Vous êtes assez satisfait?

M. McGREGOR: Très satisfait.

M. MACEWAN: A nouveau à l'échelle régionale, à la suite de monsieur Jamieson, on a fait récemment des représentations dans le but d'avoir des vols du CPR dans les provinces maritimes. Le ministre des transports a déclaré que ceci ne serait pas le cas. Un journal de la région d'Halifax, dans un éditorial que malheureusement je n'ai pas apporté avec moi, déclarait en fait que la recommandation ou la politique poursuivie par le ministre des transports était juste, que Air Canada devrait avoir le monopole des vols dans cette région, mais ils pensaient que les Maritimes étant une région plus ou moins isolée, nous avions droit à un bon service. J'arrive à une question qu'un de mes collègues a soulevée, je crois, à savoir les vols DC-9 d'Halifax à Toronto. Je dois dire que j'ai utilisé ce service et l'ai trouvé excellent. J'ai trouvé que, bien que je vive à 75 milles de l'aéroport d'Halifax, si je pars au milieu de la nuit, je peux prendre ce vol et être ici pour une journée de travail. L'avion a quitté Halifax à 9:00 a.m. mais à partir du 29 avril, je crois, ce vol quittera Halifax à 6:20. Pourquoi ce changement a-t-il été effectué?

M. McGREGOR: Tout d'abord, monsieur MacEwan, je crois que c'est un changement temporaire. Cet avancement d'horaire pour ce DC-9 de Halifax n'est-il pas temporaire?

M. SEAGRIM: Quand nous aurons davantage de DC-9, il y aura des vols additionnels.

M. McGREGOR: La chose essentielle est que dans une situation de compression d'équipement telle que celle que nous connaissons, comme toutes les autres compagnies aériennes que je connais, nous essayons d'utiliser la flotte à son maximum, ce qui veut dire que nous devons empiéter sur les horaires les moins importants.

M. MacEwan: Évidemment, en partant à ce moment-là, cela vous permettrait, je le vois, d'utiliser ce DC-9 dans une plus grande mesure.

M. McGregor: Oui, c'est exact.

M. MacEwan: Je croyais que à partir du mois d'août de cette année, le DC-9 reviendrait à un horaire différent, quittant Halifax aux environs de 11:30?

M. McGregor: J'ai oublié l'horaire. Je sais que ce que j'ai indiqué était exact lorsque j'ai dit que cet avancement d'horaire était temporaire.

M. MacEwan: Oui. Ceci était dû, comme il a été signalé, au programme de la Compagnie d'Aviation Douglas qui était très en retard.

M. McGregor: Ceci nous a forcé d'avoir recours à des moyens pour augmenter l'utilisation de notre avion, ce que nous n'aimons pas beaucoup par ce que nous savons que ce n'est pas aussi pratique pour nos passagers.

M. MacEwan: Est-ce que ce n'est pas dernièrement, monsieur, que vous êtes allé à l'usine Bœing aux États-Unis? Si c'est le cas, avez-vous eu des conversations avec quelqu'un là-bas au sujet de leur avion supersonique?

M. McGregor: Non. J'ai assisté à une démonstration par la FAA des 2 avions supersoniques américains avant que le choix ne fût fait, en novembre ou en décembre, je crois.

M. MacEwan: Je me rappelle avoir lu quelque part que récemment vous aviez parlé devant le Club Canadien et que vous avez déclaré qu'il semblait que les Concordes seraient en avance du programme, mais que vous aviez des doutes sur le Bœing. Est-ce exact?

M. McGregor: Oui.

M. MacEwan: Et vous doutiez qu'il puisse peut-être décoller?

M. McGregor: Je n'ai pas aimé les titres qui ne sont jamais aussi bons que le texte lui-même, comme vous le savez. Je n'avais pas l'intention de jeter un doute aussi positif sur la construction définitive du Boeing mais j'ai dit en effet qu'il y avait un manque d'enthousiasme apparent au niveau de l'exécutif aux États-Unis en ce moment qui, à mon avis, pourrait être dû au problème vietnamien.

M. MacEwan: Et visiblement aux finances.

M. McGregor: Et un affaiblissement de l'industrie.

M. MacEwan: Je crois comprendre que vous êtes également satisfait des vols Halifax-Bermudes?

M. McGregor: Oui.

M. MacEwan: Je crois comprendre qu'il y a présentement 2 vols par semaine. Est-ce que ça marche bien?

M. McGregor: Oui.

M. MacEwan: Comment le trottoir mobile de l'aéroport de Montréal fonctionne-t-il? Parfois j'entre là et il fonctionne et d'autres fois il ne fonctionne pas. Jusqu'à quel point en êtes vous satisfait?

M. McGregor: A mon avis, nous ferions mieux de laisser au Ministère du Transport le soin de répondre à cette question.

M. MacEwan: Air Canada en est-elle satisfaite jusqu'ici?

M. McGregor: Nous savons qu'il y a eu des arrêts, et nous n'aimons pas cela. Je crois comprendre que c'est à peu près la même situation pour les escalateurs de la Place Ville-Marie; ils sont arrêtés aussi souvent qu'en opération.

M. Bell (*Saint-Jean-Albert*): Ce n'est que pour les passagers plus âgés.

M. MacEwan: Je sais. J'ai plus de quarante ans, M. Bell, et je m'en ressens.

M. Orlikow: J'aimerais revenir quelques moments à la question des bases de réparation de Winnipeg et Montréal. Je ne prendrai pas beaucoup de temps et je ne rabâcherai pas, monsieur le président; mais je crois que la politique d'Air Canada, en autant que je puis la comprendre (je crois avoir lu tout ce qui a été dévoilé au public à ce sujet) se base strictement sur le point de vue financier. J'ai examiné les coûts en question, et je puis comprendre qu'il serait moins dispendieux de compléter toute l'opération à Dorval. Je n'ai certainement pas la compétence voulue pour prendre part à cette discussion avec les experts qui ont été emmenés des deux côtés, mais il me semble que cette attitude strictement financière est absolument contraire aux politiques des gouvernements provinciaux et fédéral ainsi qu'aux politiques énoncées dans chacun des rapports annuels du Conseil économique: le besoin de développement régional et la nécessité d'encourager les talents et l'entraînement, ainsi que d'employer les ressources humaines dans toutes les régions du pays, et non seulement à Toronto et Montréal. Je serais curieux de savoir pourquoi Air Canada a été intransigeante à un tel point que cette compagnie, propriété du public, soutenue financièrement par tous les Canadiens, ne peut pas faire une contribution quelconque à ce concept, qui est à l'heure actuelle une politique reconnue du gouvernement.

M. McGregor: Monsieur Orlikow, si je fais un retour en arrière, on ne m'a donné qu'un mot d'ordre et c'était d'éviter tout recours au portefeuille des contribuables.

M. Orlikow: Je sais, mais l'alternative est que le ministère de la Main-d'œuvre, la commission de l'assurance-chômage, ainsi que d'autres organisations devront distribuer cet argent. Le ministère de l'Industrie a accordé un octroi de $5 millions destiné à la construction d'une nouvelle usine de produits chimiques à Brandon, à 135 milles de Winnipeg. Il ne me paraît simplement pas raisonnable que la main gauche du gouvernement ignore ce que fait sa main droite.

M. McGregor: Je ne crois pas avoir à faire de commentaire à ce sujet.

Le président: Monsieur Orlikow, comme l'a dit monsieur McGregor, il n'a fait que son travail, et son travail consiste à voir à ce que Air Canada opère à profit.

M. Orlikow: J'aimerais poser une question à monsieur McGregor. Je puis comprendre la logique d'Air Canada au sujet de la base de réparation à Montréal lorsqu'elle ne pensait qu'au DC-8, le réacté à long cours qui fait des envolées outre-mer et ainsi de suite, puisque le fait d'effectuer les réparations aurait signifié un voyage spécial à Winnipeg, et ainsi de suite. Nous avons maintenant le DC-9, un turboréacteur efficace, à rayon d'action relativement court qui sera utilisé, je suppose, sur des routes telles que Ottawa à Winnipeg, Winnipeg à Edmonton et Calgary, Montréal ou Toronto à New-York, et autres de ce genre. Il me semble que, dans le cas de ce type d'avion, qui n'entreprendra pas d'envolée outre-mer, il serait naturel d'avoir un établissement de réparation non pas à Montréal, mais dans une autre région, où un autre réservoir de gens à compé-

tence et rémunération relativement élevées, travaillant efficacement depuis longtemps, pourrait être utilisé pour aider une autre partie du pays. Qu'est-ce qui s'opposerait à cette proposition?

M. McGREGOR: Pour commencer, il nous faudrait construire une nouvelle base à Winnipeg et une grande partie de cette base serait une duplication de l'établissement de Montréal.

M ORLIKOW: Je crois comprendre que la base de Dorval travaille actuellement trois périodes de travail par jour, sept jours par semaine?

M. McGREGOR: Cette base approche la limite de sa capacité, dans sa configuration actuelle.

M. ORLIKOW: Montréal est une région qui s'est développée à un rythme formidable. Il y a eu une pénurie de travailleurs compétents, et pas seulement chez Air Canada, ainsi qu'une expansion considérable dans l'industrie de la construction, dans la nécessité pour les travailleurs de voyager loin. N'est-ce pas vrai?

M. McGREGOR: Je le croirais, et cela est probablement apporté par l'Expo. Il y a à peine trois ans, Canadair laissait partir des travailleurs en masse.

M. ORLIKOW: Mais ne vous faudra-t-il pas agrandir la base de réparation de Dorval?

M. McGREGOR: D'ici deux ou trois ans, en effet.

M. ORLIKOW: Cela coûtera une jolie somme?

M. McGREGOR: Oui. Cela coûtera environ le quart de ce que coûterait la construction d'une nouvelle base pour réactés à Winnipeg.

M. ORLIKOW: D'une nouvelle base pour tous les réactés?

M. McGREGOR: Pour les DC-9 seulement.

M. ORLIKOW: Vous placez à $16 millions le coût de la construction d'une base destinée aux DC-9 exclusivement?

M. McGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Et combien coûterait cette même base à Dorval?

M. McGREGOR: Je dirais de 3 à 4 millions de dollars, sur une période de quelques années.

M. ORLIKOW: D'où vient cette différence considérable?

M. McGREGOR: J'ai déjà expliqué que la base de Dorval était construite de manière à pouvoir être agrandie à peu de frais.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'aimerais aborder un autre sujet. Monsieur McGregor, sur le total des envolées au Canada, Air Canada fait-elle un profit?

M. McGREGOR: Oui. Puis-je ajouter que j'inclus dans cette déclaration toute l'Amérique du Nord, puisque j'y inclus les vols outre-frontière.

M. ORLIKOW: Je suppose que les vols transcontinentaux sont les plus profitables?

M. McGREGOR: Oui, de loin.

M. ORLIKOW: Y a-t-il des envolées qui perdent de l'argent continuellement, disons sur une période d'un an?

M. McGREGOR: Si l'on se base sur les coûts complètement répartis, oui, il y en a plusieurs.

M. ORLIKOW: De quelles routes s'agirait-il?

M. McGREGOR: Vancouver à Victoria, Edmonton à Calgary, Seattle, Cleveland, Halifax à Boston, les envolées aux environs des Grands lacs, c'est-à-dire Lakehead, le nord de l'Ontario, Toronto-London-Windsor, ainsi que l'est du Québec, et d'autres.

M. ORLIKOW: Sans nous donner un compte-rendu détaillé, pourriez-vous nous donner une idée de l'étendue de ces pertes au cours d'une année?

M. McGREGOR: Oui. Voulez-vous le total ou les pertes de chaque route?

M. ORLIKOW: Le total.

M. McGREGOR: Ce que nous appelons nos autres routes nord-américaines accuse un déficit de $15 millions en 1966, si l'on se base sur les coûts complètement répartis.

M. ORLIKOW: Je suppose que ces $15 millions sont dédommagés par les routes principales?

M. McGREGOR: Oui, et elles ont aussi l'aide des routes du sud et de l'Atlantique.

M. ORLIKOW: Si vous n'aviez pas ces lignes déficitaires, vous réaliseriez des profits considérables, à moins de réduire certains de vos tarifs.

M. McGREGOR: Si la compagnie Air Canada diminuait en importance, beaucoup des coûts seraient répartis davantage sur les routes profitables; et lorsque je parle de coûts entièrement répartis, chacune de ces routes supporte sa part de l'opération des bases de réparation.

M. ORLIKOW: Ainsi donc, même si l'épargne réalisée n'était pas de $15 millions, il y aurait une épargne?

M. McGREGOR: Je crois que cela est probablement juste. Nous faisons deux choses. Nous démontrons ce que nous rapporte une route, du côté actif ou passif, sur une base de coûts entièrement répartis, puis afin de déterminer s'il serait mieux de laisser tomber cette route, nous faisons ce que nous appelons une étude d'abandon, et les résultats sont généralement bien différents.

M. ORLIKOW: Ainsi, le fait de maintenir ces routes fait partie d'avoir un réseau national de transport?

M. McGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Je vais essayer de formuler ma prochaine question de sorte que vous puissiez exprimer une opinion à ce sujet. Il est certain qu'une telle situation rend à peu près impossible toute comparaison entre l'efficacité relative d'air Canada et celle de CPA, puisque la CPA est restreinte, au Canada, aux envolées transcontinentales, qui sont les plus profitables?

M. McGREGOR: Cela est juste.

M. ORLIKOW: Je ne vous poserai pas la question évidente qui en découle, à savoir si cela est équitable. Je crois que c'est là une question que quelques-uns parmi nous voudront discuter avec le ministre du Transport en temps voulu. Je crois que c'est tout pour le moment, monsieur le président.

M. DEACHMAN: Il y a quelques mois, peut-être même un an, quelques hommes d'affaires de Vancouver ont exercé de très fortes pressions sur vous et votre compagnie au sujet du service entre Vancouver et certains endroits des

Prairies, Régina et autres villes. Ils se plaignaient de ce que vos horaires étaient de nature à retarder leurs opérations sur les prairies, ainsi que celles des compagnies qui mènent leurs affaires de bureaux-chef situés à Vancouver. Au cours d'une année, il y a eu beaucoup de ces plaintes. J'ai reçu beaucoup de lettres à ce sujet, alors que ces gens écrivaient à maintes reprises à vous-même et à monsieur Pickersgill, et ainsi de suite. Je crois que vous vous souvenez probablement de l'incident dont je veux parler. Qu'a-t-on fait au sujet de cette situation, ou êtes-vous capable de nous en parler à ce moment?

M. McGREGOR: J'ai bien peur de ne pas pouvoir vous en parler parce que, à ce que je peux me le rappeler, ce qu'on voulait c'était des envolées à destination unique (Vancouver-Regina, Vancouver-Saskatoon, et envolées de ce genre), ce que nous ne pouvons faire que si le nombre des voyageurs commence à s'élever à un pourcentage raisonnable des sièges sur chaque envolée.

Nous faisons de notre mieux pour maintenir la ligne aérienne à ce que nous appelons un taux de charge (soit le pourcentage des sièges qui sont occupés) annuel moyen entre 63 et 65 pourcent. Ceci laisse en moyenne 35 pourcent de sièges vides, mais cela signifie que lorsqu'on met un avion en service entre seulement deux villes, les voyageurs doivent y être en nombre suffisant, sinon le taux de charge moyen diminue.

M. DEACHMAN: Qu'est-ce qui se fait à propos des études qui pourraient emmener des changements d'horaire, qui amélioreraient ce service? Les études faites à ce sujet indiquent-elles que vous serez peut-être en mesure d'améliorer ce service dans un avenir prochain, ou qu'est-ce exactement que vous pouvez nous dire sur les possibilités de meilleur service pour ces gens-là?

M. McGREGOR: J'aime croire que notre service s'est amélioré continuellement. Nous continuons certainement les études sur ce sujet. Chaque fois qu'un changement d'horaire est projeté, nos routes sont analysées des points de vue de leur charge actuelle et de leur potentiel.

M. DEACHMAN: Y a-t-il d'autres détails à ce sujet? Votre déclaration me paraît une remarque bien générale. Pourriez-vous nous dire quelque chose de plus précis sur les efforts qui se font dans ce sens?

M. McGREGOR: Je ne crois pas que ce soit possible. Mais ma remarque s'applique à tout notre système.

M. DEACHMAN: Je veux vous poser une question sur notre service aérien avec la Russie. Tout récemment vous avez ouvert une nouvelle route aérienne vers la Russie. Pouvez-vous nous donner aujourd'hui un compte-rendu de la tournure que prend ce service, du nombre des voyageurs, de ce qui se passe en général sur cette route? Je crois que nous serions tous intéressés à entendre un tel compte-rendu.

M. McGREGOR: Le trafic était très médiocre lorsque nous avons commencé ce service, parce que c'était le pire temps de l'année pour le faire, du point de vue saison: novembre et tout l'hiver. Les charges augmentent considérablement à l'heure actuelle. Le taux de charge sera bon sur cette route, grâce à un arrêt à Copenhague autant qu'à toute autre chose.

M. DEACHMAN: Monsieur, d'où viennent ces voyageurs? Transportons-nous des Américains sur cette route? D'où vient ce trafic, d'après vous? Pouvez-vous nous donner une idée du genre d'affaire qui se brasse sur cette route? Est-ce surtout des affaires du gouvernement, ou bien y a-t-il une certaine proportion d'affaires commerciales? Quelle sorte d'indications y voyez-vous?

M. McGREGOR: J'hésite un peu à faire des commentaires à ce propos, parce qu'il ne me fait aucun doute que l'aspect général de ce service est modifié par l'Expo à l'heure actuelle. Il y a un grand nombre de voyageurs associés à cet événement. Je ne considère pas l'année 1967 comme une bonne année type. Nous avons transporté bon nombre d'Américains. Je me souviens d'un groupe de 53.

M. DEACHMAN: Il me reste une question à vous poser. J'ai écrit à votre compagnie, aux membres de votre personnel, à propos du «scalping» qui se fait sur la monnaie américaine lorsqu'on achète de la boisson sur vos avions. J'ai remarqué cela sur une envolée d'ici à Toronto. Un Américain a donné un billet de $5 américain, et il ne reçut pas l'échange qui lui était dû.

Par la suite j'ai demandé à l'hôtesse quelle était la ligne de conduite d'Air Canada sur ce sujet, et j'ai découvert qu'ils avaient tous des idées tellement différentes à ce propos que j'en ai conclu qu'il n'existait en réalité aucune ligne de conduite fixe en ce qui regarde la façon de traiter l'excédent du dollar américain sur le dollar canadien. J'ai alors écrit à votre compagnie, disant que n'importe quel marchand, n'importe quel magasin respectable au Canada, donnerait l'excédent et n'essaierait pas d«extorquer» l'échange d'Américains qui leur ont présenté des dollars américains. Quelques-unes des explications données par les hôtesses étaient bien amusantes. L'une dit qu'elles ne pouvaient pas transporter tous les cents requis. D'autres ont dit qu'elles ne «scalperaient» pas l'échange d'un billet de $5, mais qu'elles le feraient sur un billet d'un dollar.

J'ai écrit à l'un de vos agents qui me répondit par une lettre montrant que j'avais été contrarié. Je leur ai donné l'assurance que je n'avais pas été incommodé, mais que l'un de nos clients américains l'avait été. Je vous ai alors adressé une deuxième lettre.

Je me demande si vous avez une ligne de conduite établie, ou si vous «scalpez» encore. Si vous le faites encore il serait intéressant de savoir dans quel compte vous en mettez le revenu.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Attendez que monsieur Gordon entende parler de ce nouveau nationalisme économique!

M. McGREGOR: Je ne le sais pas. Nous ne pouvons pas être responsables du traitement donné à une personne en particulier. La jeune fille n'avait peut-être pas d'échange; je ne le sais pas.

La ligne de conduite établie est que, sur les routes intercontinentales nous n'avons pas de change de base en monnaies américaines, comme on vous l'a probablement dit dans les lettres que vous avez reçus; il ne peut donc pas y avoir de «scalpage».

M. DEACHMAN: Non, tel n'était pas le cas. Le fait que je vous décris est le suivant: un passager, qui a quelques dollars américains en sa possession, et qui veut s'acheter une consommation au cours d'une envolée d'Air Canada au Canada, ne reçoit pas l'échange qui lui est dû. Tout ce que je dis c'est que n'importe quel magasin ou bar (n'importe quel établissement commercial qui fait affaire avec des Américains au Canada) prend l'habitude de donner d'abord son échange au client qui présente un billet de monnaie américaine, et de lui laisser ensuite payer sa facture.

M. McGREGOR: Monsieur Deachman, je crois que vous prenez un cas individuel, que vous avez observé, pour en faire une ligne de conduite de la compagnie. Telle n'est pas la ligne de conduite adoptée par notre compagnie.

M. DEACHMAN: Non, je parle de plusieurs cas dont j'ai été témoin, ainsi que de questions que j'ai posées aux hôtesses en route. J'ai établi à ma satisfaction qu'elles n'ont pas de consigne à suivre sur ce point. Pouvez-vous, vous-même ou un membre de votre personnel, nous citer vos instructions à vos hôtesses au sujet de la façon de traiter l'échange américain sur les routes canadiennes. Cela éclairerait la situation, si vous nous citiez ces instructions.

M. McGREGOR: M. Seagrim répondra à cette question. Nous obtiendrons la directive pour vous.

M. DEACHMAN: J'aimerais entendre cette directive.

Le PRÉSIDENT: On l'obtiendra et on vous la fera parvenir, monsieur Deachman. Nous ne l'avons pas ici en ce moment.

M. DEACHMAN: C'est tout pour le moment.

M. CANTELON: A propos de ce que M. Deachman disait au sujet de l'établissement d'un horaire à partir de la côte, bien entendu, je suis en faveur de l'établissement d'un horaire à partir de Saskatoon et Regina en Saskatchewan. Les changements récents apportés à l'horaire rendent très difficile le voyage de Saskatoon à ici. Je voulais simplement attirer votre attention sur ce point.

Si vous quittez Saskatoon sur le vol fixé à environ 7 heures du matin, vous ne pouvez arriver ici avant 6 heures du soir. C'est un délai assez long et qui comporte quelques arrêts assez longs. Je me demande pourquoi il est impossible de correspondre avec le vol qui part de Winnipeg et qui se rend directement à Ottawa. La question nous préoccupe naturellement, mais elle préoccupe, je crois, plusieurs autres personnes aussi, outre les députés.

J'aimerais attirer votre attention sur ce fait. Je sais qu'il entraîne des plaintes très graves. Je comprends aussi qu'une partie de la difficulté vient de ce que vous n'avez pu obtenir les DC9 que vous attendiez.

M. McGREGOR: C'est juste.

M. CANTELON: En ce qui concerne les DC9, j'ai à ce propos une opinion très personnelle. Je voyage de temps à autre sur ces avions et je remarque que la pression y est plutôt forte. Lorsque nous nous envolons, pour les premiers milliers de pieds à peu près, je trouve que le changement de pression se fait assez distinctement sentir. La même chose se produit au moment de l'atterrissage. Je n'ai remarqué ce changement que dans les DC9. J'aimerais attirer votre attention sur ce fait. Je suis peut-être extrêmement sensible à la pression, mais j'ai entendu d'autres gens dire la même chose.

M. McGREGOR: Merci, monsieur Cantelon.

M. CANTELON: Les politiciens sont toujours soumis à des pressions d'un genre ou de l'autre mais il ne s'agit habituellement pas de véritable pression de l'air. Voilà pour ces quelques questions spéciales; j'en ai d'autres de nature plutôt générale.

Je vous renvoie à la page 3 de votre mémoire qui résume vos résultats. Il s'agit, j'en suis certain, d'un jugement personnel et je sais que vous présentez des arguments à la page 5, mais j'aimerais que vous explicitiez votre pensée. Vous accusez une augmentation en pourcentage du nombre de passagers et de milles et du revenu que vous retirez en tonnes-milles. Vous avez également amélioré votre coefficient des voyageurs de .7 p. 100 et votre coefficient du poids transporté de .8 p. 100. Vos frais d'exploitation ont diminué de façon minime et vos frais totaux par tonne-mille réelle ont diminué.

Ce qui est remarquable, c'est que votre revenu moyen par voyageur-mille a diminué et que votre revenu moyen par tonne-mille pour les marchandises a également diminué. A juger les deux premières choses mentionnées, on serait porté à croire que ce dernier coefficient accuserait un bénéfice accru. Comme je le disais, je sais que vous donnez deux raisons pour cette situation à la page 5 et je

suppose que ces raisons reposent sur le jugement de la direction. Je me demande s'il s'agit de bonnes ou de mauvauses décisions.

M. McGREGOR: Si vous parlez de la baisse du revenu par voyageur-mille...

M. CANTELON: Je sais que le revenu total a monté, mais le revenu par mille a diminué.

M. McGREGOR: Oui.

M. CANTELON: Et pourtant, ces deux facteurs devraient indiquer une amélioration.

M. McGREGOR: Notre action est limitée dans ce domaine. Ce que nous appelons la réduction de la recette dépend largement de la hausse du pourcentage de gens qui voyagent en classe économique. Si les gens décident de délaisser la première classe en faveur de la classe économique, notre revenu baisse.

M. CANTELON: C'est assez naturel, car la différence n'est pas très grande, je pense. Si nous achetons un moyen de voyager, ce que la plupart d'entre nous font, que ce soit de première classe ou de classe économique importe peu.

M. McGREGOR: Le pourcentage des voyageurs de la classe économique a fortement augmenté en 1966 par rapport à 1965.

M. CANTELON: La différence du revenu est-elle assez forte pour expliquer cette diminution de revenu par mille?

M. McGREGOR: La différence se situe à près de 35 p. 100.

M. CANTELON: La même chose est vraie, dans ce cas, pour le transport des marchandises?

M. McGREGOR: Non; il s'agit d'une autre chose ici. Les tarifs-marchandises dépendent des dimensions des marchandises expédiées. Nous avons aussi ce qu'on appelle les taux de denrées.

M. CANTELON: Vous mentionnez ces deux choses aussi à la page 5.

M. McGREGOR: Oui; elles ont tendance à diminuer le revenu. Aucune diminution fondamentale des tarifs-marchandises individuels n'a été apportée sauf dans le cas des denrées.

M. CANTELON: Vous fournissez un autre service, aussi, n'est-ce pas, parce que vous avez ajouté certains transporteurs exclusifs de marchandises.

M. McGREGOR: Deux DC8s et un Vanguard.

M. CANTELON: Cette mesure a augmenté vos affaires dans l'ensemble mais a, en réalité, réduit votre bénéfice?

M. McGREGOR: Oui.

M. CANTELON: Mais elle a quand même augmenté votre bénéfice total.

M. McGREGOR: C'est exact.

M. CANTELON: C'est ce que je voulais dire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, permettez-moi de commencer par demander au témoin quand Air Canada a comparu pour la dernière fois devant ce Comité?

M. McGREGOR: C'est indiqué dans le rapport annuel de 1963.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Cela fait assez longtemps. Je ne veux pas insinuer que je vais remonter à 1963, mais quand on considère la date, il y a assez longtemps de cela, et ce n'est pas la faute d'Air Canada, non plus. Je ne fais aucun reproche en disant cela.

Le PRÉSIDENT: Air Canada nous a soumis son rapport l'an dernier, mais en raison du service passager du CP et du bill sur le transport national, nous n'avons pas eu le temps d'étudier le rapport annuel d'Air Canada de 1965. Le rapport de l'auditeur et le budget nous ont été soumis le 11 juillet 1966 mais nous n'avons jamais pu parvenir à les étudier.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est en raison des sessions confuses et je ne calomnie personne. Je suis heureux que M. McGregor soit ici en ce moment. Il y a longtemps que je n'aie siégé avec le Comité mais j'ai toujours cru que vous étiez un bon témoin par opposition, en particulier, à certains chefs de compagnies chemin de fer qui nous donnent de très longues et brillantes réponses sans nous laisser le temps de poser des questions sérieuses. Je suis heureux que vous soyez ici, monsieur McGregor et j'espère que vous reviendrez encore souvent.

M. MCGREGOR: Merci.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En consultant les dossiers, j'ai remarqué qu'en 1962, sauf erreur, on a considérablement discuté, et prématurément selon certains, du nombre d'avions disponibles lors de l'Expo. A cette époque, vous étiez bien confiant de pouvoir répondre à la majeure partie des demandes de l'Expo. La chose ne s'est pas présentée et nous remarquons que les nouveaux privilèges accordés à la compagnie aérienne Pacifique-Canadien semblent prévoir cette demande accrue pendant l'Expo pour cette année-ci.

M. MCGREGOR: C'est possible; je ne pourrais dire, vraiment. Toutefois, l'an dernier, en 1966, 5 transporteurs de ligne américains ont fait la grève pendant 42 jours. Nous avons fortement senti ce fardeau additionnel dans notre trafic transcontinental à Air Canada, mais nous y avons fait face, non sans peine, mais nous y avons fait face.

Il va sans dire que nous serons fortement mis à contribution cet été, mais je ne pense pas que la situation sera vraiment pire qu'elle ne l'a été pendant la grève de 42 jours.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Voici où je veux en venir; les autres membres ont effleuré le sujet, à savoir le nombre d'avions disponibles. Autrement dit, il serait peut-être juste de dire qu'en raison du nombre sans précédent de demandes pendant l'Expo, unie à la situation difficile de la compagnie Douglas aux États-Unis, vous êtes maintenant victime des nouvelles concessions faites à la compagnie aérienne Pacifique-Canadien cette année.

M. MCGREGOR: Je n'aime pas faire figure de victime, mais il est certain que si les dollars de revenu qu'aurait récolté Air Canada, en avait-elle eu les moyens, et si les vovageurs qui se seraient adressés à nous, vont ailleurs, cette situation va affecter la compagnie.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous ne prévoyiez certainement pas cela en 1962 lorsque vous avez manifesté votre optimisme pour le transport aérien pendant l'Expo?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je remarque que les avions réservés ne semblent plus exister et j'aimerais connaître votre attitude au sujet des vols nolisés en ce moment, et du changement qui s'est produit cette dernière année ou ces deux dernières années?

M. McGREGOR: Nous nous considérons avant tout comme une compagnie aérienne à horaire fixe. Malheureusement, le nolisement d'avions tend à s'intensifier exactement au moment où le trafic normal est à son plus fort. Entre l'exploitation d'une compagnie de nolisement et d'une compagnie à horaire fixe, je choisirais la compagnie à horaire fixe.

M. BYRNE: Pouvez-vous nous donner des chiffres des différentes compagnies aériennes des autres pays, pour nous permettre d'établir une comparaison? Je pense à deux ou trois domaines d'intérêt, leur état financier, leurs milles-passagers et leur revenu; et j'aimerais également savoir si les avions sont facilement disponibles. Je n'interroge aucunement Air Canada sur l'usage qu'il fait des avions disponibles, mais je me demande si le Canada, en tant que pays porté au transport aérien en raison de sa géographie, ne devrait pas mettre des avions à la disposition des gens en cas d'urgence ou pour des occasions spéciales.

