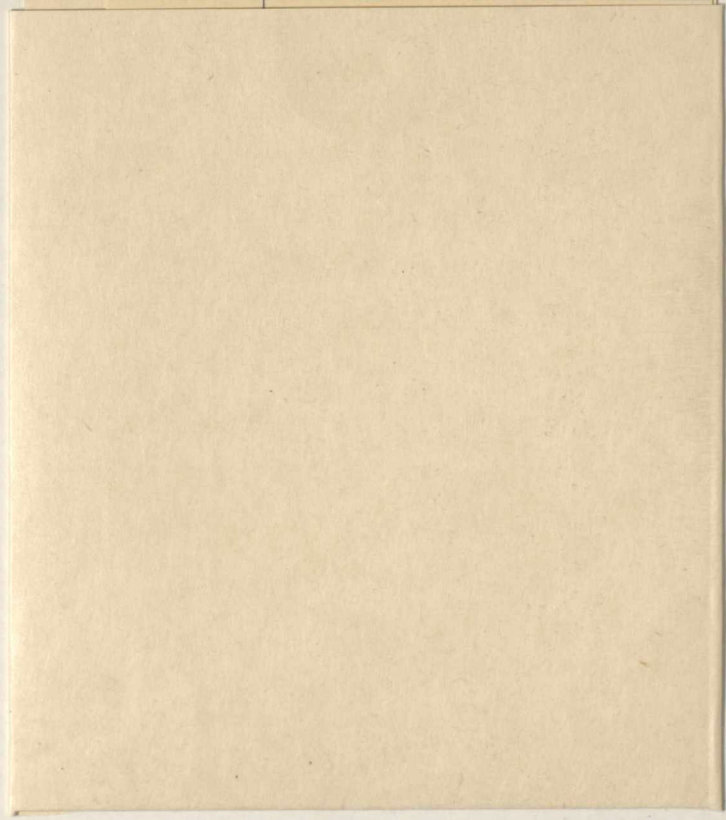


CANADA. PARLEMENT. SENAT.
COMITE PERMANENT DES
TRANSP. ET COMMUNICATIONS
Délibérations...

J
103
H72
1960
T7A42

DATE	NAME - NOM



Troisième session de la vingt-quatrième législature
1960

LE SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

**TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS**

auquel ont été renvoyés les bills suivants:

le bill (S-4) intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les Commissaires
du port de Windsor";

le bill (S-5) intitulé: "Loi constituant en corporation les Commissaires
du port d'Oshawa";

le bill (S-10) intitulé: "Loi constituant en corporation les Commissaires
du port de Nanaïmo".

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

SÉANCE DU JEUDI 4 FÉVRIER 1960

TÉMOINS:

Du ministère des Transports:

M. Gordon W. Stead, sous-ministre adjoint, Marine; M. W. J. Manning,
directeur des travaux maritimes, Service de la marine; M. R. R. Mac-
gillivray, avocat adjoint, du contentieux.

RAPPORTS DU COMITÉ

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gershaw	Méthot
Baird	Gladstone	Molson
Beaubien	Gouin	Monette
Bishop	Grant	Paterson
Blois	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa- Ouest</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens- Shelburne</i>)
Courtemanche	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Dessureault	Lefrançois	Stambaugh
Emerson	*Macdonald	Veniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Woodrow—(50)
	McLean	

50 membres
(Quorum: 9)

*membre ex-officio

ORDRE DE RENVOI

Extraits des procès-verbaux du Sénat du Canada, en date du 28 janvier 1960:

Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Aseltine, que le Bill S-4, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les Commissaires du port de Windsor", soit lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Emerson, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée

Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Haig, C.P., que le Bill S-10, intitulé: "Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo", soit lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Haig, C.P., que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Aseltine, que le Bill S-5, intitulé: "Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa", soit lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Aseltine, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et Communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNeill.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 4 février 1960.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Aseltine, Beaubien, Blois, Bouffard, Brunt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Des-sureault, Emerson, Gouin, Haig, Horner, Lefrançois, Macdonald, McGrand, McLean, Molson, Pearson, Power, Reid, Smith (*Kamloops*), Stambaugh et Veniot—24.

Aussi présents: M. E. R. Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

En l'absence du président et sur la proposition de l'honorable sénateur Brunt, l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) est élu président suppléant.

Les bills suivants sont lus et étudiés:

Le Bill S-4, intitulé "Loi modifiant la loi sur les Commissaires du port de Windsor".

Le Bill S-5, intitulé "Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa".

Le Bill S-10, intitulé "Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo".

Sur proposition de l'honorable sénateur Brunt, il est résolu que le rapport recommande que le Comité soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur lesdits bills.

Les représentants suivants du ministère des Transports prennent la parole pour expliquer les bills:

M. Gordon W. Stead, sous-ministre adjoint, Marine.

M. W. J. Manning, directeur des travaux maritimes, Services de la marine.

M. R. R. Macgillivray, avocat adjoint, du contentieux.

Il est décidé de rapporter les bills sans modification.

A midi et trente minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le sous-chef de la division des comités,
John A. Hinds.

RAPPORTS DU COMITÉ

JEUDI 4 février 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le Bill S-4, intitulé "Loi modifiant la Loi sur les Commissaires du port de Windsor", a, en conformité de l'ordre de renvoi du 28 janvier 1960, étudié le dit bill et en fait maintenant rapport au Sénat, sans modification.

Le président suppléant,

HAROLD CONNOLLY.

JEUDI 4 février 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le Bill S-5, intitulé "Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa", a, en conformité de l'ordre de renvoi du 28 février 1960, étudié le dit bill et en fait maintenant rapport au Sénat, sans modification.

Le président suppléant,

HAROLD CONNOLLY.

JEUDI 4 février 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le Bill S-10, intitulé "Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo", a, en conformité de l'ordre de renvoi du 28 février 1960, étudié le dit bill et en fait maintenant rapport au Sénat, sans modification.

Le président suppléant,

HAROLD CONNOLLY.

JEUDI 4 février 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel ont été déférés les Bills: S-4, "Loi modifiant la Loi sur les Commissaires du port de Windsor"; S-5, "Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa"; et S-10, "Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo", recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses délibérations à l'égard des bills susmentionnés.

Le président suppléant,

HAROLD CONNOLLY.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 4 février 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel ont été déferés les Bills: S-4, Loi modifiant la Loi sur les Commissaires du port de Windsor; S-5, Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa; et S-10, Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Le sénateur HAROLD CONNOLLY (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, avant d'entreprendre l'examen détaillé de ces trois bills, le Comité est saisi de la motion suivante:

Que le Comité soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le Bill S-4, Loi modifiant la Loi sur les Commissaires du port de Windsor, le Bill S-5, Loi constituant en corporation les Commissaires du port d'Oshawa, et le Bill S-10, Loi constituant en corporation les Commissaires du port de Nanaïmo.

Sur la proposition du sénateur Brunt, appuyé par le sénateur Horner, la motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Des fonctionnaires du ministère des Transports se trouvent parmi nous pour rendre témoignage. Ce sont MM. Gordon Stead, W. J. Manning, A. K. Laing, W. F. Elliott et R. R. Macgillivray.

Le sénateur REID: Monsieur le président, cela simplifierait peut-être les choses, si on nous expliquait d'abord les bills S-5 et S-10, qui sont semblables bien qu'ils concernent des régions différentes du pays?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité désire-t-il que nous procédions ainsi?

Le sénateur BRUNT: Monsieur le président, je propose que nous examinions d'abord le bill S-4 au sujet du port de Windsor et que nous terminions cet examen avant de commencer l'étude des autres bills.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Auriez-vous l'obligeance de nous dire quelques mots au sujet du Bill S-4, monsieur Stead?

M. GORDON W. STEAD (*sous-ministre adjoint Marine*): Monsieur le président et honorables sénateurs, c'est pour nous un honneur et un plaisir de nous trouver ici aujourd'hui. En ce qui me concerne personnellement, c'est la première fois que j'ai l'occasion de témoigner devant un comité du genre de celui-ci, que ce soit du Sénat ou de la Chambre des communes, et j'ose espérer que vous vous montrerez indulgents pour moi.

Je crois comprendre que vous voulez étudier d'abord le bill intéressant le port de Windsor?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, s'il vous plaît.

M. STEAD: Je me demande si le Comité aimerait que je fasse une déclaration générale au sujet des principes dont s'inspire la création des commissions portuaires. C'est à la lecture de vos débats au Sénat l'autre jour qu'il m'est venu à l'esprit qu'une pareille déclaration pourrait être utile.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité aimerait savoir pourquoi des bills visant la création de commissions portuaires sont nécessaires quand nous avons un Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: C'est à cela que je songeais. Quand j'aurai terminé mon exposé général, je pourrai répondre à des questions du genre de celles qu'on a posées au Sénat l'autre jour.

Monsieur le président et honorables sénateurs, le Conseil des ports nationaux a été créé il y a quelques années en raison, je crois, des conditions qui existaient dans certains des ports les plus importants du pays. Ceux-ci se trouvaient dans des difficultés financières et administratives et avaient, je pense, des dettes assez importantes envers le gouvernement fédéral. La situation a donné lieu à la nomination d'une commission royale qui a préparé un rapport, connu sous le nom de rapport Gibb, qui recommandait, je crois, que les ports en cause et les ports d'importance nationale, soient administrés par un organisme national qui est devenu le Conseil des ports nationaux. Le principal port qui n'a pas été assujéti aux mesures susmentionnées est le port de Toronto.

Le sénateur REID: Et celui de New Westminster.

M. STEAD: Et celui de New Westminster. Le port de Toronto était, je pense, financé par la ville. Il n'était pas financé par le gouvernement fédéral à l'époque et a préféré demeurer à l'écart du nouveau régime.

Le sénateur MACDONALD: Pourriez-vous nous dire quels sont les ports qui relèvent maintenant du Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: Oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Et à quel moment ils ont été placés sous l'autorité de ce Conseil?

M. STEAD: Le Conseil des ports nationaux administre les ports d'Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Trois-Rivières, Québec, Montréal, Vancouver et Churchill; il exploite aussi des élévateurs à grain, qui ne comptent pas parmi les ports administrés par lui, à Port Colborne et à Prescott.

Le sénateur BRUNT: Le port de New Westminster n'est pas visé par la loi?

M. STEAD: Non, monsieur.

Le sénateur REID: Pour la raison bien précise que c'est le seul port au Canada qui a construit des quais au coût d'un demi-million de dollars, que le gouvernement a refusé de payer.

Le sénateur MACDONALD: Les ports que vous avez mentionnés relevaient-ils tous du Conseil des ports nationaux quand le rapport que vous avez aussi mentionné a été fait?

M. STEAD: Non, je crois qu'ils étaient tous indépendants.

Le sénateur MACDONALD: Voici comment ma question aurait dû être énoncée: ces ports ont-ils tous été placés sous l'autorité du Conseil des ports nationaux au même moment?

M. STEAD: Non, monsieur. Il y a eu une exception, savoir Churchill, qui est venu plus tard.

Le sénateur BRUNT: Tous les autres l'ont été en même temps.

M. STEAD: C'est exact; au début.

Le sénateur POWER: N'est-il pas juste de dire que les deux ports exclus l'ont été parce que la municipalité avait des intérêts dans ces ports, en dehors de l'intérêt du gouvernement fédéral?

M. STEAD: Je crois que c'est juste.

Passons à l'échelon suivant des communications portuaires; il est de pratique courante pour la ville de mettre des terrains riverains qu'elle possède

à la disposition de la commission portuaire. Ainsi la ville a des intérêts dans l'entreprise. Il est vrai qu'avec les années, l'intérêt du gouvernement fédéral dans les ports devient l'intérêt prédominant mais la ville conserve un intérêt important dans la plupart des cas et, en général, les villes préfèrent une administration locale.

La troisième catégorie comprend les ports qui sont exploités directement par le ministère des Transports. Ce régime est satisfaisant en autant qu'il s'agit d'un très petit port sous la gouverne d'un maître de port et/ou d'un gardien de quai en mesure d'y diriger le trafic maritime. Si le port prend de l'ampleur nous sommes portés à favoriser l'initiative des gens de l'endroit qui désirent détenir une commission; dans ce cas, ces derniers peuvent se servir de leurs connaissances et de l'intérêt qu'ils manifestent à leur travail en vue de résoudre les problèmes qui se posent et remplir les fonctions qui étaient les nôtres lorsque le port était petit.

Le sénateur MACDONALD: Le ministère exploite-t-il certains ports?

M. STEAD: Oui, je crois qu'il en exploite 2,400, dont la plupart sont des quais.

M. MANNING: Il y a 300 ports publics et environ 2,000 quais.

M. STEAD: Dans le cas des quais, nous essayons d'habitude d'y placer des gardiens et dans le cas d'un petit port, un maître de port.

Le sénateur POWER: Le ministère des Travaux publics en exploite-t-il plusieurs?

M. STEAD: Non. D'après les dispositions de la Loi sur les ports et les jetées un quai ou toute autre installation construite par le ministère des Travaux publics est transmis au ministère des Transports pour fins d'administration.

Le sénateur BRUNT: Voudriez-vous nous dire le nombre et nous donner les noms des ports exploités par les commissions de port?

M. STEAD: En voici la liste: Belleville, Toronto, Hamilton, Windsor, la Tête des lacs, Winnipeg et Saint-Boniface,—il s'agit ici d'une amalgamation,—New Westminster, North Fraser, Port Alberni. Je crois que cela fait neuf.

Le sénateur BRUNT: Quel est le nom du dernier que vous avez nommé?

M. STEAD: Port Alberni sur la côte ouest de l'île Vancouver.

Le sénateur BRUNT: Je suppose que le port de Victoria relève du ministère des Transports?

M. STEAD: C'est exact.

Le sénateur HORNER: Je suppose que le port de Winnipeg hébergerait des goélettes des Prairies?

M. STEAD: Il ne s'y manifeste pas beaucoup d'activité.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous nous dire combien de ces 300 ports exploités par le ministère des Transports sont situés sur la voie maritime?

M. STEAD: J'ignore si nous disposons de ce renseignement précis.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Une chiffre approximatif suffirait.

M. MANNING: Vingt-quatre au plus, approximativement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les ports relevant du Conseil des ports nationaux ne peuvent exercer aucune concurrence entre eux, n'est-ce pas?

M. STEAD: Je pense que c'est la ligne de conduite suivie, monsieur. Je ne voudrais pas parler au nom du Conseil des ports.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En serait-il ainsi dans le cas des ports qui seront exploités...

M. STEAD: Non. On a posé une question à ce sujet dans vos délibérations l'autre jour. Ces taux sont d'abord établis par les commissaires, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, et il faut tenir compte de la situation concurrentielle du port en proportion du besoin de revenu et des services que le port peut donner. Les taux seront établis après qu'on aura jugé de l'importance de tous ces facteurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En particulier, le port de Toronto fait-il concurrence au port de Montréal?

M. STEAD: Il dessert une région très différente. A mon avis, il n'y a pas de concurrence serrée.

Le sénateur BRUNT: Il pourrait concurrencer plus facilement celui d'Hamilton, n'est-ce pas?

M. STEAD: Je le crois.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je revenir à la question que j'ai posée antérieurement, monsieur le président, et demander les noms de quelques-uns des 24 ports publics sur la voie maritime qui sont exploités par le ministère des Transports? Je ne désire pas nécessairement avoir une liste complète.

M. STEAD: Des échantillons suffiraient-ils?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, en avez-vous?

M. STEAD: Par exemple, Collingwood?

M. MANNING: Sorel, Kingston, Cobourg, Whitby...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Rivière-du-Loup est-il un port?

M. MANNING: Ce n'est pas un port public.

Le sénateur BRUNT: Port Credit?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sept-Îles?

M. MANNING: Port Credit n'est pas un port public. Oui, il y a un maître de port à Sept-Îles.

Le sénateur POWER: Rimouski?

M. MANNING: Oui, et Baie-Comeau, Matane, Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé, Charlottetown, Sydney, North Sydney, Lunenburg.

Le sénateur POWER: Comment ces endroits deviennent-ils des ports publics?

M. MANNING: En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, ils sont proclamés ports publics par décret du Conseil.

Le sénateur POWER: Par décret du conseil?

M. MANNING: C'est exact.

Le sénateur POWER: Pour quelle raison?

M. MANNING: C'est surtout une question de réglementation. Il s'agit de confier l'autorité au maître du port. Il doit toujours donner la préférence aux navires transportant du courrier et des passagers plutôt qu'aux cargos et à un navire à décharger plutôt qu'à un autre qui s'avance pour être chargé.

Le sénateur POWER: La différence, c'est qu'un port public possède un maître de port et qu'un autre port est dirigé par un gardien de quai dont la compétence ne s'applique qu'au quai?

M. MANNING: Au quai et non au port.

Le sénateur POWER: Les limites des ports publics sont-elles précisées?

M. MANNING: Oui, par le décret du conseil.

Le sénateur POWER: Avant qu'ils ne deviennent des ports publics, le gardien n'a autorité que sur les quais?

a été entreprise? Est-il vraisemblable qu'on éprouve des difficultés sur la voie maritime à cause de la concurrence de ces divers ports, qui se disputeront l'un et l'autre le trafic maritime? Je songe par exemple à Hamilton et Toronto. Est-il possible que ce genre de concurrence vienne porter ombrage au commerce sur la voie maritime?

M. STEAD: Je suppose qu'il peut en être ainsi. En vertu des bills qui font l'objet de notre étude et d'autres bills semblables, le gouvernement est autorisé à examiner le bien-fondé et, en réalité, à ne pas adopter ces tarifs qui donneraient lieu à une guerre des prix, par exemple. Notre but principal n'est pas d'étouffer la concurrence entre les ports mais plutôt de nous assurer que les recettes qu'ils retireraient en appliquant les barèmes de prix qu'ils proposent correspondent à leur responsabilité.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il y a huit ports dont j'imagine les ports d'Halifax, de Saint-Jean, Chicoutimi, Trois-Rivières, Québec, Toronto sont d'une façon ou d'une autre situés sur la voie maritime ou font concurrence à des ports sur la voie maritime. A l'intérieur de la voie maritime, il y a les ports de Toronto, Hamilton, Belleville, Windsor et la Tête des lacs qui sont exploités d'une façon différente. Il y a également les ports de Sorel, Kingston, Port Colborne, Whitby, Port Credit, Sept-Îles, Rimouski, Baie-Comeau, Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé et d'autres qui sont exploités d'une façon différente. A cet égard, les navires qui utilisent la voie maritime éprouveront-ils des difficultés? Le fait d'avoir différentes administrations en différents endroits est-il le meilleur régime possible?

M. STEAD: Monsieur le président, permettez-moi de répondre que tous les ports exploités directement par le ministère des Transports sont assujétis à des règles et à des taux uniformes. Quant aux autres ports, il s'agit, à mon avis, de compenser les avantages qui découlent d'un régime uniforme de taux et de droits par ceux qui découlent d'initiatives prises par des gens de l'endroit. Il est avantageux d'établir une administration locale qui voit à augmenter l'achalandage du port et qui essaie de contribuer au développement du pays en général. Il existe dans notre pays un régime de concurrence dont ceci est un aspect et nous sommes bien aises lorsqu'on montre de l'initiative et que certaines personnes sont constantes à consacrer leur temps et leur énergie au développement de leur port; si on applique les règles uniformes dans tous les ports il ne serait plus possible aux gens de l'endroit d'y aller de leurs mesures, et nous devons tenter d'équilibrer ces deux facteurs.

Le sénateur REID: Monsieur le président, pouvons-nous revenir maintenant au bill S-4?

M. STEAD: Le présent bill S-4 a uniquement pour but d'étendre les limites du port de Windsor sans modifier les principes en causes, afin d'y inclure la partie située aux limites de la municipalité d'Ojibway.

Le sénateur MACDONALD: Qui a demandé cette modification?

M. STEAD: La Commission du port de Windsor.

Le sénateur BRUNT: Les deux municipalités sont-elles en faveur du présent amendement?

M. STEAD: Je pense que cela se rattache au point soulevé par le sénateur Connolly, à savoir qu'il n'est pas avantageux que la concurrence existe dans un voisinage immédiat, et qu'il ne doit exister qu'une seule administration dont relèverait une région industrielle donnée. A mon sens, c'est là le principe sur lequel repose le présent bill.

Le sénateur REID: La municipalité d'Ojibway a-t-elle critiqué cet amendement?

M. STEAD: Non; je crois qu'elle l'a approuvé.

M. MANNING: C'est exact.

Le sénateur POWER: Il n'existe aucune autorité gouvernementale sur ce qu'on pourrait appeler les limites des ports?

M. MANNING: C'est exact, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les fonctionnaires du ministère des Transports qui exploitent ces ports publics ont-ils des relations très étroites avec le Conseil des ports nationaux? Les principes qui régissent le travail du Conseil des ports nationaux s'appliquent-ils également aux ports publics exploités par le ministère des Transports?

M. STEAD: Ce n'est pas vraiment le cas, monsieur, parce que la situation n'est pas du tout la même, j'entends du point de vue économique. Le Conseil des ports nationaux exploite la plupart des ports importants où le trafic commercial est considérable. D'autre part, il existe un grand nombre de petits ports, ports de pêche, et ports de petits bateaux, et d'une façon ou d'une autre ils ne sont vraiment pas concurrentiels.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le rapport Gibb avait surtout trait aux ports nationaux qui reçoivent les navires étrangers. Les autres ports ont plutôt à faire face aux problèmes de la navigation locale, n'est-ce pas?

M. STEAD: C'est exact, sénateur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le cabotage et ces genres de navigation?

M. STEAD: C'est exact, sénateur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La voie maritime du Saint-Laurent prenant une importance toujours plus grande, ce qui serait également le lot des ports qui la longent, prévoit-on qu'un jour ces ports relèveront du Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: J'ignore si on y songe à l'heure actuelle, monsieur le président. Ces commissions des ports sont actuellement établies à la demande du conseil municipal, des Chambres de commerce, et d'associations de ce genre. Nous favorisons ces initiatives mais il existe en réalité une grande différence, à l'exception des ports de Toronto et de New Westminster, entre le niveau et l'étendue des ports relevant du Conseil et ceux des autres ports. Je ne me hasarderai pas à prédire ce qui arrivera à ces différents ports.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous avez mentionné, je pense, dans vos remarques précédentes, le rapport Gibb. Si je ne m'abuse, ledit rapport proposait que des conseils locaux devraient être établis dans tous les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux. A-t-on en réalité établi des conseils locaux de ce genre dans les ports de, mettons, Montréal, Halifax, Québec et Vancouver?

M. STEAD: Je ne le crois pas. C'est là une question qui relève du conseil d'administration des ports nationaux et je ne me juge pas apte à parler en son nom. Il existe un Conseil des ports, dont le siège social est à Ottawa, qui dirige les ports, mais j'ignore s'il y a des consultations au niveau local.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Loin de moi, l'idée de prendre la vedette au sein du Comité mais voici, je, crois, ce que pensaient plusieurs sénateurs qui s'intéressaient au présent bill et qui en ont parlé à la Chambre l'autre jour, quoique irrégulièrement pour la plupart d'entre eux: à cause de l'aménagement de la voie maritime, plusieurs de ces ports qui étaient auparavant des ports de l'intérieur peuvent donc en réalité devenir des ports où peuvent mouiller des navires étrangers, et il se peut bien que certains de ces ports seront aussi achalandés que les ports du littoral.

Serait-il nécessaire d'établir un genre d'administration uniforme en vue d'empêcher le genre de concurrence qui s'était établi lorsque l'enquête Gibb

Le sénateur POWER: Quelle autorité exacte sur le territoire décrit dans les présentes limites possède la Commission du port? Je suppose qu'il faudrait lire le bill intéressant la Commission du port afin d'avoir la réponse?

M. STEAD: Elle est la même que dans les autres bills qui font l'objet de votre étude.

Le sénateur BRUNT: Nous pourrions probablement obtenir ces renseignements en étudiant les deux autres bills.

Le sénateur REID: Monsieur le président, je propose l'adoption du bill.

Le sénateur PEARSON: Que signifient les mots "ligne ordinaire des hautes eaux" pour l'établissement de vos limites?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'espère que nous obtiendrons cette réponse.

Le sénateur BRUNT: Cela nous évitera beaucoup de travail.

M. MANNING: Cela varie selon chaque endroit. En certains endroits les tribunaux ont établi un niveau précis pour la ligne ordinaire des hautes eaux et en d'autres endroits cette ligne est fixée sur place. Il n'y a pas de réponse uniforme à cette question.

Le sénateur PEARSON: S'il se manifestait une inondation à un moment donné, qu'en serait-il de la ligne des hautes eaux?

M. MANNING: Non pas la ligne ordinaire des hautes eaux.

Le sénateur PEARSON: Élargirait-elle les limites du port?

M. MANNING: Non. Dans ces circonstances, il ne s'agit pas de la ligne ordinaire des hautes eaux.

Le sénateur PEARSON: Dans le bill suivant on parle de la "ligne des hautes eaux", et non de la "ligne ordinaire des hautes eaux".

M. MANNING: Cette ligne est établie sur place d'après les coutumes ou dans certains cas par une décision du tribunal.

M. MACGILLIVRAY: C'est une question de fait. Dans certains cas elle doit être établie en décidant quelle a été la ligne des hautes eaux durant une longue période de temps.

M. STEAD: Elle ne viserait pas les inondations.

M. MACGILLIVRAY: Pas de façon ordinaire.

Le sénateur MACDONALD: S'agit-il en réalité d'une amalgamation des deux ports?

M. STEAD: Non. Je ne pense pas qu'on ait aménagé celui d'Ojibway.

Le sénateur MACDONALD: De quelle façon la Commission s'y prend-elle pour s'approprier les terrains?

M. STEAD: Elle ne s'approprie aucun terrain au sens d'en devenir le propriétaire ordinaire. Elle y établit sa compétence aux fins de la navigation.

Le sénateur MACDONALD: Qui est compétent?

M. STEAD: La Commission du port.

Le sénateur MACDONALD: A Ojibway?

M. STEAD: Ce sera le cas, si le présent bill est adopté.

Le sénateur MACDONALD: A qui le terrain appartient-il à l'heure actuelle?

M. STEAD: A un propriétaire particulier.

Le sénateur MACDONALD: Des ententes ont-elles été conclues avec les propriétaires particuliers?

M. STEAD: Ils ne sont pas directement intéressés dans le cas présent, vu que nous ne faisons, si je comprends bien, que transférer les droits constitutionnels du chef de la cour fédérale à la Commission du port.

Le sénateur MACDONALD: Les propriétaires des terrains n'ont aucun droit riverain.

M. STEAD: Le bill ne leur enlève pas ceux qu'ils ont à l'heure actuelle.

Le sénateur BRUNT: Ils conservent tous les droits qu'ils avaient, n'est-ce pas?

M. STEAD: C'est exact.

Le sénateur MACDONALD: La présente modification ne portera-t-elle pas ombrage aux droits qu'ils possèdent maintenant?

M. STEAD: Non, monsieur.

Le sénateur POWER: Sauf les dispositions de l'article 11 du bill S-5 qui prévoient que la corporation peut exproprier ou autrement acquérir et détenir des terrains. Je présume que le gouvernement avait un droit sur les terrains situés à l'intérieur des limites.