M. McGREGOR: Nous essayons d'exploiter la compagnie aérienne comme on doit mener une affaire, ce qui ne nous permet pas de faire attendre plusieurs avions de 9 millions de dollars. Voilà comment nous concevons notre travail.

Si vous suggérez que nous devrions envisager d'acheter des avions qui nous laisseraient plus de jeu dans notre horaire, telle est notre attitude, et nous avons commandé plusieurs avions qui ne sont pas encore arrivés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A propos de ces chiffres que vous avez des autres pays, par exemple, j'ai remarqué dans la presse que BOAC a eu une année extrêmement profitable, si je me souviens bien. De façon générale, qu'est-ce que cela signifie vraiment? Comment devons-nous interpréter cette affirmation?

M. McGREGOR: Il faut se rappeler que BOAC exploitait auparavant avec un déficit accumulé reporté, déficit qui a été annulé entre 1965 et 1966, ce qui a grandement amélioré la situation.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je pense que M. Harvey a quelques chiffres. Ces chiffres indiquent-ils que notre expansion se compare à l'expansion de compagnies aériennes nationales des autres pays, par exemple?

M. McGREGOR: Je le pense; notre expansion se chiffre à 16 p. 100 en 1966 par rapport à 1965, ce qui représente, à mon avis, une hausse moyenne.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pourrait-on se procurer un tableau dès maintenant pour le porter au compte rendu? Je ne veux pas que vous vous donniez trop de trouble mais j'aimerais savoir où nous nous situons en ce qui concerne notre importance et notre expansion. Notre situation se présente-t-elle bien?

M. McGREGOR: Oui; je pense que nous pourrions porter au compte rendu le rapport de l'Association internationale du transport aérien. Il n'est pas confidentiel et vous fournirait la comparaison que vous cherchez.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): La plupart des autres pays ont-ils un ministre de l'Air distinct?

M. McGREGOR: Je pense que «la plupart» est exact, oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous croyez vous-même, à en juger par le discours ou les remarques que vous avez formulées devant le *Board of Trade* d'Halifax, qu'il serait préférable, dans un pays comme le Canada, en raison du conflit qui existe entre les lignes domestiques, les embranchements, les compagnies nationales et internationales, d'avoir un ministre de l'Air distinct?

M. McGREGOR: Oui, je le crois.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Cette proposition va à l'encontre du programme gouvernemental, bien entendu, qui veut tout unifier de nos jours.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions laisser tomber le sujet, je pense.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Permettez-moi de dire, monsieur McGregor, que je suis à peu près dans la même situation. Je ne crois pas à l'unification des forces armées mais je crois que le ministère des Transports, contrairement à votre avis, devrait demeurer unifié.

M. MCGREGOR: Je n'ai pas suggéré le contraire. Je parlais de la scission de l'aviation et de tout le département des Transports.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A mon avis, cette mesure provoquerait un conflit d'intérêt entre les différents transporteurs que seul un ministre pourrait régler de façon finale, en ce qui concerne les décisions.

M. MCGREGOR: C'est la situation actuelle, je pense.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous espérons que la nouvelle Commission des transports va apporter une différence.

Mon autre question trahit mon esprit de clocher car elle porte sur l'aéroport de Saint-Jean. Sauf erreur, on annule plusieurs vols à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) par suite de vents élevés. C'est différent du brouillard, dont nous ne parlerons pas. Je me demande si nous pouvons espérer des améliorations avec les nouveaux avions à réaction qui sont censés pouvoir supporter ces vents? Avons-nous raison de croire que les nouveaux gros avions à réaction intégraux n'éprouveront pas ces difficultés avec les vents contraires de la Baie de Fundy?

M. MCGREGOR: Je demanderai à M. Seagrim de répondre à cette question car il s'est déjà occupé de l'exploitation. Toutefois, je ne pense pas qu'il s'agisse du même problème; je pense qu'il est question de la direction plutôt.

M. H. W. SEAGRIM (*Vice-président exécutif d'Air Canada*): En réalité, les nouveaux avions à réaction, particulièrement le DC-9 et le DC-8, peuvent supporter des vents contraires beaucoup plus forts que les anciens avions à hélices propulsives comme le Vanguard et le Viscount; mais ils sont encore dérangés par des vents contraires dépassant 25 à 28 milles à l'heure.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous pouvons quand même espérer, dans ce cas, pour l'avenir?

M. SEAGRIM: Nous verrons une amélioration mais elle ne sera pas extraordinaire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Dans quelle mesure pouvons-nous espérer vaincre le brouillard?

M. MCGREGOR: On a fait beaucoup de progrès dans les atterrissages à l'aveuglette.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Espérons que la chose sera possible pour bientôt afin que Saint-Jean devienne un aéroport international plus important.

Une dernière question sur la déclaration financière...

Le PRÉSIDENT: Nous interrogerons l'auditeur à ce sujet.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Oui; c'est préférable d'attendre. Merci.

M. BYRNE: Monsieur McGregor, cette question devrait peut-être être posée à un homme qui travaille dans le domaine du fonctionnement des avions, mais

pourriez-vous me dire quels sont les principaux éléments qui assurent l'efficacité du DC-9, par exemple, et le rendent supérieur au Vanguard?

M. McGREGORS Ce mot «efficacité» me fait toujours frissonner. Parlez-vous de son fonctionnement satisfaisant au point de vue technique?

M. BYRNE: Eh bien, économique?

M. McGREGOR: Les moteurs à réaction parce qu'ils sont fondamentalement simples et qu'ils brûlent un combustible peu dispendieux, fournissent leur puissance de façon plus efficace et plus satisfaisante que les moteurs propulsés par hélice; ils ont aussi l'avantage d'abolir l'entretien des hélices.

M. SEAGRIM: Permettez-moi de mentionner un autre facteur, le fait que le DC-9, particulièrement le DC-9 allongé, file une fois et demie plus vite que le Vanguard et transporte presque autant de voyageurs et n'a pourtant que deux moteurs.

M. BYRNE: J'avoue être quelque peu surpris que cette question de la pression ne vous ait pas été signalée. Je l'ai remarqué. Je n'avais pas l'intention de la rendre publique. Je pensais l'avoir mentionné à quelqu'un. La différence de confort, comparativement au confort qu'offre le DC-8 est considérable.

Prévoyez-vous améliorer vos bénéfices du service régional avec l'avènement des avions à réaction!

M. McGREGOR: J'ai bien peur de ne pouvoir vous donner beaucoup d'espoir. Si nous parlons de l'introduction des avions à réaction dans les vols régionaux, les bénéfices augmenteraient quelque peu de ce seul fait; mais je ne considère pas que les vols régionaux soient assez importants pour exiger un DC-9, par exemple. Traditionnellement, les autres routes aériennes nord-américaines ont perdu de l'argent, et de grosses sommes d'argent.

M. BYRNE: Y a-t-il lieu de croire que la compagnie aérienne du Pacifique-Canadien hésite à assumer sa part des services régionaux?

M. McGREGOR: Oui; plusieurs faits reflètent cette hésitation. En réalité, cette compagnie a abandonné, sinon vendu, je pense, environ trois routes aériennes dans l'ouest du Canada.

M. BYRNE: M. Orlikow a posé une question qui, à mon avis, est très importante. En milles, comment se comparent vos services régionaux et vos services trans-canadiens avec les services régionaux et trans-canadiens du Pacifique-Canadien? Peut-on connaître ces chiffres?

M. McGREGOR: Parlez-vous de milles de routes?

M. BYRNE: Oui; de milles de routes, non de milles voyageurs.

M. McGREGOR: Leur part des services régionaux est beaucoup moindre que la nôtre. Je peux obtenir ces chiffres pour vous.

M. BYRNE: Oui; mais jusqu'ici c'est la situation du moins de leur service trans-canadien.

M. McGREGOR: Oui; voilà pourquoi je dis que leur part est moindre.

M. BYRNE: De beaucoup?

M. McGREGOR: Oui. Nous pouvons obtenir ces chiffres pour vous.

M. BYRNE: Est-ce qu'Air Canada, et je suppose que ce fait s'applique aux autres lignes concurrentes, considère qu'un coefficient de 65.9 p. 100 de charge-voyageurs est acceptable? Fait-on certaines recherches pour surmonter cette difficulté?

M. MCGREGOR: Non. Nous croyons que ce chiffre est non seulement acceptable, mais presque nécessaire si on veut maintenir une qualité de service assez élevée. Vous voyez, cette moyenne couvre une année entière et s'applique à tout le réseau. Si ce chiffre augmente, comme il le fait durant les mois d'été, les chances qu'a un client d'obtenir l'envol de son choix diminuent, et ceci représente une diminution de service. Notre exploitation a atteint un coefficient de charge beaucoup plus élevé pendant une courte période de temps mais nous savions toujours que nous dérobions un certain pourcentage de nos clients du droit d'obtenir l'envol de leur choix.

M. BYRNE: Répartissez-vous le coût entre le service de première classe et le service économique?

M. MCGREGOR: Non.

M. BYRNE: Vous avez déclaré que le service domestique est profitable au Canada, c'est-à-dire sans le service international?

M. MCGREGOR: Oui; j'ai changé ma déclaration à l'Amérique du Nord.

M. BYRNE: On a mentionné la *BOAC*, comparant son accroissement de bénéfices cette année au vôtre. La *BOAC* est essentiellement un service d'outre-mer, à longue distance?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois que leur plus court parcours est celui de Londres à Rome.

M. BYRNE: Ils ne volent pas à Paris?

M. MCGREGOR: Non.

M. BYRNE: C'est tout ce que j'ai à demander.

M. ROCK: Monsieur McGregor, dans votre rapport, vous déclarez qu'une série de grèves ont eu une influence considérable sur l'accroissement du trafic, et vous déclarez aussi que votre propre grève a contrebalancé cette influence. Pourriez-vous nous donner le montant de ces pertes en dollars et cents?

M. MCGREGOR: Je puis vous donner nos chiffres, mais nous devons supposer que nous n'aurions pas eu cette entrée de trafic des États-Unis, venant, disons, de Seattle à Vancouver à Toronto à New York, si les lignes américaines n'avaient pas été frappées de grèves. Cette supposition n'est pas nécessairement valable.

Nous fondant sur cette supposition, nous croyons avoir hérité de 3 millions et demi de dollars de trafic américain qui, dans le cas contraire, aurait appartenu aux lignes américaines. Quant à la grève des chemins de fer canadiens, $900,000; et nous avons estimé que notre propre grève de mécaniciens nous a coûté $3,700,000. Donc, le résultat net des grèves, d'une manière ou d'une autre, représente un excédent de $700,000.

M. JAMIESON: En revenu?

Le PRÉSIDENT: En revenu net.

M. JAMIESON: Je m'excuse. Je ne voulais pas interrompre. Je voulais être sûr de ce qu'il avait dit. Il s'agit de ventes que vous avez trouvées, ou de ventes que vous avez perdues.

M. MCGREGOR: C'est exact, c'est un effet net.

M. ROCK: En ce qui concerne le doublement des envols de la *CPA* vers la Colombie-Britannique, vous avez déclaré qu'il y aurait un détournement d'envi-

ron 3 millions de dollars. Ces trois millions de dollars d'affaires qui, selon vous, seront détournées à la *CPA* comprennent-ils l'augmentation possible durant le Centenaire et l'Expo?

M. McGREGOR: Oui.

M. ROCK: On en a tenu compte. Vous croyez qu'à cause de ces événements, la *CPA* jouira d'un supplément sensible de trafic, mais vous croyez qu'en plus il y aura aussi un détournement d'environ trois millions de dollars.

M. McGREGOR: Soyons prudents. Je ne sais pas quand la *CPA* commencera ces nouveaux services, ou si elle les exploitera cet été ou non.

M. ROCK: Est-ce que quelqu'un sait si elle les exploitera cet été?

M. McGREGOR: Je crois qu'il nous faudra le demander à la *CPA*, monsieur Rock.

M. ROCK: Avez-vous une idée des prévisions de l'augmentation du trafic par suite de l'Expo et de l'année du Centenaire?

M. McGREGOR: Nous avons une prévision. Nous prévoyons un accroissement général de 24 p. 100 du trafic-voyageurs.

M. ROCK: De 24 p. 100. Vous avez eu l'an dernier une augmentation d'environ 25 p. 100, et, en outre, vous prévoyez alors une augmentation de 24 à 25 p. 100?

M. McGREGOR: Je ne crois pas que l'année dernière ait été aussi favorable que cela; ce 24 p. 100 est la hausse de 1967 sur 1966.

M. ROCK: Je crois que vous indiquez dans votre rapport une augmentation brute d'environ 25 p. 100.

M. McGREGOR: À la page 3, nous indiquons une hausse de 17 p. 100 des milles-voyageurs.

M. ROCK: J'ai regardé à la page 7, et je prends le chiffre de 24 à 25 p. 100 parce que vous déclarez avoir une augmentation de 26 p. 100 et un peu plus loin, de 22 p. 100, et vous avez une augmentation sensible de 28 p. 100, selon les parcours; mais vous croyez que l'augmentation d'alors a été de 17 p. 100?

M. McGREGOR: Oui.

M. ROCK: Et que l'augmentation de 1967 serait d'environ 24 p. 100?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. ROCK: Vous croyez que cela est dû à l'Expo.

M. McGREGOR: Elle est comprise dans le 24 p. 100. Je suis sûr qu'il y aurait eu un accroissement sans l'Expo.

M. ROCK: Oui, je comprends.

M. JAMIESON: De plus de 17 p. 100?

M. McGREGOR: Probablement.

M. ROCK: Si je comprends bien, la livraison de certains de vos avions est en retard. Cela veut-il dire que vous devrez prolonger en service certains de vos *Viscounts* et de vos *Vanguards* durant l'année de l'Expo?

M. McGREGOR: Oui, on va prolonger leur service, mais je crois qu'on l'aurait fait de toute façon.

M. ROCK: Je comprends. Dans les remarques que vous avez faites au sujet du parcours qui va de Copenhague à Moscou, vous avez délcaré qu'il y a eu une augmentation depuis que vous avez le droit d'arrêter à Copenhague.

M. MCGREGOR: Nous avons commencé avec ce droit.

M. ROCK: Je comprends.

M. MCGREGOR: Ce que nous commençons maintenant à sentir est la fluctuation saisonnière normale vers la hausse. Comme je l'ai dit, l'arrêt à Copenhague améliore de beaucoup l'accroissement de la partie ouest du parcours.

M. ROCK: Bien entendu, les avions russes viennent aussi à Montréal.

M. MCGREGOR: Oui.

M. ROCK: Pourriez-vous me dire qui prend ordinairement l'avion canadien et qui prend ordinairement l'avion russe? J'aimerais savoir si les gens de l'ouest utilisent les avions d'Air Canada et les Russes, les avions russes?

M. MCGREGOR: Il semble en être ainsi. Vous voyez, Intourist dirige les moyens de transport des citoyens russes et il n'est pas surprenant qu'elle les dirige vers ses propres avions.

M. JAMIESON: Aimeriez-vous avoir la même chose ici?

M. MCGREGOR: Ce serait épatant!

M. ROCK: C'est tout pour le moment. Merci beaucoup, monsieur McGregor.

M. REID: Monsieur McGregor, pourriez-vous me donner le bénéfice procentuel qu'a réalisé Air Canada l'an dernier et en 1965 sur son capital investi?

M. MCGREGOR: Oui. En 1965, il s'est établi à 6 p. 100 et en 1966, à 5½ p. 100.

M. REID: Quel pourcentage visez-vous? Essayez-vous d'atteindre, environ, de 6 à 8 p. 100, ou moins?

M. MCGREGOR: Naturellement, nous aimerions le voir plus élevé.

M. REID: Quelle est la moyenne de l'industrie aux États-Unis?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas si nous pouvons vous dire cela. Elle est certainement plus élevée que la nôtre.

M. REID: Quelle en est la raison? Est-ce parce que leur exploitation est dans des zones plus peuplées et que leur trafic est cultivé depuis plus longtemps?

M. MCGREGOR: Et que leurs parcours sont plus longs, oui.

M. REID: Est-ce que la longueur des parcours est un des facteurs importants de la rentabilité dans l'industrie des transports aériens?

M. MCGREGOR: Oui, définitivement.

M. REID: En d'autres termes, chaque arrêt vous coûte de l'argent.

M. MCGREGOR: Vous simplifiez trop. Les lignes aériennes qui ont des difficultés ont une proportion élevée de courts trajets dans l'ensemble de leur parcours.

M. REID: Passant maintenant aux réactés géants et aux transports supersoniques certains commentaires ont été faits, tant aux Communes que dans les journaux, au sujet de la suffisance des préparatifs concernant les installations nécessaires aux aéroports. Est-ce qu'Air Canada a entamé des négociations avec le ministère des Transports au sujet des installations nécessaires à la réception de ces nouveaux réactés aux aéroports?

M. McGREGOR: Oui. Air Canada est en rapport constant avec le ministère des Transports. Je veux dire que la Concorde sera le premier de ces avions à...

M. REID: Vous ne projetez pas présentement l'achat de réactés géants?

M. McGREGOR: Non.

M. REID: Savez-vous si quelque service américain de transports aériens a peut-être l'intention d'en acheter un, dont il se servira au Canada?

M. McGREGOR: Des *Boeing* 747 ont été commandés par plusieurs services américains, à ce qu'on me dit. Je ne sais pas quels sont leurs projets d'exploitation. Pour justifier ces réactés, il faudra, à mon avis, un parcours où le trafic est très compact.

M. REID: Est-ce qu'Air Canada dans ses rapports avec le ministère des Transports rédige accasionnellement une liste de ses besoins?

M. McGREGOR: Une fois par année.

M. REID: A peu près à quelle époque de l'année?

M. McGREGOR: En octobre.

M. REID: Avec quel succès le ministère des Transports a-t-il répondu à vos besoins?

M. McGREGOR: Ce qui arrive c'est que nous demandons tout ce que aimerions voir construit. Cet ensemble est réduit selon les exigences financières du moment, mais cela veut ordinairement dire qu'en fin de compte nous obtenons ce que nous avons demandé.

M. REID: Après un certain nombre d'années.

M. McGREGOR: Oui.

M. REID: Ces renseignements, je suppose, comprendraient l'augmentation prévue du trafic-voyageurs et vos besoins anticipés?

M. McGREGOR: Oui.

M. REID: Poussant la question un peu plus loin, combien Air Canada paie-t-elle au ministère des Transports pour ses comptoirs à Toronto et à Montréal?

M. McGREGOR: Trop cher. Les taux changes selon les aérogares, mais certains de ces taux sont très surprenants. Nous allons les déposer, si vous le voulez.

M. REID: Oui, ce serait très apprécié. Ce loyer est-il établi au pied carré?

M. McGREGOR: Oui.

M. REID: Est-il fondé sur la quantité de trafic qui y passe?

M. McGREGOR: Non.

M. REID: Alors, sur quoi se base-t-on pour le loyer, est-ce sur les coûts de construction de l'aérogare?

M. McGREGOR: Je crois qu'il est basé sur le coût de l'aérogare.

Le PRÉSIDENT: Le coût de l'aérogare et l'espace qu'y occupe Air Canada.

M. McGREGOR: Oui, mais tous les transporteurs paient le même taux pour un pied carré d'espace de comptoir.

M. JAMIESON: Vous ne recevez aucune réduction?

M. MCGREGOR: Non. Le taux est le même que pour l'espace affecté aux services de location d'automobiles.

M. REID: Fournissez-vous vos propres rampes ou sont-elles fournies?

M. MCGREGOR: Non, nous les fournissons.

M. REID: Vous fournissez cela vous-mêmes en plus d'installations d'entreposage, et ainsi de suite. Y a-t-il des droits d'atterrissage à Toronto et à Montréal?

M. MCGREGOR: A tous les aéroports.

M. REID: Quels sont les frais à Montréal et à Toronto?

M. MCGREGOR: Ils varient selon le poids de l'avion. A tous les aéroports du ministère des Transports, pour des envols domestiques, l'atterrissage d'un *Viscount* coûte $15.50, celui d'un *Vanguard* $42.60, celui d'un *DC 8* $93 et d'un *DC 9* $21.50.

M. REID: Et ces droits sont fondés sur le poids de l'avion?

M. MCGREGOR: Oui.

M. REID: Cela paie-t-il pour le coût de l'entretien de l'aéroport?

M. MCGREGOR: Je n'ai aucune idée. Je ne le crois pas.

M. REID: Est-ce que nous exploitons ces aéroports à perte ou sans profit?

Le PRÉSIDENT: Cette question appartient au ministère des Transports, monsieur Reid.

M. REID: Très bien. Quels sont les droits d'atterrissage comparables à New York, ou à Londres en Angleterre ou à Tampa en Floride? Comment se comparent-ils avec les frais que vous payez ici?

M. MCGREGOR: A New York, c'est $16.97 pour un *Viscount* au regard de notre $15.50; un *Vanguard* coûte $38.34 contre notre $42.60; un *DC 8* coûte $84.15 contre notre $93; et un DC 9 coûte $23.30 contre notre $21.50.

M. REID: Cotez-vous ces chiffres américains en termes de dollars américains ou en termes de dollars canadiens?

M. MCGREGOR: Oui, en dollars américains.

M. REID: Quelle est la base de ces coûts?

M. MCGREGOR: Des droits? Ils sont plutôt arbitraires, du moins à ma connaissance, et nous ne parlons pas du règlement de ses livres par le gouvernement, mais ils sont reliés directement au poids brut de l'avion au décollage.

M. REID: Mais, à votre connaissance, ils ne sont pas rattachés aux coûts d'entretien de l'aéroport?

M. MCGREGOR: Pas à ma connaissance.

M. REID: Est-ce que vous négociez ces droits ou sont-ils établis?

M. MCGREGOR: Ils sont fixés.

M. REID: Ils sont établis?

M. MCGREGOR: Oui.

M. REID: C'est tout, monsieur le président.

M. SHERMAN: Monsieur McGregor, en réponse à une question posée par M. Schreyer il y a quelques minutes, vous avez déclaré que, de l'avis d'Air Canada, il faudrait dépenser 16 millions de dollars pour donner à la base de Winnipeg la capacité d'entretenir et de réparer les réactés et de s'occuper des *DC 9*.

M. MCGREGOR: Oui, mais je ne l'ai pas dit exactement de cette manière. Je n'ai pas dit pour donner à la base de Winnipeg la capacité, j'ai dit pour construire une nouvelle base.

M. SHERMAN: Cela semble contraire à une grande partie des témoignages présentés tant aux séances de la Commission Thompson que dans l'exposé définitif de la province du Manitoba, lequel vous est probablement familier, monsieur. Je crois que vous serez d'accord que ce Livre bleu contient de très fortes accusations contre une bonne partie de l'argument d'Air Canada en ce qui concerne la base de Winnipeg. Les experts qui ont témoigné devant la Commission Thompson et dont le témoignage est cité longuement dans l'exposé de la province du Manitoba, disent que le coût varierait environ de $810,000 à un peu moins de $2,250,000. Il y a un écart presque incroyable entre ces chiffres et 16 millions de dollars. J'aimerais vous voir justifier ce chiffre de 16 millions de dollars, monsieur. Si l'écart était d'un ou deux millions, ce serait plus facile à accepter.

M. MCGREGOR: Il y a deux opinions. Une qui dit une chose et l'autre qui dit une autre chose. Les deux sont des opinions de spécialistes, engagés par des gens différents. A titre de justification, aimeriez-vous entendre l'article pertinent?

M. W. S. HARVEY (*premier vice-président—Finances, Air Canada*): Le dernier alinéa à la page 90 monsieur Sherman, du rapport de la commission d'enquête, déclare:

> Si les *DC-9* étaient réparés à Winnipeg en même temps que les *Viscounts*, alors (sans tenir compte des frais en capitaux et de la construction de nouvelles installations à cet endroit au coût de 16 millions de dollars ou plus, et sans tenir compte du coût provenant de la sous-utilisation de la base de Dorval).

Voilà ici dans la preuve les 16 millions de dollars.

M. SHERMAN: D'où viendrait cette sous-utilisation de la base de Dorval, alors que vous parlez de ces programmes de développement et d'expansion? Il y aura évidemment assez d'ouvrage pour les deux bases. Vous déclarez que, dans trois ou quatre ans, vous aurez à dépenser des fonds pour agrandir la base de Dorval afin de pouvoir envisager le trafic croissant.

M. MCGREGOR: Discutons-nous de la différence entre $800,000 et 16 millions? Un chiffre représente un compromis demandant l'utilisation des bâtisses existantes en leur donnant, d'une façon ou d'une autre, la capacité de réparer les *DC-9*. Ni M. Seagrim, ni moi n'avons jamais pensé que ce serait possible. Notre projet commence au bas de l'échelle avec une nouvelle base.

M. SHERMAN: Témoin après témoin et témoignage après témoignage dans l'exposé du Manitoba prennent l'autre position, monsieur McGregor.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sherman, sauf votre respect, je crois que M. McGregor a répondu à cette question. C'est une opinion, et une autre opinion a été avancée. Il y a des experts des deux côtés! Je ne crois pas qu'il nous appartienne aujourd'hui d'interroger contradictoirement à l'égard d'un mémoire. Je crois que vous pouvez comprendre ma position. Vous pouvez questionner les différences d'opinion et comment on est arrivé à ces opinions, mais ne comparez pas le témoignage d'un témoin dans un mémoire avec ceux des témoins ici présents.

M. SHERMAN: Je m'en rends parfaitement compte, monsieur le président, et je n'ai pas l'intention de faire faire aux membres du Comité un exercice ennuyeux. Néanmoins, je serai certainement prêt à collaborer lorsqu'ils auront des problèmes d'ordre local. Je pense que vous agréerez que la situation est épineuse dans la région placée sous ma responsabilité et nous n'avons pas tellement eu l'occasion de poser des questions à Air Canada à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sherman, il n'est pas question d'interrompre votre interrogatoire. Je comprends le problème. Nous comprenons tous le problème que soulèvent les installations de Winnipeg. Je ne pense pas qu'il vous incombe d'interroger le président d'Air Canada à propos d'un mémoire établi par d'autres témoins et dont la Société a parfaitement connaissance. Je ne pense pas que ce soit un contre-interrogatoire approprié. Si vous avez des questions à poser, allez-y, ou si vous voulez régler des divergences d'opinions, mais vous ne devez pas dire que ce témoin a dit telle ou telle chose, et que vous dites quelque chose d'autre. Le témoin qui est cité dans le mémoire n'est pas à votre disposition pour contre-interrogatoire. Il est donc entendu qu'il n'est pas présent.

M. ROCK: La Commission Thompson s'est chargée de ces formalités.

M. SHERMAN: J'accepte votre décision, monsieur le président, mais aux fins du dossier, je pense que M. McGregor conviendra avec moi qu'il y a une lacune assez grande entre les deux situations et je me demande si l'on trouvera jamais une solution.

M. MCGREGOR: Je pense que les chiffres présentés dans les deux cas n'étaient nullement comparables.

M. SHERMAN: Permettez-moi alors de vous poser la question suivante: va-t-on établir à Toronto des installations destinées à assurer l'entretien de la flotte d'Air Canada? La Société envisage-t-elle d'utiliser Toronto à cet effet?

M. MCGREGOR: Faisons une distinction. S'agit-il d'entretien ou de révision?

M. SHERMAN: Les deux.

M. MCGREGOR: Il n'est pas question de revision. Nous avons des ateliers pour assurer l'entretien de nos appareils à chaque endroit où ils doivent éventuellement atterrir.

M. SHERMAN: Mais vous ne prévoyez pas d'installations à Toronto pour la révision des DC-9 ou d'autres appareils de votre flotte?

M. MCGREGOR: Non.

M. SHERMAN: Quelle est la réduction des opérations d'entretien et de révision à la base de Dorval à l'heure actuelle et quelle est la base à qui ces tâches incombent?

M. MCGREGOR: Je demanderai à M. Seagrim de vous répondre, mais je ne pense pas qu'une autre base s'en charge.

M. SEAGRIM: Je ne saurais préciser, mais c'est très minime.

M. SHERMAN: Avez-vous l'intention de confier davantage d'opérations à une autre base dans un avenir rapproché?

M. SEAGRIM: Non, pas du tout.

M. SHERMAN: Nonobstant les projets d'expansion de ces installations?

M. SEAGRIM: Non. Par exemple, au fur et à mesure que nous mettons en service des DC-8 et des DC-9 dont l'entretien et la révision sont assurés à Dorval, il est évident que nous devons multiplier les installations tous les ans. Or, tous les ateliers de révision et tous les services auxiliaires pour ces appareils se trouvent aussi à Dorval et le corps principal de bâtiment, ainsi que les annexes sont conçus de façon telle qu'on peut ériger des ajouts au fur et à mesure de nos besoins. Il en avait été décidé ainsi à l'origine.

M. SHERMAN: Messieurs, je voudrais que vous répondiez dans la mesure du possible à deux questions auxquelles il sera peut-être difficile de répondre et qui demanderont du temps, mais je voudrais qu'elles soient consignées dans le compte rendu. Pourriez-vous me dire combien de personnes sont employées à la révision de vos appareils à Montréal comparativement au nombre d'employés que vous comptez à Winnipeg pour ce genre d'opération? Pourriez-vous aussi me dire quelle a été la moyenne procentuelle du roulement annuel du personnel au cours des cinq dernières années? Je n'exige pas une réponse immédiate, mais je voudrais que cela figure au compte rendu.

M. MCGREGOR: Nous obtiendrons ces données pour vous.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, monsieur McGregor, les membres du Comité en prendront connaissance.

M. SHERMAN: Je vous remercie.

M. MCGREGOR: Je ne comprends pas très bien ce que vous entendez par «roulement».

M. SHERMAN: Je veux dire la moyenne procentuelle du roulement annuel à la base de Dorval.

M. MCGREGOR: Les employés qui ont quitté leur emploi et ceux qu'on a remplacés?

M. SHERMAN: Oui et au cours des cinq dernières années.

M. MCGREGOR: Merci.

M. SHERMAN: Mon autre question porte sur le concept de Winnipeg en tant que centre d'aéronautique régional important non seulement pour Winnipeg, mais aussi pour Regina, Saskatoon, Edmonton et les autres villes des Prairies, ainsi que sur l'accord bilatéral signé entre le Canada et les États-Unis à propos des lignes internationales. Je me demande à quel degré Air Canada a été impliquée dans les négociations qui ont abouti à cet accord en 1966?

M. MCGREGOR: La Société a communiqué ses revendications aux négociateurs du gouvernement mais elle n'a pas participé aux pourparlers. Nous avons demandé la ligne Chicago-Winnipeg.

M. SHERMAN: Vous voulez dire Air Canada?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. SHERMAN: En avez-vous fait la demande expresse ou bien était-ce purement pour la forme?

M. MCGREGOR: Nous revendiquions bien un droit. Nous avons demandé cette ligne avec la même insistance que Toronto-Los Angeles.

M. SHERMAN: Pourquoi s'y est-on opposé?

M. MCGREGOR: Je pense qu'ils auraient été alors à court de numéraire de roulement. Dans ce genre de négociations, voyez-vous, on n'a rien pour rien.

M. SHERMAN: Non. Autrement dit, j'en conclus qu'Air Canada aurait été aussi intéressée à obtenir, par exemple, la ligne Winnipeg-Chicago au même titre

que les lignes américaines qu'elle a obtenues et cela ne se compare certainement pas à certains des comptes rendus des audiences. Avez-vous demandé la ligne Winnipeg-Chicago au même titre que certaines des autres lignes que vous revendiquiez?

M. McGREGOR: Oui. En fait, nous n'avons fait aucune distinction. Nous avons mentionné les lignes intercontinentales que nous aimerions desservir. Nous ne leur avions accordé aucune priorité. La ligne Toronto-Los Angeles présentait un avantage économique évident. On ne nous a pas demandé par exemple si nous rompions les négociations au cas où elles n'aboutiraient pas.

M. SHERMAN: Au terme de l'accord bilatéral, en 1969, la Société va-t-elle renouveler sa demande au sujet de la ligne Winnipeg-Chicago?

M. McGREGOR: Oui, je crois.

M. SHERMAN: En ferez-vous une de vos priorités?

M. McGREGOR: On ne nous l'a jamais demandé, mais c'est naturel que nous le fassions, étant donné que nous desservons Chicago via des lignes de l'est. Si nous pouvions desservir Chicago via Winnipeg, cela ne représenterait qu'un léger détour pour les vols intercontinentaux comme je l'ai mentionné, je pense, à la commission Thompson.

M. SHERMAN: On vous a donc mal informés au sujet des négociations, car...

Le PRÉSIDENT: Plus ou moins, nous avons tous à nous plaindre de cet état de choses, monsieur Sherman.

M. SHERMAN: A Winnipeg, nous n'avons pas eu l'impression que les vols...

Le PRÉSIDENT: Je voulais simplement que vous le sachiez, monsieur Sherman.

M. SHERMAN: Vous ne m'avez pas laissé terminer, monsieur le président. Nous pouvons escompter alors qu'en 1969, Air Canada fera tout son possible pour obtenir cette ligne?

M. McGREGOR: Si je participe aux pourparlers, certainement.

M. SHERMAN: Voulez-vous dire que vous n'envisagez pas d'y participer?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sherman, je pense que ce n'est pas difficile à comprendre. Si Dieu veut que M. McGregor occupe encore son poste à cette date.

M. SHERMAN: Diriez-vous que les dirigeants d'Air Canada tiennent à cette ligne?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit donc du président de la Société, monsieur Sherman.

M. SHERMAN: En effet. Je reviens sur vos propos selon lesquels le président de la Société n'interviendrait pas directement, mais alors la direction d'Air Canada n'a pas pris de décision ferme.

M. McGREGOR: Je ne vois pas pourquoi cela modifierait quelque chose, car, comme je l'ai dit, c'est une ligne rentable.

M. SHERMAN: J'ai une autre question à poser. Je voudrais demander quels sont les tarifs internationaux fixés par l'Association du Transport aérien international qui est contre le choix de Winnipeg ou de toute autre ville canadienne non désignée comme port d'entrée. Pourquoi devons-nous payer davantage pour nous

rendre de Winnipeg en Europe via le pôle? Pourquoi Montréal est-il le port d'entrée reconnu au Canada à l'heure actuelle? Pourquoi n'en est-il pas de même pour Winnipeg?

M. McGREGOR: Il en a toujours été ainsi et il en est question depuis des années. Cette question a été débattue par l'ATAI à Rome, ainsi qu'à Honolulu l'année dernière. Ce n'est certes pas le seul cas de différence de taux au mille. En fait, il en est de même pour toutes les lignes du centre-ouest des États-Unis.

M. SHERMAN: Quand peut-on entamer de nouveaux pourparlers à ce sujet et comment procède-t-on? L'opinion d'Air Canada a-t-elle quelque portée à la table des négociations?

M. McGREGOR: Certainement. Nous avons été en mesure de faire baisser les tarifs et nous avons réussi à rallier presque toutes les compagnies à l'idée d'un taux fixe au mille. Je serais très tenté de dire que la *Canadian Pacific Airlines Limited* nous a appuyés, mais je m'en abstiendrai.

M. SHERMAN: Nous ne bifferons pas cela, n'est-ce pas monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non, cela demeurera consigné au compte rendu, je suppose.

M. SHERMAN: Quels sont vos pronostics?

M. McGREGOR: Je pense que cela sera, je pense qu'il faut que cela soit.

M. SHERMAN: Quelle est la prochaine réunion de l'ATAI?

M. McGREGOR: Dans deux ans, je pense.

M. SHERMAN: Deux ans à compter de cette année?

M. McGREGOR: Ce sera peut-être en 1968.

M. SHERMAN: Et la question sera de nouveau soulevée par Air Canada et le débat sera ardu et bien conduit?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. SHERMAN: Eh bien nous suivrons le cours des événements de Winnipeg!

M. McGREGOR: Très bien.

M. SHERMAN: Il se peut que je pose d'autres questions avant la fin de la journée, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il vous reste quelques minutes, monsieur Sherman.

M. SHERMAN: Je cède la place à quelqu'un d'autre.

M. SCHREYER: Monsieur McGregor, quelle est la nature de l'opposition à l'idée d'un taux permanent au mille? D'où vient-elle?

M. McGREGOR: L'opposition n'est pas malveillante. Je ne sais plus combien de centaines de milliers de taux figurent aux dossiers de l'ATAI et s'il y a un taux permanent au mille, ce nombre sera certainement quadruplé et cela compliquera toutes les opérations. Désormais, on utilise un cerveau électronique. La structure proposée est parfaitement logique et je suis convaincu qu'elle doit entrer en vigueur, mais cela créera de nombreuses complications, en particulier pour l'ATAI.

M. SCHREYER: Pourrait-on dire que l'opposition émane surtout des compagnies étrangères qui desservent notre territoire? De plus, ces compagnies sont-elles affiliées à l'ATAI?

M. McGREGOR: Toutes les compagnies internationales, sauf peut-être trois ou quatre, sont affiliées à l'ATAI, mais, voyez-vous, dans les pays européens, le problème de différence de taux entre les diverses villes d'un même pays ne se pose pas, de sorte qu'ils ne sont pas particulièrement enthousiasmés par ce projet.

M. SCHREYER: Je vous demande cela, car le système en vigueur actuellement semble être tellement à l'encontre de la logique et de la raison qu'il aurait été intéressant de savoir qui était à l'origine de l'opposition. Il ressort que ce n'est pas Air Canada, puisque vous venez de dire que vous avez proposé une autre solution. Je suppose alors que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ou d'autres compagnies américaines peut-être sont à la tête du mouvement d'opposition?

M. McGREGOR: Je n'ai pas assisté à la conférence sur le trafic aérien et je ne pense pas que je puisse me prononcer de toute façon, puisque je ne sais pas comment on y a voté. Toutefois, je suppose que les compagnies américaines seraient plutôt pour.

M. SCHREYER: Pour la nouvelle proposition?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Je voudrais revenir, monsieur McGregor, sur certaines déclarations que vous avez faites il y a environ deux ans. J'espère que vous avez toujours la même attitude. J'invoque ici votre témoignage du 24 juin 1964, il y a presque trois ans, déposition faite devant ce Comité. Vous aviez dit alors: «Il est peu probable qu'on puisse entamer des pourparlers fructueux avec les compagnies aériennes locales au sujet de leur participation à l'expansion du transport aérien au moins avant deux ans.» Plus de deux années se sont écoulées depuis, pensez-vous que le moment soit venu de faire ce pas?

M. McGREGOR: Tout récemment, nous avons entamé un certain nombre de pourparlers.

M. SCHREYER: Quels résultats cela a-t-il donné?

M. McGREGOR: Je crois qu'à peu près trois demandes émanant des transporteurs régionaux en vue d'obtenir d'autres lignes ont été déposées auprès de la Commission des transports aériens.

Le PRÉSIDENT: Cela cadre donc avec la politique annoncée par le ministre des Transports à la Chambre qui résulte du nouveau programme en matière de trafic régional, monsieur Schreyer.

M. SCHREYER: Pour plus de précision, je rappellerai une autre déclaration que vous avez faite, je crois, en septembre 1961 et selon laquelle toute augmentation accordée à la CPA sur les lignes transcontinentales se répercuterait sur le coût ou la rentabilité des services d'Air Canada.

Donc, à la lumière de cette déclaration, que pensez-vous de l'augmentation de 25 p. 100 annoncée récemment par cette compagnie?

M. McGREGOR: Je n'ai pas changé d'idée. Je l'ai encore dit il n'y a pas si longtemps.

M. SCHREYER: Si la CPA est appelée à desservir des lignes intercontinentales rentables, ne conviendrait-il pas qu'elle soit tenue d'assurer une plus grande partie du trafic régional?

M. McGREGOR: Je pense, en effet, que cela s'appliquerait.

M. SCHREYER: Fait-on quelque chose à ce sujet?

M. McGREGOR: Non.

M. SCHREYER: Pourquoi? N'est-ce pas au gouvernement qu'il incombe de décider?

M. McGREGOR: Cela n'est pas de mon ressort, mais autant que je sache, il n'y a pas de rouage qui puisse obliger une compagnie aérienne à desservir une ligne qui est reconnue non rentable.

M. SCHREYER: Je crois comprendre qu'en vertu de notre système actuel, une compagnie privée n'est peut-être pas tenue d'accepter certains services ou entreprises, mais alors ne serait-il pas logique de n'accorder l'extension de la concession qu'à cette condition?

M. McGREGOR: Non, ce n'est pas ainsi que les choses se présentent. Toute demande déposée par une compagnie aérienne est soit agréée soit rejetée. Je ne sais pas si cela pourrait donner lieu à des négociations qui viseraient à accorder quelque chose en y mettant certaines conditions. Ça serait joliment compliqué.

M. SCHREYER: Pourquoi cela ne se ferait-il pas? Après tout, les lignes locales ne sont pas suffisamment desservies et il faut assurer ces services. On peut probablement l'imposer aux compagnies, à condition de répartir ces services entre toutes les compagnies.

M. McGREGOR: Si je comprends bien la déclaration du Ministre à propos des lignes régionales, il a reconnu, est-ce bien ce qu'il faut dire, qu'il fallait desservir certaines lignes régionales, mais que ça ne serait pas très rentable et je crois qu'il a dit que dans ce cas-là, des subventions seraient accordées aux compagnies assurant ces services.

M. SCHREYER: En outre, monsieur McGregor, vous avez estimé en 1964 qu'environ 40 p. 100 des vols d'Air Canada desservaient le réseau national. Qu'en est-il à l'heure actuelle? En est-il toujours de même ou bien cela a-t-il changé sensiblement?

M. McGREGOR: Je dirais que c'est sensiblement la même chose, sauf peut-être une légère diminution par rapport à ce pourcentage.

M. SCHREYER: Je crois comprendre qu'en 1963, Air Canada et la *Trans Air* ont conclu une entente selon laquelle une certaine quantité de matériel appartenant à Air Canada était remise à la *Trans Air*, à condition que cette dernière assure certains des services réguliers dont Air Canada avait le monopole.

M. McGREGOR: C'est fondamentalement exact.

M. SCHREYER: Est-ce que la *Trans Air Limited* a respecté ses engagements contractuels?

M. McGREGOR: Littéralement, oui.

M. SCHREYER: Littéralement?

M. McGREGOR: En effet.

M. SCHREYER: Mais en fait, la *Trans Air* n'a pas assuré ces services de façon permanente?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. SCHREYER: La société a-t-elle retourné à Air Canada le matériel qu'elle a obtenu, je crois comprendre, pour un dollar.

M. McGREGOR: Non.

M. SCHREYER: Etait-ce une des clauses de l'entente?

M. McGREGOR: Non.

M. SCHREYER: Alors, je pourrais peut-être vous poser cette question: Y avait-il ce qu'on pourrait appeler une ouverture dans l'entente qui permettrait à Trans Air de discontinuer ce service?

M. MCGREGOR: Fondamentalement, oui. Je ne vous demanderai pas de me contre-interroger sur ce sujet. Je vous dirai ce qui en est parce qu'il s'agit d'un attachement à un arrêté ministériel.

L'entente stipulait que nous vendrions un Viscount à Trans Air pour un dollar et que nous leur donnerions deux DC-3; en retour, Trans Air s'engagerait à servir cette route, tel que nous le comprenions, à moins de recevoir la permission de discontinuer ce service sur une partie ou sur toute cette route en faisant une demande à la Commission du transport aérien. Ils ont fait cette demande et ont reçu cette permission.

M. SCHREYER: Je n'ai pas l'intention de poursuivre ce sujet bien que ça soulève des questions à poser à la Commission du transport aérien.

M. MCGREGOR: Vous en revenez au point fondamental, vous savez, soit: Pouvez-vous les obliger à faire quelque chose qui leur coûte de l'argent?

M. SCHREYER: Peut-être que non; mais on leur a donné l'équipement presque gratuitement. Pourriez-vous estimer la valeur de l'équipement qu'Air Canada leur a transféré?

M. MCGREGOR: A l'époque, je suppose que le Viscount pourrait avoir valu $250,000; les DC-3...

M. SCHREYER: Ils doivent avoir eu une valeur résiduelle.

M. MCGREGOR: Les DC-3?

M. SCHREYER: Oui.

M. MCGREGOR: Peut-être $5,000 chacun.

M. SCHREYER: Au meilleur de vos connaissances, Air Canada se sert-il encore de cet équipement?

M. MCGREGOR: Au meilleur de mes connaissances, oui.

M. SCHREYER: En ce qui a trait à l'entraînement et à la provision de pilotes, Air Canada a-t-il des problèmes inusités dans ce domaine?

M. MCGREGOR: Non.

M. SCHREYER: J'ai entendu dire que certaines compagnies aériennes étrangères, la compagnie australienne, par exemple, ont entrepris une campagne exceptionnelle de recrutement dans nos clubs d'aviation et cetera, pour recruter des pilotes pour Qantas et ainsi de suite.

M. MCGREGOR: Nous ne comprenons pas tout à fait; mais nous n'avons pas eu de difficultés à recruter des pilotes selon nos standards, qui sont élevés.

M. SCHREYER: Maintenant qu'Air Canada s'achemine vers des avions de genre plus sophistiqué, et probablement dans quelques années vers les SST, ceci causera-t-il des problèmes sérieux en ce qui a trait à la disponibilité des pilotes?

M. MCGREGOR: Je ne penserais pas.

M. SCHREYER: Vous ne pensez pas?

M. MCGREGOR: Je ne pense pas.

M. SCHREYER: Finalement, monsieur le président, serait-il possible de mettre à notre disposition, ou d'avoir comme appendice aux délibérations, un tableau pour démontrer les profits ou les pertes d'Air Canada sur chacune de ses routes?

M. MCGREGOR: Oui, c'est possible mais ça demandera une explication très soigneuse parce qu'il y a trois moyens de tracer ce tableau. On peut se servir des coûts directs d'exploitation qui ne signifient rien; tous les coûts alloués qui sont raisonnables comme critère et ensuite les coûts d'abandonnement qui sont autre chose et que nous calculons toujours lorsque nous étudions une route.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, il ne serait pas très pratique d'avoir un tel tableau à moins qu'il soit expliqué.

M. SCHREYER: Je comprends. D'un autre côté, il me semble que les questions qu'on a posées en rapport avec les profits ou les pertes de certaines routes sont une perte de temps à moins d'avoir une vue d'ensemble.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor disait qu'il était difficile de montrer cette vue d'ensemble dans un tableau.

M. SCHREYER: Alors, peut-être un tableau avec des explications? Ce à quoi j'aimerais en arriver, M. McGregor...

Le PRÉSIDENT: Un instant que je vois si c'est possible.

M. SCHREYER: C'est là ma question.

M. MCGREGOR: J'essaie de déterminer si c'est possible ou non et j'ai de la difficulté.

Le PRÉSIDENT: Laissez le tout au président et je trouverai ce qu'on peut faire, s'il y a quoi que ce soit qu'on puisse faire.

M. SCHREYER: Très bien.

Très rapidement, les routes suivantes sont-elles infructueuses: Vancouver-Seattle, Vancouver-Victoria et Regina-Winnipeg?

M. MCGREGOR: Elles ne sont pas analysées aussi clairement.

M. SCHREYER: Vous avez mentionné que l'opération aux Grands lacs en était une de déficit net.

M. MCGREGOR: M'avez-vous demandé une autre question?

M. SCHREYER: Oui. Je crois que vous avez dit que l'opération aux Grands lacs en était une de déficit net pour la compagnie?

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. SCHREYER: Et celle du nord de l'Ontario, Halifax-Moncton, Halifax St-Jean?

M. MCGREGOR: Oui, c'est exact.

M. SCHREYER: J'aimerais aller aux Maritimes.

M. MCGREGOR: M. Pickersgill n'est pas ici. Il ne me permettra pas d'employer cette expression.

Le PRÉSIDENT: Il est allé en Alaska; vous n'avez pas à vous inquiéter de lui, M. McGregor.

M. SCHREYER: Mais qu'il y ait un déficit ou non dans une opération, Air Canada se sent quelque peu obligé de maintenir des services à cause d'exigence de développement régional, et cetera. Sur ce, j'aimerais seulement vous citer deux phrases de la Troisième revue annuelle du Conseil économique du Canada où nous trouvons les déclarations suivantes:

> une meilleure balance régionale dans la croissance nationale, d'une façon compatible avec nos autres buts nationaux, peut être accomplie seulement par des efforts nouveaux et spéciaux concentrés à dessein sur cet objectif irrésistible...l'objectif étant l'égalité de la croissance régionale. Finalement, monsieur le président, nous tirons votre attention à un aspect majeur de tout ce problème de développement régional, soit l'importance de développer une attention réfléchie et logique sur le problème régional à l'intérieur du domaine des opérations du gouvernement fédéral.

Je souligne les cinq derniers mots «à l'intérieur du domaine des opérations du gouvernement fédéral». Monsieur McGregor, en vertu de cette observation ou de cette opinion du Conseil économique du Canada, soutenez-vous encore qu'Air Canada n'a pas d'obligation spéciale à maintenir et à développer une capacité de réparage d'avions à réaction dans plus d'un centre dans un pays de plus de trois millions de milles carrés?

M. MCGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Ainsi, en effet, vous n'êtes pas d'accord avec la déclaration du Conseil économique?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas. Tout ce que je sais c'est que la façon la plus économe de gérer une compagnie aérienne est de n'avoir qu'une seule base de réparage.

M. SCHREYER: Oui, si vous considérez seulement le point de vue profit et perte?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. SCHREYER: Ce qui m'amène à la question suivante. En gérant Air Canada ne prenez-vous pas compte peut-être des buts nationaux, des besoins régionaux, du développement des ressources—des aspects autres que les profits et les pertes?

M. MCGREGOR: Oui, assurément; la disponibilité de gens entraînés et autres choses.

M. SCHREYER: Avez-vous permis que cela se heurte à vos considérations lorsque vous décidiez si vous deviez permettre ou non un plein transfert de la capacité de réparage d'avions à réaction à Dorval? Vous avez pris cela en considération, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons même pris en considération plusieurs endroits autres que Dorval avant que la base n'y soit située.

M. SCHREYER: Il ne serait pas irraisonnable de ma part de suggérer, toutefois, que c'est un sujet qui implique la politique du gouvernement ainsi que celle de la corporation de la Couronne?

M. MCGREGOR: Le gouvernement m'a dit, «Gérez la compagnie aérienne le mieux que vous pouvez». C'est ce que nous faisons.

Le PRÉSIDENT: Vous n'obtiendrez aucune autre réponse, monsieur Schreyer, peu importe comment...

M. SCHREYER: Un instant. Gérer la compagnie aérienne le mieux que vous le pouvez, en prenant en considération les règles de l'entreprise commerciale ordinaire? Est-ce exact?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Précisément; et si c'était là l'instruction que vous avait donnée le gouvernement, alors vous laisseriez tomber plusieurs de ces routes régionales que vous desservez. Vous devez prendre d'autres choses en considération.

M. McGREGOR: Certainement; c'est ce que j'ai dit. Mais cela n'a pas mené à la planification de la base de Winnipeg.

M. SCHREYER: Voici une lettre que vous avez écrite au *Globe and Mail* en 1961. A l'époque, vous avez déclaré que le Canadien-Pacifique faisait des travaux majeurs de réparage à l'extérieur du Canada et qu'en ce qui a trait au réparage de ses avions à réaction, il confiait ce travail à Air Canada. Est-ce vrai?

M. McGREGOR: Seulement les moteurs.

M. SCHREYER: Oui, le CPA fait-il encore cela?

M. McGREGOR: Non, nous le faisons.

M. SCHREYER: Réellement, c'est une question double. Premièrement, au meilleur de vos connaissances, le Canadien-Pacifique répare-t-il ses avions à l'extérieur du Canada à l'heure actuelle?

M. McGREGOR: Je ne sais pas. Je ne pense pas qu'ils le font.

M. SCHREYER: Confient-ils encore des moteurs d'avions à réaction à Air Canada?

M. McGREGOR: Non, ils ne font pas cela, sauf pour les moteurs Conways.

M. SCHREYER: Quand ont-ils discontinué cela?

M. McGREGOR: Il y a environ un an. Permettez-moi de me corriger; nous réparons encore leurs moteurs d'avions à réaction sauf les Pratt & Whitneys.

M. SCHREYER: Ont-ils leurs propres facilités pour réparer les moteurs d'avions à réaction maintenant?

M. McGREGOR: En autant que je sache.

M. SCHRYER: Où?

M. McGREGOR: Je crois qu'elles sont à Vancouver.

M. SCHREYER: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je pense qu'il serait temps de suspendre la séance jusqu'après les ordres du jour. Mais avant de ce faire, j'aimerais que quelqu'un présente une proposition pour réduire les demandes d'impression de nos délibérations à 1,000 exemplaires anglais et 750 exemplaires français. A l'heure actuelle, nous imprimons 1,500 exemplaires anglais et 1,000 français. On me dit que c'est trop. Est-ce que quelqu'un pourrait présenter une proposition pour réduire l'impression à 1,000 exemplaires anglais et 750 exemplaires français, s'il vous plaît?

Proposé par M. Bell, secondé par M. Lessard.

La proposition est acceptée.

En même temps est-ce que quelqu'un pourrait présenter une proposition à l'effet que le comité siège pendant les délibérations de la Chambre afin que des personnes qui viennent de l'extérieur de la ville puissent témoigner? Si quelqu'un veut présenter une telle proposition.

Proposé par M. Deachman, secondé par M. Reid.

La proposition est acceptée.

Notre ancien vice-président, M. Lessard, est de retour au comité. Est-ce que quelqu'un pourrait présenter une proposition pour le nommer à nouveau vice-président du comité?

Proposé par M. Cantelon, secondé par M. Sherman.

La proposition est acceptée.

J'aimerais corriger un détail. J'ai présenté M. H. D. Laing comme vice-président des relations extérieures. Il est vice-président adjoint (Finances).

L'interrogation se continuera avec les témoins d'Air Canada sur le budget des immobilisations de 1967 et les comptables s'occuperont du rapport des vérificateurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Lorsque nous discutions de cette route Moscou-Montréal, on a mentionné le fait que les Russes se servent de leur envolée, et nous nous servons probablement de la nôtre. Mais nous nous servons aussi de leur envolée pour le voyage de retour. Je me demande si vous avez des chiffres disponibles sur le pourcentage de Canadiens et de Russes qui se servent de leur envolée respective. J'aimerais obtenir des chiffres pour voir si nous sommes plus nationalistes dans l'emploi de nos propres envolées.

M. MCGREGOR: Je ne pense pas que nous puissions obtenir ces chiffres à moins de deviner la nationalité en se servant du nom, ce qui pourrait être trompeur. Nous n'enregistrons pas les nationalités. Le ministère de l'Immigration le fait peut-être, mais pas nous.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je comprends. Vous ne faites aucune projection à savoir si les Canadiens favorisent BOAC plutôt qu'Air Canada lorsqu'il s'agit d'une envolée de concurrence?

M. MCGREGOR: Ça importe très peu. C'est mis en commun.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Dans ce cas, ça n'importe peu?

M. MCGREGOR: Dans les deux cas; nous répartissons les revenus.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je comprends. Mais dans le cas de l'envolée pour Moscou, ce ne l'était pas?

M. MCGREGOR: Oh, oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Y a-t-il d'autres situations semblables où il nous serait opportun de devenir plus nationalistes, et plus orientés vers l'emploi de nos propres services?

M. MCGREGOR: Ce serait utile aux convoyeurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'apprécierais voir tout chiffre qu'il pourrait y avoir. D'après ce que vous me dites, je comprends que c'est seulement possible, alors, sur les envolées mises en commun.

M. MCGREGOR: Non, ce que je dis c'est que nous ne nous préoccupons pas du lieu de naissance du voyageur. Si le revenu est réparti, alors nous obtenons chacun notre part sur la base de formule qui s'applique au service Montréal-Moscou et de Montréal-Londres et Montréal-Dublin.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Selon les chiffres de pourcentage annuels qu'on a remis, 53 p. 100 des Canadiens, si je m'en souviens, étaient sur l'envolée; cependant ils étaient aussi sur d'autres. Je veux savoir s'il y a assez d'encouragement au Canada à se servir de nos propres routes.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons peut-être poursuivre ce sujet cet après-midi, M. Bell. Nous allons suspendre la séance jusqu'à ce que les ordres du jour soient publiés.

La réunion est suspendue.

RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI

● (3.35 p.m.)

Le PRÉSIDENT: Je déclare que la séance est ouverte.

Monsieur Rock, vous êtes le premier sur la liste.

M. ROCK: Je cherche mes notes, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je ne pensais pas que vous aviez besoin de notes pour poser des questions, monsieur Rock.

M. ROCK: Cela arrive parfois.

M. McGregor, je voudrais parler encore de ce nouveau vol entre Montréal, Copenhague et Moscou. Je remarque sur votre carte qu'à partir de Copenhague, vos avions survolent le nord vers l'Estonie et redescendent ensuite vers Moscou, plutôt que d'aller directement à Moscou.

M. MCGREGOR: Cette carte ne doit pas être rigoureusement exacte au point de vue géographique, mais il reste que vous devez suivre un passage aérien officiel.

M. ROCK: Si le même triangle allait vers le sud, vous traverseriez au-dessus de Varsovie et je me demandais si vous pouviez étudier la possibilité de conclure une sorte d'entente avec la Pologne afin que le même avion s'arrête à Copenhague, Varsovie et ensuite à Moscou; plus de clients utiliseraient ainsi les services d'Air Canada.

Je suggère cette idée parce que tous les gens qui veulent se rendre des États-Unis ou du Canada en Tchécoslovaquie ou à Varsovie doivent jouer à la marelle à travers tout l'Europe du fait qu'il n'existe pas de route directe. En Amérique du Nord, au moins la société Air Canada pourrait offrir un service direct vers Copenhague, Varsovie et Moscou. Serait-il possible d'étudier la question avec ce pays?

M. MCGREGOR: D'abord, il n'existe pas d'entente bilatérale avec la Pologne actuellement; nous avons pensé à Varsovie et à Prague avant de choisir Copenhague. Il n'est pas bon de mettre trop d'arrêts, même lors d'une envolée couvrant une grande distance.

M. ROCK: Je sais. Je suis allé à Copenhague et, de là, plusieurs courtes envolées mènent à ces autres pays. Est-ce la raison pour laquelle votre envolée est si longue? Avez-vous considéré cette question?

M. MCGREGOR: Bien sûr.

M. ROCK: On a posé plusieurs questions sur la base de réparation située à Montréal. Il me semble que certains membres ont demandé si nous ne devrions pas séparer la base d'entretien, je veux dire de réparation. Je pense que plusieurs Canadiens confondent les termes «entretien» et «réparation».

M. MCGREGOR: C'est le cas, en effet.

M. ROCK: Ils pensent que l'entretien ne se fait actuellement qu'à Montréal. Ils ne savent pas que tel est le cas seulement quand l'appareil doit être réparé à cette base. Je suis d'avis que l'on perd beaucoup de temps à se demander si la base de réparation devrait être à tel endroit plutôt qu'à tel autre. Je suis Montréa-

alais; je suis très heureux de la voir à Montréal, mais je peux comprendre que plusieurs membres ici présents aimeraient voir une base de réparation à Terre-Neuve, d'autres en Nouvelle-Écosse et une autre en Colombie-Britannique.

La question a déjà été réglée par un commissaire et je pense qu'elle devrait l'être une fois pour toutes. Je ne comprends pas pourquoi on en fait si souvent l'objet de discussions: il est évident, par contre, que chaque aéroport possède une base d'entretien...

Le PRÉSIDENT: Veuillez m'excuser un moment, monsieur Rock. Je me demande si on ne pourrait pas obtenir le silence; nous ne sommes pas dans la meilleure pièce au point de vue de l'acoustique, et le moindre son est amplifié.

Veuillez continuer, monsieur Rock.

M. ROCK: Vous assurez l'entretien des machines dans chaque aéroport et vous les réparez à Montréal?

M. MCGREGOR: Nous avons un service d'entretien à la plupart des aéroports; pas toutes. J'essaie d'en nommer où nous n'en avons pas. Lethbridge en est un, et il y en a plusieurs autres; mais les aéroports où nous arrêtons souvent ont toutes des installations pour l'entretien ainsi que des magasins de choix.

M. ROCK: Je pense que M. Schreyer est celui qui s'est rapporté au Conseil économique du Canada. Il semble qu'Air Canada ne suive pas la ligne de conduite recommandée par ce Conseil. Je ne suis pas d'accord avec cette affirmation, parce que je suis d'avis qu'il serait malsain au point de vue économique d'avoir une base de réparation à tous les principaux aéroports.

M. MCGREGOR: Je pense que nous n'aurions plus d'argent.

M. ROCK: Ce serait ridicule?

M. MCGREGOR: Oui.

M. ROCK: Il semble que la société Air Canada ne se soumette pas à la recommandation du Conseil économique du Canada, en ce sens qu'elle ne fait pas sa part et donne pratiquement l'impression qu'elle n'exécute aucun entretien, sauf à Montréal. J'ai mentionné la chose pour apporter des précisions.

M. MCGREGOR: Merci beaucoup, monsieur Rock.

Je pense que le terme «régional» est le mot clé ici. Je doute beaucoup que le Conseil économique du Canada parlait de lignes aériennes régionales telles quelles ou d'opérations aériennes régionales.

M. ROCK: Je ne relèverai pas pour l'instant, monsieur le président.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je voudrais revenir à la question soulevée par M. Schreyer ce matin sur l'accord conclu avec Trans-Air à la suite duquel la société Air Canada a été soulagée de son vol de Winnipeg-Ouest, Regina, Calgary, Lethbridge et Medicine Hat...

M. MCGREGOR: ...et Swift Current.

M. ORLIKOW: ...et Swift Current, car lequel la société Air Canada a remis à Trans-Air un Viscount et deux appareils DC-3. Je parle de mémoire, mais je pense que vous avez dit que les Viscount valaient $250,000 et les DC-3 avaient une valeur amortie, bien qu'ils étaient utiles. L'accord contenait-il une clause stipulant pendant combien longtemps Trans-Air effectuerait le service pour lequel on lui a donné trois avions?