Le sénateur MACDONALD: C'est tout ce que je désirais savoir.

Le sénateur POWER: Le gouvernement fédéral aurait eu ce pouvoir de toute façon.

Le sénateur MACDONALD: Je désire savoir si le gouvernement fédéral a l'intention d'exproprier des terrains?

M. STEAD: Pas précisément. Cela est arrivé dans certains cas pour des fins légitimes intéressant les ports. Toute expropriation doit être approuvée par le gouverneur en conseil, mais doit servir à des fins relatives aux ports et non à des fins générales. On ne peut exproprier seulement en vue d'empêcher quelqu'un d'utiliser sa propriété de façon à ne pas nuire à l'exploitation ou à l'expansion efficace du port.

Le sénateur MACDONALD: Avez-vous bien dit que les propriétaires actuels n'éprouveront aucune perte si leurs terrains relèvent de la compétence du Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: De la présente Commission des ports?

Le sénateur MACDONALD: C'est exact.

M. STEAD: Si je comprends bien, ils ne perdent aucun des droits qu'ils possèdent à l'heure actuelle en vertu de la Loi.

Le sénateur BOUFFARD: Est-il exact d'affirmer qu'advenant l'expropriation d'un terrain la Commission locale peut contrôler le genre de travaux qui sont entrepris sur une propriété privée en vue d'une expansion future?

M. STEAD: J'aimerais que notre représentant du contentieux traite de ce point, qui est essentiellement une question d'ordre juridique.

M. MACGILLIVRAY: Messieurs, je crois qu'on doit reconnaître que les présents bills ont un double but: ils créent une corporation et lui accordent les pouvoirs qu'une corporation doit obtenir en vertu de la loi, et ils délèguent en outre à la Commission le pouvoir d'édicter des règlements, ce qui appartient à l'heure actuelle au Parlement ou au gouverneur en conseil en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Par conséquent, lors de l'extension des limites, la seule façon dont sont touchés les propriétaires des terrains à l'intérieur de ces limites, c'est que les règlements qui les concernent seront maintenant édictés par les commissaires du port sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, et non par décret du conseil en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le pouvoir d'expropriation que possède à l'heure actuelle le gouvernement fédéral sera transféré à la Commission du port, de sorte qu'il n'en découle aucun effet particulier. La seule différence, c'est que toute expropriation sera faite par un organisme différent.

Le sénateur BRUNT: C'est le gouverneur en conseil qui, en dernier ressort, a l'autorité compétente pour approuver ou désapprouver les règlements.

Le sénateur POWER: En ce qui concerne la clause 12, qu'en est-il de...

Le sénateur BRUNT: Passons à l'étude du bill S-4.

Le sénateur POWER: Nous étudions les pouvoirs de ces commissions de port, en général, et l'article 12 revient dans tous ces bills. Nous voulons savoir quels sont les pouvoirs de ces commissions, et je signale qu'en vertu de cet article la corporation peut réglementer et contrôler l'usage et l'aménagement de tout terrain et autres biens faisant face à l'eau dans les limites du port, et de tous les docks, quais, bâtiments et installations construits ou utilisés aux fins du port. Cette disposition empêchera-t-elle quelqu'un d'y ériger le genre de bâtiment qu'il désire?

M. STEAD: Si je ne m'abuse, il n'a existé jusqu'ici aucun règlement à cet égard qui eût émané des commissions de port. Je pense qu'elles sont autorisées à établir des règlements à cet égard, sous réserve toutefois de l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur POWER: Vraiment?

M. STEAD: Dans la pratique, la Commission du port est consultée de façon officieuse, et ce régime semble avoir été satisfaisant jusqu'ici.

Le sénateur POWER: A mon avis, la Corporation pourrait réglementer, l'utilisation et la mise en valeur (je présume qu'il est question ici de terres appartenant à une entreprise privée) en vertu de cette loi, et sans doute en vertu de toutes les lois sur les ports, puisqu'elles sont toutes semblables. Donc la Corporation pourrait empêcher un particulier de construire le genre de bâtiment qu'il désire construire et cela, d'après ce que je vois, sans recourir à un décret du conseil.

M. MACGILLIVRAY: Mais on explique ici les pouvoirs de la Corporation. Conformément à l'article 13, elle ne peut exercer ces pouvoirs qu'en vertu d'un règlement et celui-ci devrait être approuvé par le gouverneur en conseil. En outre, elle ne peut exercer ces pouvoirs que dans les limites du port, c'est-à-dire jusqu'à la ligne de démarcation habituelle des hautes eaux.

Le sénateur POWER: En dedans des limites telles qu'elles sont définies à l'article 4?

M. MACGILLIVRAY: Oui, et la Corporation ne peut user de ses pouvoirs que par rapport à la navigation, aux transports par voie d'eau.

Le sénateur POWER: Oui, mais ne lui donne-t-on pas ainsi des pouvoirs que le gouvernement fédéral n'a pas normalement le droit de conférer?

M. STEAD: Non, monsieur.

Le sénateur REID: Elle ne peut rien faire sans qu'Ottawa l'y autorise.

M. STEAD: Du point de vue constitutionnel, le Parlement du Canada, si je ne me trompe, ne peut pas conférer à un corps constitué tel que celui-ci des droits qu'il n'a pas lui-même.

Le sénateur POWER: Est-ce que, normalement, le gouvernement fédéral dirait à une personne qui a une propriété au bord de l'eau: "Vous devez ériger tel ou tel genre de bâtiment à cet endroit"?

M. STEAD: Non, monsieur, à moins qu'une telle construction ne gêne la navigation. En outre, j'ajouterais que ces bills renferment un article selon lequel ces règlements doivent être soumis au conseil municipal. Un délai de 10 jours y est prévu pendant lequel le conseil municipal (je devrais peut-être dire les autorités riveraines) peut enregistrer toute objection qu'il pourrait y avoir, et l'étudier avant que le règlement soit transmis à Ottawa pour être approuvé par le gouverneur en conseil.

Le sénateur POWER: Dans le cas de Windsor, le règlement reproduirait tout simplement l'article 5 de la loi, n'est-ce pas?

Le sénateur BRUNT: Non, s'il est question d'exproprier des terres, il faudrait...

Le sénateur POWER: Il ne s'agit pas d'expropriation, mais de la réglementation et du contrôle qu'on exercerait par rapport à l'utilisation et à la mise en valeur de terres appartenant à des particuliers. Or, je voudrais savoir dans quelle mesure exactement le gouvernement fédéral a le droit de déléguer de tels pouvoirs à la commission des ports.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sans expropriation?

Le sénateur POWER: Oui. Il n'est pas du tout question d'expropriation.

Le sénateur BOUFFARD: Le règlement n'a pas du tout besoin d'être approuvé par le gouverneur en conseil. Voici ce qu'on dit:

...la Corporation peut réglementer et contrôler l'usage et l'aménagement de tout terrain et autres biens faisant face à l'eau dans les limites du port, et de tous les docks, quais, bâtiments et outillage...

D'après l'article 13, elle n'a pas besoin d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je crois que la différence qui existe entre l'article 12 et l'article 13 vient de ce que l'article 12 accorde des pouvoirs, tandis que l'article 13 établit comment ces pouvoirs sont exercés. Mais il y a quelque chose qui me tracasse à cet égard. J'ai l'impression qu'en vertu de ces lois la propriété est soumise à plus de contrôle que ce ne serait autrement le cas. Pour citer un exemple, il n'est pas question ici de ports qui existaient au moment de la Confédération. Ces ports-là font l'objet de dispositions spéciales. Il s'agit ici d'un nouveau port. On établit certaines limites et on prétend que, dans ces limites, le détenteur des droits riverains, et même de tous les droits se rapportant à l'eau, seront soumis à des règlements établis en conformité de ces lois spéciales. Or, je crois bien que les droits qu'un propriétaire a maintenant, avant que cette loi soit adoptée, sont bien délimités. J'estime que MM. les sénateurs Bouffard et Power ont raison, et qu'il y a là un point qui nous échappe.

M. MACGILLIVRAY: Je crois qu'on peut dire, monsieur, qu'avant que cette loi soit adoptée il n'y a aucune mesure législative qui permet de dire aux propriétaires ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas faire de leurs biens. Lorsque cette loi aura été adoptée, ils seront soumis à des règlements supplémentaires qui seront imposés en vertu d'ordonnances établies d'après l'article 13. Je crois que c'est bien cela. Vous avez dit, monsieur, qu'on toucherait ainsi aux droits riverains. Je ne crois pas que le bill ou les lois renferment la moindre disposition qui priverait un propriétaire de ses droits riverains et l'empêcherait d'avoir accès à l'eau. S'il en était empêché, il aurait le droit de réclamer un dédommagement de toute personne qui le priverait de ses droits, qu'il s'agisse de la Couronne, de la Commission des ports ou du propriétaire de l'étendue d'eau qui se trouve en face de son terrain.

Le sénateur POWER: On pourrait imposer des restrictions en ce qui concerne l'aménagement de sa propriété.

M. MACGILLIVRAY: Cela serait si on l'empêchait d'avoir accès à l'eau, mais seulement dans la mesure où sa propriété est située dans les limites du port. L'emploi qu'il fait de sa propriété sera réglementé dans la mesure où une telle réglementation s'impose dans l'intérêt du port, de l'administration du port par rapport à la navigation et aux transports par voie d'eau. S'il voulait construire un chalet d'été à un endroit où, selon la commission des ports, il serait préférable d'aménager un quai, je suis sûr qu'il pourrait le faire si l'emplacement se trouvait à un endroit un peu à l'écart de la ligne de démarcation des hautes eaux.

Le sénateur BOUFFARD: En tout cas, il s'agit d'un contrôle. Par rapport à l'utilisation de sa propriété, les droits de cet homme seront réglementés et cette réglementation peut être appliquée sans expropriation, sans dédommagement et sans l'adoption d'un règlement.

M. MACGILLIVRAY: Non, je crois qu'il faut un règlement.

Le sénateur BOUFFARD: Alors, pourquoi ne pas l'indiquer bien clairement?

M. MACGILLIVRAY: L'alinéa (1) dit: "Sous réserve de la présente loi".

Le sénateur GOUIN: Monsieur le président, j'aimerais vous parler de ce que la commission du havre de Montréal a fait: cet organisme existait à l'époque de l'Union. J'avais une petite propriété à Longue-Pointe. Jusqu'à un certain point, on ne nous prive pas vraiment de notre droit d'accès; mais comme vous le savez, on a aménagé ce qu'on a appelé les "Chemins de fer de la Commission du havre", juste devant ces propriétés. Nous pouvons traverser les voies et il se pourrait bien qu'un jour on y aménage un petit tunnel. Mais cela gêne bien les choses pour une maison de campagne ou un chalet d'été. Ces voies de chemin de fer n'ont rien d'attrayant et j'estime que, dans un cas semblable, on nous prive, du moins dans une certaine mesure, de nos droits d'accès.

M. MACGILLIVRAY: Je prétends qu'en vertu de cette législation ces commissions portuaires posséderont certains pouvoirs; mais elles ne pourront, à cause de ces pouvoirs, empêcher davantage les gens d'avoir accès à l'eau; on n'enlèvera pas aux propriétaires le droit qu'ils avaient auparavant de réclamer un dédommagement, si l'accès à l'eau leur était interdit.

Le sénateur GOUIN: A vrai dire, ce chemin de fer appartient à la Couronne, si je me souviens bien.

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le sénateur GOUIN: Il se pourrait que le terrain au bord de l'eau m'appartienne, et il me semble que, logiquement, il serait peut-être nécessaire de procéder au moyen d'une expropriation si la compagnie de chemin de fer voulait construire une voie juste devant ma propriété. Il me semble que j'aurais droit à une compensation. Je ne réclame rien et je n'ai nullement envie de réclamer quoi que ce soit. Je voulais tout simplement fournir un exemple concret.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et qu'est-ce qui arrive dans le cas d'une personne qui a un quai, sur lequel elle exploite une affaire, à un endroit dont on s'empare et qui, en vertu de mesures législatives telles que celles-ci, relève de la commission des ports de la localité? Mettons que cette commission décide de faire des installations à cet endroit. A vrai dire, la loi sur la protection des eaux navigables ne s'applique pas du tout à la Couronne; je crois bien que la Couronne n'est pas visée par cette loi. Comment procède-t-on dans les cas semblables? Est-ce qu'on dédommage le propriétaire qui a pu acquérir des droits riverains au cours des années et qui peut avoir une étendue d'eau qu'il a achetée de la Couronne? Que fait-on quand les limites d'un port sont repoussées de cette façon?

M. MACGILLIVRAY: Tout d'abord, je doute fort qu'une personne puisse acquérir des droits sur une surface d'eau. Une surface d'eau constitue un passage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est juste.

M. MACGILLIVRAY: Et tout le monde a le droit de naviguer sur cette eau. Par conséquent, même si une personne achète le terrain qui se trouve sous l'eau, elle n'acquiert aucun droit sur la surface ou sur toute autre partie de cette eau. Si elle désire construire sur cette étendue d'eau, il faut que son projet soit approuvé conformément à la loi sur la protection des eaux navigables. Selon le présent bill, il en est de même pour les commissions portuaires. Donc, celles-ci n'ont pas de droits. Les seuls droits que je connaisse à cet égard sont ceux selon lesquels le propriétaire riverain peut accéder à l'eau et, si l'on y touche, le propriétaire, dans la mesure où il a subi des dommages, a droit à un dédommagement.

Le sénateur BRUNT: Et en ce qui concerne le droit de captage de l'eau? Est-ce que ce droit est visé?

Le sénateur GOUIN: Êtes-vous au courant de l'affaire *Tetreau c. la Commission du havre de Montréal* qui a finalement été réglée par le Conseil privé? Cette cause a été instruite devant les tribunaux et je ne sais pas comment elle s'est terminée.

M. MACGILLIVRAY: Je ne connais pas cette affaire, monsieur.

Le sénateur GOUIN: Il y était justement question de ce droit.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce qu'un des témoins pourrait nous donner une idée de l'étendue de terrain que l'on va prendre selon les dispositions de la présente loi?

Le sénateur BRUNT: Vous voulez dire la longueur?

Le sénateur MACDONALD: Oui.

Le sénateur BRUNT: Deux milles.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce bien cela? Cela veut bien dire que deux milles de terrains en bordure d'eau vont être pris?

M. STEAD: Il est question de l'étendue d'eau, du côté de la terre, de la ligne de démarcation internationale au centre du fleuve et de lignes de démarcation à chaque extrémité qui forment des angles droits avec la terre. Une de ces lignes est avancée de deux milles en aval.

Le sénateur MACDONALD: Je voulais simplement avoir une idée de l'étendue des terrains faisant face à l'eau qu'on va prendre. Si j'ai bien compris ce qui vient d'être dit, les gens qui ont des propriétés sur ces deux milles ne perdront pas les droits qu'ils ont en ce moment, si cette loi est adoptée?

M. MACGILLIVRAY: J'admets, monsieur, que cette loi ne privera pas les propriétaires de leurs droits. Ils seront soumis à de nouvelles mesures législatives dont ils subiront les conséquences; mais, pour le moment, ils ne seront privés d'aucun de leurs droits.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce que personne auparavant ne pouvait faire valoir les droits de la Couronne à ces terrains faisant face à l'eau?

M. STEAD: Eh bien! le Parlement canadien aurait pu prendre des mesures législatives tout comme la commission du port pourra le faire lorsque le présent bill aura été adopté.

Le sénateur MACDONALD: Mais il ne l'a pas fait?

M. STEAD: Non, monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Si nous adoptons ce bill, nous allons attribuer un mandat à la commission et lui donner des pouvoirs sur ces terrains faisant face à l'eau, qui appartenaient à la Couronne; mais aucun ministère ne pouvait faire valoir les droits de la Couronne à cet égard. Est-ce bien cela?

M. STEAD: Je m'excuse, mais je n'ai pas saisi la fin de votre question.

Le sénateur MACDONALD: D'après ce que vous avez dit, le parlement avait auparavant le pouvoir...

M. STEAD: Oui.

Le sénateur MACDONALD: ...de faire valoir certains droits.

M. STEAD: De prendre des mesures législatives. L'exemple que je vais vous donner n'est peut-être pas très approprié; mais si le Parlement décidait d'adopter une loi qui vous interdirait de construire un bâtiment de couleur marron au bord de l'eau parce que cela gênerait la navigation, il pourrait le faire. Le Parlement a toujours eu ce pouvoir, qu'il va maintenant passer à d'autres.

Le sénateur MACDONALD: Mais le Parlement n'en a jamais fait usage.

M. STEAD: Non mais maintenant qu'on aménage des ports de ce genre, il y a sans doute un certain avantage à ce qu'ils soient aménagés de façon ordonnée. Par conséquent, on s'attend que, lorsque ces pouvoirs législatifs auront été transférés, on s'en servira judicieusement et au mieux des intérêts de la navigation et des transports par voie d'eau.

Le sénateur POWER: Vous ne pouvez pénétrer dans ce domaine que dans l'intérêt de la navigation; autrement il y aurait ingérence dans les questions de propriété et de droits civils.

M. STEAD: Vous avez raison.

M. MACGILLIVRAY: Je crois qu'il est intéressant de noter que sur toutes les commissions qui existent à l'heure actuelle, pas une seule n'a adopté un règlement qui empêcherait une personne d'aménager sa propriété comme il lui plaît.

Le sénateur MACDONALD: Mais est-ce que la Commission est investie d'une autorité?

Le sénateur POWER: Elle va justement l'obtenir maintenant.

M. MACGILLIVRAY: C'est cela.

Le sénateur MACDONALD: Elle va être investie d'une autorité qui lui permettra d'exercer un contrôle sur ces terrains, à un point tel qu'elle pourra empêcher un propriétaire d'y construire un bâtiment tel qu'il l'entend.

M. MACGILLIVRAY: Dans les limites du port, oui.

Le sénateur REID: C'est discutable. J'ai toujours eu l'impression que les commissions de ports ne pouvaient pas priver les propriétaires de terrains de leurs droits, que la question relevait des gouvernements provinciaux, que, si quelqu'un construisait un quai dans l'eau, elles pouvaient toutefois le faire enlever. Ces commissions n'ont aucun droit pour ce qui est des terrains.

Le sénateur BOUFFARD: Je dirais que vos remarques vont assez loin, si l'on considère que l'article 12 du bill est rédigé en ces termes: "Sous réserve de la présente loi, la Corporation peut réglementer et contrôler l'usage et l'aménagement de tout terrain et autre bien faisant face à l'eau..."

Le sénateur POWER: La même disposition apparaît dans la loi sur les Commissaires du port de Windsor.

Le sénateur MACDONALD: Il ne s'agit pas d'expropriation, mais de réglementation et de contrôle.

M. STEAD: De législation.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La Commission pourrait, par exemple, par règlement d'application, dire qu'il n'y aura pas de bâtiment de construit en deçà d'une certaine distance du bord de l'eau.

M. MACGILLIVRAY: Ses pouvoirs ne s'étendent que jusqu'à la ligne ordinaire des hautes eaux.

Le sénateur POWER: Les commissaires pourraient vraisemblablement dire qu'ils s'attendent d'ériger un jour un bâtiment à bureaux de vingt étages ou encore un quai et ils ne veulent pas avoir à faire des expropriations coûteuses, le moment venu, à dépenser des millions de dollars. J'aimerais savoir s'ils peuvent faire cela?

M. MACGILLIVRAY: Je le crois. A mon avis, leurs pouvoirs se confinent exclusivement aux limites du port et tout règlement qu'ils prétendraient adopter n'affecterait pas le terrain situé au-dessus de la ligne des hautes eaux et deviendrait antistatutaire, s'ils tentaient de l'appliquer.

Le sénateur POWER: Alors, il faudrait une interprétation de l'expression "biens faisant face à l'eau". Que sont les "biens faisant face à l'eau"?

Le sénateur BRUNT: Vous revenez à la ligne ordinaire des hautes eaux, n'est-ce pas?

Le sénateur REID: N'est-il pas vrai que l'autorité de ces commissaires ne s'étend que jusqu'à la ligne des hautes eaux? Elle ne s'étend pas aux terrains situés au-dessus?

M. MACGILLIVRAY: Je crois qu'il faut en venir à cette interprétation, car le Parlement du Canada ne peut déléguer que des pouvoirs se rattachant à la navigation et au transport.

Le sénateur REID: En effet. Ses pouvoirs ne s'étendent que jusqu'à la ligne des hautes eaux.

Le sénateur WALL: L'article 4 du bill S-5 définit les limites du port, confinant celui-ci à la ligne des hautes eaux du lac Ontario. Cependant, dans le dernier alinéa, on trouve: "Et tous les biens-fonds faisant face à l'eau, tous les quais, jetées, docks,..." et le reste. Que signifie l'expression "tous les biens-fonds faisant face à l'eau"?

M. MACGILLIVRAY: Monsieur le président, je n'ai pas participé à la rédaction du bill.

Le sénateur WALL: Mais c'est là le point.

M. MACGILLIVRAY: Ce texte suit le libellé qu'on emploie dans ces bills depuis 1911.

Le sénateur WALL: Supposons que je possède à Windsor, ce qui n'est pas le cas, une propriété faisant face à l'eau, qui a 200 pieds de longueur, sur le bord de la rivière, et de 800 à 900 pieds de profondeur. Suivant la description qu'on donne du port, ma propriété faisant face à l'eau fait maintenant partie du port, si on s'en rapporte à cet article. Est-ce vrai?

M. MACGILLIVRAY: Sénateur Wall, je crois que vous devez interpréter les mots "biens-fonds faisant face à l'eau" comme signifiant la partie qui s'étend d'ordinaire jusqu'à la ligne des hautes eaux; autrement, le Parlement légiférerait sur des questions qui ne se rapportent ni à la navigation ni au transport par eau.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Par conséquent, si la Commission veut utiliser le terrain au delà de la ligne des hautes eaux, elle ne peut imposer ni règlement ni restriction s'appliquant à ce terrain; si elle veut s'en servir, elle doit l'exproprier ou l'acquérir de quelque façon.

M. MACGILLIVRAY: A Hamilton, la Commission du port a voulu utiliser son propre bâtiment à bureaux, à la distance d'un pâté de maisons du port, et elle a pu exproprier les biens-fonds; mais elle ne pouvait rendre le règlement efficace à l'égard de ces biens-fonds, comme dans le cas du règlement s'appliquant aux personnes sur ses quais.

Le sénateur PEARSON: Dans le cas d'un bien-fonds dont on se sert jusqu'à la ligne des hautes eaux, qu'arriverait-il si la commission voulait bâtir un quai traversant la propriété et qui empêcherait les propriétaires d'avoir accès à l'eau? Je pense, par exemple, à un hôtel de villégiature.

M. MACGILLIVRAY: Si, dans une situation comme celle-là, on construit un quai qui prive une personne d'avoir accès à l'eau, la personne jouit toujours de ses droits ordinaires; ceux-ci ne sont aucunement modifiés par ce bill; elle a droit à une compensation, si elle est privée d'avoir accès à l'eau, ce droit appartenant aux propriétaires riverains.

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

Quel est votre avis au sujet du bill S-4?

Le sénateur HORNER: Je propose que nous adoptions le bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sans modifications?

Des VOIX: Sans modifications.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le bill est adopté.

Nous allons maintenant nous occuper des bills S-5 et S-10, qui sont identiques.

M. STEAD: Ils sont identiques, sauf en ce qui concerne les divergences géographiques.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et ils sont en tous points semblables aux autres bills adoptés les années précédentes?

Le sénateur BRUNT: Monsieur le président, j'aimerais poser des questions qui ont surgi lorsque le Sénat a étudié en vue de la deuxième lecture le projet de loi tendant à constituer en corporation les Commissaires du port d'Oshawa. Puis-je poursuivre, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

Le sénateur BRUNT: La première question soulevée était celle-ci: sur quoi se fonde-t-on pour décider que certains ports relèveront du Conseil des ports nationaux et d'autres de commissions locales?

M. STEAD: Je pense avoir répondu à cette question dans mon exposé antérieur. J'ai dit que les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux ont été choisis au moment de la création de l'organisme par suite des conditions qui existaient alors et conformément aux avis contenus dans le rapport Gibb. Depuis, on y a ajouté Churchill, où ne se trouve aucune autorité locale d'importance. Je suppose qu'on a jugé qu'il allait de l'intérêt du pays que ce port relevât du Conseil des ports nationaux. Sauf exception, nous préférons qu'il y ait une direction locale, si la chose se peut.

Le sénateur BRUNT: Vous ne choisissez aucun port auquel vous affecteriez une commission locale? Il faut qu'une demande vous soit adressée?

M. STEAD: Oui, car, autrement, c'est-à-dire si nous devons créer l'administration, celle-ci ne recevrait aucune impulsion de l'endroit.

Le sénateur BRUNT: Ainsi, le ministère ne choisit pas un port; il ne dit pas: "Il vous faut ici une commission locale."

M. STEAD: Non, monsieur, nous n'imposons pas de commission.

Le sénateur MACDONALD: Donc, le mot "nationaux" n'a pas de signification particulière?

M. STEAD: L'idée qu'il éveille a contribué au choix du groupe initial des ports. Le mot "nationaux", dans le nom de l'organisme, signifie sans doute que celui-ci fonctionne à l'échelle de tout le pays.

Le sénateur MACDONALD: Mais certains autres organismes que vous mentionnez fonctionnent également à l'échelle de tout le pays.

M. STEAD: Je pensais à Toronto, comme à un port que vous pourriez avoir en vue. Il a évidemment une importance nationale, mais il ne faisait pas l'objet de ces considérations qui ont eu un effet déterminant sur le choix des ports, au début, car ses finances étaient en ordre et on a préféré maintenir la direction locale.

Le sénateur MACDONALD: Et que dire de Prince-Rupert?

M. STEAD: Prince-Rupert est un port public qui relève du ministère des Transports.

Le sénateur MACDONALD: Ce n'est pas un port national?

M. STEAD: Non, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Voici quelle était la question suivante: quelle est la grosseur des navires qui peuvent aujourd'hui entrer dans le port d'Oshawa?

M. STEAD: La norme de profondeur est de 21 pieds d'eau au-dessous de la ligne de repère; la ligne de repère est une expression technique sur laquelle on se fonde pour examiner ces questions dans les lacs; mais, de fait, il y a au moins deux pieds de profondeur de plus pour les navires.

Le sénateur BRUNT: Cela voudrait dire jusqu'à 19 pieds?

M. STEAD: Non, jusqu'à 21 pieds, plus les deux pieds qui s'ajoutent d'ordinaire à la norme au-dessous de la ligne de repère, et parfois davantage; ainsi vous pouvez avoir une profondeur réelle de 23 pieds ou davantage. Mais il faut prévoir aussi un espace sous la quille du navire.

Le sénateur BRUNT: Oui, 18 pouces sous la quille.

M. STEAD: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je vous interrompre? Qui va payer pour le creusement du port?

M. STEAD: S'il est creusé?

Le sénateur MACDONALD: Oui, s'il est creusé?