M. MCGREGOR: Ma mémoire est bien faible, mais je pense qu'il s'agissait de trois ans à moins que la Commission des transports aériens n'ait autorisée à abandonner un bord ou plus.

M. ORLIKOW: Un quoi?

M. MCGREGOR: Je parle de sections de la route.

M. ORLIKOW: Pouvez-vous me dire, monsieur McGregor, ce que la société Trans-Air a éventuellement abandonné?

M. MCGREGOR: Autant que je me souvienne, elle a tout abandonné à l'Ouest de Regina.

M. ORLIKOW: «Éventuellement» ne signifie pas très longtemps, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non; mais la société agissait selon la loi.

M. ORLIKOW: Peut-être, et je suppose que vous auriez droit de prétendre que la décision de laisser la société abandonner cette ligne était celle de la Commission des Transports aériens; mais il est théoriquement possible que Trans-Air ait donné ce service un jour et tout annulé le lendemain. Ça me semble un accord plutôt imprévoyant dans les circonstances. Peut-être est-ce gênant, mais il me semble que Trans-Air a tiré grand profit de l'accord. Je me demande ce que les Canadiens en ont retiré.

M. MCGREGOR: Bien, je ne crois pas que nous nous en sommes mal tirés du tout. Personnellement, j'étais enchanté de me retirer.

M. ORLIKOW: Ce n'est pas ce que je mets en cause; vos chiffres eux-mêmes révèlent que les avions valaient $250,000. Si Trans-Air continue d'utiliser les avions pour d'autres envolées, elle n'a donc pas eu à acheter d'autres avions; donc, Trans-Air a réalisé un bon marché.

M. MCGREGOR: Je suis d'avis que c'était un marché honnête. Nous perdions une somme plus grande pour effectuer ce service chaque année.

M. ORLIKOW: Oui; mais du point de vue des Canadiens, vous auriez mieux fait de disposer de ces avions par l'entremise de la Corporation de disposition des biens de la Couronne. J'ignore la somme que vous auriez reçue, mais les Canadiens ne pouvaient pas recevoir moins que ce qu'ils ont retiré de cet accord.

M. MCGREGOR: Les Canadiens ont encore la moitié de la route en service.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je pense que nous devrions discuter certains aspects de la question avec le ministre ou la Commission des Transports aériens.

M. MCGREGOR: Monsieur Orlikow, je devrais peut-être expliquer que le ministère des Transports était l'une des parties qui ont conclu l'accord.

M. ORLIKOW: Au moment des négociations; je comprends cela. Je suis simplement confus quant à la célérité avec laquelle on a permis à Trans-Air de ne plus agir selon l'accord et de garder l'argent reçu.

Monsieur le président, je me demande si M. McGregor pourrait nous dire brièvement, et je me m'attends pas à un résumé de tous les nouveaux parcours, quand la société Air Canada a commencé d'effectuer des envolées outre-mer.

M. MCGREGOR: Pendant la guerre. C'était plutôt une mauvaise initiation; ce ne fut pas un début volontaire de la TCA, comme par la suite. Le Gouvernement a décidé qu'il devrait y avoir un service aérien qui traverserait l'Atlantique, si je comprends bien, bien que ce n'était pas la société à cette époque, afin d'assurer une bonne livraison du courrier aux troupes qui servaient en Europe. Une société appelée la *Canadian Government Trans-Atlantic Air Service* fut fondée (*CGTAS*) qui devint une division à la fin de la guerre, de la société *TCA*; par la suite, toutes les entreprises se sont groupées en une seule.

M. ORLIKOW: Dans combien de pays de l'Europe de l'Ouest existe-t-il actuellement un service?

M. MCGREGOR: 7 pays, je pense.

M. ORLIKOW: Monsieur McGregor, pouvez-vous nous dire quand les lignes aériennes du Pacifique Canadien ont-elles commencé leurs envolées en Europe?

M. MCGREGOR: Oui; je ne peux pas vous donner de date exacte, mais je puis vous dire que c'est au moment où M. Hees était ministre des Transports.

M. ORLIKOW: Mais si je comprends bien, c'était une envolée de Vancouver à Amsterdam, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non; je pense qu'il s'agissait d'une envolée vers Rome.

M. ORLIKOW: De Vancouver?

M. MCGREGOR: Je ne me souviens pas très bien, il faut l'avouer. Mais nous pouvons vous donner les renseignements précis.

M. ORLIKOW: Quand les lignes aériennes du Pacifique Canadien ont-elles reçu l'autorisation de faire des envolées de Montréal à Amsterdam?

M. MCGREGOR: L'an dernier.

M. ORLIKOW: C'était la première fois qu'elles pouvaient relier...

M. MCGREGOR: D'un aéroport de l'Est, oui.

M. ORLIKOW: Cela a-t-il nui aux affaires d'Air Canada en ce qui concerne les vols en Europe de l'Ouest?

M. MCGREGOR: Pas pour la peine, leur concurrent est dans ce cas la société KLM. Nous n'avons jamais fait escale à Amsterdam. Le plus près où nous sommes jamais allés est Bruxelles.

M. ORLIKOW: Vous avez dit plus tôt, en réponse à un même genre de question, que ces choses sont habituellement faites sur une base commerciale.

M. MCGREGOR: Comme entre un pays et un autre, oui.

M. ORLIKOW: Air Canada a-t-elle reçu un nouveau trajet ou une nouvelle région à desservir quand les lignes aériennes du Pacifique Canadien ont commencé le service entre l'Est du Canada et l'Europe de l'Ouest?

M. McGREGOR: Aucune ligne directe, mais je ne crois pas que nous desservirions Copenhague et Moscou aujourd'hui si nous ne partagions pas le gâteau, si on peut s'exprimer ainsi.

M. ORLIKOW: Je regrette, mais je ne vous suis pas. Pourriez-vous donner plus de détails?

M. McGREGOR: Le fait qu'on avait accordé Amsterdam aux lignes aériennes du Pacifique Canadien n'a pas porté le Gouvernement canadien à songer qu'il fallait donner une compensation à la société Air Canada. Mais je pense qu'il est possible dans le même ordre d'idée de considérer Copenhague et Moscou comme des quiproquos.

M. ORLIKOW: L'extension annoncée du service des lignes aériennes du Pacifique Canadien, soit le vol quotidien extracontinental, apportera vraisemblablement quel revenu à la société, d'après votre expérience passée?

M. McGREGOR: Monsieur Orlikow, je crois que nous avons mentionné ce matin entre 3 et 4 millions de dollars par année.

M. ORLIKOW: Pendant la ou les deux premières années, vu l'augmentation naturelle des passagers chaque année, cela signifie-t-il une réduction de la moyenne des passagers pour les envolées d'Air Canada à travers le pays?

M. McGREGOR: A moins que nous ne nous ajustions à la situation, oui.

M. ORLIKOW: Que voulez-vous dire par «vous ajuster»?

M. McGREGOR: Bien, si les lignes aériennes du Pacifique Canadien mettent une envolée et que nous en enlevons une, notre moyenne de passagers ne changera pas.

M. ORLIKOW: Non, mais vous feriez moins d'affaires.

M. McGREGOR: Exactement.

M. ORLIKOW: Si le Gouvernement n'avait pas adopté cette politique en vue de permettre aux lignes aériennes du Pacifique Canadien d'étendre leur service au point de le doubler, Air Canada aurait-elle pu fournir le matériel et les services nécessaires pour suffire à la demande?

M. McGREGOR: Je le crois; mais je n'en suis pas assuré en ce qui concerne l'été de 1967.

M. ORLIKOW: En ce qui a trait au matériel?

M. McGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Alors cette situation s'applique aussi aux lignes aériennes du Pacifique Canadien. Ils ont aussi le problème de se procurer des avions, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Je l'espère sincèrement.

M. ORLIKOW: De sorte que cette extension pourrait avoir des conséquences sérieuses présentement et plus tard sur l'efficacité d'exploitation de la société Air Canada, sur le service qu'elle offre au public et sa situation financière, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Je ne peux pas les nier, mais reste à savoir si ces conséquences seront sérieuses.

M. ORLIKOW: Le chiffre de 4 millions de dollars que vous avez avancé représente-t-il le revenu brut que vous évaluez que les lignes aériennes du Pacifique Canadien

M. McGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Je ne m'attendrais pas que vous nous donniez un aperçu du revenu net de CPA, mais à quoi équivaudraient ces 4 millions par rapport à votre revenu net?

M. MCGREGOR: Quant au service transcontinental, je croirais qu'il s'agit d'un montant allant jusqu'à un million et demi.

M. ORLIKOW: Je n'ai pas d'autres questions à poser pour le moment.

Le PRÉSIDENT: A vous la parole, monsieur Jamieson.

M. JAMIESON: Monsieur McGregor, on a fait allusion, ce matin, aux avions de transport régional et la prétendue ligne de conduite à l'égard de ces appareils. Vous nous avez également fait part clairement du recyclage de certains types d'avions que vous possédez actuellement, d'acquisition de réactés plus perfertionnés et, je le suppose, d'acquisition éventuelle de réactés supersoniques et autres de ce genre.

Est-ce que ces projets visant à la création de nouveaux types d'avions influeront sur vos décisions et quels sont vos projets à l'égard des voies régionales ou locales et autres?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Comme on l'a signalé ce matin, c'est à Air Canada qu'incombe la responsabilité d'exploiter des voies aériennes qui, en soi, ne sont pas économiquement rentables. Si nous devons exploiter 75 p. 100 des voies transcontinentales et toute la part canadienne de la voie Canada -Royaume-Uni, nous devrions pouvoir en décider et être en mesure de subventionner d'un service à l'autre au sein de notre compagnie et fournir ces services non rentables.

M. JAMIESON: Je ne voudrais pas qu'on saisisse incorrectement le sens de certains gestes d'Air Canada à l'endroit de la Commission des transports aériens au cours de récentes années, mais je songe surtout à la situation à Terre-Neuve—je crois que d'autres se sont produites—dans lesquelles, d'une part, vous avez mentionné que des voies régionales comprenant de courtes distances ne sont pas pratiques et que, d'autre part également, il m'a semblé que vos projets et votre expansion au palier national exigeaient que vous continuiez à fournir certains de ces services.

M. MCGREGOR: C'est tout à fait juste. Il semble y avoir contradiction, mais c'est très vrai.

M. JAMIESON: Eh bien, il y a contradiction en ce sens, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: En ce sens-là, oui.

M. JAMIESON: Autrement dit, si vous jugez que vous exploitez une voie aérienne à perte—c'est nettement établi à la lumière des témoignages entendus aujourd'hui—je crois comprendre alors qu'il n'en résulte pas par le fait même que l'abandon de cette voie entraînera une perte moindre d'argent ou que vous retirerez plus d'argent?

M. MCGREGOR: C'est absolument vrai. C'est pourquoi nous étudions le problème d'abandons et que nous établissons une distinction entre eux et la perte apparente d'après une base de coût entièrement affecté.

M. JAMIESON: On a parfois proposé la théorie que—je me demande si vous pouvez exprimer vos vues à ce sujet—vous devriez de fait être, à l'instar d'Air Canada, surtout intéressé au service transcontinental ou—je ne connais pas exactement la terminologie aéronautique...

M. MCGREGOR: Un appareil affecté aux lignes principales.

M. JAMIESON: ...aux lignes principales tout en accroissant le service des avions à trajets régionaux d'une façon ou de l'autre et en alimentant ces lignes aériennes des principaux services d'Air Canada. Selon vous, est-ce là un projet réalisable?

M. MCGREGOR: Dans certains cas, oui et dans d'autres, non pour la même raison qu'on a énoncée ce matin, c'est-à-dire qu'il s'agit de raccordements ou transfert d'avions, soit un changement de jauge qui comporte une méthode gauche de voyager à travers le pays.

M. JAMIESON: Je puis seulement ajouter que je ne crois pas que ce soit beaucoup plus désavantageux que ce l'est maintenant en certains endroits à l'égard des raccordements et autres problèmes.

A l'exception de ce problème, y a-t-il là des avantages à la longue? Nous songeons au futur et peut-être votre Commission et vos spécialistes tracent-ils des plans en vue des nombreuses années à venir. Est-il sage que vous envisagiez maintenant le jour où vous deviendrez une entreprise de premier plan avec la collaboration et l'expansion des services aériens régionaux devenus plus rentables?

M. MCGREGOR: Tout ce que je puis dire, c'est que deux pays, la France et les États-Unis, y ont réussi et les subventions ont été très coûteuses.

M. JAMIESON: S'il en est ainsi, monsieur McGregor, et bien que ce soit avantageux du point de vue des relations avec le public et défendable du point de vue purement économique, le fait à retenir, selon vous, que ces allusions à certaines lignes aériennes ne sont pas rentables, comme s'il s'agissait de médicaments sur le marché ou quelque chose du genre, n'est pas pour le moins dire, un exposé réel de la situation, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oh, je crois que ce l'est.

M. JAMIESON: Alors pourquoi désireriez-vous ne pas abandonner ces services?

M. MCGREGOR: Eh bien, en premier lieu, que nous le veuillions ou non n'entre pas en ligne de compte.

M. JAMIESON: Je suppose qu'il y aurait un autre service disponible.

M. MCGREGOR: Subventionné?

M. JAMIESON: Supposons que oui.

M. MCGREGOR: Est-ce à l'avantage du pays?

M. JAMIESON: Je pose les questions sans songer à une polémique. Je dis qu'on a énoncé cette proposition.

Ainsi, je crois qu'on effectue présentement une étude sur tous les modes de transport dans les provinces atlantiques. Je soupçonne...Je pose ainsi ma question; croyez-vous pouvoir accomplir un travail régional tout à fait suffisant, disons en Colombie-Britannique? Y seriez-vous consentant ou est-ce sage?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous y consentirions et je ne crois pas que ce soit sage du point de vue de l'état financier de notre société dans son ensemble.

M. JAMIESON: Eh bien, en l'occurrence, il semblerait donc que ce soit obligatoire et surtout parce que nous nous engageons plus avant dans l'exploita-

tion des ressources naturelles—je songe, par exemple, au Labrador—et que nous devons conserver ces services régionaux dans un état serviable car, à ces conditions, ils sont de nature aussi vitale au Canada qu'à Air Canada.

M. McGREGOR: C'est peut-être vrai mais nous ne faisons que transférer la partie non rentable des services d'Air Canada au gouvernement.

M. JAMIESON: Je pose la question ainsi: sans tenir compte de la réponse normale et évidente selon laquelle vous accueilleriez favorablement tous les fonds que vous pourriez obtenir, serait-ce un bon principe de subventionner Air Canada?

M. McGREGOR: Je n'en vois point l'avantage et je prévois entre-temps les difficultés qui surgiraient durant la période de transition où les services d'Air Canada, dans leur ensemble, seraient en voie d'être amoindris et que nos frais de base affectés à la réparation et autres seraient répartis d'autant plus sur les autres services. Ce serait une période pénible à traverser, sinon pire.

M. JAMIESON: Je n'appuie pas nécessairement la cause des services aériens régionaux. Je dis seulement que, s'il nous faut un service régional, comme je crois que c'est un fait prouvé dans l'Est du Canada—du moins actuellement—il me semble donc que cela a une portée sur les décisions d'Air Canada quant à une meilleure rentabilité des tronçons plus productifs de certaines de ces voies aériennes.

M. McGREGOR: Je pense que c'est vrai. A propos, vous avez un service aérien régional de quelque importance ou même deux ou trois, n'est-ce pas?

M. JAMIESON: Oui. Comme vous le savez, chacun d'eux exprime les mêmes griefs, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent, en de telles conditions, fonctionner sur une base rentable.

M. McGREGOR: Et ils doivent être affectés à la ligne principale.

M. JAMIESON: Sur une partie de la ligne principale, en effet. Vous vous trouvez donc . . .

M. McGREGOR: C'est traditionnel.

M. JAMIESON: . . . dans une situation où certaines parties de la ligne principale sont également nécessaires en vue d'exploitation régionale efficace. Est-ce là une supposition juste?

M. McGREGOR: C'est le cas, je crois.

M. JAMIESON: Sans étudier la question trop à fond, conviendriez-vous que c'est donc un problème plutôt difficile à résoudre?

M. McGREGOR: Je suis certainement d'accord.

M. JAMIESONS Est-ce que vous, monsieur McGregor ou Air Canada, pouvez vous prononcer publiquement sur la politique énoncée il y a quelque temps à l'égard des transports aériens régionaux?

M. McGREGOR: Non.

M. JAMIESON: Vous n'avez exprimé aucun commentaire à ce sujet. Croyez-vous qu'il ne vous convient pas de le faire?

M. McGREGOR: Je ne le crois pas. C'est au gouvernement qu'incombe cette décision.

M. JAMIESON: Sauf qu'Air Canada est visée.

M. McGREGOR: Ah oui, la société l'est; mais la mise en œuvre en sera touchée non pas l'énonciation d'une politique. Je ne sais pas encore comment on jugera cette politique ou quelle sera la portée des subventions.

M. JAMIESON: J'ai une ou deux autres question à poser, si on m'en accorde le temps, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il vous reste quatre minutes.

M. JAMIESON: Mes questions portent, dans un cas au moins, sur la question des passagers d'Air Canada. Je suppose, d'après ma propre expérience et des conversations avec de nombreuses personnes, que votre système électronique de réservations fonctionne assez bien mais qu'il devient engorgé jusqu'à un certain point à cause, dirais-je, d'inscriptions trop élevées causant sans cesse des ennuis aux passagers à qui on refuse l'admission et qu'on s'aperçoit ensuite qu'il y a des places de libres. De quoi s'agit-il?

M. MCGREGOR: C'est un problème technique jusqu'à un certain degré. D'abord, notre système électronique de réservations a fonctionné extrêmement bien si l'on songe qu'il est sans pareil. Je pense que nous avons eu beaucoup de chance si l'on en juge par son fonctionnement.

Il n'est pas parfait, parce qu'il comporte naturellement un facteur humain. Il existe environ cinq raisons différentes qui motivent de dire aux gens qu'ils ne peuvent retenir un siège lors d'une envolée alors qu'il y a des sièges libres. Par les deux plus importantes, la première se rattache aux gens qui ont des sièges réservés et, ne les utilisant pas, n'informent pas la ligne aérienne qu'ils ne prendront pas place à bord—autrement dit, les «absents».

Une autre raison importante des sièges libres se rattache aux envolées où il y a raccordements. Il se peut qu'une ligne aérienne des États-Unis nous informe qu'un de ses appareils a peut-être 15 passagers à son bord partant d'un endroit de l'ouest des États-Unis à destination de Chicago où ils seront dirigés à bord d'un de nos appareils en particulier. Après, tout peut arriver. Il peut se produire des «absences» ou l'envolée ne s'accomplit pas à temps pour qu'on effectue un raccordement. Nous avons des sièges de libres malgré que nous ayons refusé l'admission de passagers. Il y a aussi trois ou quatre autres raisons.

M. JAMIESON: Vu votre expérience ayant trait à ce système électronique, gardez-vous des registres où sont consignés ces données servant de facteur. Ainsi, s'agit-il de 15, 20 ou 25 p. 100? Quels sont les chiffres par envolée en moyenne?

M. MCGREGOR: Nous avons toujours tenu compte de nos «absences».

M. HARVEY: Voici une analyse trimestrielle indiquant le pourcentage des passagers pris à bord. Les «absents» se répartissent comme il suit: en janvier (toutes catégories), 6.3 p. 100; avril, 6.5 p. 100; juillet 8.8 p. 100; octobre, 8.1 p. 100. Je vous cite les chiffres consignés au cours de 1965 équivalant à la même période: janvier, 5.9 p. 100; avril, 5.6 p. 100; juillet, 5.8 p. 100 et octobre, 5.8 p. 100. Il s'agit des passagers pris à bord.

M. MCGREGOR: Environ 6 p. 100.

M. JAMIESON: Si les sièges disponibles pour une envolée sont, selon toutes apparences, vendus d'avance, la loi des moyennes veut qu'il s'y trouve 6 sièges de libres par 100 sièges?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. JAMIESON: Il me semble que c'est parfois beaucoup plus.

M. MCGREGOR: Cela se produit parfois.

M. JAMIESON: J'ai deux autres questions à poser, monsieur. Une d'elles a trait aux effets produits sur le transport aérien de—faute d'une meilleure expression—fluctuations économiques. Je remarque que, d'après vos remarques à propos du regain énorme d'activité dont vous bénéficiez au cours des mois d'été et autres facteurs, une grande partie de vos profits est le reflet d'une économie en plein essor. L'exploitation de lignes aériennes est-elle plus vulnérable à ces fluctuations économiques que la plupart des entreprises? Autrement dit, c'est du luxe pour la plupart des gens?

M. MCGREGOR: Non, je ne le crois pas. Il semble se produire une réaction très vive et presque instantanée par rapport aux fluctuations du niveau des affaires au pays.

M. JAMIESON: Vous êtes quand même suffisamment convaincu que vos projets, dans l'avenir, ne seraient pas sérieusement touchés par les conditions économiques, exception faite, bien entendu, d'une grave crise économique?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est vrai. Je ne pense pas que nous ne nous soyons trompés de plus de 3 p. 100 dans nos prévisions et cela varie selon les années à venir que nous envisageons.

M. JAMIESON: J'ai une dernière question à poser. J'éprouve de la sympathie envers les députés de l'Ouest et je les admire à cause de leur tenacité à l'égard de Winnipeg. A-t-on accompli quelque chose, autre que dans le domaine de l'entretien afin de substituer à ce que, dans un sens, je suppose on enlève à Winnipeg?

M. MCGREGOR: On a posé cette question lors de l'enquête Thompson et le représentant du gouvernement nous a demandé de rédiger un bilan des disponibilités à Winnipeg à la suite de la fermeture de cette base. Nous l'avons fait et nous en avons rendu compte au gouvernement. Franchement, je n'ai pu me rendre compte qu'on avait distribué des exemplaires de ce document très intéressant. Cependant, plusieurs maisons d'affaires nous ont demandé de les renseigner sur ce qui se trouve là et si nous étions consentants à le vendre. Nous le sommes certes s'il y a coïncidence avec la démolition par contrat de la base par rapport au nombre d'appareils Viscount en service. Deux ou trois de ces propositions ont été très intéressantes mais rien ne s'est produit à date.

M. JAMIESON: Est-il possible qu'Air Canada déploie d'autres genres d'activités à Winnipeg pour fins d'entretien et autres? J'ai à l'esprit qu'on pourrait s'en servir plus à titre de centre de distribution pour le fret ou du travail de ce genre.

M. MCGREGOR: Nous sommes en voie d'élaborer les plans d'un terminus de fret à l'aéroport de Winnipeg. Malheureusement, il s'est produit un retard parce qu'on nous avait désigné un endroit en vue de construire ce terminus. En novembre dernier, on nous a soustrait la permission d'utiliser cet endroit à cause d'autres exigences prévues à l'aéroport. Il y a six ou sept jours, on nous a désigné un autre endroit et la remise à l'étude des plans à l'égard de ce nouvel endroit a commencé. En septembre prochain, un terminus important de fret sur ce terrain sera en construction.

Le PRÉSIDENT: Quel sera la mise de fonds, environ, à l'égard de la construction?

M. MCGREGOR: Je crains que la mise de fonds pour la construction s'oriente défavorablement. Je suppose qu'il s'agirait de 2½ millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Il serait pertinent de demander à ce sujet peut-être comment les emplois seront répartis, parce que je pense qu'un des griefs formulés par un

député de Winnipeg avait trait à la perte d'emplois et de gens déménageant à Dorval.

M. JAMIESON: C'est ce à quoi je songeais.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse, veuillez continuer.

M. JAMIESON: J'allais demander: y a-t-il là compensation de quelque façon à l'égard de toute réduction possible à l'autre endroit? Les deux ont-ils quelque rapport en quelque sorte?

M. MCGREGOR: Pas numériquement. J'entends que l'embauchage au terminus de fret serait beaucoup moindre qu'il l'est présentement à la base.

M. JAMIESON: Il y aura toutefois compensation.

Le président semble s'impatienter. Je cesse donc mon interrogatoire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): L'accroissement du nombre de vos employés cette année est-il normal?

M. MCGREGOR: Par rapport à l'an dernier?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Oui. L'accroissement du nombre de vos employés d'après les prévisions budgétaires de 1966.

M. MCGREGOR: Non. Il est quelque peu plus élevé qu'à l'ordinaire à cause d'expansion plus grande qu'à l'ordinaire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'aimerais déclarer, en ce qui a trait à la situation à Winnipeg, que tous dans les Maritimes témoigneront de la sympathie envers Winnipeg parce que nous avons subi le même sort depuis des années. A mon humble avis, ce sont des coïncidences géographiques, de la grande entreprise et de la politique. Je ne dis pas qu'il s'agit de partisanerie politique cette fois-ci.

Ce à quoi je veux en venir, monsieur McGregor, a trait à ce dont je parlais avant le déjeuner. Je me rends compte que je ne me suis pas exprimé très bien. Je tente de découvrir—je pense qu'il s'agit là d'une responsabilité qui nous incombe—si Air Canada profite d'une partie de la concurrence du transport aérien. Ajoutons à ce facteur celui de l'utilisation par les Canadiens de leur propre réseau de lignes aériennes. Nous avons fait allusion au fait isolé des envolées vers Moscou et vous avez dit que les Russes profitaient de leurs envolées et autres choses. Je conçois qu'il ne s'agit pas là d'un bon exemple. Vous m'avez dit ensuite que BOAC n'accusait pas d'importance dans le réseau aérien atlantique nord du point de vue financier. Avez-vous des données indiquant si, oui ou non, nous recueillons notre part de l'accroissement des affaires dans l'Atlantique nord, compte non tenu du revenu.

M. MCGREGOR: Oui, nous en profitons.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous nous en tirons donc très bien.

M. MCGREGOR: Oui. De fait, je me réjouis du fait que BOAC continue à respecter l'accord de transport en commun parce que nous en profitons.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il a été un temps où tout ne se passait pas bien. Vous dites que nous avons subi des revers en 1964-1965.

M. MCGREGOR: Voici: Canada-Europe, dans les deux sens, dans les services totaux à itinéraires, à la rubrique du pourcentage des passagers. En 1965, Air Canada, 36; BOAC, 24. En 1966, Air Canada, 34; BOAC, 23. Il n'existe pas d'autres lignes aériennes qui ont obtenu de tels résultats, à l'exception de CPA, se chiffrant à 12 et 14 p. 100.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il n'existe pas de façon par laquelle on peut véritablement déterminer si des Canadiens utilisent BOAC étant donné, comme vous le dites, qu'il n'y a pas d'identification lorsqu'ils achètent un billet.

M. MCGREGOR: Non, pas d'après la vente des billets.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Y a-t-il d'autres exemples de service outre-frontière, comme de Montréal à New York, qui démontreraient qu'en autant qu'Air Canada est concerné, nous faisons de bonnes affaires?

M. MCGREGOR: Cela varie beaucoup entre Toronto et Montréal. Entre Montréal et New York, en 1965, Air Canada a transporté 51 p. 100 du trafic et 58 p. cent en 1966. Eastern Airlines détenait 49 p. cent en 1965 et 42 p. cent en 1966. En 1965, entre Toronto et New York, Air Canada a transporté 71 p. 100 du trafic et American Airlines 29 p. 100. Ces chiffres ont changé de façon très brusque en 1966 lors de la mise en service des avions à réaction par American Airlines, de 60 p. 100 à 40 p. 100.

M. JAMIESON: Pour plus de clarté, monsieur le Président, est-ce que c'est aller et retour? Vous avez mentionné Toronto à New York. Est-ce du voyage aller et retour sur cette route dont vous parlez?

M. MCGREGOR: C'est bien ça.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est ça. Vous parlez du billet aller et retour comme tel.

M. MCGREGOR: Je parle des volumes du trafic dans les deux sens, oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je remarque qu'on peut obtenir des chiffres du ministère des Transports qui indiquent les augmentations dans les aéroports du Canada en général. Je crois qu'il existe une différence entre les vols nationaux et les vols intérieurs, et autres choses du genre, mais étudiez-vous ces chiffres pour vous assurer que vous prenez votre part de cette augmentation dans les affaires?

M. MCGREGOR: Nous produisons beaucoup de ces chiffres en calculant notre propre charge. Oui, nous les étudions très soigneusement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous pourriez démontrer, si nécessaire, que vous avez votre part de cette augmentation du trafic aux aéroports?

M. MCGREGOR: En général, nous le pouvons. Je crois que dans de nombreux cas, nous recevons en quelque sorte plus que ce qui pourrait être appelé notre juste part.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Où je veux en venir—et j'espère que ce n'est pas excessif—c'est que chacun est au courant qu'il existe une assez forte augmentation dans le voyage par avion, et je ne dis pas que vous n'en tirez pas votre part, mais on doit le considérer en comparaison de CPA, et chose semblable, et afin de nous acquitter pleinement de notre responsabilité, je crois que nous devrions dire quelque chose de cette percée qu'a réussie CPA.

M. MCGREGOR: Votre préoccupation principale pourrait être qu'il se peut qu'un Canadien ne voyage pas toujours avec une ligne aérienne canadienne.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est vrai.

M. MCGREGOR: C'est certainement vrai. Ils ont tous leurs préférences et ils en usent, mais en général je dirais que le Canadien moyen qui voyage par avion est loyal à sa ligne canadienne.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Une des raisons que je crois qu'ils ont invoquée dans le faible rapport qu'ils ont soumis, pour recommander d'accorder à CPA la permission d'aller plus loin dans le domaine de la concurrence nationale a été que les passagers devraient avoir la possibilité de faire un choix, et il ne fait aucun doute que cet élément humain existe. Cependant, nous ne voudrions pas que cette liberté du choix soit poussée à un point où nous pourrions voyager sur toutes sortes de lignes étrangères. Je pense à la Russie, par exemple, où l'Intourist est très agressif comme certains d'entre nous ont pu en faire l'expérience, et il n'y a probablement pas beaucoup de choix à savoir si nous ne devrions devenir plus nationalistes d'esprit au sujet de nos propres lignes aériennes, qui après tout, sont l'argent du contribuable canadien.

M. MCGREGOR: Je crois que je pourrais dire que j'aimerais mieux ne pas avoir comme passager une personne à qui on a dit qu'elle était obligée de voyager avec Air Canada, comme les députés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je n'ose pas poser la question évidente à savoir comment fonctionnent les laissez-passer gratuits et les autres privilèges dont jouissent les députés. Peut-être prendrai-je la chance—Cela a-t-il affecté quelque chose?

Le PRÉSIDENT: Ne jamais poser une question à laquelle on ne connaît pas la réponse. Monsieur Bell, en tant qu'avocat, vous êtes au courant de cela.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je pose la question différemment. Les craintes qui ont été exprimées il y a quelques années au sujet des dangers encourus en accordant aux députés les privilèges de voyage dont ils jouissent maintenant sont-elles encore d'actualité ou les choses se sont-elles passées assez doucement?

M. MCGREGOR: Assez doucement, sauf lorsque l'assemblée est levée le vendredi ou quelque chose du genre; là le diable s'en mêle.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je suis heureux de vous entendre dire, monsieur McGregor, que les députés ne rentrent pas chez-eux avant vendredi.

M. MCGREGOR: C'était là une implication.

M. BELL: Ce facteur charge dont nous parlions sera dense pendant l'Expo, et, bien sûr, il y aura des revenus additionnels puisque vous dépasserez de beaucoup le point mort de rentabilité.

M. MCGREGOR: C'est la raison pour laquelle nous anticipons une augmentation de 24 p. 100 dans le trafic.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avez-vous une idée comment CPA peut s'introduire aussi rapidement qu'il semble probable? Ont-ils déjà les avions supplémentaires?

M. MCGREGOR: Je l'ignore. J'ai entendu dire qu'ils ne pourront pas satisfaire à cette demande transcontinentale additionnelle très rapidement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A-t-on pensé—et je réalise que cela pourrait soulever une question de principe—à une sorte d'entente avec le ministère des Transports—pour obtenir les avions supplémentaires qu'il pourrait avoir de disponible, à part les avions militaires?

M. MCGREGOR: Ah non.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai une forte impression que ces avions ne sont pas utilisés aussi économiquement qu'ils pourraient l'être.

M. MCGREGOR: Autant que je sache, les appareils dont dispose le ministère des Transports qui pourraient se rapprocher le plus d'un aérobus sont trois Viscounts dont les sièges sont disposés d'une façon très différente.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Les autres pays maintiennent-ils ainsi une pareille distinction? Dans d'autres pays, on ne demande pas aux lignes aériennes nationales de faire des vols de personnages très importants, et des choses semblables. A votre connaissance, c'est la même chose qu'au Canada, il y a un département particulier du gouvernement qui s'occupe de ces choses là?

M. MCGREGOR: Bien, les États-Unis, comme on peut s'y attendre, ont une bonne flotte d'avions disponibles pour ce genre de travail. BOAC et nous-mêmes sommes à peu près dans le même bateau. S'il y a un vol royal, nous sommes invités à y participer—et ceci est habituellement une affaire assez élaborée.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est bon, je ne poursuivrai pas cela plus loin.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gray?

M. GRAY: Monsieur le président, je serais heureux de céder à M. Blouin pour une question supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Bien, monsieur Gray, vous devriez prendre votre chance quand elle passe.

M. BLOUIN: Bien, ce n'était qu'une question supplémentaire, monsieur le président.

M. GRAY: Je n'ai pas pu être présent à l'assemblée ce matin, mais je crois comprendre qu'on a mentionné que diverses lignes sont moins payantes que d'autres. Ceci s'accorde bien avec ce que j'avais l'intention de vous demander cet après-midi, monsieur. Je crois comprendre qu'une des lignes dont il a été question est celle qui relie Windsor et Toronto. Ai-je raison?

M. MCGREGOR: Oui.

M. GRAY: Je me demande, monsieur, jusqu'à quel point cela pourrait être dû au fait que, de l'avis de certaines personnes, les honoraires ne sont pas aussi commodes qu'ils pourraient l'être. Si je puis citer un exemple qui a capté mon attention ce matin. On m'a informé qu'à compter du 30 avril, si quelqu'un voulait voler de Windsor à Ottawa le matin, le seul vol possible quittait à 8 heures du matin, heure normale, arrivant à Toronto à 10 heures du matin, heure avancée. Il y avait ensuite une attente de deux heures, départ de Toronto vers midi et vingt et arrivée à Ottawa vers 1 h. 20...En ce moment, de mémoire, les gens peuvent faire deux choix: quitter Windsor 7 h. 30 et arriver à Ottawa vers 10 h. 30 ou arriver à 9 h. 25., avec un court arrêt à Toronto, pour arriver à Ottawa vers midi et demi.

Au lieu des deux vols qui existaient auparavant, il n'y en a plus qu'un seul avec un relai de deux heures.

M. MCGREGOR: Ce matin j'expliquais au Comité que nous allions être sérieusement coïncés en matériel au cour de l'été prochain et que dans certains cas il a fallu défaire nos horaires pour tenter de tirer le meilleur rendement possible du matériel que nous possédons maintenant.

M. GRAY: Cela veut-il dire tirer le meilleur rendement possible du matériel au bénéfice du public?

M. MCGREGOR: Pas nécessairement, non, mais avec le temps cela se compense.

M. GRAY: Le matériel passe avant les gens?

M. MCGREGOR: Non, je n'endosse pas ça. Si nous voulons tirer plus d'heures utiles d'un avion afin de répondre aux besoins du public, il faut alors avancer les heures de départ.

M. GRAY: Je me demandais si les horaires entre, disons Windsor et Toronto, étaient un peu plus commodes, n'y aurait-il peut-être pas un trafic plus dense partant de Windsor et dépassant Toronto, et dans le cas de la négative, par quel moyen pourrait-on rendre la ligne plus rentable?

M. MCGREGOR: C'est possible, mais ce n'est pas ce qu'a démontré le passé. Nous parlons de la situation alors que les deux vols que vous avez mentionnés étaient en existence.

M. GRAY: Je vous demande pardon?

M. MCGREGOR: Nous parlons de la situation alors que les deux vols que vous avez mentionnés étaient en existence, en 1966.

M. GRAY: Oui. Je croirais que l'amélioration du service sur rails du CN entre Windsor et Toronto et l'autoroute offrent davantage en concurrence avec le service que vous offriez précédemment. Cela pourrait influer sur le trafic que vous assuriez déjà entre Windsor et Toronto, mais je me demande, monsieur, s'il ne s'agit pas d'une de ces pratiques stériles où, parce qu'il y a une baisse des affaires au début, vous diminuez les services en conséquence, ce qui rend le service moins pratique et les gens cherchent d'autres moyens de transport, ce qui occasionne une baisse correspondante des services avec des résultats semblables à ceux qui ont été obtenus par un de nos chemins de fer qui a fait le sujet d'une étude poussée par ce Comité au cours de l'année dernière.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il y ait jamais eu de diminution dans le volume du trafic entre Windsor et Toronto d'une année à l'autre.

M. GRAY: J'ai fait des recherches non officielles et locales pour savoir pourquoi l'horaire entre Windsor et Toronto et les points d'embarcadère ne semblaient pas être aussi commodes qu'ils pouvaient le paraître—sans faire une comparaison poussée de tous les horaires—il y a quelques années, on m'a laissé croire que peut-être le ralentissement dans les affaires était dû aux services offerts par la concurrence des autres modes de transport. Si là n'est pas le cas, il me semblerait alors que des efforts sérieux devraient être tentés pour établir les meilleures liaisons possibles entre une des grandes villes industrielles du Canada et le reste du pays, plutôt que de laisser l'inverse se produire.

M. MCGREGOR: Le facteur charge en passager sur la ligne Toronto-London-Windsor en 1965 était de 64 p. 100 et en 1966, il était de 68 p. 100.

M. GRAY: Ceci est certainement très encourageant, et il me semble, monsieur, que pour être conséquent avec une suggestion que je saisis l'occasion de vous soumettre maintenant, d'étudier la composition de vos horaires pour voir s'il serait en fait possible de les rendre plus commodes qu'ils ne semblent l'être en ce moment.

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y a très peu de choses dans la gestion de la compagnie qui retienne plus d'attention que l'horaire.

M. GRAY: Quelle est la règle qui est utilisée pour établir les horaires à différentes périodes de l'année? Comment pourriez-vous décider, par exemple —vous avez touché brièvement à ce sujet lors d'une question précédente—de remplaçer par ce qui me semble être à moi un raccord plutôt incommode, le matin, entre Windsor et Ottawa, les deux vols dont il a été question tout à l'heure?

M. MCGREGOR: Nous avons étudié le nombre des passagers qui voyageaient entre Windsor et Ottawa, ce qui représente une fraction très faible comparativement à ceux qui voyagent entre Windsor et Toronto. Nous avons étudié leurs

habitudes de voyage manifestes et les exigences en matériel, ce qui est le grand facteur déterminant pour que l'entreprise fonctionne à plein rendement.

M. GRAY: Lorsque d'autres changements ont été effectués, il m'a été rapporté qu'en fait les choses allaient aussi bien qu'avant parce que sur certains vols on utilisait des Vanguards—qui ont plus de sièges que les Viscounts qui avaient été utilisés auparavant—et j'ai réalisé à ce moment-là qu'il ne servait à rien d'avoir plus de sièges disponibles à une heure où il n'était pas commode pour les gens de voyager.

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. GRAY: Bien, monsieur, j'ai essayé d'attirer votre attention sur ce fait, sans avoir pu naturellement faire une étude détaillée des horaires entre Windsor et le reste du pays. Comme je l'ai dit déjà, il se peut que le trafic volant ne soit pas ce qu'il pourrait être, mais j'espère que vous examinerez la chose pour voir ce qui pourrait être fait pour rendre le service plus commode, au risque peut-être—comme l'a fait le CN en améliorant son service de passagers—que cela conduise peut-être à une augmentation du chiffre d'affaire qui compenserait les facteurs d'expansion par l'utilisation, quels qu'ils puissent être.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Southam?

M. SOUTHAM: Merci, monsieur le président. Au risque d'engendrer une répétition dans une ou deux de mes questions, monsieur le président, comme il m'était impossible d'être présent ce matin à l'audience du Comité, à cause d'un rendez-vous chez le dentiste, j'aimerais poser une question ou deux à M. McGregor. Tel que je l'entends, monsieur McGregor, votre compagnie a récemment mis en œuvre des plans pour obtenir le rendement le plus économique de vos avions et de votre matériel pour l'année du Centenaire, ce qui peut se comprendre, et ce faisant, des plaintes ont été formulées par la province de Saskatchewan quant aux nouveaux horaires. Les gens de cette province croient qu'ils ne jouissent pas d'un aussi bon service qu'auparavant. Maintenant voilà, êtes-vous au courant de ces plaintes et sont-elles fondées? Comment répondez-vous?

M. MCGREGOR: Bien, j'ai entendu une rumeur, et c'était purement une rumeur, que nous allions nous retirer de la Saskatchewan, ce qui est absolument faux. Ceci est le seul fondement, autant que je sache, pour ce qui pourrait être considéré comme de l'agitation.

M. SOUTHAM: Bien, je suis heureux de vous entendre dire cela. On en a fait mention l'an dernier, et l'affaire a été soumise à la Chambre par le député de Victoria—l'affaire a aussi été soumise à mon attention par le député de la ville de Regina—à l'effet que l'horaire qui avait alors été établi donnait lieu à des plaintes de personnes voyageant de Vancouver aux différents terminus de la Saskatchewan, que le temps de vol avait été augmenté à un point inconnu jusqu'alors, bien que la distance soit la même qu'auparavant. Au meilleur de votre connaissance, ceci a-t-il été rectifié?

M. MCGREGOR: Puis-je demander si la chose s'est produite? Je ne puis m'expliquer une augmentation du temps de vol entre Vancouver et Regina ou Saskatoon.

M. SOUTHAM: Mais j'ai des plaintes au dossier à cet effet, et j'ai soumis la question à la Chambre à cette époque, mais je n'ai rien entendu à ce sujet récemment. Cependant, j'ai récemment reçu des plaintes au sujet des nouveaux horaires pour l'année du Centenaire. Ici, un des problèmes principaux, naturellement, et vous êtes au courant de la question, c'est que nous ne disposons pas de pistes pour les avions à réaction à notre terminus de Regina, ce qui cause de

l'inquiétude aux gens de cette région à cause de l'accélération dans vos horaires. Existe-t-il des plans amorcés pour la construction de pistes pour avions à réaction à Regina?

M. McGREGOR: Ceci n'est pas véritablement mon...

M. SOUTHAM: C'est de la juridiction du ministère des Transports, je l'imagine, mais pour assurer de meilleurs services aux passagers éventuels à travers le Canada, projetez-vous cette amélioration, ou possédez-vous des renseignements à ce sujet?

M. McGREGOR: Comme il a été dit ce matin, nous soumettons à chaque année au ministère des Transports les améliorations que nous voudrions voir réaliser en matière de service; la navigation, les pistes, les pistes de taxi, et ainsi de suite. Air Canada projette de donner le service de DC-9 à Regina le 20 août 1967. Maintenant, je ne sais pas à l'heure actuelle si oui ou non les délais dans la livraison des DC-9 vont porter atteinte à cette réalisation.

M. SOUTHAM: Bien, pour servir vos meilleurs intérêts, et en y allant naturellement au meilleur de votre jugement afin de faire la meilleure utilisation possible de votre matériel, y a-t-il eu des suggestions faites à l'effet qu'il se pourrait que les transports régionaux de l'Ouest pourraient entrer en jeu et assumer les services que vous détenez présentement?

M. McGREGOR: Je crois comprendre que la déclaration du ministre il y a quelques jours a justement permis ce résultat.

M. SOUTHAM: C'est peut-être de là que ces plaintes ont été soulevées. Il s'est logé une crainte, comme vous le savez, dans l'esprit de certaines personnes de la Saskatchewan à cause de la grande demande de cette année qu'ils ne bénéficieront peut-être pas du service qu'ils sont en droit d'attendre, et il me semblait que j'étais justifié de vous faire part de la situation en ce moment.

M. McGREGOR: Bien, quitte à être repris par le président, j'ai interprété la déclaration du Ministre comme voulant dire que durant l'année de l'Expo, chacun était libre de prendre sa part du gateau.

M. SOUTHAM: C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, monsieur le Président.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Blouin?

M. BLOUIN: Monsieur le Président, je veux me reporter à la première partie de la question de M. Jamieson qui avait trait aux voies aériennes régionales. Il a parlé de Terre-Neuve et du Labrador, et je voudrais parler de la rive nord du St-Laurent. Je voudrais poser une question directe à M. McGregor. J'ai entendu des rumeurs à l'effet qu'Air Canada devaient abandonner ses vols réguliers de Montréal à Sept-Îles étant donné que, comme l'a souligné M. Jamieson, vous alliez moderniser le matériel et augmenter les vols intercontinentaux. Vous abandonneriez les trois vols quotidiens que nous avons présentement entre Montréal et Sept-Îles où ils seraient assumés par des transports régionaux tels que Québecair?

M. McGREGOR: Je ne suis pas au courant d'un tel projet.

M. BLOUIN: Vous ne savez rien d'un tel plan?

M. McGREGOR: C'est bien ça.

M. BLOUIN: Pour le moment tout demeure tel quel?

M. McGREGOR: Je n'ai pas entendu parler de l'intention de diminuer ce service.

M. BLOUIN: Je suis très heureux de vous l'entendre dire car nous avons actuellement un excellent service et nous aimerions le conserver.

M. McGREGOR: Il est très bien fréquenté. Je vous remercie beaucoup de votre aide.

M. BLOUIN: Et je crois que c'est un service très profitable.

M. McGREGOR: Je ne m'engage pas, à ce sujet.

M. BLOUIN: Merci, monsieur le président. C'est la seule question que j'avais.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur O'Keefe?

M. O'KEEFE: M. le président, je tiens à remercier M. McGregor et Air Canada pour le service considérablement amélioré des envolées de raccordement venant de Terre-Neuve à Montréal et à Ottawa. Au moins, le préposé dit maintenant aux passagers le numéro de la porte où ils doivent se présenter. Êtes-vous d'accord, M. McGregor, que le meilleur moyen c'est encore d'exiger un meilleur service?

M. McGREGOR: Par rapport à quoi?

M. O'KEEFE: Par rapport à ce qui a déjà été fait.

M. McGREGOR: C'est vrai—sans me vanter—le service donné par cette compagnie au cours des années s'est amélioré constamment et c'est assurément notre ambition de l'améliorer.

M. O'KEEFE: Je ne plaisante pas. Je suis parfaitement sincère.

M. McGREGOR: Je le comprends.

M. JAMIESON: Obtenez-vous des résultats utiles de ces demandes de suggestions que vous affichez sur les avions?

M. McGREGOR: Oui.

M. O'KEEFE: Je vous remercie M. le président.

Le VICE PRÉSIDENT: M. Sherman?

M. SHERMAN: M. le président et M. McGregor, je voudrais d'abord féliciter M. Jamieson de comprendre et d'apprécier les ambitions et les aspirations régionales légitimes vers la qualité et l'égalité du traitement. Évidemment, les provinces de l'ouest et les maritimes partagent les mêmes sentiments à ce sujet. C'est peut-être pourquoi l'ouest et les maritimes s'entendent si bien.

Si le comité le permet, M. le président, j'aimerais revenir à une question posée ce matin au sujet des chiffres de l'embauchage à la base de Winnipeg; qu'il s'agissait de chiffres que j'avais sur mon pupitre que je n'avais pas en main au cours de la séance de ce matin. Et c'est durant mon premier interrogatoire de M. McGregor, je crois, que j'ai souligné le déclin constant et ininterrompu des effectifs spécialisés à la base de remise en état à Winnipeg.

M. McGREGOR: C'est vous, monsieur, qui l'avez dit, pas moi. Je ne crois pas cependant que vous ayez établi votre point parce que j'ai lu les chiffres.

M. SHERMAN: Alors, je peux établir mon point maintenant. Mes renseignements m'ont toujours porté à croire que c'était le cas mais je n'avais pas sous les yeux les chiffres dont j'avais besoin. J'invoque votre indulgence pour un moment, voici les chiffres.

D'après les renseignements que j'obtiens des plus hautes autorités de la base, le personnel syndiqué employé pendant les années de 1958 à 1964 est le suivant. Le nombre total de personnel spécialisé et syndiqué à la base de remise à neuf à Winnipeg était en 1958 de 1,164. Au cours de l'année suivante, ce chiffre a baissé à 1,074; il a augmenté légèrement en 1960 à 1,102, il a diminué en 1961 a 894—c'est l'année où la base de mise à neuf de Dorval a atteint son plein rendement—et, en 1962, le chiffre a baissé à 889; en 1963, à 769 et en 1964, la dernière année à l'égard de laquelle nous avons des chiffres, le total a augmenté de quatre et s'établit à 773. De sorte que pendant cette période de sept ans le chiffre total a baissé de 1,164 à 773, soit d'environ 400, c'est-à-dire de 35%. Je prétends que c'est là une baisse assez importante quand vous constatez qu'il s'agit de personnel spécialisé, que tous sinon la plupart, ont des femmes, des enfants et que la plupart contribuaient de façon assez importante à l'économie de ce centre.

M. MCGREGOR: Aucun des chiffres que vous avez lus ne correspond aux chiffres que j'ai sous ce titre—je ne sais pas ce que le syndicat appelle du personnel spécialisé et ce qui ne l'est pas—dans l'entretien et la remise à neuf, mais le personnel spécialisé d'entretien et de remise à neuf que nous payons et dont nous connaissons par conséquent le nombre—par quelle année avez-vous commencé?

M. SHERMAN: En 1958.

M. MCGREGOR: En 1958, 1,303; en 1959, 1,283; en 1960, 1,132; en 1961, 984, non pas 894: en 1962, 999; en 1963, 974; en 1964, 1,003.

M. SHERMAN: Alors quelle est la différence? Dans votre cas, elle est d'environ 350 et dans le mien, d'environ 400, mais puis-je ajouté un détail? C'est que, si je comprends bien, certaines parties de l'augmentation du personnel dont vous parlé est engagé à titre strictement temporaire.

M. MCGREGOR: Oui, une certaine partie l'a été.

M. SHERMAN: Rien n'assure que cela indique une stabilisation durable du personnel permanent?

M. MCGREGOR: Non, la base est en train d'être éliminée graduellement.

M. SHERMAN: Je voulais simplement consigner ces chiffres au dossier. En m'appuyant sur la conversation que vous et moi avons eue ce matin, l'impression demeure qu'il n'y a pas eu des réductions sensibles du personnel et moi, je prétends qu'il y en a eu une.

M. MCGREGOR: Ce n'est pas l'impression que j'ai tenté de créer. Je vous ai donné les chiffes des mois de décembre, de janvier et de février indiquant qu'il y avait eu une légère augmentation. La base entretient actuellement et remet au point 39 Viscounts; il y en a eu à un certain moment jusqu'à 51. Il faut s'attendre à une diminution du personnel.

M. SHERMAN: De sorte que c'est contraire aux promesses d'ordre général qu'on a faites pendant une dizaine d'années selon lesquelles cette exploitation ne serait pas éparpillée ni effritée.

M. MCGREGOR: C'est une chose que Winnipeg soutient depuis toujours en autant que je me souvienne, mais je n'y vois aucun fondement.

M. SHERMAN: Eh bien monsieur, nous avons l'impression que cette garantie a été assez fermement soutenue par Air Canada, par votre entremise et par celle d'autres dignitaires.

M. MCGREGOR: J'ai fait un dossier complet de toutes mes déclarations et ce que j'ai dit qui se rapproche le plus de cela,—je crois que c'est en 1948 ou en 1949, bien que ce puisse être un an plus tard ou à peu près—c'est que je ne voyais pas de raison de discontinuer l'exploitation de la base de Winnipeg et à l'époque, il n'y avait pas de Viscounts ou d'avions turbo-propulsés. La base a été établie pour l'entretien des appareils North Star et DC-3 et les quelques Lockheels qui restaient, et je ne vois pas comment on pourrait prévoir ce qui s'est produit depuis.

M. SHERMAN: Laissez-moi alors vous poser une question directe qui pourrait mettre fin à tout ceci et au malaise de tous mes collègues du comité qui m'endurent et à qui je suis reconnaissant. Le comité doit-il comprendre que le déplacement de la base de remise à neuf d'Air Canada depuis Winnipeg à Dorval est un fait accompli. C'est fait, c'est fini, il n'y a plus rien à y faire?

M. MCGREGOR: Ce n'est pas fait. C'est en voie de se faire, oui.

M. SHERMAN: Mais c'est irrévocable.

M. MCGREGOR: Absolument.

M. SHERMAN: En ce qui vous concerne, il n'y a rien à faire. Le déplacement se fait et c'est tout.

M. MCGREGOR: Est-ce que nous parlons d'installation matérielle?

M. SHERMAN: Et bien, je parle de la situation—

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que les installations matérielles de la base de remise à neuf seront abandonnées, assurément. En fait, nous avons déjà été approchés par quelqu'un de fiable qui représente une organisation digne de confiance pour nous demander le droit de premier refus et nous l'avons accordé.

M. SHERMAN: Mais la base, comme nous la connaissons, comme elle a été organisée depuis 10, 15 ou 20 ans, à titre de base de remise à neuf des Viscounts—le Viscount n'était pas en service il y a 20 ans, mais vous savez ce que je veux dire, je parle en général—cette exploitation est en train d'être irrévocablement éliminée par stades.

M. MCGREGOR: Pour Air Canada, oui.

M. SHERMAN: Je vous remercie monsieur. J'ai deux ou trois autres questions avant de terminer. Pouvez-vous me dire si les installations d'Air Canada à Winnipeg sont pleinement utilisées à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Les édifices, l'outillage?

M. SHERMAN: Oui.

M. MCGREGOR: Non. Elles ne sauraient l'être parce que la quantité de travail a diminué de 50 et quelques avions à 39.

M. SHERMAN: De sorte que quand vous parlez de vos responsabilités envers le contribuable et envers le fonctionnement économique d'Air Canada à l'heure actuelle, vous n'exploitez pas la base de Winnipeg d'une façon complètement économique et complètement efficace?

M. McGREGOR: En ce qui concerne les installations matérielles je crois que c'est probablement vrai, c'est une des raisons pour laquelle nous voulons la fermer.

M. SHERMAN: M. Jamieson vous a posé deux ou trois questions d'extrême importance et qui préocuppent la population de ma région. Je vous suis reconnaissant des réponses que vous avez données à ces questions Monsieur McGregor. Me permettrez-vous de vous demander plus de détails sur certains aspects. Avez-vous certaines idées personnelles, collectives ou autres, sur les tendances qui se manifestent quant à l'exploitation et à l'utilisation futures de la base de Winnipeg et des autres principaux aéroports comme Edmonton et Régina? Avez-vous des prévisions sur leur possibilité d'expansion?

M. McGREGOR: J'aimerais renvoyer cette question à M. Seagrim, mais fondamentalement, Winnipeg continuera d'être une base d'entretien après la fermeture de la base de remise à neuf.

M. SHERMAN: M. Seagrim voulez-vous compléter cette réponse?

M. H. W. SEAGRIM (*Vice-président d'Air Canada*): Eh bien, le réponse de M. McGregor est bien exacte. Nous continuerons de faire une certaine quantité d'entretien de ligne à Winnipeg tout comme dans les autres principaux aéroports, comme celui de Vancouver, Halifax ou Toronto. Il faut tenir compte au fait que tous ces aéroports de l'ouest canadien que vous avez énumérés bénéficieront d'une augmentation du volume de voyageurs, de marchandises et de courrier au cours des années et des immobilisations qui seront faites à ce propos.

M. SHERMAN: Croyez-vous être en mesure de prévoir assez exactement si la situation de l'embauchage à ces aéroports, particulièrement à Winnipeg, augmentera ou diminuera par suite de l'expansion prévue?

M. SEAGRIM: En général et à long terme?

M. SHERMAN: Oui.

M. SEAGRIM: Oui, sûrement.

M. SHERMAN: Quelles possibilités y a-t-il monsieur d'envolées internationales plus nombreuses aux aéroports comme Winnipeg et Edmonton?

M. McGREGOR: Comme nous en avons discuté ce matin, je crois que cela n'est permis qu'en vertu d'accords bilatéraux. Il n'y a pas d'envolées outre-frontière sans qu'une route soit prévue dans l'annexe d'un accord bilatéral.

M. SHERMAN: Mais n'y a-t-il pas aussi un tableau des cinq libertés ou des six libertés ou quelque chose du même genre? N'y a-t-il pas cinq libertés de l'air et n'est-il pas vrai que vous pouvez jouir de deux ou trois sans nécessairement jouir de toutes?

M. McGREGOR: Si nous entreprenons la question des libertés, c'est toute une affaire. Les troisième et quatrième libertés sont le droit d'exploiter la circulation entre deux pays dans les deux sens. La cinquième liberté c'est le droit d'exploiter une envolée internationale entre un deuxième et un troisième pays en jouissant des privilèges de la circulation; c'est tout. Il y a une soi-disant sixième liberté qui est plus ou moins imaginaire. Une route est prévue dans un accord bilatéral ou elle ne l'est pas. C'est la situation en ce qui a trait à la route entre Chicago et Winnipeg dont nous parlions ce matin, ou entre Winnipeg et tout autre point des États-Unis.

M. SHERMAN: Serait-il possible, par exemple, que les installations comme celles qui existent à Winnipeg et qui sont destinées à être éliminées graduelle-

ment puissent servir en vertu d'un accord ou d'un accord bilatéral qui prévoirait leur utilisation par les lignes d'autres pays?

M. McGREGOR: Si le genre d'appareil exploité par la ligne étrangère s'adaptait bien aux installations, oui. Voyez-vous une installation de mise au point n'est pas comparable à un garage qui a une clé de chaque grandeur et qui peut défaire n'importe quelle automobile; l'outillage est très particulier. Tout comme d'autres appareils notamment les appareils à soulever. C'est pourquoi j'ai dit ce matin que la seule façon de prévoir une nouvelle activité à Winnipeg serait d'y établir une base complètement nouvelle.

M. SHERMAN: Une dernière question. Au sujet des perspectives complètement nouvelles de cargo aérien et de transport aérien de marchandises qu'on a discuté dans le passé, les possibilités d'expansion et la question que M. Jamieson a posée il y a quelques instants pour savoir si les employés de la base de mise au point de Winnipeg sont informés des occasions d'emploi qui s'offriront dans ces nouveaux centres de cargo aérien et de transport aérien de marchandises? Leur faudra-t-il du recyclage? Pourront-ils l'obtenir?

M. McGREGOR: Je ne crois qu'il y ait de rapport. Un homme qui travaille à un terminus de marchandises, comme je l'ai mentionné ce matin en parlant des plans, ne serait pas aussi bien payé qu'un mécanicien qui est aujourd'hui à la base. Conséquemment, il ne soliciterait probablement pas l'un des emplois qui s'offrent ailleurs au sein de la compagnie.

M. SHERMAN: Merci, M. McGregor et merci M. le président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant de passer aux autres questions puis-je expliquer que le budget d'Air Canada en immobilisations sera traité par M. McGregor et par ses fonctionnaires. Les autres traiteront des autres rapports. S'il y a des quesions au sujet du budget, pouvez-vous les poser maintenant. M. Rock?

M. ROCK: M. le président, j'aimerais poser certaines questions à M. McGregor au sujet du rapport annuel. A la page 5, vous avez un montant de $11,579,581 en intérêt sur les emprunts; vous avez également un dividende de $4.00 par action.

M. McGREGOR: Oui.

M. ROCK: À la page 21, vous avez un capital autorisé de 250,000 actions d'une valeur au pair de $100 chacune, et à la ligne suivante vous avez des actions émises, 50,000 actions entièrement payées.

M. McGREGOR: Oui.

M. ROCK: Pouvez-vous nous expliquer qui a vraiment payé et possède ces 50,000 actions? Est-ce Air Canada ou les Chemins de fer nationaux?

M. McGREGOR: Les Chemins de fer nationaux du Canada.

M. ROCK: Ont-ils effectivement payé ces actions?

M. McGREGOR: Oui.

M. ROCK: Et qu'est-ce qui arrive des autres 200,000 actions?

M. McGREGOR: Elles n'ont pas été émises.

M. ROCK: Elles n'ont pas été émises?

M. McGREGOR: Non.

M. ROCK: Puis vous avez «emprunts et obligations—Chemins de fer nationaux du Canada; billets» $55 et quelques millions et puis des obligations de $180 millions.

Cela veut dire effectivement, qu'avec un capital-actions de seulement $5 millions, vous êtes autorisés à emprunter $180 millions et $55 millions.

M. McGREGOR: C'est exact.

M. ROCK: Je suis renversé qu'une compagnie puisse avoir seulement $5 millions de capital-actions et qu'avec ces $5 millions puisse emprunter $180 millions et $55 millions.

M. ORLIKOW: Ils empruntent grâce au crédit du gouvernement, non pas grâce au crédit de la compagnie; vous devriez le savoir.

M. ROCK: C'est très bien. Ce que je voulais demander, c'est s'il ne serait pas plus pratique de diminuer ces emprunts et ces obligations et d'émettre au public mettons 200,000 actions à $100 l'action? Je cherche à m'éloigner de ce principe selon lequel le gouvernement doit toujours tout posséder par lui-même, ou par l'entremise des Chemins de fer nationaux. Vous payez encore un intérêt aux Chemins de fer nationaux sur ces obligations et aux actionnaires, $4 par action. C'est peut-être le même montant en ce qui a trait aux intéressés mais je ne vois pas pourquoi nous devrions avoir une dette comme celle-là. Il semble que 200,000 actions à $100 chacune pourraient peut-être être vendues au public et diminuer les obligations et les billets. Qu'est-ce que vous en dites?