M. STEAD: Il s'agit de ce que décidera le gouvernement, quand il se posera la question du creusement; si le travail était fait par le gouvernement fédéral, ce serait le ministère des Travaux publics qui s'en chargerait.

Le sénateur MACDONALD: Ainsi, dans le cas des ports nationaux, des ports administrés par des commissions et des ports publics, le coût du dragage est-il toujours assumé par le gouvernement fédéral?

M. STEAD: Je le crois: le coût du dragage important.

M. MANNING: Dans certains cas, quand il s'agit des ports nationaux, le Conseil des ports nationaux paie pour le dragage. Le ministère des Transports doit s'occuper du dragage du chenal principal donnant accès au port; s'il s'agit d'un quai qui appartient à une société, la société doit payer pour le dragage de son poste d'amarrage; s'il s'agit d'un quai public, c'est le Conseil des ports nationaux ou le ministère des Travaux publics, suivant le cas, qui paie les frais.

Le sénateur MACDONALD: Et dans le cas d'un port relevant d'une commission...?

M. MANNING: Le ministère des Travaux publics fait le dragage du chenal d'approche jusqu'au quai public, dans le port. S'il s'agit d'un quai privé avec poste d'amarrage, la société propriétaire de ce quai privé doit payer pour le dragage fait à son propre poste d'amarrage.

Le sénateur REID: La même méthode s'applique ici que sous le régime du Conseil des ports nationaux, car le gouvernement fait le dragage principal du chenal et l'industrie en cause paie pour le travail qui reste à faire?

M. MANNING: Oui. Si le port en a les moyens, il paie pour son propre dragage.

Le sénateur POWER: Mais dans le cas d'un port spécial, d'un port comme celui d'Oshawa, j'imagine qu'il obtient la meilleure part: en règle générale, les ports nationaux paient pour le dragage dans les limites du port, sauf pour le chenal principal. Mais le port d'Oshawa, qui sans doute n'a pas autant de revenus que le port de Montreal, par exemple, aurait une excellente excuse pour demander au ministère des Travaux publics de s'occuper du dragage du port.

Le sénateur REID: Tout dépend de l'influence politique.

Le sénateur POWER: Est-ce exact, monsieur Stead?

M. STEAD: Nous tâchons de nous en tenir à la rentabilité du port.

Le sénateur BRUNT: Et du montant des frais.

M. STEAD: Oui, cela dépend des frais. Ces questions doivent être décidées pour ce qu'elles valent, suivant l'intérêt général du pays.

Le sénateur POWER: Quel sera le revenu du port d'Oshawa? On a mentionné un revenu de \$18,000, si ma mémoire est fidèle.

M. STEAD: Je crois que c'est cela.

Le sénateur POWER: Si c'est là tout le revenu que le port touchera, il ne fera pas beaucoup de dragage avec cela.

M. STEAD: Non. On n'y compte pas. Les revenus que le ministère des Transports obtient actuellement sont versés au Fonds du revenu consolidé, si les ports sont gérés par nous; avec l'administration de l'actif qui les produit, ces revenus sont cédés à la commission du port, qui est censée vivre de ses revenus.

Cela me ramène à la question que j'ai signalée précédemment, c'est-à-dire que lorsqu'un port est excessivement petit et qu'il ne requiert qu'un directeur de port et (ou) qu'un gardien de quai, il n'est pas payant d'établir un organisme administratif, avec les frais de bureau qui s'ensuivent, etc. Dans l'intérêt national, c'est le gouvernement fédéral qui assume les frais d'exploitation. Quand le port a grandi et a assez de revenus pour suffire à un petit budget d'exploitation qui peut permettre la vérification sur place, nous en sommes heureux. Nous cédon à la commission du port les revenus que nous touchions.

Le sénateur POWER: Je ne me trompe pas en parlant de \$18,000 pour le revenu d'un quai... ?

M. STEAD: Ce revenu peut provenir de différentes choses, du quayage, des droits de port, et le reste; tout est remis à la commission du port.

Le sénateur POWER: C'est là, semble-t-il, le seul revenu que touchera la commission du port.

M. STEAD: Pour commencer.

Le sénateur POWER: Le seul revenu qu'elle touchera la première année ou la deuxième.

M. STEAD: C'est exact.

Le sénateur POWER: Alors, elle n'ira pas très loin avec \$18,000, si elle engage un maître de port et un certain nombre d'employés.

M. STEAD: Au début, elle n'aurait pas besoin d'un personnel nombreux. Nous avons constaté que cette somme est suffisante pour les débuts d'un petit port. Si le port est appelé à grandir, les revenus s'accroîtront. Mais on ne saurait s'attendre que la commission fasse des améliorations importantes avec un tel revenu.

Le sénateur POWER: Elle peut se trouver un jour dans la même impasse que les vieux ports, et elle s'endettera davantage.

M. STEAD: La loi exige que la commission rende compte au ministre des Transports de la situation financière du port; Nous sommes donc en mesure d'étudier les rapports qui sont présentés et de poser des questions à leur sujet. En pratique, nous constatons que la plupart des commissions de port sont heureuses lorsqu'on pose des questions auxquelles elles n'auraient peut-être pas pensé. Ainsi, elles ont l'occasion d'exercer un certain contrôle.

Je ne sais pas si la chose s'est déjà produite, mais si une commission de port demande au gouvernement fédéral de lui voter une certaine somme par l'entremise du ministère des Travaux publics pour des travaux de dragage ou pour d'autres ouvrages et que le gouvernement estime que cette commission manque de stimulant, le gouvernement peut approuver le crédit à condition que les taux imposés par cette commission soient portés à un niveau semblable à ceux des ports voisins. Il y a un moyen de contrôle grâce auquel on peut empêcher les commissions de port prises en particulier de se mettre dans des situations embarrassantes. En d'autres termes, nous sommes en mesure de savoir ce qui se passe.

Le sénateur REID: Je crois que le port de New-Westminster est le seul port du Canada qui n'a pas contracté de dettes. Je dis cela sans crainte d'être contredit.

Le sénateur BRUNT: Voulez-vous dire que le port de Toronto ne paie pas ses dettes?

Le sénateur REID: Vous devriez examiner la situation à Vancouver et à Montréal. Montréal est le seul port qui fait faire le dragage du chenal principal par le ministère des Transports...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, vous êtes priés de parler à tour de rôle.

Le sénateur REID: Monsieur le président, puis-je demander si les deux bills que nous devons étudier en vue de constituer en corporation les commissaires de port ressemblent aux autres bills qui portent sur ce sujet?

M. STEAD: Oui. Ils ressemblent aux bills qui ont été adoptés au cours des dernières années; ils sont conçus de la même façon.

Le sénateur BRUNT: Puis-je continuer à poser des questions? La deuxième question qui a été posée au cours du débat sur ce bill est la suivante: quel genre de navires pourra entrer dans le port d'Oshawa quand il sera terminé?

M. STEAD: Monsieur le président, je suppose que l'avenir nous donnera la réponse. Pour autant que je sache, je ne suis pas certain qu'un port soit aménagé définitivement, car, à mesure que le trafic augmente, toute l'économie de la région change et par le fait même les besoins sont modifiés. Notre ligne de conduite est la suivante: lorsqu'une commission locale, ou toute autre autorité, s'il n'y a pas de commission, demande des améliorations, nous étudions le volume du trafic éventuel qu'elle nous soumet et nous jugeons si les dépenses qu'entraîneraient ces améliorations sont justifiées. C'est une question de ligne de conduite générale qui revient périodiquement chaque fois que des demandes sont présentées.

Le sénateur MACDONALD: A-t-on l'intention d'aménager ce port de façon à permettre aux océaniques d'y entrer?

M. STEAD: C'est une question qui sera jugée d'après le bien-fondé de la proposition en particulier. Pour l'instant, je crois que le trafic d'Oshawa, par exemple, dépend dans une large mesure de la profondeur disponible au port d'origine. Il se fait beaucoup de transport local de charbon et d'autres produits semblables. Dans ce cas-là, la profondeur à Oshawa ne sera pas un élément dominant.

Si une industrie importante faisant affaire avec des entreprises d'outre-mer projetait de s'installer dans la région d'Oshawa et que le trafic qui s'ensuivrait justifierait les dépenses de dragage, alors je suis certain que le ministère des Travaux publics prendrait la question en considération.

Le sénateur BRUNT: La question suivante en comporte deux parties et je crois que vous avez répondu à la première. Est-ce que tous les droits de havre sont fixés par la commission locale, et si tel est le cas, selon quel barème?

M. STEAD: Oui, je le crois. J'ai essayé de répondre à cette question au début. Lorsque les commissaires soumettent les droits de havre, qui doivent ensuite être approuvés par le gouverneur en conseil, ils ont à tenir compte de la concurrence des autres ports, de leurs besoins en fait de revenus, des installations existantes et d'autres facteurs. Lorsqu'ils présentent leurs recommandations, ils doivent tenir compte de tous les facteurs.

Le sénateur MACDONALD: C'est le ministère qui a le dernier mot?

M. STEAD: Sur la recommandation du ministère, le gouvernement en conseil peut approuver ou désapprouver les demandes. S'il était obligé de désapprouver, je crois que ce qui se produirait en fait c'est que nous discuterions la question avec la commission. Nous n'avons pas l'habitude de prendre des mesures arbitraires relativement à ces questions.

Le sénateur BRUNT: Au cours du débat, au Sénat, on a exprimé des doutes quant à l'article du bill en vertu duquel les droits sont fixés. Est-ce qu'ils sont fixés en vertu de l'article 18 ou en vertu de l'alinéa h), paragraphe 1 de l'article 13?

M. STEAD: Ma réponse est affirmative dans le cas de l'alinéa h). A notre naissance, l'article 18 n'ayant pas été appliqué, l'autre article est là seulement au cas où les commissaires de port choisiraient d'établir leurs droits sur la valeur et la clause définit l'expression *ad valorem*. C'est la même définition qui s'applique à la loi sur les douanes. A ma connaissance, cet article n'a jamais été appliqué.

Le sénateur BRUNT: J'ai posé une question et je n'ai pas obtenu de réponse. Je vais la poser de nouveau. Mettons qu'un riverain du port a le droit de prélever de l'eau et que ce droit lui est refusé: est-ce qu'il existe des dispositions de compensation?

M. MACGILLIVRAY: Je dois avouer que c'est un point que je n'ai pas étudié. D'ordinaire, lorsque des prélèvements se font dans les eaux limitrophes, c'est le traité sur les eaux limitrophes qui s'applique. A mon avis, les personnes qui désirent prendre de l'eau dans le lac Ontario n'ont pas l'habitude d'en demander la permission aux autorités fédérales.

Le sénateur BRUNT: Prenons le cas du port de Winnipeg. Il n'est pas en cause dans ce cas-ci...

M. MACGILLIVRAY: Non. Je dois dire que je ne crois pas que les gens qui prennent de l'eau doivent demander la permission de le faire. S'ils prennent de l'eau et qu'on leur refuse ce droit, on ne peut les empêcher que par des moyens physiques et je suis d'avis que ces personnes ont droit à une compensation.

Le sénateur REID: Vous voulez parler du gouvernement provincial qui a le droit de prélever de l'eau et non du gouvernement fédéral?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je n'aime pas soulever cette question, mais ce que vous avez laissé entendre me fait penser aux besoins de la ville de Chicago qui veut prendre des quantités supplémentaires d'eau pour le canal et qui en est apparemment empêchée en vertu du traité qu'elle voudrait bien faire reviser. Il n'existe aucune disposition en vertu de laquelle une municipalité, ou toute autre autorité canadienne, est obligée de demander une permission avant de prendre de l'eau de la voie maritime?

M. MACGILLIVRAY: Il y a une distinction à faire ici. La ville de Chicago prend l'eau des Grands lacs et la jette dans un autre bassin hydrographique. Le but du traité sur les eaux limitrophes est de prévenir ce genre de choses. Le traité ne m'est pas trop familier; mais je sais qu'il contient une disposition en vertu de laquelle les petits usagers d'eau ne peuvent perdre leurs droits, c'est-à-dire les gens qui prennent de l'eau pour leurs besoins domestiques ou d'autres fins semblables. C'est une question qui nous intéresse, nous de la région du canal Welland, car un prélèvement trop considérable d'eau peut nuire à la navigation et influencer sur l'énergie produite par la rivière Niagara.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce qu'on a imposé des restrictions?

M. MACGILLIVRAY: Oui, il y a des restrictions à l'égard du canal Welland et de la rivière Niagara.

M. STEAD: Plusieurs usagers industriels prendraient de l'eau à des fins de rafraîchissement et à d'autres fins semblables et la rejetteraient dans le même cours d'eau de sorte que, à la longue, la navigation et le potentiel d'énergie ne seraient pas considérablement touchés.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'ai une autre question à poser au sujet du prélèvement et du rejet de l'eau; que pensez-vous des eaux d'égout et des déchets semblables?

M. MACGILLIVRAY: Vous voulez parler de la pollution? Je crois que le gouvernement au pouvoir il y a quelques années a fait clairement savoir qu'il

estimait que le Parlement n'avait aucune autorité législative quant à la pollution comme telle. Les seules dispositions relatives à la pollution qui sont contenues dans la législation fédérale, pour autant que je sache, sont celles qui font partie de la loi sur la marine marchande du Canada et qui défendent aux navires de rejeter des matières polluées.

Le sénateur BRUNT: Oui, de rejeter le pétrole.

M. MACGILLIVRAY: Je crois que le seul contrôle que nous puissions exercer sur l'écoulement des eaux d'égout pourrait se faire dans la mesure où la Couronne ou les commissions seraient propriétaires des lots de grève où l'on désire faire passer les canaux d'égout; il s'agirait alors d'un contrôle de propriété.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce que le problème se fait sentir le long de la Voie maritime.

M. STEAD: Oui, je crois qu'on peut dire qu'il existe. Nous avons eu des plaintes au sujet des déchets et plus précisément au sujet des navires qui jettent leurs déchets et autres ordures. Cette question a été étudiée par la Commission conjointe internationale. Les ministères de la Santé nationale, de l'Agriculture et des Transports, ainsi que d'autres ministères, participent à cette étude. Le ministère de l'Agriculture s'occupe de la prévention des maladies contagieuses qui s'attaquent aux animaux et se propagent au Canada. Vu qu'il se pose un problème de compétence, la question est de solution longue et difficile.

Le sénateur MOLSON: Tout le fleuve Saint-Laurent se trouve en cause.

Le sénateur BRUNT: Est-ce que le gouvernement garantit de quelque façon le paiement des obligations émises par les commissions de port locales?

M. STEAD: Il n'y a rien dans le bill qui en fasse mention. Ce serait une question de principe dans chaque cas en particulier. Pour l'instant, je ne crois pas qu'il y ait de garantie.

Le sénateur BRUNT: Est-ce que la Commission des ports paie des taxes municipales sur ses terres et sur ses immeubles?

M. STEAD: Pas à ma connaissance.

Le sénateur BRUNT: Est-ce qu'elle bénéficie de privilèges comme l'usage des routes, la protection de la police et le service contre les incendies?

M. STEAD: Je le crois, monsieur, tout comme n'importe quelle autre entreprise.

Le sénateur POWER: En réponse au sénateur Brunt, je sais qu'un procès est en cours entre la Commission du port de Québec et le gouvernement fédéral. Pendant un certain temps, la ville de Québec imposait une taxe d'eau de \$12,000 par année et soudainement elle l'a portée à \$140,000 par année.

Le sénateur BRUNT: A qui en voulait-on?

Le sénateur POWER: L'affaire est en instance depuis cinq ou six ans et je ne sais pas ce qui va se produire.

Le sénateur BRUNT: J'ai une dernière question à poser au sujet du bill relatif au port d'Oshawa. En vue de l'ouverture de la Voie maritime, est-ce que le ministère des Transports a pensé à faire faire un relevé de tous les ports et à les reclassifier?

M. STEAD: Monsieur le président, en plaçant la question dans le contexte du débat qui a eu lieu l'autre jour, je comprends que vous demandez si l'on

a songé à faire relever toutes les commissions du Conseil des ports nationaux. Je crois qu'on a étudié cette question en général et, d'après tout ce qui s'est dit au cours de cette séance, la réponse est non.

Le sénateur POWER: J'aimerais à faire une remarque. Vous, monsieur le président, vous savez comme moi que l'une des excuses données pour la création du Conseil des ports nationaux a été les nombreuses extravagances prouvées des commissions de port locales et qu'on avait le désir d'éviter ce qui aurait pu être appelé un concours de promotion au lieu d'une concurrence des taux. Ainsi, par exemple, il existait une grande rivalité entre les ports du littoral de l'est de la Nouvelle-Écosse et ceux du Saint-Laurent et même entre ceux du Saint-Laurent. Pendant un certain temps, il a existé aussi une grande rivalité entre Québec et Montréal et d'assez grosses sommes d'argent ont été dépensées à cette fin par les commissions de port particulières. Elles étaient considérablement poussées par les autorités locales qui voulaient naturellement des ports mieux aménagés et plus efficaces.

Ces supposées extravagances ont forcé le gouvernement de l'époque à absorber ces commissions, vu qu'elles avaient émis des bons et des obligations et des débetures, et autres titres, avec la garantie du gouvernement fédéral.

Est-ce que nous commençons à créer la même situation au moyen de ces commissions particulières? Elles vont commencer à se concurrencer et elles auront besoin d'argent. Elles se serviront de personnes influentes pour obtenir des garanties sur leurs obligations. Elles feront les mêmes choses qu'on a reprochées aux anciennes commissions de port. Je me demandais justement si, par principe, on ne devrait pas étudier plus sérieusement la possibilité de mettre sur pied un organisme de régie chargé de ces petites commissions.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans la Voie maritime?

Le sénateur BRUNT: Un genre de Conseil de régie?

Le sénateur POWER: Oui, parce que de l'avis du gouvernement les commissions y allaient largement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Particulièrement à l'égard de la Voie maritime, je suppose.

M. STEAD: Les fonctions de l'organisme de régie auquel vous songez sont en réalité exercées par le ministère, car nous recevons leurs rapports annuels et nous pouvons voir si les dépenses d'une région sont exagérées. Je suis d'avis que la Commission du port a légitimement le droit d'annoncer ses propres installations. L'importance des installations qui existent déjà ou qui pourraient exister dans une région portuaire dépend de l'industrie riveraine qui se trouve en arrière du port et, en conséquence, la fonction fondamentale qui consiste à stimuler l'expansion de la localité incombe à un commissaire industriel qui est ordinairement au service d'un conseil municipal.

Le sénateur POWER: Ces gens adopteront les mesures nécessaires et feront pression pour donner de l'expansion aux industries de leur localité, vous pouvez en être certains.

M. STEAD: S'ils se chargeaient de la fonction de la commission industrielle, le ministère serait porté à croire que cette fonction ne devrait pas incomber à la Commission du port qui a légitimement intérêt à faire valoir les installations portuaires qu'elle possède; c'est ce que certaines commissions font; mais nous avons les moyens de vérifier ce qui se passe.

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, au cours de cette étude des rapports de la Commission du port, supposons qu'une commission songe à faire de fortes dépenses en immobilisations, le ministère pourrait-il s'en apercevoir d'après les renseignements qui lui parviennent? M. Stead a mentionné qu'elles y allaient largement. Aviez-vous dans l'idée des recettes ou des dépenses en immobilisations?

Mr. STEAD: En réalité, les commissions du port que nous avons maintenant, sauf dans un ou deux cas, n'ont pas une importance suffisante pour envisager des immobilisations très considérables; ces dépenses sont habituellement plutôt réduites. Comme un autre sénateur le mentionnait plus tôt, ces dépenses commencent à environ \$18,000 ou peut-être à \$30,000 environ. Les commissions de port ne sont pas de façon générale des entreprises à profits. Elles constituent un service à la région qu'elles desservent et les commissions sont habituellement forcées de hausser leur taux pour financer toute entreprise quelque peu élaborée, à cause de la concurrence qui leur vient des autres commissions du port dans le voisinage; elles sont prises dans un dilemme et nous espérons que ce dilemme suscitera un jugement équilibré de la part de la commission.

Le sénateur MOLSON: Mais il n'existe pas de contrôle dans le cas des immobilisations?

M. STEAD: Oui, il en existe. Le bill ne leur permet pas d'encourir de fortes dépenses en immobilisations. Il existe un article du bill à cette fin. Ce qui se produit d'habitude, c'est que les immobilisations seront financées par l'émission d'obligations qui doivent être approuvées par le gouverneur général.

Le PRÉSIDENT: En revenant à la question que j'avais posée tout d'abord, et qui se rapporte à ce que le sénateur Power a dit, nous avons d'un côté le Conseil des ports nationaux qui administre un groupe de ports et la Commission du port qui en administre un autre. Y a-t-il rivalité entre ces deux organismes importants?

M. MANNING: Ils relèvent tous deux du ministre des Transports.

Le PRÉSIDENT: Mais le Conseil des ports nationaux est un organisme indépendant.

M. STEAD: En réalité, il existe des liens tout à fait satisfaisants avec le Conseil des ports nationaux. Je ne suis au courant d'aucun cas de conflit direct, et je ne sais pas très bien ce que vous voulez dire, quelle sorte de conflit?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous ne sauriez prévoir quand l'un quelconque de ces groupes qui relève de votre ministère relèvera du Conseil des ports nationaux, si cela se produit jamais.

M. STEAD: Je crois que cela dépendra des progrès futurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-il possible qu'un jour le Conseil des ports nationaux administre tous les ports du Canada?

M. STEAD: Je crois que dans de nombreux cas on trouverait des objections de nature locale. Les groupes locaux désirent avoir leur mot à dire dans l'administration de leurs propres affaires.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais il y avait des objections, sur le plan local, dans les autres régions, et les autorités du Canada les ont surmontées.

Le sénateur POWER: Si je peux dire un mot à l'appui de cette déclaration, c'est que l'une des raisons qui ont milité en faveur de la création du Conseil des ports nationaux a été de soulager les commissions locales de ports de la pression qui s'exerçait sur elles lorsque surgissaient des demandes de nature locale.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est bien cela.

Le sénateur POWER: Une des raisons militant en faveur de cette création a été leur désir d'avoir une représentation locale, soit juste l'opposé. Je ne tenterais pas de passer un jugement sur la sagesse de ce geste.

M. STEAD: Nous ne sommes jamais entièrement libres de pressions.

Le sénateur BRUNT: Puis-je poser trois ou quatre courtes questions qui ont été soulevées lorsque le bill S-10 constituant en corporation les commissaires du port de Nanaïmo a été présenté à la Chambre? Monsieur Stead, avez-vous ici le chiffre relatif à la circulation, au cours des 10 dernières années, en ce qui a trait aux automobiles, camions et remorques, à Nanaïmo?

M. STEAD: Non monsieur. Je m'attendais à cette question; mais nous n'avons pas ces renseignements. Le gros de la circulation, à Nanaïmo, est en réalité une circulation routière. En d'autres termes, le chemin de fer effectue la liaison. Les sociétés du Pacifique-Canadien et de Black Ball exploitent des transbordeurs dans les deux directions, qui s'intègrent réellement aux réseaux des grand routes. Ces deux sociétés exploitent leurs propres quais; nous n'avons pas de chiffre, quoique nous sachions qu'il y a eu récemment des augmentations considérables.

Le sénateur BRUNT: Il y avait une autre question: pourquoi n'a-t-on pas demandé auparavant à établir une commission du port de Nanaïmo?

M. STEAD: Je pense qu'en réalité on a commencé à en parler il y a un certain temps. La ville de Nanaïmo ne possède pas beaucoup de terrain dans la région du port, environ une acre à ce qu'on me dit, et de façon générale on s'attend que la ville entre dans le mouvement. Dans certains cas, les villes ont acheté des terrains afin de contribuer de la sorte à constituer une commission du port. Dans ce cas particulier, le port public, tel qu'il est défini par le *Six Harbours Agreement* intervenu avec la province de la Colombie-Britannique, est beaucoup plus petit que le port envisagé. Il est situé dans le voisinage immédiat des quais. Alors on trouve une région considérable tombant sous la compétence provinciale, des lots de grève et autre chose du genre, et je crois savoir que des négociations se poursuivent depuis quelque temps pour savoir si la province permettrait, comme dans le cas de la Commission du port de North-Fraser, qu'une commission locale administre ces grèves en son nom. Je crois savoir qu'il y a eu de longues négociations à ce sujet.

Le sénateur REID: Ce qui s'est produit à Nanaïmo vient surtout de la circulation des automobiles. Ce n'est pas comme à New-Westminster où l'on trouve des vaisseaux qui viennent d'outre-mer et où se dressent des éleveurs, et ainsi de suite. Que possède Nanaïmo, à part la circulation des automobiles?

M. MANNING: Dans son mémoire, le *Board of Trade* prétend que, si l'on pouvait assurer la direction du port, la ville serait capable d'attirer des industries à Nanaïmo.

Le sénateur REID: Je ne crois pas que l'industrie s'y soit déjà installée.

M. MANNING: Non, mais on espère l'y attirer.

Le sénateur REID: Nous avons eu le commerce avant d'aménager un port.

Le sénateur BRUNT: La ville de Nanaïmo ne pourrait-elle pas faire en sorte que ce port soit administré par le Conseil des ports nationaux?

M. STEAD: On ne l'a pas demandé.

Le sénateur BRUNT: Une dernière question: les commissaires et les employés relèveront-ils de la Commission du service civil?

M. STEAD: Non, monsieur le sénateur; ces commissions sont des entreprises privées.

Le sénateur MACDONALD: Une dernière question: combien trouverait-on de fonctionnaires et d'employés, à Oshawa, par exemple?

M. STEAD: Voilà qui est évidemment laissé à la Commission elle-même.

Le sénateur MACDONALD: De toute nécessité, il y aura...

M. STEAD: Un maître de port, qui est souvent secrétaire de la Commission et accomplit les fonctions connexes. Cela dépend évidemment de la somme de travail; mais quand il y en a trop pour un seul homme, on engage un secrétaire et d'autres membres du personnel en proportion des revenus et de l'ouvrage à accomplir.

Le sénateur REID: D'où viennent les fonds?

M. STEAD: Nous transmettons les recettes que nous touchons actuellement à la Commission locale du port quand elle est organisée et fonctionne.

Le sénateur MACDONALD: Qui nomme le maître de port?

M. STEAD: Les commissaires.

Le sénateur MACDONALD: Font-ils toutes les nominations?

M. STEAD: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Ces nominations doivent-elles être approuvées par le ministère?