M. McGREGOR: Eh bien, M. Rock, je crois que votre point essentiel est qu'il y a un déséquilibre entre la dette-capital et le capital-actions de la compagnie; je suis d'accord que la proportion du capital-actions est très très petite.

D'un autre côté, l'actionnaire actuel n'est pas intéressé à acheter une autre partie des $20 millions; quant à savoir si le public s'y intéresse ou non, c'est une autre affaire. Après tout, ce rendement de 4% du taux actuel de dividende et à la valeur au pair de $100 est désormais désuète.

M. ROCK: C'est l'autre question que j'allais vous poser M. McGregor. Est-ce que la valeur au pair est simplement une valeur indiquée sans plus, et est-ce qu'il n'y a pas de fluctuation parce que ces actions ne sont pas sur le marché?

M. McGREGOR: Si nous étions sur le marché, elles pourraient fluctuer comme vous savez, mais les nouvelles émissions, du moins au cours des quinze dernières années, sont des émissions sans valeur nominale et c'est ainsi que la compagnie a été constituée en 1937.

M. ROCK: Alors vous ne vous opposez pas à ce que le public soit admis à acheter des actions d'Air Canada si on le lui permettait?

M. McGREGOR: Je n'ai certainement pas d'opposition. J'ai toujours souhaité que le groupe des employés s'intéresse financièrement à la compagnie.

M. ROCK: C'est ce que j'allais vous demander; par exemple la Compagnie du Téléphone Bell qui est un service public et je crois qu'elle fait du bon travail—et la plupart de son capital provient du public et une bonne partie des employés.

M. McGREGOR: C'est vrai.

M. ROCK: Et cela donne aux employés la chance de devenir plus ou moins propriétaire de leur propre entreprise. Je crois que c'est un bon exemple. C'est la lutte, et la réponse, au socialisme.

Une VOIX: C'est une perle. Elle est bien bonne.

M. ORLIKOW: Ne me faites pas de reproches. Allez trouver M. Howe et discutez-en avec lui. C'est lui qui a formé la société.

M. ROCK: Ensuite, page 20, pouvez-vous m'expliquer pourquoi on trouve sous la rubrique «actifs courants» l'inscription: «comptes recevables»—Gouvernement du Canada pour une somme de $3,177,303? Pourquoi celui-ci doit-il à Air Canada la somme de $3,177,303?

M. MCGREGOR: Eh! bien, celui-ci nous doit toujours à peu près la même somme et c'est ainsi que s'est clôturé ici l'année. Cette somme représente principalement des frais de transport de courrier.

M. ROCK: Ah! je comprends.

M. MCGREGOR: Il s'agit là d'un prêt régulier ne portant pas d'intérêt.

M. ROCK: J'aimerais dire un mot à propos de ce que M. Jamieson a déclaré. Il a qualifié la partie centrale du Canada de «gros morceau».

Une VOIX: «de bosse».

M. ROCK: Il a dit: «gros morceau».

Une VOIX: Non, il a dit: «bosse».

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous en revenir à la question? M. Rock?

M. ROCK: Eh! bien, je voulais simplement faire remarquer que cette chose dénommée «bosse» est aussi la vache à lait du Canada. Pour parler de la base de révision de Winnipeg, vu qu'il s'est produit une diminution dans le personnel affecté à la révision, tous les employés touchés ont-ils eu le privilège d'être mutés d'autres sections de votre société?

M. MCGREGOR: Oui.

M. ROCK: Combien d'entre eux ont-ils choisi d'être mutés?

M. MCGREGOR: Juste un petit instant monsieur Rock, il semble qu'il y en ait eu 44.

M. ROCK: Quarante-quatre, sur combien?

M. MCGREGOR: Ce diagramme que j'ai en main ne l'indique pas très clairement, puis-je vous faire parvenir ce chiffre par le courrier?

M. ROCK: Certainement, fort bien, merci bien.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez sans doute, M. Rock, faire parvenir ce renseignement au secrétaire du comité qui pourrait en faire faire des copies pour les distribuer aux membres du comité.

M. ROCK: C'est tout ce que j'ai à dire monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: M. Orlikow?

M. ORLIKOW: Monsieur MacGregor, un certain nombre de membres ont demandé si Air Canada ne pourrait pas renoncer à certaines des routes aériennes qui ne font pas actuellement partie de la ligne aérienne transcontinentale pour charger des transporteurs aériens régionaux d'en faire l'exploitation à sa place. D'un autre côté, ces lignes aériennes sont aussi comme vous l'avez fait remarquer plus tôt ce matin et cet après-midi, des lignes sur lesquelles il y a déficit.

M. MCGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Je me demande si vous pourriez nous expliquer ce qui se passerait si une telle mesure était adoptée? Il faudrait que l'une des deux choses suivantes se produises: ou les tarifs des envolées devraient être augmentés sur ces routes de courte distance ou régionale; ou le gouvernement du Canada se verrait obligé de subventionner les transporteurs aériens privés régionaux. Existe-t-il une autre possibilité que je n'ai pas envisagé?

M. MCGREGOR: Puis-je vous faire répéter?

M. ORLIKOW: Y-a-t-il une troisième possibilité que j'ai omis de mentionner?

M. MCGREGOR: Une seule, la subvention faite par la société elle-même entre ses services; solution que vous avez, je pense, mentionnée précédemment.

M. ORLIKOW: Je vous demande pardon?

M. MCGREGOR: La subvention entre les services au sein même d'Air Canada,

M. OLIKOW: Vous avez déclaré plus tôt aujourd'hui qu'en effet vous subventionniez ces ramifications.

M. MCGREGOR: C'est vrai.

M. ORLIKOW: Si vous renonciez à ces routes, alors le gouvernement devrait subventionner directement ces transporteurs aériens régionaux ou alors il faudrait augmenter les tarifs jusqu'à ce qu'ils couvrent les frais d'exploitation.

M. MCGREGOR: Il existe aussi une solution fort désagréable: c'est que l'on interrompe le service comme on l'a fait à l'ouest de Régina.

M. ORLIKOW: Ceci amènerait immédiatement des réclamations de la part des personnes qui se servent actuellement de ces routes ou qui aimeraient emprunter ces routes, réclamations qui viseraient à la continuation du service sur ces routes aériennes.

M. MCGREGOR: Cela ne fait aucun doute.

M. ORLIKOW: À votre avis donc, si le gouvernement décidait de retirer l'exploitation de ces routes à Air Canada, il créerait autant de problèmes que s'il n'en faisait rien?

M. MCGREGOR: Je pense en effet que l'exemple des autres pays en particulier qui se sont lancés dans des programmes fort coûteux de subventions le prouve.

M. ORLIKOW: On a soulevé certaines questions, je pense, ce matin, au sujet des vols d'affrètement. Je crois comprendre qu'un certain nombre de compagnies offrent de plus en plus de voyages d'affrètement à bon marché depuis l'année dernière ou à peu près. On me cite, par exemple, le cas de réclames qui offrent des voyages en direction de l'Irlande—je pense que c'est l'exemple que l'on m'a donné—qui maintenant comprennent dans le prix régulier ou à peu près du voyage de 10 jours ou de deux semaines, les frais d'hôtel.

M. MCGREGOR: Certainement ces compagnies les appellent «voyages tous frais compris»

M. ORLIKOW: Ces voyages sont-ils à des prix beaucoup moins élevés?

M. MCGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Lorsque Air Canada sera en mesure d'acheter plus d'appareils —et vous avez mentionné qu'il y avait de ce côté des difficultés en ce moment—se lancera-t-elle dans ce genre d'affaires?

M. MCGREGOR: Nous en faisons.

M. ORLIKOW: Envisagez-vous une augmentation des affaires dans ce domaine?

M. MCGREGOR: Pas pour le moment, mais en fait, le nombre de nos vols d'affrètement a diminué en 1966 par rapport à 1965 et probablement continuera à diminuer en 1967. Mais comme vous le dites lorsque la situation des achats de

matériel s'améliorera, comme cela devrait arriver, je pense qu'alors la tendance sera dans le sens opposé.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'aimerais discuter avec M. McGregor d'un autre aspect de la question. J'ai remarqué qu'à la page 15 de votre rapport, vous indiquez qu'en fin d'exercice 1966 vous aviez à votre emploi plus de 14,000 personnes.

M. MCGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Je me demande, monsieur McGregor, combien de ces employés, en chiffres ronds, sont membres des divers syndicats ou relèvent de conventions syndicales?

M. MCGREGOR: Nous vous fournirons un chiffre exact: 9,410.

M. ORLIKOW: Ainsi en gros 9,500 de vos employés font partie de syndicats et les autres 5,000 n'y appartiennent pas?

M. MCGREGOR: Très juste.

M. ORLIKOW: Combien de syndicats relèvent de conventions? Pouvez-vous répondre à cette question?

M. MCGREGOR: Oui, je puis vous donner ce chiffre, mais il paraîtra un peu bizarre, car un certain nombre de nos syndicats englobent un très petit nombre de spécialistes, comme les dispatchers (répartiteurs) et autres. Il y a en tout 10 syndicats.

M. ORLIKOW: Pour en venir, monsieur McGregor, à la grève qui a eu lieu en novembre 1966, je crois comprendre qu'elle a été déclenchée par un seul syndicat?

M. MCGREGOR: Vous avez raison, la plus importante des grèves.

M. ORLIKOW: Est-ce vrai qu'elle a été déclenchée par l'*International Association of Machinists and Aerospace Workers?*

M. MCGREGOR: Oui.

M. ORLIKOW: Je suis sûr que vous êtes au courant de la correspondance échangée au moins entre un des syndicats, et probablement plusieurs sur lesquels je ne possède pas de renseignements, et le premier ministre et le ministre des Transports. La réclamation portait sur le fait que les 5,000 employés d'Air Canada qui n'appartiennent pas à des syndicats—les employés de bureau et des services de surveillance et ainsi de suite—avaient reçu leurs traitements pendant la grève mais que les employés qui relevaient de conventions syndicales—je fais allusion aux 4,500 employés qui n'appartiennent pas à l'*Association of Machinists and Aerospace Workers*—qui n'avaient pas travaillé du fait de cette grève que n'avait pas déclenchée leur syndicat, n'avaient pas non plus reçu de traitement pour cette période de grève?

M. MCGREGOR: C'est juste.

M. ORLIKOW: Vous savez bien entendu qu'un certain nombre d'entre eux, non pas tous, trouvent que la société a établi une différence entre les employés qui ne sont pas membres des syndicats et ceux qui en sont membres?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit là de questions qui relèvent de la négociation ouvrière-patronale et non pas d'une question qui relève actuellement du présent comité. Nous traitons ici du rapport annuel et du budget en immobilisations de la société. Votre question peut être légitime, mais elle n'a pas à être posée au présent comité.

M. ORLIKOW: Eh! bien, monsieur le Président, je crois que toutes les questions qui ont trait aux activités de la société et au moral des employés entrent dans la sphère d'attributions du présent comité. Je n'ai pas l'intention de m'étendre des jours entiers sur ces questions. Je pense que celle-ci est la première . . .

M. MACEWAN: Ceci est dans le rapport.

M. ORLIKOW: Oui, je sais que tout ceci fait partie du rapport aux pages 14 et 15, mais je crois, monsieur le président, que tous les employés seraient en faveur d'une courte déclaration de la part de M. McGregor expliquant pourquoi la société a traité différemment les 5,000 employés qui ne faisaient pas . . .

Le PRÉSIDENT: M. Orlikow, je vous permettrai cette de poser cette question, mais je ne pense pas que ce genre de questions concernant les négociations ouvrières-patronales dans le cas des grèves soient actuellement des questions auxquelles nous devons répondre ici.

M. ORLIKOW: Ceci se trouve dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: J'ai remarqué que ceci se trouvait dans le rapport. C'est la raison pour laquelle je vous permets de poser cette unique question. Vos questions touchent à des sujets aux conséquences plus éloignées, je le pense, mais je permets à M. McGregor de répondre à cette question.

M. MCGREGOR: Il peut vous sembler, monsieur Orlikow à vous et à d'autres personnes, qu'il y a eu discrimination, en fait il n'y a pas eu discrimination. Les employés de bureau n'ont pas arrêté le travail. Ils ont continué à travailler et ils avaient fort à faire et c'est pour cette raison qu'ils ont été payés. Il n'en a pas été de même pour les autres employés syndiqués de la société dès l'instant que les vols ont cessé. Un plan parfaitement logique avait été établi pour l'arrêt progressif du travail des employés de bureau au cas où la grève se serait prolongée.

M. ORLIKOW: En d'autres termes, vous déclarez que si la grève s'était prolongée et que le travail à faire avait été terminé, ils auraient été mis à pied.

M. MCGREGOR: Oui, leur traitement aurait été le même.

M. ORLIKOW: Et pour le personnel affecté à la surveillance?

Le PRÉSIDENT: Je pense, monsieur Orlikow, que nous allons arrêter la discussion à ce point des deux côtés de la table. Vous pouvez continuer à poser vos questions. Il vous reste quelques minutes.

M. ORLIKOW: C'est tout pour le moment, monsieur le président

M. REID: Monsieur McGregor, nous avons eu une discussion des plus intéressante au sujet de la base de Winnipeg. Pensez-vous être en mesure de nous dire combien il en coûtera à Air Canada pour continuer à exploiter, à sa base de Winnipeg, les appareils *Viscount*? Quels ont été les chiffres à ce sujet pour la période de 1961 à aujourd'hui, ou pourriez-vous les établir sur une base annuelle?

M. MCGREGOR: Je suis certain que cette question a été étudiée par la commission Thompson. Vous êtes-vous renseigné à ce sujet?

M. REID: Le rapport de la Commission Thompson donne diverses estimations. Mais quel est en fait le coût réel de l'opération?

M. MCGREGOR: Il me faudra me renseigner à ce sujet, mais un calcul a été fait par la Commission à ce sujet, je le sais.

M. REID: Oui, mais vu que la Commission a soumis son rapport, vous devez savoir en pratique quelque chose au sujet du coût des opérations?

M. McGREGOR: C'est-à-dire que depuis la fin de la Commission nous avons acquis à peu près un an d'expérience de plus.

M. REID: Avez-vous une idée du coût qui a résulté indirectement du défaut d'utilisation complète de la base de Dorval?

M. McGREGOR: Pas pour publication officielle.

M. REID: Il est très difficile d'en arriver à saisir ce genre de problème régional à moins de découvrir combien il en coûterait de telle sorte qu'on puisse y attacher un prix.

M. McGREGOR: Nous pouvons répondre à la première partie de la question.

M. REID: Bon; maintenant, en ce qui concerne le Rapport annuel, il y a un très joli graphique au bas de la page 18 au sujet des coûts d'exploitation et des coûts généraux par tonne-mille disponible. Est-ce que la section de couleur pâle qui occupe une très petite partie de votre graphique comprend les dépenses en capital et les dépenses en intérêt?

M. McGREGOR: Les charges sur capital, oui; surtout l'intérêt.

M. REID: Surtout l'intérêt, mais cela ne comprend pas le coût direct en capital?

M. McGREGOR: Non.

M. REID: Dans le rapport du vérificateur au Parlement, à la page 6, vous avez des obligations d'environ $32 millions qui arrivent à échéance cette année et l'an prochain. Allez-vous les rembourser?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Reid, les vérificateurs vont traiter du rapport du vérificateur eux-mêmes, pas les représentants d'Air Canada.

M. REID: Ma question a trait à des obligations courantes d'Air Canada et je désire savoir quels sont leurs plans. Est-ce qu'ils vont les rembourser ou quoi? Est-ce là un renseignement que les vérificateurs peuvent possiblement nous fournir?

M. McGREGOR: Quant à leur échéance prochaine, nous allons les refinancer.

M. REID: Les refinancer. Est-ce qu'il est possible pour Air Canada ou toute autre compagnie d'aviation qui opère au Canada, par exemple, d'augmenter son tarif unilatéralement ou devez-vous passer par l'ATI?

M. McGREGOR: Il existe un drôle d'arrangement. Le tarif doit être déposé auprès de la Commission du transport aérien. Le tarif prendra alors effet à moins qu'il soit refusé. En d'autres mots, l'approbation spécifique n'est pas une condition essentielle et si l'on refuse d'approuver spécifiquement le tarif, alors la demande est refusée.

M. REID: Est-ce qu'il n'y a que les tarifs internationaux sur lesquels il doit y avoir accord?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. REID: En d'autres mots, du point de vue pratique, en présumant que la permission ne sera pas refusée, il serait possible pour Air Canada d'augmenter son tarif de façon à faire face, disons, à ses dépenses en capital ou à l'augmentation de ses dépenses opérationnelles?

M. McGREGOR: Toute la structure de notre tarif tient compte de l'effet principal des prix demandés et le transport aérien est particulièrement sensible au niveau de ces prix. Évidemment, on en arrive rapidement à un rendement non-proportionnel. Vous augmentez le tarif et vous retirez moins d'argent parce que vous transportez mains de gens. Nous avons travaillé dans le sens opposé.

M. REID: A diminuer le tarif et à transporter plus de gens?

M. MCGREGOR: Oui.

M. REID: Allez-vous être en mesure de me donner les renseignements sur le coût?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BYRNE: Monsieur McGregor, je me demande si vous pourriez me dire d'abord la valeur approximative du matériel qui est passé à TransAir à la suite de la transaction TransAir?

Le PRÉSIDENT: On l'a déjà dit plusieurs fois, Monsieur Byrne; $250,000.

M. BYRNE: On a dit que ce fut ou qu'il semblait que ce fût un accord très imprévoyant. Je ne veux qu'établir certains facteurs. Je ne suis pas du tout certain que l'accord ait été prévoyant ou imprévoyant, mais j'aimerais en savoir plus.

M. MCGREGOR: Je n'ai aucun doute là-dessus. Cela nous a évité des pertes annuelles considérables.

M. BYRNE: Pourriez-vous me dire, s'il vous plaît, quelle était la valeur du matériel?

M. MCGREGOR: Le «Viscount» valait à cette époque, à notre avis, $250,000. On a suggéré ce matin qu'on évalue les deux DC-3 à $5,000 chacun. De sorte que nous dirons que toute l'affaire revenait à $260,000.

M. BYRNE: Cela comprenait tout le matériel; le matériel sur terre et le reste?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BYRNE: A l'époque où l'accord a été conclu, existait-il une autre compagnie d'aviation opérant dans ce que l'on appelle la région des prairies ou la région sud des prairies?

M. MCGREGOR: Non.

M. BYRNE: La compagnie *Pacific Western Airlines* s'était retirée de cette région?

M. MCGREGOR: Ils avaient une route vers le nord mais sans rapport avec celle-ci. Celle-ci va généralement d'est en ouest.

M. BYRNE: Cela ne comprenait aucune des opérations précédentes de la *Pacific Western*?

M. MCGREGOR: Non.

M. BYRNE: Alors, quelle est précisément la route de TransAir à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Vers l'ouest de Winnipeg à Brandon à Régina et ensuite vers le nord. Est-ce que quelqu'un possède les détails de cette route?

M. SEAGRIM: Churchill, Thompson, du Pas le Lac Lynn.

M. BYRNE: Pourriez-vous évaluer vos pertes annuelles à cette époque?

M. MCGREGOR: Oui, elles étaient de $300,000.

M. BYRNE: $300,000 par année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BYRNE: Et cet accord existe depuis 1963?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est exact.

M. BYRNE: Cela ferait quelque chose comme $1,200,000. En d'autres mots, on peut imaginer que si vous aviez continué depuis 1963 à fournir le service que Trans Air a fourni depuis, vous auriez pu perdre $1,200,000?

M. McGrevor: Exact, monsieur.

M. Byrne: Mais la valeur réelle du matériel donné à TransAir était de $260,000?

M. McGregor: C'est exact.

M. Byrne: Je dirais que ce fut là un accord prévoyant.

M. McGregor: C'était mon avis. Ce fut toujours notre avis.

M. Orlikow: Pour Air Canada?

M. McGregor: Oui.

M. Orlikow: Pas pour le gouvernement du Canada.

M. Byrne: Pour les contribuables canadiens.

M. Cantelon: Nous avons discuté cet après-midi des transporteurs aériens régionaux et du fait que pour les maintenir en service il était probablement nécessaire de leur octroyer certains subsides, et que c'était là la seule façon qui vous aurait permis de vous maintenir en opération et d'éviter de vous endetter. Naturellement, la position du gouvernement quant à la nouvelle législation sur le transport est que chaque phase du transport—et si je peux me permettre de la paraphraser sommairement—est censée produire ses propres coûts, de sorte que cela semble suggérer que les transporteurs aériens régionaux n'ont aucune chance de recevoir des subsides. Cela m'a conduit à jeter un coup d'œil sur l'Ordre en Conseil 1967/330, à la fin duquel on suggère qu'il y aura au cours des douze prochaines années des dépenses d'environ 300 millions pour un superréacté. De quelle façon entendez-vous financer ces 300 millions?

M. McGregor: Pour la plus grande partie sauf 500 millions...

M. Cantelon: Vous vous trompez; 300, millions.

M. McGregor: Attendez, considérez-vous le budget pour les dépenses en capital?

M. Cantelon: Oui.

M. McGregor: Je m'attends à ce que cela soit financé de la même façon dont nous avons financé par le passé, c'est-à-dire qu'une grande partie du capital requis provindra de la compagnie elle-même et le reste deviendra une dette additionnelle. Je vous induirais en erreur si je ne vous faisais pas remarquer que beaucoup plus que cela. Ce montant ne concerne que les transports supersoniques.

M. Cantelon: C'est à cette partie-là que je me référais. Vous ne vous attendez pas à emprunter de l'argent du Trésor fédéral pour cela?

M. McGregor: Oui, si l'arrangement actuel se maintient, par l'entremise du Canadien-National.

M. Cantelon: Par l'entremise du Canadien-National?

M. McGregor: Oui.

M. Cantelon: Vous n'appelez pas cela un subside?

M. McGregor: Non; nous payons une somme énorme d'intérêt là-dessus.

M. Cantelon: Et vous vous attendez à être en mesure de rembourser le capital un jour?

M. McGregor: Si l'industrie continue de grandir, je crois que ses besoins en capital grandiront également.

M. CANTELON: Je crains que vous n'ayiez évité de répondre à ma question.

M. MCGREGOR: Je n'avais pas l'intention de l'éviter.

M. CANTELON: Vous voyez, ce à quoi je veux en arriver, c'est que dans ce cas c'est une forme de subside. Vous payez de l'intérêt là-dessus, comprenez-moi bien; je comprends cela très bien. Mais s'il n'y a aucune chance que l'argent soit remboursé, alors, en fait, c'est un subside. De sorte que je crois que cela va à l'encontre du principe même de la législation sur le transport. Naturellement, je ne crois pas moi-même au principe fondamental de cette législation. Je crois que cette sorte de chose doit être faite si nous voulons avoir des transports adéquats dans ce pays—par air, par chemins de fer ou quoi que ce soit d'autre. C'est là l'argument que je veux soutenir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, avez-vous une question?

M. ROCK: Oui. Au sujet des 10 millions du fonds d'assurance, j'ai été étonné que vous ayiez pris action aussi rapidement pour reconstituer votre fonds d'assurance après cet accident. J'avais compris qu'il allait être épuisé par l'accident très sérieux que vous avez eu à Ste-Thérèse. Est-ce qu'il était alors épuisé et est-il maintenant reconstitué?

M. MCGREGOR: Il a depuis été reconstitué.

M. ROCK: C'est très bien. Permettez-moi de terminer la série de questions que j'avais commencée la dernière fois que je suis intervenu, M. McGregor, au sujet de l'émission d'actions au lieu d'emprunt d'argent sur obligations. Ne croyez-vous pas que cela serait une bonne idée maintenant que les dates d'échéance pour les $32 millions, 1967 et 1968, approchent? Je ne sais pas comment vous pourriez le faire, mais auriez-vous la prérogative de demander à certaines puissances du gouvernement fédéral d'amender la Charte d'Air Canada, ou est-ce que cela devrait être fait par le Parlement lui-même?

M. MCGREGOR: Cela serait nécessaire jusqu'à un certain point, peut-être, parce que la loi actuelle exige que les sécurités de la compagnie soient entre les mains de Canadiens. Si le marché devait être ouvert à tout le monde cette restriction, d'après moi, devrait être modifiée. Mais quant aux actions non émises, la première chose à faire est de trouver un acheteur.

M. ROCK: Qui achète ces actions à l'heure actuelle?

M. MCGREGOR: Le Canadien-National.

M. ROCK: Oui, mais alors ils empruntent ailleurs.

M. MCGREGOR: Oui, du gouvernement, ou à l'accasion du marché.

M. ROCK: Ne serait-ce pas une bonne idée alors, disons, si le gouvernement lui-même possédait 50 p. 100 des actions d'Air Canada et payait cet argent pour le fonds capital d'Air Canada? Il me semble que votre dette ne serait pas aussi élevée qu'elle l'est actuellement. Le reste pourrait être entre les mains du public canadien pour des montants limités par personne, disons, ou quelque chose du genre, de sorte qu'il ne serait pas dans les mains de certains syndicats financiers.

M. MCGREGOR: Alors, monsieur Rock, seriez-vous prêt à dire qu'un profit de 4 p. 100 sur le capital ordinaire constituerait un attrait réel sur le marché d'aujourd'hui?

M. ROCK: Non.

Le PRÉSIDENT: Je suis sûr que la philosophie de M. Rock l'amène à dire non.

M. ROCK: Non, certainement pas monsieur McGregor. Je ne crois pas que vous obtiendrez 4.91 ou 4 pour cent sur la prochaine émission d'obligations par l'entremise du Canadien-National, mais je suis sûr que vous pourriez l'obtenir maintenant à 5½ ou presque 6 pour cent.

M. MCGREGOR: On nous a déjà dit cela.

M. ROCK: On vous a dit cela, de sorte que je pense que le public serait prêt à acheter des émissions à 5½ et 5¾ pour cent qui arriveraient à échéance à cette époque n'importe comment. Je ne crois pas que vous ayez d'autre alternative que de suivre le marché. Est-ce exact, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Oui.

M. ROCK: C'est tout, monsieur le président.

M. SCHREYER: Monsieur McGregor, il y a eu des questions il y a quelques minutes au sujet des exigences d'Air Canada sur les prêts et on a suggéré que ces prêts prendront en fait la forme d'un subside indirect par le gouvernement du Canada. Je fais allusion aux $300 millions.

Le PRÉSIDENT: C'était là une suggestion de M. Cantelon.

M. SCHRYER: Oui, mais je désire une clarification. Je crois, monsieur McGregor que vous avez dit qu'Air Canada payait un intérêt énorme là-dessus. Que voulez-vous dire par «énorme»?

M. MCGREGOR: Cela s'élève à 4.9 pour cent en moyenne sur 15 ans d'emprunts.

M. SCHREYER: En d'autres mots, le prêt est entièrement compensatoire.

M. MCGREGOR: Entièrement. Nous payons au Canadien-National exactement le même taux d'intérêt que le Canadien-National a dû payer au gouvernement au fur et à mesure que ces obligations étaient émises.

M. SCHREYER: Est-ce qu'il y aurait des avantages pratiques à changer la structure fonctionnelle d'Air Canada pour qu'elle puisse se maintenir toute seule?

M. MCGREGOR: A mon avis, seulement celle à laquelle nous avons fait allusion il y a un moment; si nous avions du capital ordinaire disponible pour émission à nos employés sur la base d'une déduction de salaire ou toute autre base, cela augmenterait leur moral.

M. SCHREYER: $200,000 de dividendes payés l'an dernier sont payés sur quelle base?

M. MCGREGOR: Quatre dollars l'action.

M. SCHREYER: Y a-t-il 50,000...

M. MCGREGOR: Il y a 50,000 actions.

M. SCHREYER: Question d'intérêt, qui détient ces actions?

M. MCGREGOR: Le Canadien-National.

M. SCHREYER: Exclusivement?

M. MCGREGOR: Exclusivement.

Le PRÉSIDENT: Une subsidiaire qui est la propriété entière du Canadien-National. C'est la seule définition juste qu'on peut en donner.

M. SCHREYER: Je crois qu'au cours de la dernière ou des deux dernières années Air Canada a mis fin à sa pratique de voir à l'entretien et aux réparations de certaines compagnies aériennes étrangères comme Air France, *Icelandic Airways*, etc...Est-ce exact?

M. McGREGOR: Je ne crois pas que nous ayons jamais fait de réparations pour aucune d'entre elles. Nous ne réparons que les moteurs de CPA. M. Seagrim pourrait peut-être me corriger là-dessus. Nous offrons certains services aux lignes étrangères là où elles font escale, comme elles le font pour nous.

M. SCHREYER: Ainsi vous n'avez pas cessé vos travaux d'entretien pour les compagnies étrangères?

M. McGREGOR: Pas à ma connaissance.

Êtes-vous au courant de certains cas, monsieur Seagrim?

M. SEAGRIM: C'est une situation variable. C'est une question de prix. Parfois, à Montréal, par exemple, nous sommes en compétition avec une autre organisation, à savoir, Bristol, pour offrir des services à une autre compagnie; ils offrent un meilleur prix et nous perdons cette affaire. Mais nous continuons à fournir des services à un certain nombre de compagnies à travers le pays.

M. SCHREYER: Est-ce là une activité marginale profitable de vos opérations?

M. McGREGOR: Oui, nous établissons nos prix de façon à ce que ce soit une activité marginale profitable.

M. SCHREYER: Une question en ce qui regarde le travail d'entretien de la compagnie. Je crois savoir qu'il existe environ 20 centres où l'entretien des appareils de la compagnie se fait à travers le Canada?

M. McGREGOR: Je crois que c'est à peu près cela, oui.

M. SCHREYER: Et est-ce que ces endroits où l'entretien se fait varient en degré de perfection?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: C'est-à-dire que certains font un travail plus complet que d'autres.

M. McGREGOR: Oui. Cela dépend beaucoup de ce que l'avion à ce point-là est rendu au bout de la ligne ou s'il s'arrête pendant une escale et poursuit sa route, auquel cas, on ne fera que les travaux essentiels. Mais un endroit comme Halifax est une base d'entretien importante, de même que Vancouver.

M. SCHREYER: Monsieur le président, il ne me reste que deux questions pour compléter mes questions précédentes.

Je veux en revenir à la question de cet accrod conclu entre Air Canada et TransAir. Monsieur McGregor, vous nous avez laissé entendre que cette transaction avait été fructueuse pour votre organisation parce qu'elle vous a permis de vous défaire d'une perte annuelle de l'ordre de $300 millions?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Vous avez évalué le Viscount à $250,000, je crois. Est-ce là la valeur au livre ou sur le marché?

M. McGREGOR: Au livre, je crois.

M. SCHREYER: Pouvez-vous me donner une idée de ce qu'aurait pu être la valeur sur le marché? Quel aurait été le rapport?

M. McGREGOR: Nous ne nous sommes pas adressés au marché à cette époque, en autant que je m'en souvienne. La valeur au livre au 31 décembre 1952 était de $233,000.