M. STEAD: Oui, monsieur.

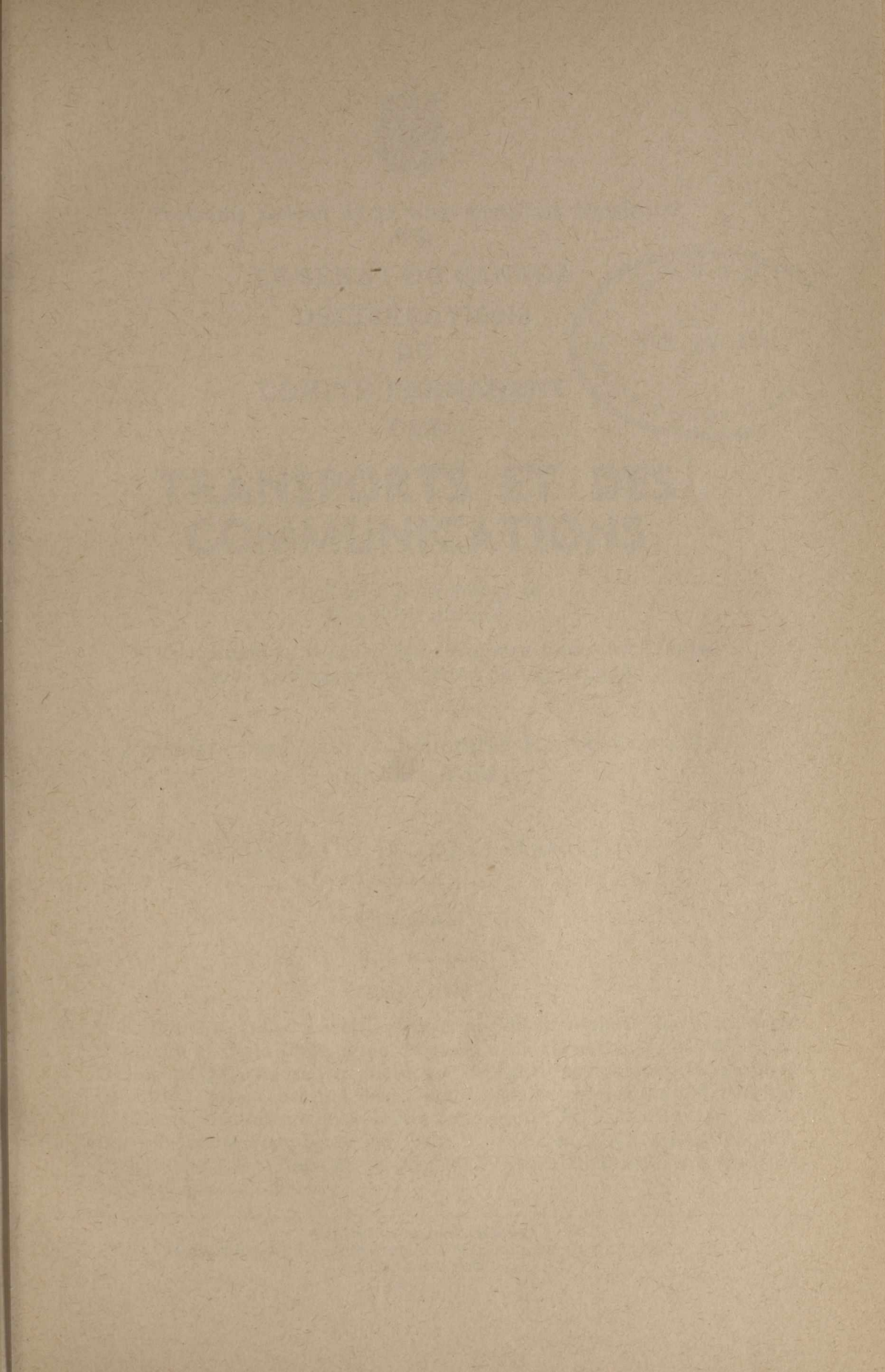
Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions? Messieurs les sénateurs, quel est votre bon plaisir? Désirez-vous que nous fassions rapport du bill S-5 constituant la corporation des commissaires du port d'Oshawa, sans modification?

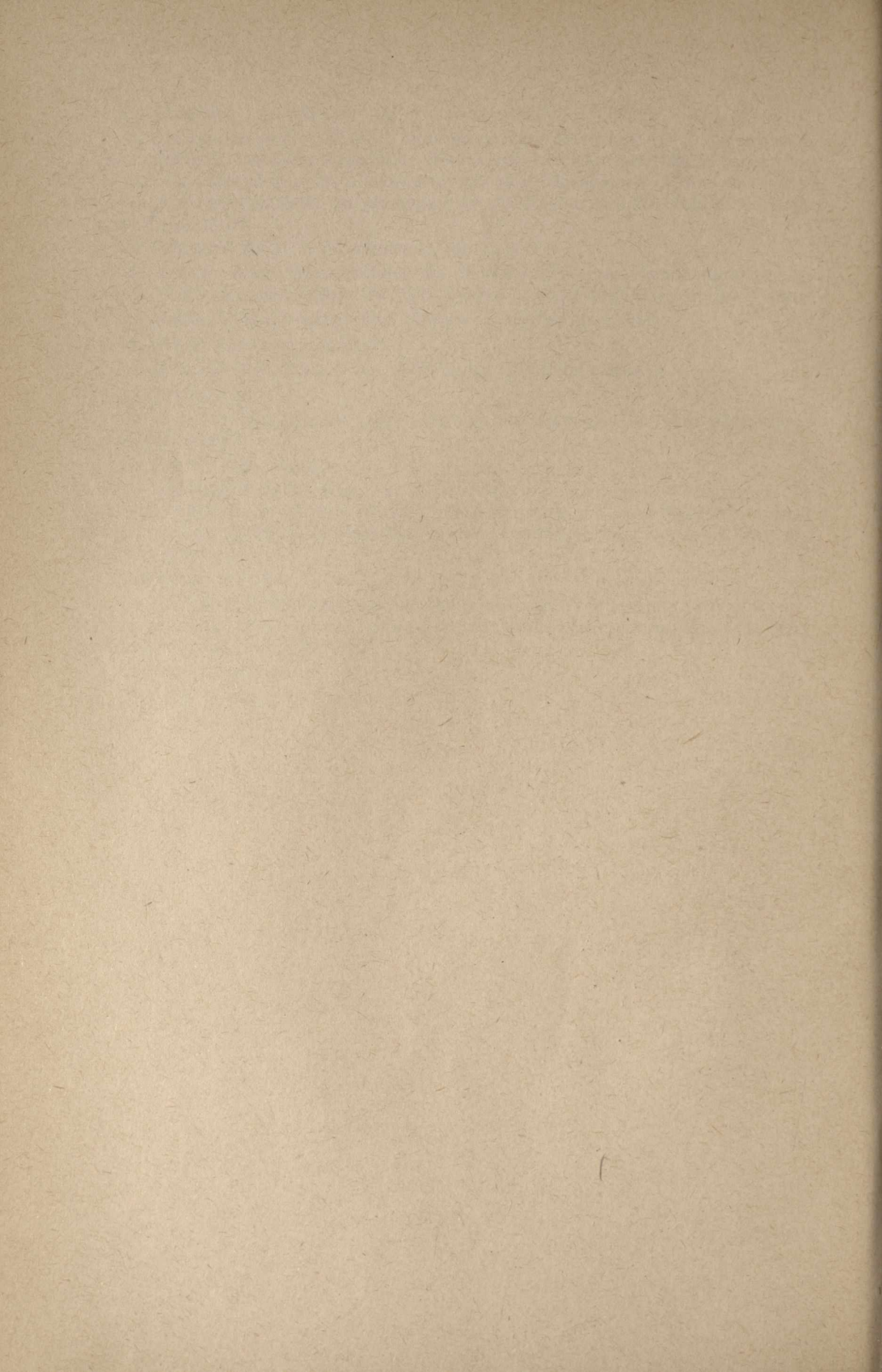
Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce votre bon plaisir que nous fassions rapport au sujet du bill S-10 constituant en corporation les commissaires du port de Nanaïmo, sans modification?

Des VOIX: Adopté.

(Sur ce, le comité s'ajourne.)







Troisième session de la vingt-quatrième législature
1960

LE SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES



TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le
Bill S-24, intitulé:

Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited*
et la Compagnie de chemin de fer Arnaud

Président suppléant: L'honorable Harold Connolly
(Halifax-Nord)

SÉANCE DU JEUDI 24 MARS 1960

Fascicule 1

TÉMOINS:

M. A. S. Pattillo, Q.C., conseiller juridique de la *Wabush Lake Railway Company* et de la Compagnie de chemin de fer Arnaud; M. W. E. P. DeRoche, Q.C., conseiller juridique de ladite compagnie; M. Jacques de Billy, Q.C., conseiller juridique de ladite compagnie; M. Walter Williams, vice-président de ladite compagnie; M. Keith Benson, secrétaire de ladite compagnie; M. John L. O'Brien, Q.C., conseiller juridique de la *Carol Lake Company*; M. William H. Durell, président de la *Carol Lake Company*.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gershaw	Molson
Baird	Gladstone	Monette
Beaubien	Gouin	Paterson
Bishop	Grant	Pearson
Blois	Haig	Power
Bouffard	Hardy	Quinn
Bradley	Hayden	Raymond
Brunt	Horner	Reid
Buchanan	Hugessen	Robertson
Campbell	Isnor	Roebuck
Connolly	Jodoin	Smith (<i>Queens-</i>
(<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	<i>Shelburne</i>)
Connolly	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
(<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lefrançois	Stambaugh
Courtemanche	*Macdonald	Veniot
Dessureault	McGrand	Vien
Emerson	McKeen	Woodrow—(50)
Euler	McLean	
Farris	Méthot	

(QUORUM 9)

**Membre ex officio.*

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du jeudi 17 mars 1960.

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Brunt propose, avec l'appui de l'honorable sénateur White, que le Bill S-24, intitulé: «Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud» soit lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Brunt, avec l'appui de l'honorable sénateur White, propose que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 24 mars 1960.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Beaubien, Blois, Bradley, Brunt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Gershaw, Gladstone, Gouin, Haig, Horner, Isnor, Kinley, Macdonald, McGrand, McKeen, Méthot, Monette, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Veniot et Woodrow. (24)

Aussi présents: M. E. R. Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

En l'absence du président et sur la motion de l'honorable sénateur Beaubien, l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) est élu président suppléant.

Le bill suivant est lu et examiné:

Bill S-24, intitulé: Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud.

Sur la motion de l'honorable sénateur Reid, il est décidé que le Comité présente un rapport recommandant qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français de ses délibérations à l'égard dudit bill.

Prennent la parole pour expliquer le bill: M. A. S. Pattillo, Q.C., conseiller juridique de la *Wabush Lake Railway Company* et de la Compagnie de chemin de fer Arnaud; M. W. E. P. DeRoche, Q.C., et M. Jacques de Billy, Q.C., également conseillers juridiques de la compagnie précitée; M. Walter Williams, vice-président de ladite compagnie et M. Keith Benson, secrétaire de ladite compagnie.

Aussi présents mais ne prenant pas la parole: M. William Scully, président de ladite compagnie et M. Ronald Merriam, agent parlementaire de ladite compagnie.

Prennent la parole pour s'opposer au bill: M. John L. O'Brien, Q.C., conseiller juridique de la *Carol Lake Company* et M. William H. Durrell, président de la *Carol Lake Company*.

A une heure de l'après-midi, l'examen du bill est renvoyé sur la convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

PROCEEDINGS

of the

Annual Meeting of the American Society of Tropical Medicine and Hygiene, held at the Hotel Commodore, New York, N. Y., from October 10 to 14, 1911.

The meeting was presided over by Dr. W. H. C. Soper, New York, N. Y., and was attended by approximately 100 members and guests from various countries.

The program of the meeting was most interesting and profitable, and the papers presented were of high quality.

The following is a list of the papers presented at the meeting:

1. The Malaria Problem in the Tropics, by Dr. W. H. C. Soper, New York, N. Y.

2. The Mosquitoes of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

3. The Bacteriology of the Tropics, by Dr. H. W. Henshaw, London, England.

4. The Protozoology of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

5. The Parasitology of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

6. The Entomology of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

7. The Pathology of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

8. The Hygiene of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

9. The Public Health of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

10. The Social Hygiene of the Tropics, by Dr. J. G. Rees, London, England.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 24 mars 1960.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-24, intitulé: Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence du sénateur Harold Connolly (*Halifax-Nord*), président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous sommes en nombre et la séance est ouverte. Nous devons examiner ce matin le bill S-24, intitulé: Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud.

Le conseiller juridique de la *Wabush Lake Railway Company Limited*, M. A. S. Pattillo, Q.C., nous exposera les vues de cette compagnie et présentera également les membres de la délégation qui se trouvent ici ce matin.

A. S. Pattillo, Q.C., conseiller juridique de la *Wabush Lake Railway Company Limited*: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis ici pour appuyer l'adoption du présent bill au nom de deux compagnies ferroviaires. Voici les membres de la délégation qui m'accompagnent, dans l'ordre où ils occupent leur siège: M. Keith Benson, secrétaire des deux compagnies et qui fait partie de la société Picklands, Mather de Cleveland (États-Unis); M. W. E. P. DeRoche, Q.C., rédacteur du bill; M. Jacques de Billy, Q.C., de Québec, qui a travaillé à ce projet dans la province de Québec pour le compte de la compagnie Arnaud; M. William Scully, président de la *Steel Company of Canada*, un des principaux parrains de cette entreprise; et M. Walter Williams, de la firme d'ingénieurs Picklands, Mather and Company, qui a eu la direction de l'entreprise depuis ses débuts.

Je voudrais tenter de vous donner les explications nécessaires, avec l'aide de mon collègue, M. DeRoche, qui vous indiquera sur la carte ce que comporte ce projet et pourquoi nous voulons que le présent bill soit adopté. Sur la carte figure le Labrador et la province de Québec, et un trait noir indique la frontière approximative, et j'insiste sur ce mot, qui sépare les deux provinces.

Voici maintenant le lac Wabush près duquel se trouve l'important gisement de minerai en question.

Le sénateur BRADLEY: De quel côté de la frontière est situé cet endroit?

M. PATILLO: Au Labrador. Ces gisements se trouvent à l'intérieur de la province de Terre-Neuve. A l'heure actuelle il existe un chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador qui va du sud d'un endroit situé sur le fleuve Saint-Laurent à Sept-Îles vers le nord par la province de Québec jusqu'au Labrador, à Shefferville. Étant donné que ce chemin de fer traverse deux provinces, c'est un chemin de fer fédéral constitué en corporation en vertu d'une loi spéciale du parlement du Canada et qui relève de la compétence de la Commission des transports.

Pour que le minéral puisse être transporté du lac Wabush jusqu'au marché, voici ce qu'on a l'intention de faire: Tout d'abord, construire un chemin de fer d'environ 40 milles de longueur allant du lac Wabush jusqu'au mille 224 de la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. A l'heure actuelle, cette compagnie ferroviaire est une compagnie provinciale constituée en corporation à Terre-Neuve.

Le sénateur BRADLEY: L'emplacement de cette voie ferrée projetée se trouve entièrement à Terre-Neuve?

M. PATTILLO: Oui, la voie ferroviaire projetée doit être entièrement située à Terre-Neuve sur une distance de 40 milles.

Si on se dirige vers le sud en empruntant le chemin de fer du Littoral nord de Québec, étant donné que les quais de Sept-Îles sont tous employés à l'heure actuelle, il faudrait construire de nouveaux quais de l'autre côté de la baie à Pointe-Noire. Afin de se rendre de Pointe-Noire où seront construits les quais jusqu'à la voie ferrée du chemin de fer du Littoral nord de Québec on empruntera le chemin de fer Arnaud dont le parcours sera d'environ 20 milles de longueur allant des quais jusqu'au mille 7 du chemin de fer du Littoral nord de Québec.

Le sénateur MACDONALD: Ce chemin de fer existe-t-il à l'heure actuelle?

M. PATTILLO: Ce chemin de fer a été constitué en corporation dans la province de Québec à titre de chemin de fer provincial. Il n'existe pas en réalité.

La superstructure du chemin de fer Wabush, celui de Terre-Neuve, a été édiflée et les voies ferrées seront installées cette année. On a arpenté l'emprise du chemin de fer Arnaud et on a fait l'acquisition d'une bonne partie des terrains. M. de Billy vous dira exactement les progrès qui ont été accomplis à cet égard.

D'après le projet envisagé, le minéral sera extrait au lac Wabush où une usine et une ville seront construites pour y effectuer la concentration du minéral. Les concentrés seront mis à bord des wagons, transportés par le chemin de fer Wabush sur une distance de 40 milles jusqu'au chemin de fer du littoral Nord de Québec, puis par ce chemin de fer jusqu'au mille 7 et enfin par le chemin de fer Arnaud jusqu'aux quais où ils seront préparés pour l'expédition.

Le sénateur MONETTE: Quelle est la distance du chemin de fer du littoral Nord du Québec jusqu'au quai?

M. PATTILLO: Vingt milles.

Vous pouvez dès maintenant constater qu'un des points les plus importants relatifs au transport de ces concentrés jusqu'au marché, c'est le coût du transport du chemin de fer du lac Wabush jusqu'au Saint-Laurent.

Si ce minéral doit être transporté par un chemin de fer de la province de Terre-Neuve, un chemin de fer fédéral et un chemin de fer de la province de Québec, aucun organisme n'est compétent pour préciser les taux de transport, mais si on fait relever ces trois chemins de fer du parlement ils peuvent tous relever de la compétence de la Commission des transports qui peut alors fixer des taux de transport raisonnables, justes et équitables.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur Pattillo, ne serait-ce pas possible que ces points soient précisés par contrat entre les trois compagnies ferroviaires?

M. PATTILLO: Sénateur Connolly, il est vrai qu'on pourrait en arriver à une entente avec l'expéditeur. Il ne suffit pas que les chemins de fer provinciaux et le chemin de fer fédéral conviennent d'une entente. Il faut aussi que l'expéditeur, en l'occurrence la *Wabush Iron Company*, en vienne à une entente avec les autres compagnies ferroviaires.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous êtes d'avis que cette façon de procéder est difficile et peu appropriée?

M. PATTILLO: Il n'y a pas que cela. Nous devons résoudre la difficulté suivante: Nos placements se chiffreront en définitive à plus de deux-cents millions. Pour investir de telles sommes—nous avons déjà investi plus de 20 millions—il nous faut certainement envisager le coût de l'exploitation. Il ne nous suffit pas de pouvoir conclure des ententes à la fin du jour.

Le sénateur McKEEN: Monsieur Pattillo, n'y aurait-il pas un autre aspect à cette question, à savoir que si le chemin de fer provincial traverse la frontière d'une autre province, si les provinces ne savent pas où se trouve la ligne de démarcation de la frontière, où en serez-vous? Le trajet du chemin de fer pourrait se trouver entre deux provinces sans que vous le sachiez. N'y aurait-il pas là une autre difficulté?

M. PATTILLO: Il n'y a aucune difficulté à cet égard. La province de Québec a convenu que le chemin de fer Wabush se trouve dans la province de Terre-Neuve.

Le sénateur McKEEN: Et Terre-Neuve a convenu que l'autre chemin de fer se trouve complètement dans la province de Québec.

M. PATTILLO: Oui. Il n'y a donc aucune difficulté à cet égard. Nous voulons savoir le plus tôt possible quels seront précisément les frais de l'entreprise, et nous espérons obtenir satisfaction au moyen d'ententes avec les autres parties en cause. S'il est impossible d'y arriver, nous pouvons être en mesure de commencer dès maintenant, car l'entreprise doit commencer à fonctionner dès 1965. Si nous ne pouvons commencer à cette date, nous allons perdre certains droits qui nous ont été accordés.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous parlez de l'entreprise ferroviaire?

M. PATTILLO: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Combien de temps prendra la construction de l'embranchement du nord, si je puis employer cette désignation?

M. PATTILLO: La superstructure de l'embranchement du nord est construite, et les voies ferrées seront aménagées cette année, en 1960.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Qu'en est-il de l'embranchement situé au sud?

M. PATTILLO: La construction n'en est pas encore commencée.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sa longueur n'est que 12 milles.

M. PATTILLO: Vingt milles.

Le sénateur MACDONALD: La Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador est-elle une filiale du National-Canadien?

M. PATTILLO: Non, elle appartient à la société Iron Ore. M. O'Brien qui représente cette société vous expliquera ce point. Elle appartient à la société Iron Ore, qui possède des gisements considérables au Labrador et qui transporte ce minerai jusqu'à Sept-Îles depuis quelques années pour ensuite l'expédier.

Nous voulons que notre entreprise devienne très bientôt une réalité. Nous affirmons que cette entreprise est à l'avantage du Canada en général parce que lorsqu'elle sera mise sur pied nous transporterons environ dix millions de tonnes par année. Au début nous en expédierons cinq millions de tonnes puis 10 millions par la suite. Voilà notre projet. Nous aurons alors à notre emploi 2,000 personnes dans la région du lac Wabush, ce qui donnera de l'emploi indirectement à un très grand nombre d'autres personnes en raison des services requis. En d'autres termes, voilà ce qui constitue à mon avis, un

pas considérable dans la colonisation de cette partie du nord. En outre, nous construirons d'immenses quais à Pointe-Noire, ce qui sera un atout pour la navigation et le transport maritime.

Le sénateur ISNOR: Avez-vous dit le transport maritime?

M. PATTILLO: Oui.

Le sénateur ISNOR: Quelle distance y a-t-il entre le quai dont vous avez parlé et l'endroit où le minerai sera débarqué?

M. PATTILLO: Quelle est la distance entre Wabush et l'endroit où le minerai sera débarqué?

Le sénateur ISNOR: Non, entre Pointe-Noire et le marché.

M. PATTILLO: Le premier marché sera situé à Hamilton. En toute franchise, je suis demeuré tant d'années en Nouvelle-Écosse que je n'ai jamais pris la peine de calculer la longueur du Saint-Laurent en milles.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Non pas dans le Haut-Canada.

Le sénateur MACDONALD: Les Maritimes ne se sont pas souciées du pauvre Haut-Canada.

Le sénateur BLOIS: Pourquoi construisez-vous cet embranchement de 20 milles? N'est-il pas possible d'utiliser les quais de Sept-Îles?

M. PATTILLO: Non, parce que la société Iron Ore a construit ses quais pour servir spécifiquement à sa propre entreprise, et ses quais ne sont pas assez vastes pour servir à son entreprise et à la nôtre.

Le sénateur BLOIS: En d'autres termes, il est meilleur marché pour votre société de construire de nouveaux quais plutôt que de tenter...

M. PATTILLO: Tout d'abord, il n'y a pas à cet endroit de terrains disponibles; nous devons donc nous installer ailleurs.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ce sont des capitaux privés qui financent toutes ces entreprises, y compris la construction des quais?

M. PATTILLO: Toutes les entreprises sont financées par des capitaux privés.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ni le gouvernement ni aucun autre organisme n'y effectue des travaux de dragage.

M. PATTILLO: Pas à ma connaissance. Quand nous avons conclu qu'il fallait que nous obtenions du parlement l'adoption du présent bill en vue d'accorder une charte fédérale à ces deux chemins de fer, nous avons donc présenté les autorités provinciales qui avaient constitué ces deux chemins de fer en corporation et nous leur avons fait part de la nature de notre entreprise et des raisons qui la motivaient. Les autorités provinciales de Terre-Neuve et du Québec sont parfaitement au courant des dispositions du bill dont vous êtes saisis et des raisons qui en ont motivé la présentation et elles ne s'y opposent aucunement.

J'ai oublié de vous dire qu'en plus d'aménager ce chemin de fer dans le nord, nous y avons établi l'an dernier une installation d'essai actuellement en exploitation pour examiner la teneur du minerai. M. O'Brien vous dira probablement lorsqu'il prendra la parole sur le bill que la superstructure de ce chemin de fer de 40 milles est construite par une société du nom de Northern. Cette société sera propriétaire de la superstructure et de la voie ferrée. La société Wabush Iron et la société Carol Lake sont propriétaires à parts égales de la société Northern. Elles travaillent conjointement à la construction de cette superstructure.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): S'agit-il de sociétés travaillant à forfait, ou de sociétés de construction?

M. PATTILLO: Non, la société Iron Ore et la société Wabush Iron possèdent des gisements dans cette région et elles ont convenu d'établir une société connue sous le nom de Northern à laquelle appartiendra la superstructure de cette voie de 40 milles.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce là le nom au complet de la société, monsieur Pattillo?

M. PATTILLO: C'est la *Northern Land Company Limited*.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Elle n'est pas constituée en corporation comme compagnie ferroviaire.

M. PATTILLO: Non.

Le sénateur MACDONALD: Il s'agit d'une compagnie terreneuviennne, n'est-ce pas?

M. PATTILLO: C'est exact. La compagnie *Wabush Lake Railway* et une autre compagnie ferroviaire de la société Iron Ore exploiteront cet embranchement de 40 milles. Honorables sénateurs, là se terminent mes observations d'ordre général; nous essayerons de répondre à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser.

Le sénateur BRUNT: Je suppose que les témoins sont des spécialistes dans leur domaine?

M. PATTILLO: Oui.

Le sénateur BRUNT: Interrogeons donc le premier spécialiste.

Le sénateur WOODROW: Quelle société est propriétaire de la société de minerai de fer?

M. BENSON: La société Wabush Iron détient un bail à l'égard de la société de minerai de fer. La société Wabush Iron appartient à un groupe de sociétés sidérurgiques (fer et acier) dont la *Steel Company of Canada*, entre autres, et les droits de la société Wabush Iron sont détenus par bail de la société Canadian Javelin qui détient la propriété en vertu d'un bail de la *Newfoundland and Labrador Corporation Limited* qui la détient du gouvernement de Terre-Neuve.

Le sénateur WOODROW: Combien y a-t-il approximativement de tonnes de minerai de fer dans ce gisement?

M. BENSON: 600 millions de tonnes de minerai concentré.

Le sénateur REID: Quelle est la teneur en fer des gisements de minerai, et quelle en sera la teneur quand il sera concentré?

M. BENSON: Environ 37 p. 100 dans la terre, et environ 66 p. 100 à l'état concentré.

Le sénateur BRADLEY: Est-ce un minerai de qualité inférieure?

M. BENSON: Oui, mais sa structure permet une concentration élevée.

Le sénateur MACDONALD: Il se peut que je n'y connaisse pas grand chose, mais à l'heure actuelle je ne vois pas d'objection au présent bill. Il se peut qu'on puisse s'y opposer mais ce n'est pas mon cas.

Le sénateur HAIG: Si vous n'y trouvez aucune objection il n'y en a pas.

Le sénateur MACDONALD: Le domaine des chemins de fer est inconnu pour moi, mais j'aimerais savoir pourquoi on s'oppose à l'adoption du bill.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons ici M. O'Brien qui est le porte-parole des adversaires du bill. A moins que votre groupe n'ait autre chose à déclarer...

Le sénateur REID: Je crois savoir qu'on y construit une fonderie en vue de concentrer le minerai d'une teneur de 40 p. 100 à 60 p. 100. La teneur du minerai extrait des gisements y sera-t-elle portée à 60 p. 100?

M. WILLIAMS: Le minerai brut sera broyé par une fonderie qui en fera un concentré dont la teneur sera d'environ 66 p. 100. Cette teneur peut varier d'après le procédé utilisé. D'après ce que nous prévoyons, ce concentré sera expédié à Sept-Îles et de là aux usagers.

Le sénateur REID: Les frais de transport seront ainsi très réduits?

M. WILLIAMS: Ils seront beaucoup moins élevés que si on expédiait le minerai à l'état brut.

Le sénateur BRADLEY: Le procédé de concentration est-il celui de la flottaison du pétrole?

M. WILLIAMS: Non, nous exploitons à l'heure actuelle une installation d'essai en vue de préciser le procédé. Nous croyons qu'il s'agira de broyer le minerai et de le faire passer par les tambours spiraloides d'Humphrey, qui effectueront la séparation.

Le sénateur BRADLEY: C'est donc un procédé physique?

M. WILLIAMS: Oui.

Le sénateur LEONARD: Cette mine sera-t-elle à ciel ouvert ou souterraine?

M. WILLIAMS: Étant donné que nous avons l'intention d'expédier ce minerai durant toute l'année, il faudra l'assécher jusqu'à ce qu'il ne comporte que 1 p. 100 d'humidité. L'humidité du minerai brut lors de son extraction sera de 2 à 6 p. 100, selon l'époque de l'année et les circonstances. Nous le ferons sécher après l'avoir concentré, de sorte que nous pourrions l'expédier par temps froid sans qu'il gèle.

M. PATTILLO: Le sénateur Leonard a demandé s'il s'agirait d'une mine à ciel ouvert ou souterraine.

M. WILLIAMS: Nous envisageons l'exploitation d'une mine à ciel ouvert. Une grande partie de ce minerai se trouve dans une colline située au-dessus du niveau du lac. Par ailleurs, dans le cas du Masabi Range, le minerai doit s'obtenir en creusant, tandis qu'il s'agit ici d'extraire le minerai du flanc de la colline.

Le sénateur KINLEY: Votre réseau de transport se rendra-t-il jusqu'à Sept-Îles ou comportera-t-il un embranchement avant d'arriver à cet endroit?

M. WILLIAMS: Il y aura un embranchement avant d'arriver à Sept-Îles qui contournera la baie.

Le sénateur KINLEY: Vous avez dit il y a quelques instants que la voie se rendra jusqu'à Sept-Îles.

M. WILLIAMS: Dans la région de Sept-Îles.

Le sénateur HAIG: Je propose l'adoption du bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions?

Le sénateur ISNOR: M. Pattillo a déclaré que M. DeRoche a rédigé le présent bill. J'ai parlé au Sénat sur l'article 2 du bill, et je me suis reporté, à l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et en particulier à l'alinéa c) du paragraphe 10 de cet article. J'aimerais demander à M. DeRoche pourquoi il est nécessaire d'inclure l'article 2 dans un bill de ce genre. Si je comprends bien, l'exploitation sera restreinte à deux provinces.

M. DEROCHE: Je dois me reporter moi-même aux articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique afin de vous donner certaines explications sur l'article 2 du présent bill. Étant donné que chacun de ces chemins de fer se trouve entièrement à l'intérieur d'une province distincte et qu'ils sont censés être des chemins de fer distincts, ils relèveraient de la compétence provinciale et non de la compétence fédérale; cependant, chose étonnante, il est prescrit à l'article 92 que tous ouvrages publics déclarés par le Parlement du Canada être des ouvrages à l'avantage général du Canada sont enlevés à la compétence provinciale, de sorte que si ces chemins de fer doivent relever de la compétence du Parlement du Canada et, ce qui est le plus important et ce qui constitue la raison fondamentale pour la présentation du présent bill, s'ils doivent relever de la compétence de la Commission des transports de sorte que les trois chemins de fer en cause relèvent du même organisme, si ces che-

mins de fer doivent relever de la compétence de la Commission des transports, il est essentiel que le Parlement du Canada déclare qu'ils sont des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Le sénateur ISNOR: Dans le cadre de l'expression à laquelle je songeais, «à l'avantage général du Canada», je pense qu'il ressort clairement des paroles de M. Pattillo qu'il s'agit d'une entreprise à l'avantage des provinces ainsi que de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le sénateur BRUNT: Et de l'Ontario. On expédie le minerai de fer à Hamilton, de sorte que nous en retirons également un avantage.

Le sénateur ISNOR: Il y a donc trois provinces qui en bénéficient.

Le sénateur MACDONALD: Et ce qui vaut pour trois provinces vaut pour les dix provinces.

M. DEROCHE: Voilà les termes employés par l'Acte de l'A.N.B. et ces termes figurent dans les bills analogues au présent bill.

Le sénateur REID: Le mot «entreprise» se trouve-t-il dans la Loi sur les chemins de fer, étant donné que les ouvrages et entreprises ferroviaires de la compagnie sont déclarés être des ouvrages à l'avantage général du Canada. Que signifie le mot entreprise? Je ne puis pas comprendre comment des entreprises peuvent être déclarées être des ouvrages à l'avantage général du Canada.

M. DEROCHE: Le mot «entreprise» figure dans la Loi sur les chemins de fer. J'éprouve peut-être certaines difficultés, étant donné que ce mot n'était pas de mon cru mais a été ajouté plus tard. L'expression «ouvrages et entreprises» forme un tout et revient souvent dans la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur LEONARD: Est-ce bien là la phraséologie exacte de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique? Le mot «entreprise» figure-t-il dans l'Acte de l'A.N.B.?

M. DEROCHE: Je ne le crois pas. Je crois qu'on y parle des ouvrages.

Le sénateur BRUNT: L'alinéa en question est ainsi conçu: «Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le Parlement du Canada profiter au Canada en général...»

Le sénateur REID: Un chemin de fer peut comporter bien des choses qui ne s'y rattachent pas comme telles.

Le sénateur POWER: Il pourrait posséder un hôtel qui demande un permis de vente de boissons alcooliques.

Le sénateur GOVIN: Je sais que le tunnel du Mont Royal à Montréal est déclaré être un ouvrage à l'avantage général du Canada. De Montréal on peut se rendre vers l'ouest ou vers l'est.

Le sénateur REID: L'article du bill prévoit que les entreprises des compagnies sont déclarées être des ouvrages à l'avantage général du Canada.

M. DEROCHE: Nous n'aurions aucune objection à retrancher le mot «entreprises». A mon avis c'est une tautologie.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'aimerais que M. Pattillo ou M. DeRoche réponde à ma question. Il se peut qu'ils refusent d'y répondre; quand le parrain du bill donnait les explications voulues à la Chambre il a mentionné la Compagnie de chemin de fer Arnaud et en l'écoutant on pouvait être portés à confondre le mot Arnaud et les mots Iron Ore. Je pensais à un moment donné qu'il parlait du minerai de fer (iron ore) bien qu'il employait le mot Arnaud. Y a-t-il possibilité que l'emploi de ce nom porte à confusion, et quelle en est l'origine?

M. PATTILLO: M. DeBilly répondra à cette question.

M. DEBILLY: Monsieur le président et honorables sénateurs, Arnaud est le nom du canton où est situé Pointe Noire. C'est là que serait situé le terminus du chemin de fer projeté. Le canton d'Arnaud a été constitué en 1878 et

Arnaud est le nom d'un missionnaire des années 1800 qui a travaillé près d'un demi-siècle sur le littoral nord parmi les tribus indiennes; on a donné son nom au canton. Voilà ce qui a motivé le choix du nom de la Compagnie de chemin de fer Arnaud. L'autre chemin de fer est celui du Littoral nord de Québec et du Labrador, de sorte que je pense qu'il n'y aurait aucune confusion entre les deux chemins de fer. On a cru à cette époque que le nom du canton où serait situé le terminus de ce chemin de fer étant Arnaud, il serait très convenable de désigner la société ferroviaire du même nom.

Le sénateur MONETTE: Arnaud a-t-il été le premier blanc à se rendre à cet endroit?

M. DEBILLY: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Arnaud s'y est rendu le premier, sénateur.

Le sénateur LEONARD: Le témoin nous dirait-il quelle est l'attitude de la province de Québec à l'égard de cette loi, par rapport à celle de Terre-Neuve?

M. DEBILLY: Il est évident que ce projet ne tient pas aussi à cœur à la province de Québec qu'à la province de Terre-Neuve, étant donné que les ressources naturelles qui sont mises en valeur et transportées sur le marché appartiennent à la province de Terre-Neuve. En octobre, après la nomination de M. Sauvé au poste de premier ministre de la province de Québec, les fonctionnaires des compagnies de chemin de fer Wabush et Arnaud lui ont rendu visite avec nous pour lui expliquer que ce chemin de fer transporterait du minerai de fer de Terre-Neuve. Il nous a répondu que nous étions les bien-venus au Québec, étant donné que l'apport du chemin de fer provenait des ressources naturelles d'une autre province. Au cours de la rédaction du présent bill nous avons de nouveau expliqué au gouvernement du Québec que nous voulions faire relever notre chemin de fer de la compétence fédérale et on nous a dit que l'intérêt de la province à ce projet était restreint et qu'évidemment le gouvernement ne pouvait pas adopter un décret du conseil en vue d'approuver cette décision, mais qu'il ne s'y opposait aucunement et que la situation de la compagnie au Québec n'en serait pas touchée.

Le sénateur REID: Quelles redevances doivent être versées à la province de Terre-Neuve?

M. BENSON: La compagnie Wabush verse à la province de Terre-Neuve une redevance de 22c. la tonne.

Le sénateur REID: Sur le concentré?

M. BENSON: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je pose la question suivante, étant donné que le parrain du bill a laissé entendre qu'on pourrait l'examiner en comité: Si je comprends bien la question, les compagnies Wabush et Arnaud, si elles désirent dorénavant apporter certaines modifications à leur charte, la compétence à cet égard relative non seulement à l'établissement du taux par la Commission des transports, mais à la détermination des pouvoirs et des capitaux, de même qu'à l'égard des autres dispositions de la charte, relèverait du gouvernement fédéral. Les chartes provinciales renferment-elles des dispositions qui sont plus larges ou plus étroites, c'est-à-dire des dispositions différentes de celles que le parlement du Canada déterminerait normalement à l'égard de ces compagnies?

M. DEROCHE: Permettez-moi de dire quelques mots sur le nom de la compagnie. Nous avons été tout à fait étonnés de lire vos observations dans les *Débats*, étant donné que nous n'avons jamais pensé qu'il pourrait y avoir confusion. Depuis que j'écoute les présentes délibérations je comprends facilement qu'il peut en être ainsi.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous auriez dû entendre le sénateur Brunt l'autre jour!

M. DEROCHE: Si les honorables sénateurs croient qu'il existe une véritable confusion, nous ne nous opposons aucunement à ce qu'on modifie le nom dans le présent bill.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Nous voulions simplement vous signaler ce point.

M. DEROCHE: A notre avis il n'y a pas là matière à confusion, étant donné l'emplacement géographique. D'autre part, nous avons examiné la loi et je pense qu'en général les bills provinciaux ne visent aucun droit qui outrepassent les droits qui auraient été accordés normalement en vertu d'une charte fédérale. Il existe certaines différences, certaines additions, certaines questions visant uniquement les droits provinciaux qu'il nous faudrait obtenir de la province, en ce qui concerne les impôts provinciaux et autres questions de ce genre; quant au chemin de fer, il n'y a aucune différence en pratique avec ce que nous obtiendrions d'une charte fédérale. Deux questions seulement pourraient se présenter. Les droits accordés par la province de Terre-Neuve en vue de la construction de chemins de fer sont plus étendus que ceux que nous obtiendrions par le présent bill. Par ailleurs, quant à la région qui nous concerne et les questions d'ordre pratique, je ne pense pas que cela revête beaucoup d'importance. L'autre point qui à mon sens peut engendrer la confusion a trait aux droits de circulation. M. Pattillo a expliqué que la superstructure de la partie nord du chemin de fer, celle de Wabush, est construite conjointement par la société Iron Ore, qui possède des gisements très considérables dans la même région que la société Wabush, et qu'on a formé conjointement cette société foncière, la Northern Land Company, et que chacun s'attendait que les droits de circulation sur la superstructure seraient accordés à la société Iron Ore par sa compagnie de chemin de fer locale, la Carol Lake Railway Company, ainsi qu'à la société Wabush. Chaque société devait bénéficier de la moitié de la période de la circulation, et les deux compagnies mères devaient verser chacune la moitié des frais. Les frais d'exploitation devaient être partagés en fonction du transport; ce qui porte à confusion, c'est l'article 156 de la Loi sur les chemins de fer qui prescrit que les droits de circulation visent une période de 21 années. La loi de Terre-Neuve, relative à la Convention entre la compagnie Carol Lake et la compagnie Wabush, prescrit que les droits de circulation seront à perpétuité. Aucune convention relative aux droits de circulation n'a encore été conclue, et le présent bill prévoit que les compagnies seront assujetties dans l'avenir aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de sorte qu'il se peut que la société Wabush puisse obtenir maintenant un droit plus restreint que celui qu'elle aurait pu obtenir antérieurement. Par ailleurs, il n'y a aucun changement en ce qui concerne les obligations. Je pense que la seule question importante est celle des droits de circulation et s'il y a quelque inconvénient à cet égard—ce qui n'est pas notre avis car nous ne croyons pas que l'article de la Loi sur les chemins de fer s'applique dans ces circonstances—nous l'acceptons en présentant la présente demande.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En vertu de la présente loi vous vous mettez sous la juridiction du parlement du Canada, et d'après la Loi sur les chemins de fer toute autorité que vous possédez en vertu de ces deux chartes sera maintenant restreinte par les dispositions de la Loi sur les chemins de fer en vertu du présent bill S-24. Est-ce bien cela?

M. DEROCHE: Cela est certainement vrai, sénateur Connolly, en ce qui concerne l'avenir. L'article dont vous parlez a été inclus dans presque tous les bills de ce genre. Il me semble qu'il ressort du fait que lorsque certains droits ont été acquis ou certaines obligations ont été prises, le parlement du Canada

en prenant cette mesure n'aurait pas l'intention, et nous ne songeons certainement pas à lui demander, d'affaiblir ou d'éliminer toute obligation que nous aurions valablement prise jusqu'à maintenant. Quant aux droits, s'ils ont été acquis jusqu'à maintenant, on a toujours affirmé qu'ils perdurent et s'ils n'ont pas été acquis ou n'ont pas été précisés par une convention, je prétends sans en être trop certain que toute mesure que nous prendrons dans l'avenir doit être régie par la Loi sur les chemins de fer, la Commission des transports et le parlement du Canada.

M. HOPKINS: En vertu de l'article 4?

M. DEROCHE: Oui.

Le sénateur ISNOR: M. Pattillo n'a pu me dire quelle était la distance entre Pointe Noire et Hamilton. On nous dit qu'elle est d'environ 800 milles. Quelle est la distance de Pointe Noire à Sydney? Voici pourquoi je pose ma question: les habitants de la Nouvelle-Écosse et surtout de la région du Cap-Breton avaient pensé que cette entreprise pourrait être attirée par les aciéries qui se trouvent à Sydney, mais nous sommes maintenant désappointés d'apprendre qu'elle ne visera que la voie maritime du Saint-Laurent et les ports américains.

M. PATTILLO: Sénateur Isnor, je ne sais pas quelle est la distance entre Pointe Noire et Sydney, mais vous n'êtes pas sans savoir, comme moi, que la société Dosco possède d'importants gisements de minerai dans lesquels elle a investi des sommes considérables. Je suppose qu'elle est très désireuse de mener son entreprise à bien. Elle produira des quantités suffisantes de minerai pour les sociétés intéressées à en faire l'acquisition. Je crois savoir que ce minerai ne doit pas servir à son seul usage.

Le sénateur ISNOR: Quelle quantité de minerai vous attendez-vous d'expédier aux États-Unis?

M. PATTILLO: Je l'ignore.

Le sénateur ISNOR: Environ 90 p. 100?

M. PATTILLO: Pas dans une proportion aussi élevée.

Le sénateur ISNOR: Dans quelle proportion?

M. PATTILLO: La Steel Company possède à l'heure actuelle dans cette entreprise un intérêt considérable, 25 p. 100.

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais encore trop comment la société sera exploitée. Chaque société fonctionnera-t-elle comme société provinciale ou fédérale?

M. PATTILLO: Elles fonctionneront à titre de sociétés fédérales après que le présent bill aura été adopté.

Le sénateur BRADLEY: Vous voulez parler des chemins de fer?

M. PATTILLO: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Elles conserveront cependant leur charte provinciale?

M. PATTILLO: C'est un peu comme dans le cas d'une demoiselle qui convole: elle possède certaines choses avant de convoler et il ne faut pas les lui enlever.

Le sénateur MACDONALD: Quels droits provinciaux conserveront les sociétés?

L'article 4 de votre bill est ainsi conçu:

Nonobstant l'article 3, chacune des compagnies et tout successeur corporatif ou les successeurs corporatifs de celles-ci, à l'égard de leurs taux et tarifs respectifs, ainsi que de l'exploitation, de la construction, de l'amélioration, de l'entretien et du contrôle des chemins de fer et entreprises ferroviaires que l'une ou l'autre peuvent posséder ou exploiter au Canada, auront désormais tous les pouvoirs, droits et exemptions,

et seront assujetties à toutes les obligations, que prévoit la Loi sur les chemins de fer en ce qui concerne les chemins de fer et entreprises ferroviaires assujettis à l'autorité législative du Parlement du Canada.

Que reste-t-il?

M. PATTILLO: Les dispositions contenues dans les lois relativement aux réunions annuelles, aux directeurs et aux autres questions de ce genre, sauf en autant que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer les remplacent, régiront l'exploitation de la société.

M. DEROCHE: Il ne reste rien en ce qui concerne la loi provinciale; les législatures provinciales n'ont plus rien à faire avec ces sociétés qui relèvent directement du parlement du Canada.

Le sénateur LEONARD: Y a-t-il des précédents à cet égard?

M. DEROCHE: On peut remonter jusqu'à 1900 pour trouver des cas absolument analogues, et si on remontait avant 1900 ces cas seraient beaucoup plus nombreux.

Le sénateur LEONARD: Vous voulez parler de sociétés constituées en corporations en vertu de lois provinciales qui ont été assujetties à la juridiction fédérale?

Le sénateur BRADLEY: Les actions de ces sociétés ferroviaires sont détenues par qui?

M. DEROCHE: Le sénateur Brunt l'a indiqué en détail. Les sociétés ferroviaires sont des filiales appartenant entièrement à la Wabush Iron Company. Les actions de cette dernière sont détenues par un groupe de sociétés sidérurgiques dont la Steel Company of Canada qui en détient 25 p. 100, et cinq ou six aciéries américaines.

Le sénateur MACDONALD: Pour revenir à la question que j'ai posée antérieurement, avez-vous l'intention de modifier votre charte provinciale si le présent bill est adopté.

M. DEROCHE: Nous n'envisageons pas cette éventualité.

Le sénateur KINLEY: Cette société et la société qui est située à Sept-Îles se feront-elles concurrence pour la vente du minerai de fer sur le marché, ou seront-elles régies par les sociétés sidérurgiques qui en détiennent les actions?

M. DEROCHE: Les sociétés se feront concurrence. Les sociétés sidérurgiques s'attendent et conviennent en réalité d'acheter la plus grande partie du minerai, car autrement les sociétés ne pourraient pas financer les exploitations. Cependant, il y a plus de minerai qu'il ne faut pour répondre aux besoins des sociétés sidérurgiques, de sorte qu'on pourra le vendre sur le marché au prix courant.

Le sénateur KINLEY: Supposons que le British Empire Steel Company de Sydney désire acheter des concentrés, pourrait-elle le faire au même prix que paieraient les sociétés sidérurgiques qui sont les actionnaires de la présente entreprise?

M. DEROCHE: N'importe qui pourra se procurer du minerai de fer au prix du marché.

Le sénateur KINLEY: Y a-t-il un règlement à cet égard?

M. DEROCHE: Non, cela est fondé sur la réalité, étant donné que ce gisement de minerai est très considérable.

Le sénateur POWER: Puis-je demander quelle société exploitera le chemin de fer Wabush dont apparemment le chemin de fer Iron Ore et le chemin de fer Wabush détiennent chacun la moitié des actions?

M. DEROCHE: Je suis quelque peu embrouillé à ce sujet. La Wabush Railway Company est entièrement dominée par la Wabush Iron Company. La Carol Lake Railway Company appartient entièrement à l'Iron Ore Company of

Canada. Ces deux compagnies de chemin de fer exploiteront les trains sur une superstructure et des voies ferrées appartenant à une compagnie du nom de Northern Land Company qui appartient conjointement à deux sociétés sidérurgiques, l'Iron Ore Company et la Wabush Iron.

Le sénateur POWER: Quelqu'un devra conduire les locomotives.

M. DEROCHE: Chaque société conduira ses propres locomotives.

Le sénateur POWER: N'y aura-t-il pas quelqu'un pour surveiller l'exploitation?

M. DEROCHE: L'entente relative aux droits de circulation précisant qui sera responsable de l'aiguillage n'a pas été signée. Chaque compagnie détiendra un droit d'exploitation de 50 p. 100 mais on n'a pas encore réglé les modalités de l'exploitation.

Le sénateur POWER: Il n'existe aucune convention?

M. DEROCHE: Il existe une convention entre les parties, mais elle n'a pas encore été signée.

M. BENSON: La convention prévoit que nous devons faire circuler ces trains nous-même sous la surveillance de l'Iron Ore Company of Canada, par l'entremise de la compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador; il faudra travailler en collaboration en vue d'établir l'horaire relatif à la circulation des wagons et des trains pour qu'il n'y ait pas de confusion. Cette responsabilité doit incomber à une compagnie, et nous avons convenu en principe que chacune des deux compagnies ferroviaires qui se servent des voies ferrées appartenant aux deux y fera circuler ses propres trains sous la surveillance générale d'un comité, qui sera exercée surtout par le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Le sénateur POWER: Le terrain et l'emprise appartiennent à la Northern Land Company, n'est-ce pas?

M. BENSON: Oui.

Le sénateur POWER: Cette société les loue-t-elle à l'entreprise en commun?

M. BENSON: Les droits de propriété de la Northern Land Company seront loués dans un sens général à chacune des deux sociétés ferroviaires en fonction de la convention relative aux droits de la circulation. Le chemin de fer de la société Iron Ore s'appelle la Carol Lake Company. Notre chemin de fer s'appelle la Wabush Lake Railway. Chacun des deux chemins de fer a le droit d'utiliser 50 p. 100 de la capacité de l'entreprise en commun. L'entreprise en commun a une capacité suffisante pour permettre la circulation de tout le tonnage prévisible qui pourraient se présenter à l'avenir.

Le sénateur POWER: A qui appartient le matériel roulant?

M. BENSON: Chaque compagnie de minéral de fer fournira le matériel roulant. Nous fournirons nos propres wagons et l'autre compagnie fera de même.

Le sénateur POWER: Les voies ferrées seront-elles aménagées conjointement? Les voies ferrées appartiennent également à la Northern Land Company n'est-ce pas?

M. BENSON: C'est exact. Les voies de garage seront également possédées conjointement par la Northern Land Company. Chacune des deux compagnies de minéral de fer, l'Iron Ore of Canada et la Wabush Lake Company ont convenu de financer les frais d'aménagement d'une voie commune, de construire une superstructure, d'installer des voies de garage, etc. Nous avons convenu de la méthode d'établissement des frais d'exploitation à l'égard de l'entretien et des autres frais de ce genre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ma question n'a aucun rapport avec le présent bill, monsieur le président, mais je crois savoir que la société

va aménager ses propres quais près de Sept-Îles. La société verra-t-elle au transport maritime des concentrés, depuis Sept-Îles jusqu'au lac?

M. WILLIAMS: Le transport depuis Sept-Îles jusqu'aux usagers?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui.

M. WILLIAMS: Je pense que nous n'avons pas examiné tous les aspects de la question, mais il est certain que les concentrés seront transportés par divers navires, dont quelques-uns se dirigeant vers l'Europe.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'aimerais savoir si vous vous servirez de vos propres navires.

M. WILLIAMS: Nous avons des intérêts dans la Interlake Steamship Company et nous transporterons une certaine partie des concentrés. La Wabush Company ne possède aucun navire.

Le sénateur BRUNT: Elle n'a pas l'intention d'en posséder?

M. WILLIAMS: Pas à l'heure actuelle.

Le sénateur GOUIN: J'aimerais savoir si les droits que possèdent les chemins de fer en vertu de leur charte continueront d'être en vigueur? La charte aura-t-elle force de loi si la juridiction change?

J'ai l'impression qu'ils demeureront en vigueur. La compagnie Quebec Central était une compagnie provinciale qui a été fusionnée par le Pacifique-Canadien, mais elle conserve sa charte.

M. DEBILLY: Permettez-moi de vous citer l'article 7 de la Loi sur les chemins de fer, qui est ainsi conçu:

Lorsque le Parlement du Canada déclare, par une loi, qu'un chemin de fer, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale de la législature d'une province, constitue un ouvrage à l'avantage général du Canada, la présente loi doit s'appliquer à ce chemin de fer et à la compagnie qui le construit ou qui l'exploite, à l'exclusion des dispositions de ladite loi spéciale qui sont incompatibles avec la présente loi, et aux lieu et place de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer.

Cet article s'applique aux chemins de fer et à la compagnie qui les construit ou qui les exploite, sous réserve des dispositions de la présente loi, et des dispositions de la loi générale de la province. Par conséquent, la compagnie continue d'exister en vertu de la loi fédérale sur les chemins de fer, qui régit maintenant le chemin de fer.

Le sénateur REID: Permettez-moi une dernière question: Quelle est la quantité estimative du minerai?

M. BENSON: On estime qu'il y a 600 millions de tonnes de concentrés dans la région de Wabush.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous n'avons vu jusqu'ici qu'un côté de la médaille. Je demande maintenant à M. O'Brien de présenter son point de vue.

M. J. L. O'BRIEN; Q.C.: Monsieur le président, honorables sénateurs, je représente la Carol Lake Company et la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, et je suis accompagné de M. William H. Durrell, président de la Carol Lake Company.

Étant donné que contrairement à mes amis, je n'ai pas eu autant de loisir pour préparer mon exposé, je devrai me fier d'avantage à des notes que j'ai prises tard hier soir.

La Carol Lake Company que je représente est une des compagnies mentionnée dans le préambule du présent bill, ainsi que dans l'article 3 du bill, et on y mentionne aux deux endroits The Wabush-Carol (Agreement) Act. II

s'agit d'une convention entre la Carol Lake Company et la Wabush Lake Railway Company. Comme on vous l'a dit, la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador est le chemin de fer qui a permis de pénétrer à l'intérieur du territoire du Labrador. Il a été construit au cours de la dernière décennie et exploité depuis les cinq dernières années en partie au cours de sa construction et en partie par la suite. Il va de Sept-Îles sur le Saint-Laurent à Knob Lake, qui porte maintenant le nom de Schefferville.

Permettez-moi d'ajouter que tant la Carol Lake Company que la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador sont dominées par l'Iron Ore Company of Canada.

Si vous le permettez, monsieur le président, je dirai quelques mots pour expliquer les relations intervenues entre ces deux compagnies qui ont donné lieu à la présentation du présent bill.

Le sénateur MACDONALD: Avant de ce faire, pourriez-vous nous dire à quelle entreprise se consacre la Carol Lake Company?

M. O'BRIEN: Oui, sénateur Macdonald. La Carol Lake Company est uniquement une compagnie ferroviaire minière privée constituée en corporation en vertu des lois de Terre-Neuve uniquement pour transporter les produits de l'entreprise de Carol Lake, que je vais maintenant vous décrire.