M. SCHREYER: Je ne m'y connais pas trop en finance mais, si je ne me trompe, la valeur aux livres peut parfois être très différente de la valeur réelle ou marchande, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: C'est possible.

M. SCHREYER: Sans vouloir trop insister, j'aimerais quand même qu'on me donne une idée de la valeur marchande.

M. MCGREGOR: J'aimerais pouvoir vous éclairer mais, à moins d'avoir vendu à ce moment-là un appareil de cet âge ou à peu près, je ne saurais vous dire quel était le prix d'un Viscount sur le marché canadien.

M. SCHREYER: Ça va; je n'insiste pas et je passe à autre chose. Je reconnais que, par cette transaction, Air-Canada a pu réaliser une économie mais n'auriez-vous pas pu présenter une demande à la Commission du Transport aérien, comme l'a fait TransAir, en vue de cesser de desservir ce parcours déficitaire?

M. MCGREGOR: Oui, nous aurions pu le faire.

M. SCHREYER: Et vous auriez pu réaliser ainsi des économies, si...

M. MCGREGOR: Si nous avions obtenu cette autorisation, oui.

M. SCHREYER: Pourquoi l'attitude de la Commission du Transport aérien aurait-elle été différente vis-à-vis d'Air-Canada qu'à l'égard de TransAir à qui cette autorisation a effectivement été accordée?

M. MCGREGOR: Je crois que la Commission s'était déjà trouvée en difficulté. Nous lui avions demandé l'autorisation d'abandonner notre service vers Kapuskasing et elle avait acquiescé, ce qui a donné lieu à certains incidents assez regrettables. Je crois donc que, dans ce cas-ci, elle n'aurait pas accueilli notre demande avec trop d'enthousiasme.

Quoi qu'il en soit, là n'est pas la question. N'oubliez pas que les aéroports ne pouvaient pas recevoir d'appareils plus gros que le DC-3 et que nous avions été amenés graduellement à nous procurer deux de ces appareils, de même que leurs équipages et l'équipement d'entretien, exclusivement pour cette route. Nous étions tout à fait disposés à maintenir ce service indéfiniment pourvu que les aéroports soient aménagés pour recevoir les Viscounts; c'est ce que nous avons dit à ce moment-là.

M. SCHREYER: Peut-on en conclure qu'une des raisons pour lesquelles vous avez demandé cette sorte d'arrangement en vue de vous débarrasser de cette ligne déficitaire, c'est parce que vous saviez parfaitement qu'une demande de votre part serait tout probablement rejetée par la Commission?

M. MCGREGOR: Non.

M. SCHREYER: Car on semble avoir tendance à être un peu plus exigeant envers Air-Canada qu'envers certaines des autres lignes régionales, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Ce n'est peut-être pas une conclusion légitime mais je serais porté à vous donner raison.

M. SCHREYER: Enfin, monsieur le président, le graphique qui figure à la page 16 du rapport annuel, où l'on indique le lien entre les rubriques recettes voyageurs-milles et sièges-milles diponibles, semble révéler qu'il existe un maximum nettement défini quant au pourcentage des sièges occupés. Ce maxi-

mum semble se situer aux alentours de 71 p. 100. Est-ce parce que votre entreprise, ou les lignes aériennes en général, ne peuvent pas, techniquement, dépasser ce maximum ou est-ce parce qu'Air-Canada doit desservir certains parcours où la circulation n'est pas très active?

M. McGREGOR: Il ne faut pas oublier qu'il s'agit là d'une moyenne pour l'ensemble du réseau...

M. SCHREYER: En effet.

M. McGREGOR: ... pour l'année; c'est donc un chiffre qui pourrait induire en erreur. Ce niveau de 71 p. 100 n'a été atteint qu'une seule fois, il y a dix ans. Depuis ce temps, nous nous efforçons de maintenir le facteur de charge aux environ de 65 car nous supposons qu'à ce niveau il nous est possible de faire nos frais et d'assurer en même temps un bon service; autrement, si le niveau de ce facteur s'élève, la proportion des demandes de sièges sur ces vols, en particulier les plus populaires (ceux des vendredis et des mois de juin et juillet), diminue rapidement, comme je le disais ce matin.

M. SCHREYER: Est-ce que le recours aux ordinatrices pour l'allocation des places, et ainsi de suite, vous permettra d'accroître graduellement le cœfficient des sièges occupés?

M. McGREGOR: Nous l'espérons.

M. SCHREYER: Mais ces machines n'ont pas encore donné de résultats?

M. McGREGOR: Pas encore.

M. SCHREYER: Merci.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gray, vous avez une question à poser?

M. GRAY: Une ou deux brèves questions. Je sais que le Comité impose de longues journées de travail à M. McGregor et à ses associés; je pourrais ajouter, en passant, que nos questions portent souvent sur des points au sujet desquels il peut y avoir du mécontentement ou au sujet desquels nous réclamons certaines améliorations. Nous ne nous attardons guère aux domaines où *Air Canada* donne entière satisfaction. C'est sans doute parce que tout le monde est d'accord là-dessus et notre silence doit être considéré comme une marque d'approbation.

M. McGREGOR: Merci.

M. GRAY: Vous l'avez dit, monsieur O'Keefe. M. O'Keefe a le don de dire ce qu'il faut au bon moment.

M. O'KEEFE: Merci.

M. GRAY: Quoi qu'il en soit, je voudrais revenir à mes questions au sujet des horaires...

M. SHERMAN: Il s'est occupé des portes de sortie à Terre-Neuve.

M. O'KEEFE: A Montréal.

M. GRAY: En réfléchissant aux réponses que vous m'avez fournies sur les horaires, je me suis dit que ce problème d'un arrêt prolongé à Toronto pourrait sûrement vous nuire pour ce qui est du transport de voyageurs non seulement vers Ottawa mais aussi vers Montréal. Puisqu'une bonne partie de votre clientèle de Windsor vous vient de Détroit et du mid-west américain, je me suis demandé si la supposition que j'ai faite au sujet de votre horaire était valable et si vous serez réellement en mesure de répondre convenablement à la demande pour le transport de voyageurs de Détroit et du mid-west qui passeront par Windsor pour se rendre à l'Expo de Montréal? Pourriez-vous me donner des éclaircissements là-dessus?

M. McGREGOR: Je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse définitive. Comme je l'ai répété peut-être une douzaine de fois aujourd'hui, nous nous heurtons à un grave problème d'équipement et nous faisons de notre mieux pour donner le meilleur rendement possible. Nous ne pouvons pas en même temps assurer partout les raccordements les plus commodes.

Le cas que vous mentionnez est peut-être un cas particulier dont nous nous occuperons certainement.

M. GRAY: Oui; et ceci m'amène à ma question suivante. Vous vous engagez donc à revoir vos horaires entre Windsor et Toronto et les endroits situés au-delà, en vue de déterminer quelles seraient les améliorations possibles?

M. McGREGOR: Nous y verrons.

M. GRAY: Ma dernière question porte sur le problème dont j'ai parlé, celui de la ligne Windsor-Toronto. Est-ce que cela se répercute sur les raccordements entre Ottawa et d'autres parties du pays? Autrement dit, a-t-on réduit le nombre des correspondances entre Ottawa, Toronto et d'autres endroits?

M. McGREGOR: Voulez-vous parler du raccordement à Toronto?

M. GRAY: Ma foi, commençons par là. Ainsi le nombre des vols entre Toronto et Ottawa, reliés ou non aux vols vers Windsor, a-t-il diminué? Je comprends bien votre problème d'utilisation maximum des appareils, et ainsi de suite, mais je ne voudrais pas que la ville d'Ottawa devienne plus isolée qu'elle l'est déjà, dit-on du reste du pays. Ce n'est pas que j'accepte cette affirmation mais il me semble que notre réseau national est tenu en particulier d'assurer d'excellents raccordements entre la capitale et le reste du Canada afin que les contacts puissent être maintenus de part et d'autre.

M. McGREGOR: Il y a dix vols quotidiens entre Toronto et Ottawa. La capitale n'est guère isolée.

M. GRAY: Combien y en avait-il auparavant?

Le PRÉSIDENT: Combien y en avait-il dans la matinée, monsieur McGregor?

M. McGREGOR: Autant que je sache, ce nombre n'a jamais été dépassé durant l'hiver.

M. GRAY: Les heures ont-elles été changées? Autrement dit, y a-t-il quatre vols durant la matinée?

M. McGREGOR: Je n'ai pas saisi.

M. GRAY: Y a-t-il moins de vols qu'il y en avait le matin?

M. McGREGOR: Il y a quatre vols le matin. Il faut comprendre qu'en principe nous prévoyons des vols moins fréquents durant l'hiver à cause d'une baisse saisonnière de la circulation et que le nombre en est augmenté au printemps; nous tenons compte habituellement de la croissance normale d'une année à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Ce que veut dire M. Gray, je crois, c'est qu'il existe un horaire pour mai et juin, entre Toronto et Ottawa, qui entrera en vigueur le 1er mai; le vol de 11 h,. qui convient à beaucoup de gens, est remplacé par les vols de 9 h et 12h. 15. C'est cela qui l'intéresse; c'est un des points qui cause passablement d'inquiétude et sur lesquels le Comité veut se renseigner.

M. McGREGOR: Il n'existe pas d'horaire pour mai et juin.

M. GRAY: Il ne s'agit pas uniquement du nombre de vols mais de l'heure de départs.

M. ROCK: C'est une affaire d'intérêt personnel.

M. GRAY: C'est un point qui intéresse le Comité, je crois. Si nous pouvions voyager en automobile, en train ou en patins à roulettes, comme M. Rock, nous ne manifesterions peut-être pas le même intérêt mais j'estime que les hommes d'affaires et tous les citoyens veulent rester en contact avec la capitale.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor pourra sans doute y voir.

M. GRAY: En guise de conclusion, monsieur McGregor, est-ce que je pourrais continuer le dialogue avec vous par correspondance? Est-ce que cela conviendrait?

M. MCGREGOR: Tout à fait.

Le PRÉSIDENT: Oui, je le pense, car nous voulons passer aussitôt que possible au rapport du vérificateur. Il ne reste qu'un seul nom sur ma liste, celui de M. Bell.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Peut-on prévoir pour l'avenir immédiat un service étendu au monde entier?

M. MCGREGOR: Non.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous n'y voyez aucun avantage?

M. MCGREGOR: Pas pour l'avenir immédiat; bilatéralement, c'est impossible.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): On a songé à raccorder diverses lignes pour assurer le service autour du monde. J'ai remarqué que vous allez maintenant à Los Angeles et à Moscou.

M. MCGREGOR: Oh, vous voulez dire par correspondance entre plusieurs lignes aériennes?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Oui.

M. MCGREGOR: Oh, oui; c'est toujours possible.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Et le contrôle de la circulation? Êtes-vous satisfait en ce moment du travail du ministère des Transports? Est-ce que vous aurez des demandes à soumettre au moment de la préparation des crédits? Par exemple, quels résultats donne le nouveau corridor aérien transatlantique, le nouveau barème des distances?

M. MCGREGOR: Je vais demander à M. Seagrim de répondre.

M. SEAGRIM: Cela ne pose pas de difficultés particulières pour le moment. De fait, les distances sont les mêmes qu'auparavant car les nouveaux règlements n'ont jamais été appliqués bien qu'ils aient été mis en vigueur. Disons qu'on est à les examiner de nouveau. Les corridors de l'Atlantique ne posent pas de problème à l'heure actuelle.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Merci.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, dois-je retourner à la Chambre le Rapport annuel de 1966 en indiquant que le Comité l'a approuvé?

M. LESSARD: Je le propose.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Dois-je retourner à la Chambre le budget d'immobilisations de 1967 en indiquant que le Comité l'a approuvé?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je poserai ma question...

Le PRÉSIDENT: A propos du budget d'immobilisations?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je puis attendre que nous passions au rapport du vérificateur.

M. JAMIESON: Je voudrais poser une question sur le budget d'immobilisations, si on me le permet.

Le PRÉSIDENT: Une question, monsieur Jamieson.

M. JAMIESON: Elle porte sur la répartition des sièges entre la première classe et la classe touriste, et sur la distinction entre les deux. Est-ce que le maintien de cette distinction vous coûte cher? Autrement dit, votre rapport indique quel est le rendement par voyageur-mille, et ainsi de suite, mais est-ce qu'il peut arriver que tous les sièges de la classe touriste aient été vendus ou retenus et qu'il reste des sièges vides?

M. MCGREGOR: Des sièges en première?

M. JAMIESON: Oui. Est-ce que cela vous cause des ennuis? Si vous étiez libre de le faire, abandonneriez-vous la première classe sur de nombreux parcours? Est-ce qu'on s'achemine de nouveau vers une classe unique ou est-ce que la dualité des classes vous est imposée par la concurrence ou par d'autres considérations?

M. MCGREGOR: On a tenté l'expérience d'un retour à une classe unique mais les résultats n'ont pas été très satisfaisants; je crois qu'en fin de compte nous avions abouti à trois classes.

Les tarifs, entre la première classe et la classe touriste, sont établis de façon qu'on obtienne autant que possible le même rendement pour la même superficie. Ce qui complique un peu les choses, c'est que, dans le DC-8, l'espace occupé par le foyer ne rapporte rien.

M. JAMIESON: Mais je parle des commodités tout autant que du prix. Il semble un peu ridicule que certains sièges soient vides parce que des clients ne peuvent se permettre de voyager en première classe plutôt qu'en classe touriste. C'est ce qui arrive à peu près toujours, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, le facteur de charge tend à être moins élevé en première.

M. JAMIESON: Mais il n'y a pas de solution de rechange pour obvier à cette perte apparente d'espace?.

M. MCGREGOR: Voulez-vous dire que nous pourrions nous contenter d'une classe touriste . . .

M. JAMIESON: Non, ce n'est pas ce que je veux dire, Je comprends, bien entendu, que vous auriez simplement à remplir les sièges d'une classe et à passer ensuite à l'autre. Mais quand il reste passablement de sièges vides en première classe, et puisque vous cherchez à obtenir un coefficient maximum d'utilisation et de rendement, en particulier sur les parcours où vous profitez d'une sorte d'exclusivité, est-ce que vous y gagnez réellement à conserver la première classe? Ne pouvez-vous pas faire pour d'autres appareils ce que vous avez fait pour le Viscount?

M. MCGREGOR: C'est bien ce que nous faisons. En pareil cas, nous réduisons systématiquement le nombre de sièges de première pour augmenter d'autant celui des sièges de classe touriste.

M. JAMIESON: Mais cela pourrait contribuer à abaisser les tarifs de la classe touriste, n'est-ce pas? Si vous obteniez, ne fût-ce que la même somme, d'un plus grand nombre de voyageurs, le prix moyen par client en serait sans doute réduit.

M. MCGREGOR: Parlons-nous ici des lignes nationales ou internationales?

M. JAMIESON: Bien entendu, je m'intéresse davantage aux parcours nationaux.

M. MCGREGOR: S'il était plus économique de procéder ainsi, oui; mais il est probable que ce n'est pas ce qui se produirait car ce que nous cherchons c'est d'obtenir un rendement constant en fonction de la superficie réservée aux voyageurs.

M. JAMIESON: Je sais que le président veut que nous nous hâtions mais ce point me paraît important car vous avez dit que la demande de sièges en première classe diminue constamment.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JAMIESON: C'est ce qu'indique le cercle dans votre rapport. Autrement dit, finirez-vous par avoir un grand nombre d'appareils conçus de telle façon que beaucoup de sièges ne vous rapporteront pas de revenu, ce qui en fin de compte nuit à vos clients?

M. MCGREGOR: C'est possible, je crois. Sur un de ces modèles, BOAC a abaissé à huit le nombre des sièges de première. Dans le DC-9, le nombre a été réduit à douze.

M. JAMIESON: Tant mieux.

M. CANTELON: Il m'est impossible de concilier ces déclarations avec les réponses que vous m'avez fournies plus tôt, à savoir que les recettes globales ont augmenté mais que le revenu par siège-mille a diminué, ce qui tient, disiez-vous, à ce qu'on a réduit sensiblement le nombre de sièges de première.

M. MCGREGOR: Oh, non! Je n'ai pas dit cela.

M. CANTELON: Alors, j'ai mal compris.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Schreyer.

M. SCHREYER: Monsieur McGregor, *Air-Canada* a fait un dépôt de deux millions et quart pour être portée sur la liste des acheteurs du SST. Où cet argent a-t-il été déposé?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas saisi.

M. SCHREYER: Auprès de qui cet argent a-t-il été déposé?

M. MCGREGOR: La moitié auprès de *Sud-Aviation* et la moitié auprès de BAC (*British Aircraft Corporation*).

M. SCHREYER: La totalité des deux millions et quart?

M. MCGREGOR: Je m'excuse; $875,000.

M. SCHREYER: Vous voulez dire que la somme de deux millions et quart de dollars a été déposée auprès des fabricants du *Concorde*?

Le PRÉSIDENT: M. McGregor a dit $875,000, et non $2,250,000.

M. SCHREYER: Donc les fabricants du *Concorde* ont en main ces quelque $900,000...

M. MCGREGOR: En effet.

M. SCHREYER: ... et la compagnie Douglas a le reste.

M. MCGREGOR: La somme est de $100,000 par appareil et nous sommes sur la liste des acheteurs pour six appareils américains.

M. JAMIESON: Savez-vous quelle part de cet argent vous perdrez si vous décidez de ne pas acheter.

M. McGREGOR: Dans le cas du *Boeing*, oui.

M. JAMIESON: Est-ce que vous y perdez si vous n'achetez pas.

M. McGREGOR: Pas dans le cas du *Boeing*.

M. JAMIESON: Non, mais vous avez fait un dépôt.

M. McGREGOR: C'est une affaire compliquée. L'accord n'étant pas encore signé, je préférerais ne pas en parler.

M. SCHREYER: *Air-Canada* a-t-elle décidé définitivement d'acheter le SST?

M. McGREGOR: Oui.

M. SCHREYER: Au pied levé, pouvez-vous nous dire combien de lignes aériennes sont assez solides pour s'engager à l'égard du SST? J'imagine que certaines entreprises bien établies de l'Europe occidentale ne seront pas en mesure de faire la transition. Est-ce votre avis?

M. McGREGOR: Non, je n'en vois aucune, parmi les 15 ou les 20 principales lignes aériennes, qui ne soit pas en mesure d'opérer le changement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur McGregor, on a donné à entendre que, parce que nous sommes forcés d'engager ces très fortes sommes, il serait peut-être opportun de repenser plus tard la structure d'*Air Canada*. Je ne veux pas dire qu'il est impossible de dresser un bilan financier exact mais c'est un fait que la Société est devenue une très grande entreprise. Elle fait plus que jamais concurrence à CPA et, en réalité, nous n'avons pour ainsi pas le choix. Je me reporte aux chemins de fer car, fatalement, il faudra un jour ou l'autre établir une comparaison sur ce plan et tout cela est rattaché à votre bilan financier.Vous indiquez cette année des bénéfices et c'est précisément l'année où CPA obtient de nouvelles concessions majeures; je suppose que si, par hasard, vous aviez indiqué un déficit, CPA n'aurait pas pu compter sur l'appui public qu'il a reçu. Je crois que le Comité devrait se préparer à faire enquête sur tout cela.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons le faire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Les comptables agréés auront de quoi se régaler.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport à la Chambre du budget d'immobilisations pour 1967?

M. REID: Je le propose.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous pourrions sans doute passer au rapport des vérificateurs et poursuivre la séance un peu au-delà de six heures pour éviter de faire revenir les témoins à huit heures. Je crois que cela convient à la plupart des membres du Comité. J'invite M. Beech à s'avancer.

Je remercie MM. McGregor, Seagrim, Harvey et Laing d'avoir bien voulu assister à nos séances de ce matin et de cet après-midi. Ils ont eu une longue journée.

MM. John W. Beech et D. J. McIntyre, de la maison Touche, Ross, Bailey et Smart, sont présents. Avez-vous une déclaration initiale, monsieur Beech?

M. J. W. BEECH, F.C.A. (*Touche, Ross, Bailey & Smart, comptables agréés*): Non, je n'ai pas d'exposé préliminaire à faire.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc passer aux questions sur le rapport des vérificateurs pour l'année d'Air-Canada terminée le 31 décembre 1966. Monsieur Bell, avez-vous des questions à poser là-dessus?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Non, je les ai posées à l'occasion du budget. Il ne me vient aucune question à l'esprit en ce moment, monsieur le président, sauf que je pourrais reprendre ce que j'ai demandé à M. McGregor et poser aux comptables les mêmes questions générales. Étant donné qu'il existe des principes en bonne comptabilité et que nous aurons à faire au cours des prochaines années d'énormes dépenses qui seront de l'ordre d'au moins $300,000,000, la façon dont on emprunte de l'argent du CN sans aucune provision pour le fonds d'amortissement ne présente-t-elle pas une situation unique? En examinant un bilan consolidé, nous ne savons vraiment pas où nous en sommes.

M. BEECH: C'est bien sûr une situation unique en ce qui concerne le rapport entre la dette et l'avoir. Je pense que M. McGregor a répondu à bien des questions à ce sujet et quelqu'un a dit qu'il faudrait les poser aux comptables agréés. Nous pourrions probablement lui décerner un titre honorifique en comptabilité.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le rapport des vérificateurs?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai mentionné le budget des immobilisations et j'essaie de le comprendre. C'est probablement une question élémentaire. Air-Canada s'est adressé au Canadien National en 1966 pour obtenir 67 millions de dollars, et l'amortissement des nouveaux avions est compris dans les immeubles et le matériel, puis il apparaît dans votre bilan et aussi dans le budget proposé.

M. BEECH: Pardon. Vous dites l'amortissement?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ce montant qui a été accordé. J'oublie comment on l'appelle. Ce sont les engagements. Si j'ai bien compris, on met un montant de côté chaque année, et un montant a été mis de côté cette année pour les avions *Boeing*.

M. BEECH: Ce sont des paiements anticipés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je comprends.

M. BEECH: Il y a deux sortes de paiements anticipés.

Le PRÉSIDENT: Il y a le dépôt pour la place dans la liste d'attente.

M. BEECH: Oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Non, ce n'est pas ce dont je parle.

M. BEECH: Il y a les paiements anticipés sur les contrats.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je ne comprends pas cette méthode. Sans parler des SST, mais seulement des Boeing ordinaires et peut-être aussi des Douglas qui sont actuellement en cours de livraison, on met un montant de côté chaque année pour amortir toute la somme. J'en arrive à dire qu'on procède ainsi pour qu'au moment du dernier paiement ou de la livraison de ces avions, on n'aura pas à débourser d'un seul coup tout le prix d'achat. Tout cela est prévu de la bonne manière, n'est-ce pas? On répartit le total sur une certaine période.

M. BEECH: Dans le cas des avions Douglas, on a procédé de cette façon, car le contrat prévoit des avances à verser à certaines dates, le dernier versement devant coïncider avec la livraison.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est ce qui se faisait, mais on va procéder d'une manière différente et c'est ce qui m'intrigue.

M. BEECH: Non. Ce sera simplement plus gros.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ce sera plus gros?

M. JAMIESON: Je n'ai qu'une question à poser et elle porte sur la page 22 du rapport. Je ne sais pas ce que cela veut dire, mais cela me semble fort inusité, et ce doit être également inusité dans l'ensemble de l'industrie des transports aériens: le poste «ventes et promotion» s'élève à $44,828,447 et les frais d'exploitation «dans l'air» ne sont que de $60,789,528. Que fait-on entrer dans ces frais, «ventes et promotion»?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous avez sous les yeux le rapport annuel que nous avons approuvé, monsieur Jamieson?

M. JAMIESON: Non, pas nécessairement. Il n'y a aucune décomposition montrant ce que cette somme comprend et je présume qu'un vérificateur est en mesure de me dire de quoi se compose ce chiffre. Ce n'est pas ici et, s'il peut me le trouver, tant mieux.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne l'avez-vous pas demandé pendant que nous examinions le rapport?

M. JAMIESON: Parce que vous ne vouliez pas me laisser poser des questions à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Jamieson, je pense que vous avez posé plus de questions aujourd'hui que vous n'en avez jamais posé au sein de ce comité. Comptez vous chanceux.

M. JAMIESON: En bref, par exemple, ce montant comprend-il les paiements aux agences de voyage et autres paiements semblables?

M. BEECH: Oui; les paiements aux agences de voyage et tous les frais normaux de promotion et de vente.

M. JAMIESON: C'est un montant considérable.

M. SCHREYER: Je voudrais simplement savoir si le fait de verser des avances à un constructeur d'avions, le fait de verser un dépôt pour obtenir une place dans la liste d'attente, ne serait pas en réalité une dérogation aux méthodes commerciales courantes?

M. BEECH: C'est une pratique courante.

M. SCHREYER: C'est un moyen de fournir au constructeur des capitaux qui ne lui coûteront pas cher, n'est-ce pas?

M. BEECH: C'est bien ce qui se passe, mais c'est la pratique courante dans l'industrie de l'aéronautique.

M. SCHREYER: Mais seulement dans l'industrie de l'aéronautique. Ce ne serait pas considéré comme normal dans d'autres secteurs de l'économie.

M. BEECH: Je pense que vous retrouverez cela dans certaines industries et dans certains contrats. Ce n'est pas inusité quand il s'agit de grosses unités ayant un prix très élevé.

M. SCHREYER: Par conséquent, vous ne voyez aucun rapport direct entre, d'une part, ce système d'avances et de dépôts pour une place dans la liste d'attente et, d'autre part, le fait que les principaux fournisseurs d'avions éprouvent des difficultés pour emprunter depuis 18 ou 24 mois? Je parle en particulier des avions Douglas.

M. BEECH: D'après ce que j'ai lu, Douglas a ses propres problèmes particuliers.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Notre argent serait protégé.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor devrait peut-être revenir s'asseoir ici, car assis sur le bord de cette chaise, il va tomber et je ne voudrais pas qu'il tombe.

M. MCGREGOR: Ce monsieur, membre du Comité, a tout à fait raison. A ma connaissance la situation créée par cet avion supersonique est unique dans l'histoire de l'aéronautique, surtout à cause des sommes énormes qu'ont coûté la conception et la mise au point, et de la très longue période qui doit s'écouler entre les commandes fermes et les livraisons. Dans le cas du Concorde, nous nous attendons d'utiliser notre premier appareil de ce genre en 1973, soit dans sept ans. Il est évident, je pense, que les conducteurs ont absolument besoin de paiements périodiques en cours de route.

Mais comme M. Beech l'a dit, c'est simplement une application de la méthode employée dans le cas des avions ordinaires, dont la construction dure de 18 à 24 mois. Nous faisons un versement en prenant l'engagement, d'autres versements au cours de l'exécution de la commande, puis un dernier paiement.

M. SCHREYER: Alors, vous admettez que cette coutume est propre à l'industrie aéronautique et ne se rencontre presque nulle part ailleurs.

M. MCGREGOR: Je n'ai aucune expérience dans l'achat de très grosses machines, comme les grues géantes et autres appareils de ce genre, et j'ignore si la même chose se fait dans ce cas. A ma connaissance, la coutume de faire périodiquement des paiements au cours de la construction d'un avion dure depuis toujours, mais dans le cas de l'avion supersonique, la période de construction est beaucoup plus longue et le prix beaucoup plus élevé.

M. SCHREYER: Par ce moyen, Air Canada se trouve donc à faire sa petite part dans le financement de la création des avions supersoniques.

M. MCGREGOR: Je crois qu'il est juste de dire que nous le faisons, en même temps que les autres acheteurs.

M. SHERMAN: Monsieur Beech, où se trouve le montant versé pour une place dans la liste de livraison de l'avion supersonique. A quel poste?

M. BEECH: Dans les comptes de la société? C'est au poste des «comptes à recevoir» à ce stade-ci. Ce sont des avances faites pour obtenir place dans la liste des livraisons; il n'y a aucune obligation contractuelle et cela est rangé avec les autres comptes à recevoir.

M. SHERMAN: J'ai une autre question à poser. En ce qui concerne le fonds de roulement, monsieur, les chiffres de votre rapport... Nous parlons du rapport des vérificateurs.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais cela est dans le bilan, monsieur Sherman.

M. SHERMAN: Je cède la parole à un autre pour le moment, car je ne sais pas au juste ce que je veux trouver.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En ce qui concerne les paiements anticipés faits à la société *Douglas*, je n'insinue pas qu'elle a des difficultés financières dont nous pourrions souffrir, mais est-ce que l'argent que nous avons versé est entièrement protégé?

M. MCGREGOR: S'il arrivait que cette compagnie sombre?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois qu'il est actuellement question d'une fusion dans le cas de la *Douglas*, et l'accord dont vous parlez pourrait devenir compliqué. Nous avons fait à la *Douglas* des paiements anticipés très considérables. Je présume que cet argent nous reviendrait si les avions n'étaient pas livrés.

M. MCGREGOR: Si la compagnie l'a encore.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois comprendre que cette affaire est très sérieuse. Je crois que nous et tous les autres contribuables canadiens nous devions lire les journaux tous les jours pour nous assurer que le dénouement sera satisfaisant.

M. MCGREGOR: Je crois que cela dépendrait du degré d'avancement de la construction de l'avion. Les avions cont étiquetés; chacun d'eux porte un numéro de commande indiquant qu'il est destiné à Air-Canada et si, pour le parachever, il ne manque plus que quelques hublots à mettre en place, c'est un avion achetable, qui vaut environ 9 millions de dollars.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Par conséquent, vous n'aurez rien perdu, sauf le temps écoulé depuis la date espérée pour la livraison?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Mais vous avez subi une perte de recettes en modifiant vos projets.

M. MCGRFGOR: Sans aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Telle a été l'histoire de l'industrie aéronautique.

M. MCGREGOR: Je ne me souviens d'aucune autre compagnie importante qui se soit trouvée en aussi mauvaise posture et, comme je l'ai déjà mentionné, je suis certain que cela est dû à la guerre du Viet-Nam. La compagnie *Douglas* a investi beaucoup d'argent en matériaux et en main-d'œuvre dans un grand nombre d'avions pour lesquels elle n'a pas pu obtenir de moteurs. Elle n'a donc pas pu les livrer et obtenir le dernier paiement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pensez-vous que le gouvernement américain sera impliqué si l'affaire prend de graves proportions internationales?

M. MCGREGOR: Je le crois, mais je ne peux me prononcer sur ce point.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Dans le cas du Concorde, il y a vraiment de pleines garanties gouvernementales. Du moins, vous le croyez, mais dans ce cas-ci, il s'agit d'une entreprise privée.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacEwan, vous êtes le suivant.

M. MACEWAN: Je voudrais poser une question au sujet du fonds et de la réserve d'assurance à la page 6. Si j'ai bien compris, Air-Canada est son propre assureur. Il y a ici un montant de $88,000 donné comme récupération du coût d'un accident. De qui est venu cet argent et à qui a-t-il été payé?

M. BEECH: Si j'ai bonne mémoire, il s'agit là d'un avion Viscount qu'on avait considéré comme entièrement perdu et dont certaines pièces ont été récupérées pour servir dans d'autres avions du même type. La valeur de ces pièces a été créditée.