Ce n'est que durant la dernière décennie, après qu'on eut dépensé un montant considérable d'argent à l'égard des travaux d'exploration, qu'un groupe de sociétés sidérurgiques canadiennes et américaines formèrent l'Iron Ore Company of Canada pour la mise en valeur des gisements de minerai de fer de haute teneur situés à Knob Lake ou Schefferville. Quand cette entreprise fut mise sur pied avec l'approbation du Parlement, la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord du Québec et du Labrador a été formée à titre de voiturier public pour servir les intérêts de la région et elle a en réalité permis la mise en valeur de la région tant dans le Québec qu'à Terre-Neuve. La mine située à Schefferville est exploitée depuis un certain nombre d'années. Sa production est utilisée par les sociétés sidérurgiques canadiennes et américaines. Pour répondre à la question posée par un honorable sénateur, on me dit qu'environ 500,000 tonnes de minerai sont expédiées à Sydney.

Le sénateur BRUNT: L'exploitation dure depuis combien d'années?

M. O'BRIEN: Environ cinq ans.

M. DURRALL: L'exploitation a commencé à l'été de 1954.

M. O'BRIEN: Il devint évident il y a quelques années qu'en raison des découvertes dans le domaine de la technologie, on pourrait peut-être mettre en valeur des régions où on pourrait extraire du minerai de qualité inférieure, dont l'Iron Ore Company of Canada compte plusieurs gisements dans le district de Carol Lake, à environ 40 milles à l'ouest du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador qui existe à l'heure actuelle dans la province de Terre-Neuve. Cet endroit est situé à proximité de la région de Wabush Lake mise en valeur par mes amis.

Étant donné les possibilités de cette région, l'Iron Ore Company of Canada a pris les dispositions nécessaires il y a quelques années pour y aménager une installation d'essai. C'est ce qui a été fait et l'an dernier il devint évident que la mise en valeur du territoire valait la peine. A l'heure actuelle on affecte des montants importants à l'aménagement de la région de Carol Lake où on est en train de construire un lotissement urbain. Quand on a décidé de réaliser ce projet il devint également évident qu'il faudrait que les trains se rendent jusqu'à la région de Carol Lake et l'an dernier vers cette époque, c'est-à-dire plus précisément le 29 février 1959, on a présenté une demande au Parlement à cet égard.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous vous trompez de date. Il doit s'agir du 28 février.

M. O'BRIEN: Je m'excuse, je me pensais dans une année bisextile. De toute façon, on a demandé au Parlement en février 1959 la permission de construire un chemin de fer fédéral allant de la région de Carol Lake jusqu'au chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador, et cette pétition a été dûment présentée. En même temps que l'Iron Ore Company of Canada prenait ces mesures, la Wabush Iron Company avait formé il y a quelques années par l'entremise de Pickands Mather Company de Cleveland, un consortium des sociétés sidérurgiques des États-Unis et de la Steel Company of Canada, qui commença à étudier le projet dans la région de Wabush, après avoir obtenu les droits, si je ne m'abuse, surtout de la Canadian Javelin Company. La Wabush Iron avait fait constituer en corporation, avant que la Pickands Mather and Company assume la direction de l'entreprise, la Wabush Lake Railway Company, un voiturier public de Terre-Neuve, et elle avait effectué des travaux d'exploration et commencé à construire une emprise entièrement à l'intérieur des frontières de Terre-Neuve.

Quand nous avons présenté notre pétition au Parlement du Canada, des représentants du gouvernement de Terre-Neuve nous ont demandé si nous laisserions tomber notre demande à l'égard d'une charte fédérale pour nous joindre au groupe de Wabush en vue de former un seul chemin de fer qui servirait aux deux compagnies ce qui, nous a-t-on dit, serait à l'avantage de la province de Terre-Neuve et serait situé uniquement à l'intérieur de cette province.

La demande que nous avons faite au Parlement visait un chemin de fer qui traverserait la frontière du Québec et retournerait à Terre-Neuve. A la suite de ces représentations, le représentant de l'Iron Ore Company et de la Carol Lake, qui de fait relèvent de la même administration...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je me permets de vous interrompre pour vous demander la raison de votre demande au Parlement.

M. O'BRIEN: Le premier chemin de fer relevait de la compétence fédérale. En outre, le chemin de fer envisagé devait traverser tant le Québec que Terre-Neuve, ce qui nécessairement le faisait tomber sous la juridiction fédérale.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je vous remercie.

M. O'BRIEN: Dans les circonstances et à la suite de ces représentations, nous avons conclu une entente avec le groupe de Wabush Lake; nous avons convenu de ne pas demander une charte fédérale au Parlement, et nous avons pris trois mesures dont certaines ont été décrites brièvement ce matin. En premier lieu, nous avons fait constituer en corporation en vertu de la loi de Terre-Neuve une société du nom de Northern Land Company, société ferroviaire qui devait construire une emprise, aménager les voies ferrées et les entretenir mais qui n'était pas censée exploiter un train. Il a été convenu que l'Iron Or Company et la Wabush Iron posséderaient chacune la moitié de cette compagnie.

Puis la charte de la Wabush Railway Company, qui comme je l'ai dit avait été constituée en corporation quelques années auparavant, a été modifiée pour lui permettre d'être partie à une convention dont je parlerai plus loin. Enfin, la Carol Lake Company a été constituée en corporation en vertu de la loi de Terre-Neuve à titre de voiturier minier privé. Elle n'était destinée qu'à servir l'entreprise minière de Carol Lake.

Le sénateur POWER: Elle ne devait pas constituer un voiturier public?

M. O'BRIEN: Non. Permettez-moi d'affirmer immédiatement, au cas où on poserait des questions sur l'autre partie du présent bill qui permet la construction d'un chemin de fer jusqu'au Saint-Laurent par ces deux compagnies, que

mes clients ont toujours affirmé à la Wabush Iron Company et à Pickands Mather and Company qu'ils ne s'opposent aucunement à ce que ces compagnies aménagent des chemins de fer pour leur propre compte. Nous nous opposons à l'adoption du présent bill parce que, à notre avis, il viole les conventions que nous avons conclues à notre corps défendant au lieu de présenter une demande au Parlement pour constituer en corporation et construire un chemin de fer dans la région Carol-Wabush Lake.

La Northern Land Company, qui a été constituée en corporation dans les circonstances que j'ai mentionnées, ne devait jamais être l'exploitant, mais on envisageait qu'elle serait partie de deux ententes: tout d'abord, elle accorderait les droits de circulation à perpétuité à la Wabush Lake Company, qui répondrait aux besoins de l'entreprise Wabush et aussi de tout le transport général dans la région; ensuite, elle signerait avec la Carol Lake Company une entente à perpétuité concernant les droits de circulation afin de permettre le transport par chemin de fer du minerai que mon client a l'intention d'extraire.

Honorables sénateurs, je vous demanderais de bien remarquer que bien qu'il existait une convention accordant certains taux à perpétuité, il y avait également une obligation que devaient remplir ces personnes à perpétuité à l'égard de la Northern Land Company, dans laquelle mes clients ont un intérêt considérable.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A l'égard d'un certain volume minimum de transport?

M. O'BRIEN: On peut rectifier mes dires, car il y a longtemps que j'ai pris connaissance de la convention, mais certaines de ces conventions ne sont pas incorporées dans le présent bill. Il s'agit de conventions conclues en vertu des présentes dispositions, et M. Benson peut rectifier mes observations, mais ces conventions visent à répartir le coût de l'exploitation de la Northern Land Company en proportion du transport effectué, un montant minimum étant payable chaque année. Je pense que cette proportion s'élève à 20 p. 100, qui est payée même si elle n'est pas utilisée.

Le sénateur MACDONALD: J'ai cru comprendre par vos paroles que la Carol Lake Company avait des intérêts considérables dans la Northern Company.

M. O'BRIEN: Non. L'Iron Ore Company of Canada possède la moitié des actions de la Northern Land Company; la Wabush Iron possède la moitié des actions de la Northern Land Company; la Carol Lake Company est une compagnie de chemin de fer privée aux fins de l'exploitation minière qui est également possédée entièrement par l'Iron Ore Company of Canada. Il s'agit des mêmes intérêts mais non pas de la compagnie que vous avez mentionnée.

Voici quelle est la situation actuelle: la Northern Land Company est en train de construire l'emprise du chemin de fer, et on prévoit que les trains y circuleront cet été, que le chemin soit en construction ou qu'il soit terminé. La Carol Lake Company, c'est-à-dire la compagnie minière privée, y fera circuler des trains dès que les voies ferrées seront aménagées. On ne prévoit pas que la Wabush Lake Railway Company juge nécessaire d'y faire circuler des trains avant que ne commence l'exploitation de son usine, ce qui est prévu, me dit-on, pour 1965. Il y a une exception à cela.

Le sénateur MACDONALD: Toutes ces compagnies feront circuler leurs trains sur les voies ferrées du chemin de fer de la Northern Land Company?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Mais elles commenceront à verser la proportion de 20 p. 100 dès que le chemin de fer sera aménagé?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Dès que le chemin de fer sera aménagé elles commenceront à verser la proportion de 20 p. 100 des frais d'entretien, qu'elles l'utilisent ou non?

M. O'BRIEN: Oui. J'ai dit qu'il n'y aurait aucune raison que le chemin de fer de la compagnie Wabush Lake fonctionne avant 1965. Certains parmi vous se demanderont peut-être quelle compagnie verra à l'exploitation de l'installation d'essai qui a été aménagée récemment. L'Iron Ore Company of Canada s'est engagée à le faire, de sorte qu'il n'y a aucune raison d'aménager un chemin de fer jusqu'au lac Wabush d'ici cinq ans, si je comprends bien. On nous a donc demandé de ne plus songer à obtenir une charte fédérale, de demander une charte provinciale et de conclure certaines conventions, et une des dispositions qui ressort de la convention Carol Lake-Wabush c'est que les conventions conclues en conformité de ladite convention ne sont aucunement transférables sans le consentement de toutes les parties à la convention.

Le sénateur BRUNT: Quel est le numéro de cette disposition?

M. O'BRIEN: Elle fait partie du Wabush-Carol (Agreement) Act, 1959.

Le sénateur MACDONALD: C'est une loi adoptée par quel gouvernement?

M. O'BRIEN: Par la législature de Terre-Neuve.

La convention est ainsi conçue:

10. La présente convention et toute convention envisagée par les présentes ne doit pas être cédée par la Wabush Railway, la Land Company et la Carol Company, ou par quiconque d'entre elles, en tout ou en partie, sauf en conformité d'une convention ou de conventions conclues par et entre lesdites compagnies, laquelle ou lesquelles conventions peuvent d'après les termes et conditions y précisées permettre une cession, en tout ou en partie. Toute cession ou tout projet de cession ou autre transfert de la présente convention ou des droits figurant ci-après, en tout ou en partie, qui violent la présente disposition seront nulles et sans aucune force de loi.

Le sénateur REID: Quelle disposition aura la préséance une fois que l'adoption du présent bill vous fera relever de la compétence fédérale?

M. O'BRIEN: Voilà un des problèmes importants que nous devons résoudre. Nous venons ici à contre-cœur, car nous voyons d'un bon œil cette concurrence et notre seul souci c'est qu'on nous a demandé d'obtenir une charte provinciale et que nous avons conclu des conventions qui gardent toute leur valeur malgré le présent bill. J'examinerai les diverses dispositions plus tard. Je demanderais aux honorables sénateurs d'examiner certaines répercussions du bill: n'importe quelle industrie peut obtenir une charte provinciale qui l'établit à titre de chemin de fer privé et par le seul fait d'établir un chemin de fer privé en vertu d'un pouvoir provincial pour le joindre à un chemin de fer fédéral, elle peut ensuite, si je ne m'abuse, demander au parlement qu'il la déclare être à l'avantage général du Canada, après s'être intégrée essentiellement au chemin de fer fédéral. Ce n'est pas la première fois que les compagnies minières prennent ce moyen, et je n'ai pas eu l'occasion, car j'ai rédigé mes notes hier soir, mais il existe une cause bien connue qui a été portée devant la Cour suprême du Canada, cause dite du chemin de fer Normétal, où cette société minière a fait constituer un chemin de fer en corporation en vertu d'une charte provinciale et n'a fait aucune demande au Parlement mais a présenté sa cause à la Cour suprême afin de forcer le National-Canadien à le reconnaître comme une partie intégrante de son réseau, chose que la Cour suprême a refusée. Dans le cas qui nous occupe, mes amis invoquent la juridiction de la Commission des transports. Permettez-moi de mentionner brièvement, avant de passer à l'étude du bill, qu'il est certain que les taux seront régis complètement par la Wabush Iron Company

sur cet embranchement de 40 milles à partir de la région du lac Wabush. Cette compagnie est libre d'agir à sa guise. Il s'agit de son chemin de fer, et elle n'a pas besoin que la Commission des transports fixe les taux exigibles sur ce trajet.

Le sénateur BRUNT: Qu'en est-il des frais de location qui doivent être versés à la Northern Land Company?

M. O'BRIEN: Il s'agit là d'un élément du prix de revient. Les taux comme tels, justes et raisonnables, découleront de négociations directes entre la Wabush Iron Company et la Wabush Lake Railway Company, qui appartiennent toutes deux à la même compagnie. Je ne pense pas que l'intervention d'un arbitre soit nécessaire pour fixer les taux.

Le sénateur MACDONALD: La Carol Lake Company aura-t-elle son mot à dire dans cette affaire?

M. O'BRIEN: Non, nous n'avons rien à dire quant aux taux qui pourront être exigés sur le chemin de fer Wabush. Nous exploitons un chemin de fer privé pour le transport de notre propre minerai. Nous ne demandons à personne de fixer nos taux et je prétends qu'il en sera de même pour la compagnie Wabush.

Le sénateur BRUNT: Puis-je vous demander qui détermine la proportion de 20 p. 100 d'après votre formule?

M. O'BRIEN: On y arrive par un simple calcul mathématique. On calcule les frais d'entretien du chemin de fer et on répartit ce chiffre en fonction des marchandises transportées, ce qui est 20 p. 100 de toute façon.

Le sénateur BRUNT: Qu'en est-il de la dépréciation et des autres questions de ce genre?

M. O'BRIEN: La convention précise tous ces points.

La compagnie possède donc cet embranchement de 40 milles qui va de la région de Wabush jusqu'au chemin de fer du Littoral nord de Québec, puis emprunte ce dernier pour 220 milles puis un autre embranchement de 20 milles de longueur jusqu'à ses propres quais. Personne n'aura la compétence pour fixer les taux de transport sur le chemin de fer Arnaud, car ces taux seront établis en fonction d'une entente entre la compagnie mère et la filiale. Il s'agira seulement d'établir les taux de transport sur cette distance de 220 milles et la Commission des transports a toute juridiction à cet égard, que cette compagnie soit ou non déclarée être à l'avantage général du Canada. Si les taux que nous déciderons de fixer pour le transport sur le chemin de fer du Littoral nord du Québec ne sont pas justes et raisonnables à l'égard de ce trajet de 220 milles, la compagnie peut s'adresser à la Commission quand elle aura un certain volume de marchandises à faire transporter, pour que la Commission fixe des taux justes et raisonnables auxquels sera assujettie la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord du Québec.

Le sénateur MACDONALD: Le témoin précédent a affirmé le contraire, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Je ne pense pas qu'il ait voulu affirmer le contraire. Il a déclaré qu'il désirait que la Commission des transports ait juridiction sur tout le trajet à partir de Wabush jusqu'à la Pointe Noire, c'est-à-dire qu'elle puisse fixer un taux global, et je prétends que mes amis font cette demande à leur avantage.

Si une ou plus d'une compagnie de chemin de fer transporte des marchandises, mettons qu'on expédie les marchandises sur les premiers 300 milles par le National-Canadien, sur les prochains 400 milles par le Pacifique-Canadien puis sur 200 milles par le New York Central, on établit un taux global commun. Je ne me souviens d'aucun cas où la Commission des transports a fixé un taux obligatoire, mais elle a le pouvoir de le faire et elle a toujours soutenu, si je ne m'abuse, que la répartition du taux global commun doit découler d'une entente

entre les parties, mais la Commission peut ordonner cette répartition. Je désire maintenant expliquer l'avantage qu'obtiendra le pétitionnaire par l'adoption d'un taux global commun. Si le National-Canadien transporte des marchandises sur une distance de 200 ou 300 milles puis les transfère au Pacifique-Canadien ou à un ou plusieurs autres chemins de fer, le premier voiturier obtient habituellement une plus grande proportion du taux global commun, étant donné que c'est lui qui a été à l'origine du transport. Voilà le cas qui se pose à l'heure actuelle.

Le sénateur BRUNT: Vous opposez-vous à ce principe?

M. O'BRIEN: Non, s'il s'agit des chemins de fer en exploitation.

Le sénateur BRUNT: Vous ne vous opposez pas à ce que le premier chemin de fer obtienne une proportion plus élevée des recettes?

M. O'BRIEN: Non, s'il s'agit d'une industrie ferroviaire, mais nous nous opposons à une situation qui existe dans tout le Canada voulant que chaque expéditeur dont l'usine est située un peu à l'écart de la voie principale soit libre de construire un chemin de fer privé relié à la voie principale, obtenir une charte provinciale pour sa compagnie de chemin de fer et affirmer qu'il a droit à une proportion plus élevée du taux global commun. Dans chaque cas, cet expéditeur bénéficierait de taux plus élevés que tout autre expéditeur situé sur la voie principale, en étant propriétaire d'une compagnie de chemin de fer. Je prétends respectueusement, que le taux global commun devrait être utilisé par des chemins de fer desservant l'ensemble d'un territoire et non pas en vue d'accorder une préférence à un expéditeur particulier qui pourrait se croire constituer un chemin de fer en construisant un embranchement sur une courte distance. Avant d'aborder le bill...

Le sénateur MACDONALD: La disposition concernant les taux est-elle établie dans la Loi sur les chemins de fer?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur MACDONALD: La Commission est donc liée par cette disposition?

M. O'BRIEN: La Commission a le pouvoir d'obliger les compagnies à établir un taux global commun.

Venons-en maintenant à la question des précédents. Mon ami a déclaré qu'il en avait deux ou trois pages. Permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait qu'il y a quelques années le ministère des Transports a publié un volume intitulé «Législation relative aux chemins de fer du Canada» où on donne l'historique de tous les chemins de fer et des lois qui les régissent. Je puis me tromper, mais on a examiné ce point de façon très approfondie et nous n'avons trouvé aucun précédent qui justifie l'adoption du présent bill. On y trouvera plusieurs exemples du genre de celui dont on a parlé au cours du débat en deuxième lecture du bill relatif au chemin de fer de Lacombe et du Nord-Ouest. On a donné cet exemple à titre de précédent. Vous trouverez plusieurs exemples où des chemins de fer provinciaux ont été constitués en corporations pour ensuite relier leur entreprise à un chemin de fer fédéral ou international. Dans le cas du chemin de fer de Lacombe et du Nord-Ouest, toute l'entreprise a été louée au Pacifique-Canadien pour devenir ensuite partie d'un chemin de fer interprovincial. Dans les cas où ce qui constituait auparavant un petit chemin de fer devient partie d'un grand chemin de fer, cela devient un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Tous nos efforts ont été vains pour trouver un exemple d'un chemin de fer purement provincial, à l'intérieur de frontières provinciales, n'ayant conclu aucune entente pour louer ou transmettre les droits d'exploitation à un chemin de fer fédéral, qui aurait été déclaré être à l'avantage général du Canada. Je saurais gré à mes amis de me rectifier si je fais erreur. Nous ne trouvons aucun

précédent d'une mesure législative déclarant qu'une compagnie uniquement provinciale exploitée uniquement au sein d'une province ait été déclarée être à l'avantage général du Canada.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Qu'en est-il de la *Grand Falls and Central Railway Company*?

M. O'BRIEN: Permettez-moi de consulter l'historique de la législation. Quelle est la date?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: 1956.

M. O'BRIEN: L'historique ne va pas jusqu'à cette année-là.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Ce chemin de fer est situé entièrement à l'intérieur des frontières de Terre-Neuve et a été déclaré être à l'avantage général du Canada.

M. O'BRIEN: En d'autres termes, il ne s'agit pas ici d'un chemin de fer provincial qui est déclaré être à l'avantage général du Canada. On demande par le présent bill qu'un chemin de fer fédéral soit constitué en corporation; chaque fois qu'on demande l'incorporation d'un chemin de fer fédéral, on déclare qu'il est à l'avantage général du Canada. Je parlais d'un précédent relatif à un chemin de fer possédant une charte provinciale, exploité entièrement à l'intérieur d'une province, qui demande au Parlement qu'on le déclare être à l'avantage général du Canada. Je n'ai trouvé aucun précédent d'un tel cas.

Il y a évidemment eu des cas exceptionnels. Je me souviens de la *British Columbia Telephone Company* qui a obtenu une charte fédérale et qui a été déclarée être à l'avantage général du Canada. Je suppose que cela était en raison des services interurbains et autres.

J'ignore quelles sont toutes les circonstances dans les cas généraux où on demande une charte fédérale, mais nous n'avons trouvé aucun précédent qui ne comportait pas une entente avec un chemin de fer fédéral ou international.

Comme vous le savez, nos importants réseaux ferroviaires nationaux sont constitués en réalité d'un grand nombre de petits réseaux qui sont loués soit durant plusieurs années ou dans certains cas à perpétuité. Par exemple, dans ma ville natale, Montréal, le chemin de fer qui part de la gare Windsor est comme vous le savez celui du Pacifique-Canadien qui appartient en réalité à la Compagnie de chemin de fer de l'Ontario et du Québec et qui est loué à perpétuité à la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est ce qui se produit dans tout le pays.

C'est dans le cas de chemins de fer qui devenaient partie d'un réseau fédéral intégré, d'un réseau interprovincial, que ces demandes ont été examinées et accordées. Je vous saurais gré de me rectifier si je fais erreur sur la question des précédents.

Le sénateur MACDONALD: Si le présent bill n'est pas adopté, vous avez dit, je pense, que la compagnie Wabush et la compagnie Arnaud en appelleraient à la Commission du transport.

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Pour que celle-ci fixe un taux.

M. O'BRIEN: Fixe un taux à l'égard du chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador.

Le sénateur MACDONALD: Ces compagnies bénéficieraient-elles du transport effectué par la Wabush Railway?

Le sénateur BRUNT: Non.

M. O'BRIEN: Je ne comprends pas très bien. Elles bénéficieraient du transport sur leur propre voie.

Le sénateur MACDONALD: Quelle serait la différence si cette compagnie obtenait une charte fédérale? Quels seraient les inconvénients qui en résulteraient pour la compagnie de chemin de fer?

M. O'BRIEN: Il y en aurait relativement aux conventions que nous avons conclues et dont j'allais parler. Tout d'abord, en vertu des conventions que nous avons conclues, il y aurait une convention des droits de circulation favorisant et liant la *Wabush Lake Railway Company* à perpétuité. Ainsi que l'a affirmé mon ami, en vertu de la Loi sur les chemins de fer la convention relative aux droits de circulation ne vaut que pour 21 ans. En toute franchise, je l'ignore, car je ne suis pas spécialiste de l'interprétation des lois. J'ignore laquelle de ces lois s'appliquerait si le présent bill était adopté. L'article 3 du bill est ainsi conçu:

Rien dans la présente loi ne doit s'interpréter comme portant atteinte à quelque disposition des lois de la législature de la province de Terre-Neuve ni comme rendant inopérante quelque disposition des lois en question.

Vient ensuite l'article 4 ainsi conçu:

Nonobstant l'article 3, chacune des compagnies... auront désormais tous les pouvoirs, droits et exemptions et seront assujetties à toutes les obligations que prévoit la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur BRUNT: Monsieur O'Brien, notre secrétaire-légiste, qui est ici présent, pourra peut-être vous donner dès maintenant son opinion à cet égard?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Je préférerais que M. O'Brien poursuive ses observations.

M. O'BRIEN: Une des raisons pour laquelle j'ai reçu tardivement mes instructions c'est qu'il a été difficile d'obtenir une opinion relativement à l'interprétation. Il existe même à l'heure actuelle des interprétations divergentes.

D'après les termes de l'article 3, toutes les autres dispositions de la loi relatives aux conventions conclues en conformité du droit de Terre-Neuve sont-elles abrogées ou les premiers mots de l'article 4 «nonobstant l'article 3» veulent-ils dire que la Loi sur les chemins de fer s'applique dans la mesure où elle entre en conflit avec les autres dispositions de la présente loi?

Si j'ai bien compris mon ami, il a dit que la Loi sur les chemins de fer s'appliquerait et qu'elle mettrait fin à la convention voulant qu'il y ait une convention relative aux droits de circulation à perpétuité. Telle n'est pas notre interprétation de l'article 4.

Voici mon deuxième point: en vertu de l'article 5, chacune des compagnies est autorisée à conclure une convention avec toute autre compagnie, relevant ou non de l'autorité législative du Parlement du Canada, pour la vente, le transfert ou la location à cette compagnie du chemin de fer et de l'entreprise ferroviaire de la compagnie.

Honorables sénateurs, on nous a demandé de conclure une convention, ce que nous avons fait; une des conditions rendues valides par la loi c'est qu'il n'y a aucun droit de cession. Nous avons conclu une convention à contrecœur, mais nous l'avons fait avec l'entente que nous transigerions avec une seule compagnie.

Le sénateur ISNOR: Pourquoi dites-vous «à contrecœur»?

M. O'BRIEN: Nous désirions obtenir une charte fédérale et nous en avons fait la demande. Nous avons conclu cette convention avec la certitude que nous passerions des contrats avec une seule compagnie. Et voici que, à mon avis, le Parlement déclare par un trait de plume que la compagnie est tout à fait autorisée à vendre ou à louer à quiconque.

Je ne dirai pas de quelle façon les articles 3 et 5 se rattachent, mais je désire signaler dans quel dilemme nous sommes placés, étant donné qu'on nous a demandé de ne pas obtenir de charte fédérale et que nous avons conclu des conventions avec une compagnie, conventions dont nous avons pris bien soin ainsi que le gouvernement de Terre-Neuve de nous assurer qu'elles ne seraient pas cédées.

Honorables sénateurs, la *Wabush Lake Railway Company* et la compagnie de chemin de fer Arnaud ne transporteront pas de marchandises avant cinq ans.

Mon ami affirme que le financement est une chose importante, ce dont nous convenons volontiers. Mais pourquoi se presser à présenter un bill qui à notre avis a un effet très lointain? Nous ne disons pas qu'on a agi de mauvaise foi; nous avons la plus grande confiance dans nos amis, mais pourquoi se presser de venir demander, seulement quelques mois après la signature de ces conventions, d'adopter une loi dont les effets à notre avis seraient très lointains? J'ignore combien de temps il nous faudra pour analyser le présent bill, par rapport à toutes les conventions que nous avons conclues, bill que j'ai vu pour la première fois vendredi dernier.

Je propose deux solutions: tout d'abord, quelle que soit la bonne fois du demandeur, il n'y a aucune raison de se presser ainsi. Si les compagnies Wabush et Arnaud en appellent à la Commission des transports et constatent qu'en raison de décisions rendues par la Commission elles sont placées dans une situation malheureuse à cause des taux permis par la Commission des transports à l'égard du chemin de fer du Littoral nord de Québec, elles peuvent ensuite se présenter de nouveau ici et réclamer l'établissement d'une autre compétence.

En ce qui concerne la question de l'autre juridiction, je ne suis pas tout à fait d'accord avec mes amis quant à l'effet d'une déclaration qu'un ouvrage est à l'avantage général du Canada, et de nouveau je dois me fier à ma mémoire.

Le sénateur BRUNT: Admettez-vous que l'entreprise en cause sera à l'avantage général de deux provinces?

M. O'BRIEN: Non, car elle est située entièrement à l'intérieur d'une seule province.

Le sénateur BRUNT: Non, les provinces de Terre-Neuve et de Québec sont visées.

M. O'BRIEN: Il s'agit d'une compagnie qui possède un embranchement à Terre-Neuve et un autre embranchement au Québec. Même si une industrie canadienne a un embranchement dans la province de Québec qui se rattache au National-Canadien et un autre embranchement à Edmonton qui se rattache au même chemin de fer, afin de transporter ses marchandises sur une voie privée, je ne crois pas qu'il s'agirait là d'un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Le sénateur BRUNT: Je ne parle pas de l'avantage général du Canada, mais de l'avantage général de deux provinces.

M. O'BRIEN: Il est vrai qu'il n'est pas nécessaire que les dix provinces soient visées pour qu'un ouvrage soit à l'avantage général du Canada. Je ne comprenais pas le sens de vos paroles.

Le sénateur BRUNT: Admettez-vous que cette entreprise est à l'avantage général de deux provinces?

M. O'BRIEN: Non. Il s'agit d'une compagnie qui a un embranchement dans deux provinces qui désirent en bénéficier, mais je ne pense pas que l'entreprise comme telle soit à l'avantage général de deux provinces ou du Canada.

Le sénateur BRADLEY: Avez-vous été consulté au sujet de ce changement projeté ou est-ce qu'on vous l'a laissé entendre?

M. O'BRIEN: Je ne puis vous répondre avec certitude, étant donné que je n'ai pas pris connaissance de toute la correspondance, mais on nous a dit en décembre qu'on avait pressenti les représentants du gouvernement de Terre-Neuve au sujet de cette demande au gouvernement fédéral.

Le sénateur BRADLEY: Le pétitionnaire ne vous a pas consulté?

M. O'BRIEN: Au cours des dernières semaines le pétitionnaire nous a transmis un exemplaire du bill, qui a été modifié, mais je ne pense pas que ce soit par le pétitionnaire... il nous a été donné il y a environ deux ou trois semaines, n'est-ce pas, monsieur Benson?

M. BENSON: Il y a cinq semaines, lors de sa première rédaction.

M. O'BRIEN: C'est vendredi ou lundi que j'ai vu pour la première fois un exemplaire du bill sous sa forme actuelle, et un passage important c'est l'expression «nonobstant l'article 3», qui à mon sens n'a pas été ajoutée par le pétitionnaire. Il y a eu cette addition, puis celle du mot «entreprises» au mot «ouvrages». Je ne crois pas que cela soit compris dans les dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, mais ce n'est pas là mon affaire. On a demandé ce qui résulterait si un ouvrage était déclaré être à l'avantage général du Canada, on a dit que ses pouvoirs corporatifs ne relevaient plus de la compétence provinciale, et je ne suis pas de cet avis.

J'ai une note ici au sujet d'un chemin de fer qui en raison de sa location à des chemins de fer fédéraux a été déclaré être à l'avantage général du Canada. Il s'agissait d'un chemin de fer de la Colombie-Britannique et sa charte a été annulée plus tard par la législature de la Colombie-Britannique.

Je crois savoir qu'il existe une distinction entre l'entreprise, les ouvrages, et l'organisme corporatif, bien que je n'ai pas eu l'occasion récemment de consulter les autorités en la matière. L'entité corporative continue de relever de la compétence de la province qui l'a constituée en corporation, tandis que les ouvrages et l'exploitation du chemin de fer relèvent de la compétence fédérale.

Honorables sénateurs, je vous remercie du temps que vous avez consacré à m'écouter. Voici quelle est notre attitude: nous avons conclu des conventions qui peuvent au moins être évitées ou être modifiées sans notre consentement, et ce consentement était exigé par la loi de la province de Terre-Neuve.

Le sénateur POWER: Pourquoi vos clients n'ont-ils pas entrepris d'exploiter un embranchement allant de Pointe Noire jusqu'à votre chemin de fer? Il n'y a que vingt milles de distance.

M. O'BRIEN: On ne nous l'a pas demandé.

Le sénateur POWER: Un embranchement de 20 milles ne constitue pas une entreprise considérable pour un chemin de fer comme le vôtre qui exploite 200 à 300 milles de voies ferrées. Vous ne joindriez pas les deux compagnies, n'est-ce pas? Vous pourriez vous objecter au fait qu'une bonne partie du transport provient de l'extrémité est, c'est-à-dire de Terre-Neuve, mais vous n'auriez pas à surmonter la même difficulté qui se présenterait à un chemin de fer intermédiaire qui doit transporter les produits de deux compagnies.

M. O'BRIEN: Je crois qu'il faut faire une distinction bien nette entre un chemin de fer comme tel et un expéditeur qui a aménagé une voie privée pour le compte de ses propres installations, ce qui est en réalité le cas actuel.

Le sénateur BRUNT: Qu'arrive-t-il si le présent bill n'est pas adopté et que vous ne pouvez pas convenir d'un taux avec vos adversaires? Qu'en sera-t-il du minerai de fer?

M. O'BRIEN: Ils n'en auront pas avant cinq ans. Ils peuvent demander à la Commission des transports de fixer un taux raisonnable et justifiable pour le transport sur une longueur de 200 milles.

M. PATTILLO: Quand pourrons-nous en appeler?

M. O'BRIEN: Dès que vous aurez des marchandises à transporter.

M. PATTILLO: Nous ne savons pas ce qu'il en coûtera.

M. O'BRIEN: Je prétends respectueusement que mes amis ne peuvent se présenter devant la Commission comme chemin de fer ou expéditeurs s'ils ne peuvent s'appuyer sur un certain volume de transport.

M. PATTILLO: Vous seriez étonné.

Le sénateur BRUNT: Nous pouvons obtenir ces renseignements à la faveur d'une réfutation.

M. O'BRIEN: Honorables sénateurs, il s'agit dans le cas présent de deux concurrents importants qui surveillent leurs propres intérêts. On a fait preuve d'une grande collaboration concernant l'embranchement de 40 milles destiné à desservir la région de Wabush Carol Lake, mais nous ne désirons pas qu'on fasse échec à cette collaboration par une mesure unilatérale, étant donné que toutes les mesures devant être prises dans l'avenir devaient être bilatérales.

Le sénateur ISNOR: Monsieur O'Brien, vous avez parlé à plusieurs reprises de certaines conventions. A quelle date ont-elles été conclues?

M. O'BRIEN: Elles ont toutes été conclues au cours des six derniers mois. Le gouvernement de Terre-Neuve a adopté les lois en juin, auxquelles ont été incorporées les conventions fondamentales ainsi que des conventions subsidiaires concernant l'aménagement du chemin de fer. Il existe une lettre d'intention concernant la nature de certaines autres conventions, mais elles sont censées être toutes bilatérales et on avait convenu qu'aucune partie à la convention ne prendrait de mesures unilatérales, ce à quoi nous nous opposons.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La convention prévoit-elle cela?

M. O'BRIEN: Oui, la loi le prévoit.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avez-vous bien dit que les seuls taux qui ne peuvent être régis par ces deux compagnies pétitionnaires sauf par convention ou par demande à la Commission des transports, sont les taux exigés sur la voie principale, celle qui a environ 200 milles de longueur?

M. O'BRIEN: Ce sont les taux qui seront régis par la Commission des transports.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les taux relatifs à l'embranchement ne présentent aucun problème au pétitionnaire, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Non, car il fixe les taux lui-même.

Le sénateur BRUNT: Oui, mais on en tient compte en ce qui concerne le taux global.

M. O'BRIEN: C'est exact, si on les considère comme de véritables chemins de fer plutôt que comme des embranchements industriels.

Le sénateur MACDONALD: Avez-vous dit qu'en vertu des dispositions de votre convention ni l'une ni l'autre compagnie ne peut vendre, transférer ou louer à aucune autre compagnie l'entreprise ferroviaire?

M. O'BRIEN: En vertu des dispositions de la *Carol-Wabush Agreement Act*, aucun droit ne peut être cédé à aucune autre personne sans le consentement unanime, et dans le cas de la cession ils sont nuls.

Le sénateur MACDONALD: En vertu de l'article 5 du bill, la compagnie qui demande l'adoption du présent bill est autorisée à vendre, transférer ou louer à toute autre compagnie le chemin de fer et l'entreprise ferroviaire des compagnies. Cette disposition va-t-elle à l'encontre des dispositions de la convention?

M. O'BRIEN: L'article 10 du *Wabush Carol Lake (Agreement) Act* est ainsi conçu:

10. La présente convention et toute convention envisagée par les présentes ne doit pas être cédée par la *Wabush Railway*, la *Land Company* et la *Carol Company*, ou par quiconque d'entre elles, en tout ou en partie, sauf en conformité d'une convention ou de conventions conclues par et entre lesdites compagnies, laquelle ou lesquelles conventions peuvent d'après les termes et conditions y précisées permettre une cession, en tout ou en partie. Toute cession ou tout projet de cession ou autre transfert de la présente convention ou des droits figurant ci-après, en tout ou en partie, qui violent la présente disposition seront nulles et sans aucune force de loi.

Le sénateur MACDONALD: Par conséquent, si la compagnie de chemin de fer avait l'intention de céder son entreprise, cette cession serait nulle en vertu de la présente convention?

M. O'BRIEN: Sénateur Macdonald, j'aimerais savoir quel sort est fait à notre loi provinciale, étant donné que la présente loi fédérale déclare que «Rien dans la présente loi ne doit s'interpréter comme portant atteinte à quelque disposition des lois de la législature de la province de Terre-Neuve ni comme rendant inopérante quelque disposition des lois en question», et que l'article 4 prévoit que «Nonobstant l'article 3, chacune des compagnies... auront désormais tous les pouvoirs, droits et exemptions et seront assujetties à toutes les obligations que prévoit la Loi sur les chemins de fer» et que les compagnies sont autorisées à vendre, en vertu de l'article 151 de la Loi sur les chemins de fer?

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais trop ce qu'il faut en conclure, mais je ne pense pas que nous autorisons les compagnies de chemin de fer à vendre leur entreprise car si elles le font et si elles tentent de céder la présente convention, je pense que cela irait à l'encontre des dispositions de la convention et que l'autre partie pourrait être dédommagée ou faire en sorte que la convention soit déclarée nulle et sans effet.

M. O'BRIEN: Je souhaitais que cette disposition soit ainsi interprétée. Voilà la raison pour laquelle nous comparaissons devant vous et s'il semble nécessaire d'adopter éventuellement une mesure législative notre collaboration vous est assurée. A notre avis, le présent bill constitue une mesure unilatérale qui s'écarte de ce qui à notre avis devait être une convention bilatérale, et de plus nous ne pensons pas que ce soit maintenant le temps de présenter une telle mesure, et qu'il est préférable d'attendre la décision de la Commission des transports.

Le sénateur MACDONALD: Ne pensez-vous pas qu'on pourrait modifier l'article 5 de façon à ce que la convention ne soit pas infirmée?

M. O'BRIEN: Je préfère réserver mon opinion, étant donné que la question doit faire l'objet d'une étude approfondie. Nous avons eu des opinions tout à fait divergentes quant à l'interprétation de cette mesure législative qui serait adoptée.

S'il doit être clairement établi que la présente convention ne sera jamais touchée, il faudrait préciser à l'article 4 «... sous réserve de l'article 3» et la même disposition figurerait dans l'article 5. A mon avis, la convention serait alors mieux sauvegardée.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, permettez-moi de proposer aux témoins que les deux compagnies songent à la possibilité de modifier le bill.

M. DEROCHE: Nous serons heureux d'apporter cette modification.

Le sénateur BRUNT: Monsieur le président, étant donné que nous ne pourrions pas aujourd'hui terminer l'étude du présent bill je propose que nous ajournions à la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sénateur Connolly, vous désirez poser une question?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, j'allais parler dans le même sens. La partie demanderesse et la partie adverse ont toutes deux très bien présenté leur point, et il n'est pas facile pour nous de prendre une décision à cet égard. Il se peut que nous devrions entendre le témoignage d'autres personnes avant de prendre une décision. Si nous ajournons, les parties auront le loisir d'étudier la mesure davantage. Il se peut que des modifications s'imposent et que le bill soit prématuré. Nous ne pouvons prendre une décision maintenant après avoir entendu l'opinion des deux parties. Je propose que nous ajournions pour nous réunir de nouveau sur la convocation du président, quand nous pourrions prendre connaissance d'autres témoignages et après avoir étudié le compte rendu de la présente réunion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Qu'en pense le Comité?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité va-t-il s'ajourner pour se réunir de nouveau sur la convocation du président?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons ajourner maintenant. Les parties intéressées seront évidemment avisées de la tenue de notre prochaine séance.

Le Comité s'ajourne.

Troisième session de la vingt-quatrième législature
1960

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le
Bill S-24, intitulé:

Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited*
et la Compagnie de chemin de fer Arnaud

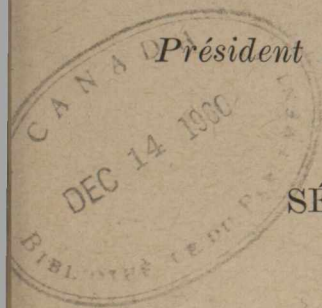
Président suppléant: L'honorable Harold Connolly
(*Halifax-Nord*)

SÉANCE DU JEUDI 12 MAI 1960

Fascicule 2

TÉMOINS:

M. A. S. Patillo, Q.C., conseiller juridique de la *Wabush Lake Railway Company* et de la Compagnie de chemin de fer Arnaud; M. John L. O'Brien, Q.C., conseiller juridique de la *Carol Lake Company*; M. W.E.P. DeRoche, Q.C., conseiller juridique de la *Wabush Lake Railway Company* et de la Compagnie de chemin de fer Arnaud; M. Keith Benson, secrétaire de la *Wabush Lake Railway Company Limited* et de la Compagnie de chemin de fer Arnaud.



COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

* Aseltine	Gershaw	Molson
Baird	Gladstone	Monette
Beaubien	Gouin	Paterson
Bishop	Grant	Pearson
Blois	Haig	Power
Bouffard	Hardy	Quinn
Bradley	Hayden	Raymond
Brunt	Horner	Reid
Buchanan	Hugessen	Robertson
Campbell	Isnor	Roebuck
Connolly (<i>Halifax-</i> <i>Nord</i>)	Jodoin	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Connolly (<i>Ottawa-</i> <i>Ouest</i>)	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Courtemanche	Lefrançois	Stambaugh
Dessureault	* Macdonald	Veniot
Emerson	McGrand	Vien
Euler	McKeen	Woodrow—(50)
Farris	McLean	
	Méthot	

50 membres

(Quorum: 9)

* Membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du Canada, en date du 17 mars 1960.

“Conformément à l’Ordre du jour, l’honorable sénateur Brunt propose, avec l’appui de l’honorable sénateur White, que le Bill S-24, intitulé: “Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud” soit lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L’honorable sénateur Brunt, avec l’appui de l’honorable sénateur White, propose que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 12 mai 1960.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Bouffard, Bradley, Burnt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Courtemanche, Dessureault, Euler, Farris, Gershaw, Gouin, Haig, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald, McGrand, McLean, Reid, Smith (*Kamloops*), Stambaugh, Vien et Woodrow (26).

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

A la demande de l'honorable sénateur Hugessen, président du Comité, et sur la motion de l'honorable sénateur Euler, l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) est élu président suppléant.

Le bill suivant est lu de nouveau et examiné.

Bill S-24, intitulé: Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la compagnie de chemin de fer Arnaud.

Preennent la parole pour expliquer le bill: M. A. S. Pattillo, Q.C., conseil de la *Wabush Lake Railway Company* et de la compagnie de chemin de fer Arnaud; M. John L. O'Brien, Q.C., Conseil de la *Carol Lake Company*; M. W. E. P. DeRoche, Q.C., conseil de la *Wabush Lake Railway Company* et de la compagnie de chemin de fer Arnaud; M. Keith Benson, secrétaire de la *Wabush Lake Railway Company Limited* et de la compagnie de chemin de fer Arnaud.

Sur la motion de l'honorable sénateur Vien, les honorables sénateurs Brunt, Euler, Farris, Hugessen et Vien sont désignés comme membres d'un sous-comité qui examinera les amendements audit bill et présentera un rapport de ses conclusions au Comité principal à sa prochaine réunion.

A 1 h. 15 de l'après-midi, sur la motion de l'honorable sénateur Vien, la suite de l'examen du bill est renvoyé au jeudi, 19 mai 1960, à 10 h. 30, dans la salle 256-S.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, Jeudi 12 mai 1960.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-24, intitulé: Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, se réunit à 10 h. 30 du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous sommes maintenant appelés à faire un second examen du bill S-24, intitulé: Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud. Les honorables sénateurs se rappelleront que ce même bill nous a été soumis le 24 mars alors qu'en mon absence le sénateur Harold Connolly occupait provisoirement le fauteuil.

Je suggérerais au Comité que l'on prie le sénateur Connolly de reprendre le fauteuil aujourd'hui, pour l'excellente raison qu'il sait mieux que moi ce qui s'est passé à la première réunion. Puis j'ai une deuxième raison. En examinant le compte rendu de la séance du 24 mars, j'ai constaté que la maison *Pickands Mather and Company*, de Cleveland, est au nombre de ceux qui appuient le bill à l'étude et que deux de ses fonctionnaires assistaient à la séance. J'imagine qu'ils sont aussi présents aujourd'hui. Il arrive, honorables sénateurs, que la société juridique que je dirige a travaillé il y a quelques années pour la *Pickands Mather and Company*, de Cleveland, et l'a représentée lorsqu'elle a fait l'achat de propriétés considérables dans la province de Québec. Dans de telles circonstances, il semble peu convenable que je sois le président d'un comité chargé de l'examen d'un bill concernant cette compagnie. Je serais heureux si quelqu'un voulait bien proposer que le sénateur Connolly exerce les fonctions de président en cette occasion.

Le sénateur EULER: J'en fais la proposition.

Des VOIX: Adopté.

Le sénateur MACDONALD: Nous devrions mentionner que cela ne signifie pas un manque de confiance en notre président régulier. Il a notre entière confiance.

Le sénateur HAIG: C'est ce qu'il devait faire.

Le sénateur EULER: Je ferai remarquer au président que j'ai fait ma proposition à sa propre demande.

Le sénateur HUGESSEN: Je remercie les membres du Comité de leurs aimables remarques.

Le sénateur CONNOLLY: (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, Nous avons ici un nombre remarquables de lumières du barreau et j'imagine que tous sont désireux de se met-

tre à l'oeuvre. A notre dernière réunion, c'est M. J. L. O'Brien qui avait la parole à la fin de la séance. Aviez-vous terminé vos remarques, monsieur O'Brien?

M. J. L. O'BRIEN: Pour le moment, oui monsieur.

Le sénateur FARRIS: Monsieur le président, quelques-uns d'entre nous n'étaient pas présent à la dernière séance. J'aimerais connaître les grandes lignes de la question soumise à notre examen.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous un exemplaire du compte rendu de la séance?

Le sénateur FARRIS: Je ne savais pas qu'il avait été imprimé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous en avons des exemplaires ici et je vous en passerai un. Les membres du Comité désirent-ils discuter la question avant que nous appelions les témoins?

Le sénateur MACDONALD: Quelqu'un pourrait-il nous faire un bref exposé de la question pour nous rafraîchir la mémoire. Je ne suis pas très bien au fait moi-même.

Le sénateur BRUNT: Si vous le désirez, je demanderai à M. Pattillo de vous expliquer brièvement les motifs du bill et les raisons pour lesquelles on l'a présenté au Sénat, pour qu'il soit envoyé aux Communes.

Le sénateur MACDONALD: Sans discussion.

Le sénateur BRUNT: Oui, un bref exposé seulement.

A. S. Pattillo, Q.C., conseil de la Wabush Lake Railway Company Limited.

Monsieur le président et honorables sénateurs: Le présent bill a pour objet la réunion de deux chemins de fer, dont le premier a été constitué en corporation par Terre-Neuve et le deuxième par la province de Québec. Le *Wabush Railway* qui a été constitué en corporation en vertu des lois de Terre-Neuve, se propose de faire circuler ses trains du Lac Wabush jusqu'au chemin de fer du littoral nord de Québec, soit un parcours de 40 milles. Le chemin de fer Arnaud se prolongera à partir du chemin de fer du Littoral nord de Québec, près de Sept Iles, sur une distance de 20 milles, jusqu'aux quais qui seront construits à la Pointe Noire. Nous désirons que ces deux chemins de fer soient placés sous l'égide de la loi fédérale, vu que tous deux seront reliés au chemin de fer du Littoral nord de Québec, lequel est un chemin de fer fédéral. Le motif principal de ce fusionnement, c'est que tous ces chemins de fer devenant régis par la loi fédérale, la Commission des transports aura le pouvoir de déterminer le prix du transport du minerai de fer sur leurs lignes. Vu qu'il s'agit actuellement de deux chemins de fer provinciaux et d'un chemin de fer fédéral, la Commission des transports n'a pas la compétence voulue à cet égard. Nous engageons dans la région nord du Labrador des capitaux qui s'élèveront à 200 millions de dollars. Il nous faut agir rapidement pour que tout soit prêt en 1965. Nous voulons savoir et il nous fait savoir, avant d'investir ces capitaux, à combien s'élèveront les frais. L'un des éléments les plus considérables sera le coût du transport de nos concentrés du lac Wabush jusqu'aux quais de la Pointe-Noire. Ce point ne peut être déterminé si nous ne pouvons arriver à une entente avec les compagnies de transport, ou obtenir une décision à cet égard de la Commission des transports. C'est pour atteindre ce but que nous nous présentons devant vous. Nous voulons commencer les travaux dès que la loi nous placera sous l'autorité de la Commission. Ceci résume la raison de notre présence ici et le but du projet de loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pourriez-vous dire au Comité, en quelques mots, ce qui est à l'origine de cette situation?

M. PATTILLO: Je pourrais peut-être vous faire un bref historique de la question. Comme je vous l'ai dit, le *Wabush Railway* est une compagnie organisée en vertu des lois de Terre-Neuve. Quand nous eûmes décidé qu'il devait passer sous la juridiction fédérale, nous avons expliqué nos motifs au gouvernement de Terre-Neuve, qui ne voit aucune objection au bill que nous avons présenté. Puis, nous nous sommes adressés au gouvernement de Québec, vu que le chemin de fer Arnaud a été constitué en corporation en vertu des lois de cette province, et nous l'avons mis au courant de notre intention. Il nous répondit qu'il n'avait aucune objection. Nous vous prions d'adopter ce bill afin que nous sachions au plus tôt ce que seront les frais de transports de nos produits. Nous ne désirons aucunement modifier notre situation actuelle sauf que nous voudrions dorénavant être régis par les lois du gouvernement fédéral et par la Commission des transports.

Le sénateur EULER: Y-a-t-il quelque opposition à ce bill?

M. PATTILLO: Oh, oui.

Le sénateur MACDONALD: Nous pourrions peut-être entendre un exposé semblable de la part des adversaires du projet.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, j'ai lu le compte rendu des témoignages reçus à la dernière séance et j'aimerais obtenir un éclaircissement sur un point en particulier. A l'heure actuelle, les adversaires du bill sont propriétaires d'un chemin de fer de 200 milles de longueur constitué en corporation en vertu de la loi fédérale comme transporteur public, je crois?

M. PATTILLO: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans l'état actuel des choses, vos deux compagnies ne pourraient-elles pas demander à la Commission des transports de déterminer le prix du transport sur le parcours de ce chemin de fer?

M. PATTILLO: Non, vous ne pouvez pas...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Un accord est-il essentiel?

M. PATTILLO: Il n'y a pas d'autre moyen. Seuls les expéditeurs qui ont des marchandises à transporter peuvent s'adresser à la Commission des transports. Les chemins de fer ne jouissent pas de ce droit. La compagnie minière pourrait faire cette démarche quand elle aura du minerai à expédier, mais alors elle aura dépensé tout son argent. C'est exactement la situation que nous voulons prévenir. Nous ne voulons pas être obligés d'attendre pour être fixés.

Le sénateur VIEN: Comment la loi fédérale pourrait-elle modifier cette situation?

M. PATTILLO: La Commission des transports aurait alors le droit d'établir les tarifs de transport, le privilège de circulation sur les voies ferrées et ainsi de suite.

Le sénateur VIEN: Mais elle ne s'occuperait pas de votre cas avant que vous soyez prêt à faire des expéditions?

M. PATTILLO: Oh, il ne serait plus question d'expéditions mais des droits respectifs des divers chemins de fer.

Le sénateur VIEN: Mais on ne vous accorderait pas le droit de passage sur l'autre chemin de fer. Si j'ai bien compris, vous désirez devenir une corpora-

tion fédérale afin d'obtenir la détermination du prix de transport du minerai. Est-ce exact?

M. PATTILLO: Oui.

Le sénateur VIEN: Très bien. Admettons qu'on vous constitue en corporation comme vous le demandez, la Commission ne vous accorderait pas le droit de passage avant que vous ayez quelque chose à expédier.

M. PATTILLO: Monsieur le sénateur, avec tout le respect que je vous dois, je pense le contraire. Nous pourrions alors nous adresser à la Commission et obtenir une décision sans délais.

Le sénateur FARRIS: Vous prétendez que cela changerait la situation actuelle?

M. PATTILLO: C'est exact.

Le sénateur VIEN: En vertu de la loi des chemins de fer, vous pourriez obtenir la fixation du prix de transport à une réunion conjointe de la Commission des transports et de la Commission des transports de Québec?

M. PATTILLO: Et aussi de la commission de Terre-Neuve. Mais, monsieur le sénateur, ce serait une méthode bien compliquée et à laquelle personne n'a encore eu recours.

Le sénateur VIEN: J'en conviens.

M. PATTILLO: Et mon associé, M. DeRoche me fait remarquer que Terre-Neuve n'a pas d'organisme de ce genre.

Le sénateur BOUFFARD: Pourriez-vous m'indiquer la disposition pertinente de la loi des chemins de fer? Qu'est-ce qui résulte en une aussi grande différence, par opposition à une décision provinciale et fédérale?

M. PATTILLO: Je préférerais ne pas aborder ce point aujourd'hui. Mon associé, M. DeRoche, et moi avons convenu qu'il traiterait de toute cette question dans sa réponse aux arguments que M. O'Brien a exposés l'autre jour. Je préférerais laisser répondre à M. DeRoche, si vous n'y avez pas d'objection. J'ai pris la parole aujourd'hui uniquement pour vous donner les explications préliminaires demandées par le sénateur Macdonald.