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

M. SHERMAN: J'ai peine à faire concorder ce rapport des vérificateurs avec les états financiers des pages 20 et 21 du rapport annuel. M. Beech pourrait peut-être m'aider?

M. BEECH: Parlez-vous du but de notre rapport, monsieur Sherman?

Le PRÉSIDENT: Il a peine à relier votre rapport au bilan.

M. BEECH: Dans notre rapport, nous n'avons pas traité tous les postes du bilan. Dans notre rapport, nous nous sommes efforcés de mettre certains points en lumière et de faire quelques analyses, avec l'espoir que cela serait utile au Comité.

M. SHERMAN: Merci.

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

M. SCHREYER: L'an dernier, d'après votre rapport, l'actif d'Air-Canada s'est accru d'environ 44 millions de dollars en avions et en pièces seulement. Est-ce exact?

M. BEECH: De quel rapport parlez-vous?

M. SHREYER: C'est à la page 5 de votre rapport daté du 31 décembre 1966.

M. BEECH: Oui.

M. SCHREYER: Il s'agit donc de l'année civile, n'est-ce pas?

M. BEECH: C'est exact. Il s'agit principalement des six DC-9 et des deux DC-8.

M. SCHREYER: Oui. Voici ce à quoi je veux en venir. Ce sont là des avions et du matériel dont Air-Canada a effectivement pris livraison et dont elle est en possession?

M. BEECH: C'est exact.

M. SCHREYER: Actuellement, quelle est la valeur comme biens d'actif des avions et des pièces commandés mais non livrés?

M. BEECH: Plus bas sur cette page, vous verrez que c'est $26,861,000. Ce sont les paiements périodiques.

M. SCHREYER: Oh, mais ce sont là des paiements périodiques et c'est précisément ce qui m'intrigue. Ce sont là des paiements anticipés, mais quelle proportion de la valeur réelle ces 26 millions de dollars représentent-ils? C'est ce que je cherche à savoir.

M. MCGREGOR: La valeur réelle d'un avion non terminé? Je crois qu'il n'en a pas.

M. SCHREYER: Non, la valeur au moment de la livraison.

M. BEECH: Si vous voulez bien lire la dernière phrase, elle dit:

Il reste à payer des sommes totalisant $165,000,000.

En plus des 26 millions de dollars.

M. SCHREYER: J'ai maintenant toute la réponse à la question que j'avais posée. Je voulais savoir quelle proportion les paiements anticipés représentaient par rapport à la valeur pour Air-Canada après livraison.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. BEECH: Sur une valeur totale de $191,800,000, un montant de $26,861,000 a été payé.

M. SCHREYER: Certains de ces avions ne seront pas livrés avant 18 ou 24 mois, n'est-ce pas?

M. BEECH: Les livraisons seront faites en 1967 et en 1968.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que je vais faire rapport que le rapport des vérificateurs est approuvé?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Permettez-moi de répéter que nous n'avons pas besoin de faire une recommandation pour le moment. Je persiste à croire que le tout devrait être examiné par des gens ayant plus de connaissances et d'expérience, qu'ils fassent ou non partie de la fonction publique.

Le PRÉSIDENT: Je reconnais que le Comité devra peut-être entreprendre une étude spéciale.

M. Byrne propose, avec l'appui de M. Bell, que le rapport des vérificateurs au sujet d'Air-Canada soit rapporté à la Chambre.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est ajourné jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDICE A-45

AIR-CANADA

SERVICE DE FACTAGE

MONCTON, N-B.

L'entrepreneur est actuellement *Trans City Delivery Company Limited* et nous avons avec lui un contrat standard. Le critère du choix est l'aptitude à satisfaire aux exigences du service des messageries aériennes. Les frais de factage perçus par Air-Canada des clients du service au nom du concessionnaire font l'objet d'un règlement mensuel.

(Réponse à une question de Mme Rideout.)

Instructions au personnel du bord au sujet de la prime du dollar U.S.

Le manuel des prescriptions d'Air-Canada à son personnel pour assurer un bon service aux voyageurs renferme l'instruction suivante:

DEVISES CANADIENNES ET U.S.: A bord des avions volant au Canada ou franchissant la frontière, le prix du verre de boisson alcoolique est de $1 canadien ou U.S. Quand un passager paie sa consommation en monnaie U.S. et que vous êtes incapable de lui rendre sa monnaie en dollars U.S., donnez-lui des dollars canadiens PLUS la prime du dollar U.S. (8%). Par exemple, si le passager remet $10 pour une consommation, rendez-lui $9 U.S. ou $9.70 en monnaie canadienne. (La prime sur $9 U.S. à 8% est 72c, ou 70c en arrondissant au plus proche multiple de 5c.)

(Réponse à une question de M. Deachman.)

CROISSANCE ET AMPLEUR DU TRAFIC

AIR-CANADA ET AUTRES LIGNES AÉRIENNES

(Horaires réguliers)

	1963	% Var.	1964	% Var.	1965	% Var.	1966	% Var.
				Passagers payants				
				—				
				Total des milles de transport vendus (en milliards)				
Air-Canada	2.70	+ 3	2.92	+ 8	3.54	+21	4.19†	+18
CPAL	0.79	+13	0.87	+10	1.02	+17	1.21	+19
American	7.15	+10	8.11	+13	9.20	+13	11.80	+28
United	9.07	+ 8	9.94	+10	12.25	+23	13.21*	+ 8
Trans World	6.87	+22	8.59	+25	10.22	+19	10.45*	+ 2
BOAC	3.02	− 9	3.75	+24	4.37	+17	4.81	+10
Air-France	3.12	+ 1	3.48	+12	3.81	+ 9	4.48	+18
KLM	1.59	−10	1.86	+17	2.08	+12	2.41	+16
SAS	1.59	+ 7	1.84	+16	1.98	+ 8	n.d.	n.d.
				Marchandises payantes				
				—				
				Total des tonne-milles (en millions)				
Air-Canada	313	+ 5	346	+11	427	+23	521	+22
CPAL	91	+15	103	+13	123	+19	148	+20
American	895	+ 8	1,012	+13	1,187	+17	1,545	+30
United	1,080	+ 7	1,205	+12	1,497	+24	1,629	+ 9
Trans World	853	+21	1,066	+25	1,303	+22	1,340	+ 3
BOAC	408	+11	502	+23	592	+18	681	+15
Air-France	410	+ 1	450	+10	505	+12	590	+17
KLM	255	− 6	297	+16	351	+18	405	+15
SAS	213	+10	246	+15	272	+11	n.d.	n.d.

(Réponse à une question de M. Bell)

† Air-Canada a subi une grève de deux semaines en novembre 1966.
* *United* et *Trans World* ont subi une grève de 42 jours en 1966.

17 avril 1967

RÉPARTITION DU NOMBRE DES MILLES DE TRANSPORT VENDUS AUX VOYAGEURS, PAR CATÉGORIE DE TRAJETS CPAL ET AIR-CANADA 1966

	CPAL[1] (milliers)	AIR-CANADA[2] (milliers)
Trajets régionaux	274,382	2,266,855
Trajets transcontinentaux	249,834	2,153,656
Trajets internationaux	1,636,394	1,966,740
Total	2,160,630	6,387,251
Proportion des trajets régionaux par rapport au total	13%	35%

[1] Les trajets régionaux des CPAL comprennent tous les services de la Colombie-Britannique et du Yukon.

[2] Les trajets régionaux d'Air-Canada comprennent tous les trajets nord-américains, sauf les services transcontinentaux à l'ouest de Toronto et les trajets de la Floride.

(Réponse à une question de M. Byrne.)

LOYER ANNUEL MOYEN PAR PIED CARRÉ D'ESPACE LOUÉ DANS LES TERMINUS DU MINISTÈRE DES TRANSPORT AU 31 DÉCEMBRE 1966

	Toronto	Montréal
Guichets des billets	$15.00	$15.00
Bureau de vente	10.00	10.00
Douane et Immigration	7.00-10.00	7.00-10.00
Bureaux	7.00	7.00
Consigne et poste de garde	3.50	3.50
Entrepôt au sous-sol	2.50- 3.50	—
Stationnement intérieur	1.50	1.50

(Réponse à une question de M. Reid.)

PERSONNEL D'AIR-CANADA AU 31 DÉCEMBRE 1966

	Entretien et réparation (Entretien, achat, magasins et service technique)	Tous les autres	Total
Winnipeg			
1966	997	1,024	2,021
1965	978	885	1,863
1964	1,003	865	1,868
1963	974	825	1,799
1962	999	859	1,858
Montréal			
1966	2,952	3,114	6,066
1965	2,812	2,655	5,467
1964	2,661	2,258	4,919
1963	2,527	2,189	4,716
1962	2,630	2,214	4,844

Quant à la fréquence des départs d'employés au service d'entretien et de réparation de Montréal, les livres de ce service indiquent qu'il y a eu 900 départs d'employés (sans compter les employés temporaires, comme les étudiants) de 1962 à 1966, soit une moyenne de près de 7 p. 100 par année d'après les totaux de fin d'années donnés ci-dessus.

(Réponse à une question de M. Sherman.)

SERVICE DES CPA VERS L'EUROPE

Juin 1955	—	Inauguration du service transpolaire Vancouver-Amsterdam.
Juin 1957	—	Inauguration du service Montréal-Lisbonne.
Septembre 1957	—	Le service de Lisbonne est prolongé jusqu'à Madrid. (En 1958, Edmonton est ajouté au trajet Vancouver-Amsterdam et Santa Maria, aux Açores, est ajouté au service Montréal-Madrid.)
Mars 1960	—	Rome est ajouté au service Lisbonne-Madrid.
Octobre 1965	—	Inauguration du service Toronto-Montréal-Amsterdam-Rome.

(Réponse à une question de M. Orlikow.)

MUTATIONS—GROUPE D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DE WINNIPEG

Les listes de paye d'Air-Canada révèlent qu'en trois ans, de 1964 à 1966, 177 des employés du service d'entretien et de réparation de Winnipeg ont été mutés, dont 140 à Montréal et 37 à d'autres endroits.

(Réponse à une question de M. Rock.)

COÛT DU MAINTIEN DE LA BASE DE WINNIPEG

L'entretien des avions Viscount à la base de Winnipeg coûte environ $3,000,000 de plus par année qu'il ne coûterait s'il était effectué à Dorval, où sont concentrés l'outillage et l'équipement requis.

(Réponse à une question de M. Reid.)

VOLS D'AIR-CANADA VANCOUVER-REGINA-SASKATOON

Horaire d'été 1965

Numéro du vol	#140	#870–160	#142–510	#152	#870–150
Type d'avion	VV	DC8–VV	VV–VG	VV	DC8–VV
Dép. Vancouver (PDT)	1240	0815	1740	1635	0815
Arr. Regina (CST)	1730	1255	2230		
Arr. Saskatoon (CST)				2115	1415
Temps écoulé	3:50	3:40	3:50	3:40	5:00

Horaire d'hiver 1965–1966

Numéro du vol	#502	#188	#152	#502–150
Type d'avion	VG	VV	VV	VG–VV
Dép. Vancouver (PST)	1000	1650	1550	1000
Arr. Regina (CST)	1515	2230		
Arr. Saskatoon (CST)			2130	1600
Temps écoulé	3:15	3:40	3:40	4:00

Horaire d'été 1966

Numéro du vol	#504	#808–158	#102	#152	#870–184
Type d'avion	VG	DC8–VV	VV	VV	DC8–VV
Dép. Vancouver (PDT)	1735	0720	1245	1645	0830
Arr. Regina (CST)	2155	1150			
Arr. Saskatoon (CST)			1725	2135	1240
Temps écoulé	3:20	3:30	3:40	3:50	3:10

Horaire d'hiver 1966–1967

Numéro du vol	#404	#870–138	#134	#102	#140
Type d'avion	VG	DC8–VV	VV	VV	VV
Dép. Vancouver (PST)	1735	0830	0830	1130	1625
Arr. Regina (CST)	2245	1640			
Arr. Saskatoon (CST)			1420	1705	2205
Temps écoulé	3:10	6:10	3:50	3:35	3:40

Horaire d'été 1967 (en vigueur le 30 avril)

Numéro du vol	#404	#870–150	#158	#808–134
Type d'avion	VG	DC8–VV	VV	DC8–VV
Dép. Vancouver (PDT)	1745	0815	1645	0725
Arr. Regina (CST)	2215	1240		
Arr. Saskatoon (CST)			2135	1240
Temps écoulé	3:30	3:25	3:50	4:15

Horaire de l'été 1967 (en vigueur le 20 août)

Numéro du vol	#918	#914–138*	#946–156	#870–154	#946–168	#158–948
Type d'avion	DC9	DC9–VV	DC9–VV	DC8–VV	DC9–VV	VV–DC9
Dép. Vancouver (PDT)	1040	1210	1825	0815	1825	1755
Arr. Regina (CST)	1430	1630	2255			
Arr. Saskatoon (CST)				1245	2250	2220
Temps écoulé	2:50	3:20	3:30	3:30	3:25	3:25

* En vigueur le 1er septembre.

(Réponse à une question de M. Southam)

Le 19 avril 1967

(Note: les lettres PDT désignent l'heure avancée du Pacifique; CST, l'heure normale du Centre; PST, l'heure normale du Pacifique.)

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Traduit au bureau de la Traduction générale, Secrétariat d'État.

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-septième législature

1966-1967

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. JOSEPH MACALUSO

RAPPORTS ET INDEX, etc.

Fascicule 44

SÉANCE DU MARDI 25 AVRIL 1967

Concernant

Les seizième et dix-septième rapports à la Chambre et la liste des témoins, appendices et mémoires.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967
25316—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: M. Joseph Macaluso

Vice-président: M. H.-Pit Lessard

et Messieurs

Andras
Bell (*Saint-Jean-Albert*)
Byrne
Cantelon
Clermont
Deachman
Groos
Horner (*Acadia*)
Howe (*Wellington-Huron*)
Jamieson
MacEwan
McWilliam
Nowlan
O'Keefe
Olson
Orlikow
Pascoe
Reid
Rideout (Mme)
Rock
Schreyer
Sherman
Southam—25.

(Quorum 13)

Secrétaire du Comité,
R. V. Virr.

ORDRE DE RENVOI

Le MARDI 25 avril 1967.

Il est ordonné,—Que les bills suivants soient déférés au comité permanent des transports et des communications:

Bill S-36, Loi constituant en corporation la Compagnie des pipe-lines commerciaux pour solides.

Bill S-52, Loi constituant en corporation la Rainbow Pipe Line Corporation.

Attesté

Le Greffier de la Chambre des communes
LÉON-J. RAYMOND

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le MARDI 25 avril 1967.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEIZIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le budget d'établissement d'Air Canada pour l'année expirant le 31 décembre 1967, le rapport de la Société Air Canada pour 1966 et le rapport des vérificateurs au Parlement pour 1966 concernant les comptes de la Société Air Canada et il en recommande l'approbation à la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n°s 43 et 44*) est déposé.

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

Le MARDI 25 avril 1967.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIX-SEPTIÈME RAPPORT

Le jeudi 16 mars 1967, le Comité a fait rapport du bill S-31, Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicule n° 42*) est déposé.

Le président,
JOSEPH MACALUSO.

INDEX

Se rapportant à la question de savoir si le service de transport des voyageurs est approprié

Témoins

Pour le Pacifique-Canadien — n° de fascicule

M. N. R. Crump 1, 2
M. I. D. Sinclair 1, 2, 3, 4, 18
M. R. A. Emerson 3, 4
M. S. M. Gossage 18

Pour la *Brotherhood of Locomotive Engineers* (Fraternité des mécaniciens de locomotives)

M. J. F. Walter 5

Pour la *Canadian Railway Labour Executives' Association* (Association des dirigeants de syndicats ferroviaires du Canada)

M. M. W. Wright, Q.C. 6
M. A. R. Gibbons 6

Leurs honneurs MM. les maires

L. H. Lewry, Moose Jaw, Saskatchewan 7, 12
S. Magnacca, Brandon, Manitoba 7, 13
V. Keen, Swift Current, Saskatchewan 7
H. Henderson, Portage La Prairie, Manitoba 7, 13
M. J. McNeill, de la ville de Virden, Manitoba 13
H. H. P. Baker, ville de Regina, Saskatchewan 12
J. D. Jackson, président de la *Saskatchewan Urban Municipalities Association* 12

Échevins

M. A. R. Barrett, Portage La Prairie, Manitoba 7
M. W. Linden, Portage La Prairie, Manitoba 7
M. C. C. Williams, Regina, Saskatchewan 7, 12
M. R. J. Wiedemann, Medicine Hat, Alberta 7
M. Mark H. Danzker, Winnipeg, Manitoba 7, 14

Commissaires industriels

M. A. N. Gunter, Medicine Hat, Alberta 7
M. N. Bergman, Brandon, Manitoba 7

Pour l'Union nationale des cultivateurs

M. Roy Atkinson 8
M. J. N. McCrorie 8
M. Hans Kieferle 8

MM.

G. MacKenzie 9
W. S. King 9

Témoins *Fascicule*

Pour la Fédération du travail de l'Alberta

MM.
G. D. Murdoch 10
F. D. Bodie 10

Pour la ville de Calgary

L'échevin John E. Davis 10
M. J. R. Smith 10

Pour la ville de Red Deer, Alberta

L'échevin R. G. McCullough 10

Pour le groupe 635 de la Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen (Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives) et du groupe 663 de la Brotherhood of Trainmen

MM.
J. C. Sparrow 10
L. M. Erb 10

Pour la ville de Medicine Hat

Allan Gunter 11
Del Pound 11
H. Wahl 11
D. H. Medhurst 11
J. R. Driscoll 11

Pour la législature de la Saskatchewan

L'hon. Gordon B. Grant 12
M. John S. Burton, M.L.A. (*membre de l'Assemblée législative*) 12
M. E. I. Wood, M.L.A. 12
M. G. T. Snyder, M.L.A. 12
M A. E. Blakeney, M.L.A. 12

Pour Moose Jaw et le Conseil du Travail du district

Mme Astrida Law 12
M. John Skoberg 12
M. C. A. Ratee 12
M. J. R. Knelson 12

Échevins de la ville de Brandon

M. Terry Penton 13
M. G. D. Box 13
M. A. D. Burneski 13
MM.
James C. Doak, Q.C. 13
M. N. S. Bergman 13

Pour la Brotherhood of Railroad Trainmen (Fraternité des agents de train)

M. H. W. Colbourne 9
M. Bro Bert Lane 13

Témoins	*Fascicules*
M. W. P. Kelly	6
M. Fred H. Lowe	9
MM.	
Arthur V. Mauro, Q.C.	14
R. B. Copeland	14
Charles Brazier, Q.C.	9
Pour la ville de Winnipeg	
M. W. Fraser, Q.C.	14
Pour la ville de Kenora, Ontario	
MM.	
J. A. Sherrett	14
A. S. Fleming	14
E. McCormick	14
Pour le canton d'Ignace, Ontario	
Mme I. Neale	15
MM. D. S. McNabb	15
M. S. Humphrey	15
M. David Thomson	15
M. E. E. Clow	15
M. J. J. Frawley	16, 17
L'hon. J. W. Pickersgill	19, 21
L'hon. John Turner	19, 22
M. J. R. Baldwin	19, 21
Pour le ministère des Transports	
MM.	
J. R. Baldwin	20
G. A. Scott	20
G. W. Stead	20
F. L. Worrall	20
J. R. Strang	20
R. R. MacGillivray	20
H. J. Darling	20
D. M. Ripley	20
R. W. Goodwin	20
C. W. Rump	20
L. R. Talbot	20
Pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	
MM.	
P. E. R. Malcolm	21
James M. Martin	21
Pour le Conseil des ports nationaux	
MM.	
H. A. Mann	21
L. R. Talbot	21

Témoins	*Fascicules*
Pour l'Office d'expansion économique de la région atlantique	
M. Ernest Weeks	21
M. F. J. Doucet	21
M. D. Levin	21
M. C. P. Russell	21
Pour le National-Canadien	
MM.	
Donald Gordon	22
Ralph Vaughan	22
Norman J. MacMillan	22
Jean Richer	22
Robert Bandeen	22

Index se rapportant au Bill C-231 (Loi nationale sur les transports)

Fascicules

Témoin: L'honorable J. W. Pickersgill 23

Pour le National-Canadien: 24

Témoins: M. Donald Gordon
M. R. T. Vaughan
M. Norman J. MacMillan
M. J. W. G. MacDougall
Dr R. A. Bandeen
M. J. A. Gardiner

Pour la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique: 25

Témoins: M. L. A. Currie
M. B. H. Creelman

Pour la Canadian Co-operative Wheat Producers, Ltd.: 26

Témoins: M. Chas. W. Gibbings
M. G. L. Harold
M. W. J. Parker
M. R. H. D. Phillips

Pour la Canadian Manufacturers Association: 27

Témoins: M. W. J. Rae
M. J. Mitchell
M. J. McAllister
M. R. E. Barron

Pour le Pacifique-Canadien: 28

Témoins: M. N. R. Crump
M. I. D. Sinclair
M. John Ames
M. W. Miller
M. P. A. Nepveu
M. F. S. Burbidge

Pour la société Shell du Canada: 29

Témoin: M. R. P. Ritchie

Pour l'Union nationale des cultivateurs: 30

Témoins: M. Roy Atkinson
M. H. J. Kieferle

Pour la Coal Operators Association of Western Canada: 31

Témoins: M. Gordon Blair
M. William C. Whittaker
M. Frank J. Harquail
M. George B. Dutton

Fascicules

Pour la Canadian Industrial Traffic League: 32

Témoins: M. R. E. Gracey
M. V. G. Stroud
M. George Paul

Représentant de la Wabush Mines: 32

Témoins: MM. V. W. Scully
J. F. Howard
F. H. Sherman
J. S. Abnor
A. V. Harris

Représentant du gouvernement de la province de la Saskatchewan: ... 32

Témoin: M. Gordon Blair

Représentant du parti libéral du Manitoba: 33

Témoin: M. G. L. Molgat

Représentant de la Canada Steamship Lines: 34

Témoins: M. Hazen Hansard
M. R. J. Paquin

Représentant de la Chambre de commerce de Windsor, Comité du transports des marchandises et du trafic: 34

Témoins: M. John McKeown
M. Robert Merrifield
M. Harry Ringrose

Pour la Canadian Trucking Associations Inc.: 34

Témoins: M. John Magee
M. K. W. Studnicki-Gizbert
M. Marius Gendreau

Pour la Manitoba Branch Lines Association: 35

Témoins: M. J. C. Doak
M. R. DePape
M. G. Jamieson

Pour le ministère des Transports: 36

Témoins: M. J. R. Baldwin
M. R. R. Cope
M. Jacques Fortier

Représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique: 36

Témoins: M. C. W. Brazier
M. J. I. Guest
M. Norris Martin
M. R. B. Pederson

Témoins *Fascicules*

Pour la chambre de commerce de Winnipeg: 37

Témoins: M. John Coppinger
M. Vic Stechishin

Pour la Mining Association of Canada: 37

Témoins: M. V. C. Wansbrough
M. J. C. Coyne
M. J. H. Burgoyne
M. J. Dwyer

Pour la Commission des transports maritimes: 37

Témoins: M. Craig S. Dickson
M, Ramsay Armitage

Représentant du gouvernement du Manitoba: 38

Témoins: L'honorable S. Spivak
M. A. V. Mauro
Le professeur S. Trechtenberg
M. V. M. Stechishin
M. D. A. Mitchell

Pour le ministère des Transports: 38

Témoins: M. J. R. Baldwin
M. R. R. Cope
M. Jacques Fortier

Représentants du gouvernement de l'Alberta: 39

Témoins: M. J. J. Frawley
M. J. W. Telford

Pour la province de la Saskatchewan: 39

Témoins: M. W. S. Lloyd
M. J. S. Burton

Représentants des provinces du Manitoba, de l'Alberta et des provinces Maritimes: 40

Témoins: M. Ernest W. Williams, jr.
M. George H. Borts
—*Treizième rapport présenté à la Chambre—Bill O-231* 41
—*Quatrozième rapport présenté à la Chambre—Bill S-31* 42

Représentant de la Quebec North Shore and Labrador Railway: 42

Témoins: M. W. J. Bennett
M. Gregory Gorman
M. C. B. Greenwood

Représentants de la Compagnie du téléphone Bell du Canada 42

Témoins: M. M. Vincent
M. A. J. deGrandpré
—*Quinzième rapport présenté à la Chambre—Air Canada* .. 43

Témoins	*Fascicules*
Repésentant Air Canada	43
Témoins: M. G. R. McGregor	
M. W. S. Harvey	
M. H. W. Seagrim	
Représentant la société des vérificateurs de comptes Touche, Ross, Barley and Smart:	43
Témoins: M. J. W. Beech, F.C.A.	

LISTE DES APPENDICES

	Appendice	au fascicule
Mémoire du Pacifique-Canadien concernant le service de transport de voyageurs	A	1
Résumé du Mémoire du Pacifique-Canadien concernant le service de transport de voyageurs	B	2
Mémoire présenté par la *Brotherhood of locomotive Engineers* (Fraternité des mécaniciens de locomotives)	C	5
Droit Public 89-220, 89e Congrès S1588	D	6
Mémoire présenté par Stanley Berge	E	6
Mémoire présenté par le maire Lewry	F	7
Mémoire présenté par le maire Henderson	G	7
Mémoire de la ville de Regina	H	7
Mémoire de la ville de Brandon	I	7
Premier tableau	J	8
Deuxième tableau	K	8
Renvois	L	8
Coûts supplémentaires afférant aux wagons-lits	M	9
Mémoire présenté par M. A. L. Barron	N	10
Mémoires de la ville de Medicine Hat	O	11
Mémoire présenté par la chambre de commerce de Medicine Hat	P	11
Mémoire présenté par le club Kiwanis de Medicine Hat	Q	11
Mémoire présenté par le club Kiwanis de Medicine Hat	R	11
Mémoire présenté par le gouvernement de la Saskatchewan	S	12
Mémoire du Village de Coderre	T	12
Mémoire présenté par le conseil métropolitain du PSD (*CCF Metro Council*)	U	12
Districts électoraux provinciaux	V	12
Revue «*The Dominion*»	W	13
Lettre de M. J. E. McWilliam	X	14
Tarifs pour les transports de voyageurs	Y	14
Revue «*CNR Unions*»	Z	14
Données sur l'emploi	A-1	14
Mémoire présenté par la chambre de commerce de Sudbury	A-2	15
Mémoire présenté par l'association du parti conservateur progressiste de Fort William	A-3	15
Mémoire présenté par les représentants du Pacifique-Canadien	A-4	18
Lettre de M. Desmond P. White	A-5	18
Soumission faite par M. M. H. Burwash	A-14	28
États comparés des gains des pilotes	A-7	20
Taxes comparées des ports	A-8	21
Mémoire présenté par le National-Canadien	A-9	22
Non imprimé	A-10	
Mémoire présenté par le National-Canadien	A-11	24
Résumé sur les voies au service discontinué de l'Est du Canada	A-12	24
Mémoire présenté par le Pacifique-Canadien	A-13	28
Mémoires présentés par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien	A-14	28
Lettre adressée au secrétaire du comité par la *Dominion Marine Association*	A-15	29
Lettre envoyée par la chambre de commerce de Vancouver	A-16	29

	Appendice	au fascicule
Mémoire présenté par l'Union nationale des cultivateurs	A-17	30
Le comité fiscal sur les propriétés des chemins de fer de la fédération canadienne des maires et des municipalités	A-18	30
Lettre de la *Coal Operators' Association of Western Canada*	A-18A	31
Mémoire du Conseil de recherches de l'Alberta	A-19	31
Lettre de la part des membres du personnel de la faculté des sciences appliquées et du génie (Université de Toronto)	A-20	31
Mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League*	A-21	32
Mémoire du gouvernement de la province de la Saskatchewan	A-22	32
Études sur les prix de revient	A-23	32
Mémoire du parti libéral du Manitoba	A-24	33
Mémoire de la *Canada Steamship Lines Limited*	A-25	34
Mémoire de la *Canadian Trucking Association Inc.*	A-26	34
Mémoire de la *Branch Lines Association du Manitoba*	A-27	35
Mémoire présenté par la province de la Colombie-Britannique	A-28	36
Mémoire présenté par la chambre de commerce de Winnipeg	A-29	37
Motion adoptée par le comité exécutif du *Canadian Transportation Research Forum*	A-29A	37
Mémoire de *The Mining Association of Canada*	A-30	37
Mémoire de la Commission des transports maritimes	A-31	37
Mémoire présenté par la province du Manitoba	A-32	38
Lettre envoyée par la *Canadian Pool Car Operators Association Inc.* et aussi un télégramme	A-33	38
Lettre de la *Hudson Bay Route Association*	A-34	38
Lettre de la *Canadian National Millers Association*	A-35	38
Lettre de la Commission du port d'Halifax	A-36	38
Mémoire présenté par la *Canadian Pulp and Paper association*	A-37	38
Lettre envoyée par le président du comité des grains de provende de la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique	A-38	38
Résolution du secrétaire suppléant de la municipalité de la ville de Brandon	A-39	38
Mémoire présenté par la province de l'Alberta	A-40	39
Mémoire du chef de l'opposition de la province de la Saskatchewan	A-41	39
Représentation des provinces du Manitoba, de l'Alberta et la Commission des transports maritimes représentant les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve par M. Ernest W. Williams, jr.	A-42	40
Représentation des provinces du Manitoba, de l'Alberta et la Commission des transports maritimes représentant les provinces de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve par George H. Borts	A-43	40
Mémoire de la compagnie du téléphone Bell du Canada	A-44	42
Réponses supplémentaires fournies par Air Canada	A-45	43

Pièces justificatives déposées auprès du secrétaire du comité

	N° des pièces justificatives
Circulation ferroviaire ressortissant de diverses classifications de tarifs	A-10
Échange de télégrammes entre le premier ministre et les premiers ministres des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba	A-11
Échange de télégrammes entre les premiers ministres du Manitoba et de l'Alberta et le premier ministre	A-12
Plan du réseau ferroviaire des Prairies certifié valable jusqu'au 1er janvier 1975	A-13
Lignes ferroviaires qui ne sont pas garantis (Saskatchewan)	A-14
Lignes ferroviaires abandonnées et demandes présentées jusqu'au 1er septembre 1966	A-15
Lettre datée du 27 septembre 1966 envoyée par le National-Canadien à la Commission des transports du Canada au sujet des lignes abandonnées	A-16
Lettre datée du 5 octobre 1966 envoyée par le Pacifique-Canadien à la Commission des transports du Canada au sujet des lignes abandonnées	A-17

RAPPORT OFFICIEL DES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

La présente édition contient les délibérations en français ou une traduction française de l'anglais.

Le public peut se procurer des exemplaires ou des séries complètes en s'abonnant auprès de l'Imprimeur de la Reine. Le prix varie selon le Comité.

Traduit au bureau de la Traduction générale, Secrétariat d'État.

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