Le sénateur VIEN: Comment fixe-t-on les prix de transport à Terre-Neuve s'il n'existe aucun organisme à cette fin?

M. PATTILLO: A ma connaissance, le besoin d'un tel organisme n'existe pas à Terre-Neuve. C'est-à-dire qu'il n'y a à Terre-Neuve aucun chemin de fer dont les tarifs relèvent de l'autorité provinciale.

Le sénateur VIEN: Si vous détenez une charte provinciale pour un chemin de fer provincial exploité dans les limites de la province, comment pouvez-vous établir les tarifs de transport?

M. PATTILLO: Me permettrait-on de demander à mon associé de répondre à cette question?

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, si M. Pattillo a terminé son exposé, un adversaire du projet pourrait peut-être nous expliquer brièvement son point de vue.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser maintenant à M. Pattillo et à ses associés?

Le sénateur VIEN: Monsieur le président, en toute justice pour M. Pattillo, je ferai remarquer que s'il n'existe pas à Terre-Neuve une autorité chargée

de déterminer les tarifs de transport, ceux-ci pourraient faire l'objet d'une entente entre la compagnie de transport et l'expéditeur.

M. PATTILLO: On peut sûrement tout régler d'un commun accord, mais il est parfois difficile de s'entendre.

M. John L. O'Brien, conseil du chemin de fer du Littoral nord de Québec et de la Carol Lake Company.

Merci, monsieur le président et honorables sénateurs.

Comme M. DeRoche doit vous donner les détails de cette affaire, je me bornerai pour le moment à un bref exposé des raisons de notre opposition, réservant les détails pour plus tard.

Voici un aperçu sommaire de la situation. En passant, je ferai remarquer qu'à la dernière séance du Comité, j'étais accompagné de M. William H. Durrell, président de la *Carol Lake Company*. A cause du mauvais état de sa santé, M. Durrell a dû renoncer à une partie de ses fonctions et il est maintenant en Europe. J'ai modifié quelque peu la composition de mon conseil et j'ai aujourd'hui pour m'assister M. Jules R. Timmins, président de plusieurs des compagnies qui font l'extraction du minerai de fer. Je suis aussi accompagné de M. C. E. McManus, gérant général de la *Carol Lake Company*, de M. J. A. Little, gérant général de la compagnie de chemin de fer du Littoral nord de Québec et de deux de mes propres associés, MM. Robert S. O'Brien et John H. Hannan.

En résumé, voici la situation. Vous vous rappelez sans doute qu'à venir jusqu'il y a dix ans, le Labrador n'était qu'une région glacée encore inconnue, lorsqu'un groupe de compagnies canadiennes, en particulier la *Labrador Mining and Exploration Company*, la *Hollinger Gold Mines* et plus tard la *Hollinger Exploration Company*, après avoir dépensé des sommes considérables d'argent à des explorations, en vinrent à la conclusion que la région pouvait être exploitée.

Pour atteindre ce résultat, il fallait trouver des capitaux et les bailleurs de fonds exigeaient l'assurance de contrats à longue échéance en vue de la fourniture de minerai de fer. La demande canadienne étant insuffisante, les promoteurs s'adressèrent aux Etats-Unis et obtinrent la collaboration de la compagnie M. A. Hanna, de Cleveland, qui, à son tour, obtint de plusieurs grandes aciéries des Etats-Unis des commandes de minerai à long terme. C'est ainsi qu'on a pu réunir les capitaux nécessaires à l'exploitation de la région.

A venir jusqu'aujourd'hui et en tenant compte des travaux encore en cours, mes clients et leurs associés ont investi dans cette entreprise environ 500 millions de dollars. L'une des premières choses qui s'imposaient en vue de l'extraction et de la vente du minerai de fer était l'organisation de moyens de transport. Le gisement de minerai de fer dont l'exploitation semblait offrir les plus grandes chances de succès se trouvait à une distance de 360 milles au nord du fleuve Saint-Laurent. On organisa la plus grande entreprise de transport par avion connue jusqu'alors et le seul chemin de fer au monde qui ait été construit par la voie de l'air fut terminé sur un parcours de 370 milles, des Sept-Iles, sur le Saint-Laurent, jusqu'au lac Knob, aujourd'hui Schefferville, situé à 375 milles au nord.

Le sénateur FARRIS: S'agit-il du Wabush...

M. O'BRIEN: Non, c'est le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Il commence dans la province de Québec, traverse une partie de la province de Terre-Neuve et rentre de nouveau dans la province de Québec. Ce chemin de fer fut constitué en corporation fédérale et est soumis à

toutes les dispositions de la loi des chemins de fer concernant les injustices de traitement et les autres questions.

Le sénateur MACDONALD : Est-ce le chemin de fer qui appartient à votre compagnie?

M. O'BRIEN: Il est l'entière propriété des intérêts que je représente.

Maintenant, la région inconnue et que bien des gens croyaient inaccessible a été mise en exploitation et le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador transporte annuellement de 10 à 13 millions de tonnes de minerai de fer dont une partie est employée au Canada.

Le sénateur FARRIS: Je ne comprends pas, monsieur O'Brien. On ne mentionne que deux compagnies...

M. O'BRIEN: Nous nous opposons à ce bill, c'est-à-dire que le chemin de fer du Littoral nord de Québec et Labrador s'y oppose. Ce chemin de fer appartient entièrement à la compagnie *Iron Ore Company of Canada Limited*, et cette compagnie est elle-même une filiale commune de *Labrador Mining and Explorations Limited*, de *Hollinger Consolidated Gold Mines Limited*, mais ne pouvant me souvenir de tout, je dois consulter mes notes, et de *Hollinger North Shore Exploration Company Limited*. Ce sont là les compagnies canadiennes intéressées. Puis il y a la *Hanna Mining Company* de Cleveland et un groupe d'aciéries américaines.

Le sénateur BRUNT: Quel est le nombre des compagnies d'aciéries américaines intéressées à cette entreprise?

M. O'BRIEN: M. McManus me dit qu'il y en a cinq.

Le sénateur BRUNT: Merci.

M. O'BRIEN: Bien que l'assistance des intérêts financiers américains ait été nécessaire, les financiers canadiens ont un intérêt important dans l'entreprise et dans l'administration du chemin de fer et des opérations minières du Canada.

Le sénateur BOUFFARD: Qui a le plus à dire, les aciéries américaines ou les compagnies canadiennes?

M. O'BRIEN: M. Durrell a dû prendre sa retraite et c'est M. William Bennett qui l'a remplacé. Je pense que la plupart d'entre vous le connaissez de nom. Il fut pendant quelque temps le directeur de l'entreprise d'uranium du gouvernement fédéral et plus récemment président de la *Canadian British Aluminum Company*. Quand il a quitté ce poste, il y a quelques semaines, on l'a nommé vice-président et gérant général de l'*Iron Ore Company of Canada* et de ses filiales. M. Bennett a fait comme nous aurions probablement fait nous-mêmes, il a pris des vacances dans l'intervalle entre ses deux dernières situations et il est présentement très éloigné d'ici. Je ne pense pas qu'il soit encore assez au fait de tous les détails de son nouveau poste pour être bien utile aux honorables sénateurs lorsqu'il s'agit d'une question comme celle-ci.

Le sénateur BRUNT: Qui exerce la direction: les compagnies américaines ou les compagnies canadiennes?

M. O'BRIEN: Personne n'a la direction absolue.

Le sénateur BRUNT: Les actions sont réparties entre les compagnies américaines et les compagnies canadiennes?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur, mais les compagnies américaines se font une concurrence très active. Si vous désirez savoir quelle proportion des actions est détenue aux Etats-Unis et la partie qui est entre les mains de Canadiens,

je vous dirai que ces derniers ont approximativement 25 p. 100 du capital de 500 millions, tandis que les sociétés américaines participantes en ont à peu près 75 p. 100. Ces cinq ou six sociétés américaines ne sont intervenues, que pour placer des capitaux dans l'entreprise et prendre des engagements à long terme.

Le sénateur BRUNT: Pouvons-nous en déduire que les actions sont divisées dans la même mesure?

M. O'BRIEN: Ce serait une conclusion assez juste.

Pour revenir à la situation actuelle, les gisements de minerai de fer du lac Knob (Schefferville) sont de haute qualité et il paraît préférable de les exploiter les premiers au stade actuel des opérations. Toute cette entreprise a été mise en oeuvre de 1950 à 1954 et pour vous donner une meilleure idée de son importance, on peut dire que les 500 millions qui y ont été placés se rattachent en quelque sorte à la canalisation du Saint-Laurent qui a eu lieu durant la même période. On estime la part du Canada dans cette gigantesque affaire à 600 ou 700 millions. C'est donc une entreprise gigantesque.

Le sénateur FARRIS: Serait-ce vous interrompre...

M. O'BRIEN: Non, monsieur, je n'ai pas de texte préparé.

Le sénateur FARRIS: Pourriez-vous sauter tout cela et nous faire connaître votre objection au bill?

M. O'BRIEN: Notre opposition découle de certains faits que je vous exposerai brièvement. Il y a quelques années, on a constaté que les progrès technologiques récents permettent maintenant l'extraction et l'utilisation des gisements de minerai de basse teneur que l'on rencontre à 40 milles environ à l'ouest du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. L'*Iron Ore Company* fit des travaux d'exploration et établit une usine d'essais, puis décida de construire une usine de concentration sur les lieux, en vue de l'utilisation de ces gisements de qualité inférieure. En février 1959, pour répondre aux besoins de transport de ces produits, nous présentâmes au Parlement une demande d'autorisation d'un nouveau chemin de fer fédéral qui relierait le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador à l'exploitation du lac Carol, que mes clients font actuellement à 40 milles à l'ouest de la ligne du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Le chemin de fer projeté et qu'on avait demandé au Parlement d'autoriser devait aussi traverser une partie de la province de Québec et de la province de Terre-Neuve pour arriver au lac Carol.

Après que la demande eut été présentée, des représentants du gouvernement de Terre-Neuve firent savoir à mes clients qu'ils préféreraient les voir s'unir au groupe des mines de fer de Wabush, le groupe Pickands Mather, qui étudiait simultanément la possibilité de l'exploitation des gisements de la région du lac Wabush.

On nous demandait en réalité de retirer notre demande au gouvernement fédéral et d'établir plutôt, en vertu de la loi de Terre-Neuve, une société qui construirait les 40 nouveaux milles de voie ferrée entièrement sur le territoire de Terre-Neuve, de sorte que toutes les compagnies tomberaient sous la juridiction de Terre-Neuve. C'est ce que nous fîmes.

J'ai expliqué les trois stades de l'opération lors de la dernière séance, mais je devrais peut-être revenir sur le sujet, à l'intention des honorables sénateurs qui n'étaient pas présents ce jour-là. La proposition et l'accord qui en résulta comprenaient trois stades. La *Wabush Iron Company* avait déjà fait certains défrichements sur le parcours de la voie dont elle pensait avoir besoin. On

convint de constituer une nouvelle compagnie, la *Northern Land Company*, dont les actions seraient divisées également entre la *Wabush Iron Company* et la *Iron Ore Company of Canada*. La *Northern Land Company* devait construire un chemin de fer de 40 milles de longueur relié à la ligne de la compagnie du Littoral nord de Québec et du Labrador. Le nouveau chemin de fer devait desservir les deux régions de Wabush et du lac Carol.

La *Northern Land Company* prépare la voie et pose des rails, mais n'est aucunement chargée du fonctionnement des convois. En deuxième lieu, la *Wabush Lake Railway Company*, filiale de la *Wabush Iron Company*, devait conclure un arrangement perpétuel avec la *Northern Land Company* pour l'exploitation du chemin de fer et devenait un transporteur public en vertu de la loi de Terre-Neuve. Elle transportera les produits de la *Wabush Iron Company* et aussi les marchandises nécessaires, qui dirai-je ne peuvent être que celles destinées à la *Wabush Iron Company* et à la ville qui sera peut-être construite sur le lieu de ses opérations.

En même temps, une troisième compagnie, appelée la *Carol Lake Company* fut organisée comme transporteur d'une entreprise minière privée et signa aussi un accord de droit de circulation à perpétuité sur le chemin de fer de la *Northern Land Company*. Cette dernière compagnie, d'après les termes de l'accord, ne peut transporter que les marchandises provenant ou destinées à Carol Lake, où mes amis construisent en ce moment une ville minière et une usine de concentration.

La législature de Terre-Neuve adopta une loi intitulée: loi concernant l'accord Wabush-Carol, qui ratifiait tous ces accords et décrétait que nulle partie desdits accords ne pouvait être cédée sans le consentement unanime de toutes les parties.

Tout ceci se passa en juin 1959, il y a juste un an. D'autres accords devaient être conclus en vertu de cette loi, dont quelques-uns furent même signés. Mais je n'entrerai pas dans ces détails pour l'instant.

Mes amis se présentent maintenant ici et disent: "Nous désirons être placés sous la juridiction fédérale". Quand j'aurai l'occasion de discuter les détails, je vous démontrerai qu'il n'existe aucun précédent de cette nature dans toute l'histoire du Canada. Ils disent: "nous désirons être placés sous la juridiction fédérale" et, dans leur projet de loi, ils incluent le droit de céder toute leur entreprise.

Accédant au désir du gouvernement de Terre-Neuve, nous avons retiré notre demande au gouvernement fédéral et accepté la juridiction des lois de Terre-Neuve. Après avoir signé cet accord et maintenant que la voie est presque terminée et que nous avons payé la moitié du coût, nous soutenons que le groupe Wabush, ou Pickands Mather, n'a pas le droit de déroger unilatéralement, sans notre consentement, à un accord qui nous associait dans une entreprise et constituait notre entente fondamentale.

Je n'entrerai pas dans les détails, mais si quelqu'un prétend que les tarifs de transport de ce chemin de fer sont trop élevés, je suis prêt à discuter cette question.

Le sénateur MACDONALD: Alors l'entente que vous avez conclue est inopérante?

M. O'BRIEN: Nous avons déjà touché ce point. Le bill contient deux articles importants et l'un d'eux, l'article 3 dit: "Rien aux présentes ne doit s'interpréter comme portant atteinte à quelque disposition des lois de la législature de la province de Terre-Neuve ou de la loi de la législature de la province de Québec..."

L'article 4 du bill dit: "Nonobstant l'article 3, chacune des compagnies et tout successeur corporatif... seront assujetties à toutes les obligations que prévoit la Loi sur les chemins de fer..."

Quand mes amis ont présenté leur bill, ils ont dit que l'un des effets de cette disposition,—et je n'en comprends pas la signification car les deux articles semblent contradictoires,—sera que l'accord perpétuel deviendra un accord de 21 ans, d'après les dispositions de la loi des chemins de fer. Ils ajoutèrent: "C'est un privilège auquel nous renonçons". Mais s'ils ont des privilèges, ils ont aussi des obligations et l'une de celles-ci est de respecter l'accord à perpétuité. C'est l'obligation imposée par les termes mêmes de l'accord.

Notre objection fondamentale découle de ce dispositif qui relie le tronçon de chemin de fer de 20 milles à un endroit et le tronçon de 40 milles à un autre endroit et qui comporte une dérogation à l'accord conclu, bien que la présente administration n'ait peut-être pas actuellement l'intention de se dérober à son obligation.

Le sénateur FARRIS: Mais le bill n'impose pas la limite de 21 ans dont vous parlez.

M. O'BRIEN: Non, mais le chemin de fer est placé sous la juridiction de la loi des chemins de fer qui, elle-même, impose cette limitation.

Le sénateur BRUNT: Rien n'indique une telle chose dans la preuve qu'on nous a soumise, n'est-ce pas?

M. PATTILLO: Il en est question au compte rendu précédent:

«Les frais d'exploitations devaient être répartis en fonction du trafic; ici la confusion procède de l'article 156 de la loi sur les chemins de fer, je crois, qui mentionne 21 ans quant aux droits de circulation. La loi de Terre-Neuve, celle qui a trait à l'accord Carol Lake-Wabush, parle de droits de circulation à perpétuité. Aucune entente visant le droit de circulation n'est intervenue et le présent bill dispose que la loi sur les chemins de fer s'appliquera désormais. Il se peut donc que la Wabush ne puisse maintenant obtenir que des droits encore plus restreints que ceux qu'elle aurait pu obtenir auparavant. Mais en ce qui concerne les obligations, il n'y a aucune modification. De fait, j'estime que la question des droits de circulation est la seule qui ait vraiment de l'importance, et s'il doit y avoir préjudice à cet égard, ce qui n'est pas notre avis car nous ne croyons pas que l'article en cause de la loi sur les chemins de fer s'applique dans les circonstances, nous l'acceptons en présentant cette demande.»

M. O'BRIEN: Je vous fais mes excuses si je n'ai pas été bien clair dans mon exposé, mais tout découle de l'interprétation des deux "nonobstant" des articles 3 et 4. Mon ami prétend que la disposition limitative de 21 ans dans la loi des chemins de fer est désavantageuse pour ses clients parce qu'ils ne pourront pas obtenir un bail perpétuel. Nous soutenons d'autre part que non seulement ils ont droit à un bail perpétuel, mais qu'ils ont l'obligation d'exécuter un tel bail. Toutefois, si l'on applique les dispositions de la loi sur les chemins de fer, l'accord concernant le droit d'utilisation des voies ne peut avoir une durée de plus de 21 ans.

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes, vous dites que l'application de la loi des chemins de fer aura pour effet d'abroger ou d'annuler complètement l'accord conclu?

M. O'BRIEN: Je préférerais que M. Hopkins se charge d'interpréter strictement cette disposition.

Le sénateur BRUNT: Non, dites-nous ce que vous en pensez vous-même.

M. O'BRIEN: Mes amis ont admis eux-mêmes que cette disposition pourra s'appliquer. Mes clients ne veulent pas être exposés à ce que les accords qu'ils ont conclus soient abrogés par l'application des dispositions de la loi sur les chemins de fer.

Le sénateur BRUNT: Pensez-vous que les accords seront ainsi abrogés?

M. O'Brien: J'ai fait étudier ce point et reçu des opinions de mes propres associés et de l'extérieur. Il y a conflit d'opinions sur la signification de ces deux nonobstant. Un article dit que nonobstant le présent bill, toutes les lois provinciales continueront de s'appliquer. L'autre article dit que nonobstant l'article 3, la loi des chemins de fer devra s'appliquer. Quelle est la signification exacte de tout ceci, je ne saurais le dire. Vous me demandez mon opinion personnelle. Après avoir examiné toutes les autres opinions, j'ai des doutes très sérieux à cet égard. Nous ne voudrions pas nous trouver plus tard dans la situation où l'administration actuelle, ou une autre administration, ou d'autres intérêts, viendraient nous dire que "les accords conclus sont invalides à cause des dispositions de la loi des chemins de fer". Mais il y a encore plus. La loi du chemin de fer Arnaud accorde à cette compagnie le droit de traiter inéquitablement la compagnie Wabush. Ceci provient de la disposition qui permet d'accorder des droits à une compagnie à l'exclusion de toute autre. Je n'irai pas plus loin, car vous ne m'avez demandé qu'un exposé général; je pourrai vous donner de plus amples détails lorsque vous pourrez les examiner à loisir.

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais pas si vous êtes disposé à répondre immédiatement à cette question, mais ne serait-il pas possible de modifier le texte du bill de façon à faire disparaître tout malentendu?

M. O'BRIEN: A la conclusion de la dernière séance du Comité on a fait une suggestion que j'ai discutée avec M. DeRoche et je crois comprendre qu'il ne veut pas offrir d'amendements.

M. PATTILLO: Allons, allons! Soyez plus exact.

M. O'BRIEN: Je m'excuse, mais c'est bien ce que j'ai déduit de ses paroles d'avant-hier. Je vous dirai notre propre attitude à cet égard, ce que je ne devrais peut-être pas faire. J'ai dit à M. DeRoche qu'après une étude complète de la situation nous ne pensions pas qu'un amendement superficiel puisse modifier le défaut fondamental du bill. Nous sommes d'avis que le principe même du bill est défectueux, sans précédent, et sans aucune raison d'être. Je n'entrerai pas dans les détails, mais je crains que nous ne puissions nous entendre.

Le sénateur MACDONALD: Voudriez-vous répéter la raison que vous invoquez pour dire qu'il n'y a aucun précédent?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur. Cela prendra quelques minutes, mais je serai aussi bref que possible. Nous avons fait examiner soigneusement, une par une, toutes les lois par lesquelles des compagnies provinciales ont été déclarées d'intérêt public pour tout le Canada. Jusqu'en 1919, la loi des chemins de fer contenait une disposition qui plaçait sous la juridiction fédérale tous les chemins de fer provinciaux qui croisaient un chemin de fer fédéral. Comme tous les chemins de fer provinciaux croisaient un chemin de fer fédéral à quelque endroit de leur parcours, sans quoi ils n'eussent été guère utiles, ils étaient tous soumis à la juridiction fédérale. La déclaration d'intérêt général pour tout le Canada n'avait plus grande importance et devenait en quelque sorte automatique.

Dans tous les cas de ces chemins de fer qui se présentèrent antérieurement à 1912, bien qu'il puisse y avoir quelque exception qui m'ait échappé, ceux-ci

furent déclarés d'intérêt général parce qu'ils devaient être reliés au réseau transcontinental. Ils étaient tous sous bail soit au Nord-Canadien, soit au Grand-Tronc, au Grand-Tronc-Pacifique, au Pacifique-Canadien ou à des chemins de fer américains. Il y a 48 ans de cela. Au cours des 32 dernières années aucun chemin de fer provincial n'a été déclaré d'intérêt général pour tout le Canada.

Le sénateur FARRIS: Cela ferait-il quelque différence?

M. O'Brien: Non, mais je tenais à vous signaler les cas où l'on a fait cette déclaration.

Le sénateur HUGESSEN: Monsieur O'Brien, puis-je vous interrompre pour vous citer un précédent que je connais personnellement, celui du *Quebec Railway, Light and Power Company*. Cette compagnie n'était pas fédérale et avait été constituée en corporation en 1880 par une loi provinciale de Québec. Elle exploitait un système de tramways dans la ville de Québec et un chemin de fer interurbain ou suburbain de Québec aux chutes Montmorency. En 1895, le Parlement du Canada déclara que ce chemin de fer était d'intérêt général pour tout le Canada et il demeura soumis à la loi fédérale pendant 60 ans, jusqu'à ce qu'il cessât d'exister, il y a quelques années. Ceci me semble constituer un précédent pour ce que l'on nous demande présentement.

M. O'BRIEN: J'ai mentionné que tous les chemins de fer qui croisaient un chemin de fer fédéral, antérieurement à 1912, étaient soumis à la loi fédérale et que la déclaration d'intérêt général était alors automatique.

Le sénateur HUGESSEN: La déclaration n'était pas automatique. Ce chemin de fer demanda au Parlement du Canada de faire la déclaration qui le soumettait à la juridiction fédérale, tout comme ces gens le font aujourd'hui.

M. O'BRIEN: Je veux dire qu'avec ou sans cette déclaration le chemin de fer était soumis à la juridiction fédérale.

Le sénateur HUGESSEN: Dans ce cas, pourquoi demandait-on au Parlement de faire cette déclaration?

M. O'BRIEN: Je vais vous l'expliquer dans un instant, sénateur Hugessen. Dans la cause de la ville de Montréal contre le *Montreal Street Railway*, en 1912, le Conseil privé déclara la disposition de la loi des chemins de fer invalide. C'est pourquoi jusqu'en 1925 ou 1927, on jugeait la déclaration d'intérêt général pour tout le Canada nécessaire dans les cas des chemins de fer qui désiraient échanger du trafic ou être reliés de quelque façon aux chemins de fer fédéraux. En 1925 et en 1927, dans la cause *Luscar Collieries*, le Conseil privé décida que ce chemin de fer provincial ayant un accord avec le chemin de fer fédéral sur le droit de circulation, était automatiquement soumis à la juridiction fédérale. Un grand nombre de chemins de fer en conclurent qu'ils n'avaient pas besoin de cette déclaration et c'est pourquoi il n'y a eu aucune demande de ce genre depuis 32 ans. Mais depuis cette décision de 1912, il ne s'est présenté que 8 demandes, dont trois relatives à des parties du réseau du Nord-Canadien. Une de ces demandes concernait une compagnie qui appartenait entièrement au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique; elle avait ceci de particulier que simultanément à la déclaration qu'elle était d'intérêt général pour tout le Canada, le ministre des Terres en était nommé le syndic. Quel avantage offrait cette procédure, je n'en sais rien.

Il y a deux cas de chemins de fer qui affermèrent à bail toute leurs entreprises au Pacifique-Canadien simultanément, ou immédiatement après le délai nécessaire, à la demande d'autorisation faite au gouverneur en conseil. Le dernier cas est celui de la *Maritime Coal and Railway Company*, précédemment

connue sous le nom de *Joggins Railway Company*, qui avait reçu des subsides fédéraux à quatre reprises de 1892 à 1907. Ces subsides étaient accordés à la condition que le gouverneur en conseil exercât le contrôle sur les taux de transport de la compagnie.

Le sénateur HUGESSEN: Prétendez-vous que le Parlement du Canada n'a pas le droit de faire une telle déclaration?

M. O'BRIEN: Non, monsieur le sénateur.

Le sénateur HUGESSEN: Sans égard aux précédents, c'est à nous de décider s'il y a lieu de faire la déclaration?

M. O'BRIEN: Oui, mais il s'agit de décider s'il y a lieu de faire une telle déclaration dans le cas actuel.

Le sénateur HUGESSEN: Je me suis borné à vous citer un précédent de 1895 où l'on a fait exactement ce que l'on nous demande aujourd'hui.

Le sénateur FARRIS: Puisque l'on nous concède ce pouvoir, la discussion me paraît n'avoir aucun rapport à la question.

Le sénateur EULER: N'étant pas avocat et ne craignant pas de m'aventurer quelque peu, en ce sens que je n'ai pas le même respect des précédents, je vous poserai une question destinée à me renseigner personnellement sur le fond de l'affaire. Votre opposition au bill est-elle fondée sur le fait que le droit de circulation perpétuel reconnu par les accords actuels se trouvera limité à une période de 21 ans si le projet de loi est adopté?

M. O'BRIEN: C'est l'une de nos raisons. Mais notre raison principale est celle-ci: nous avons pris l'initiative de nous soumettre à la juridiction fédérale avant de souscrire à l'accord qui nous engage à rester sous l'autorité provinciale. Nous soutenons que le bill actuel comporte éventuellement la violation complète de cet accord. On demande que deux tronçons de chemins de fer industriels soit déclarés d'intérêt général pour tout le Canada.

Pour ajouter aux renseignements du sénateur Hugessen, je lui communiquerai un sommaire de l'affaire du *Quebec Railway Light Heat and Power* que l'on vient de me remettre. Les cas que j'ai cités étaient postérieurs à 1912. Mais dans le cas du *Quebec Railway Light Heat and Power*, en 1895, on fit deux choses: premièrement on le constitua en société relevant du gouvernement fédéral et non du gouvernement provincial et deuxièmement on le déclara d'intérêt général pour tout le Canada. Il se proposait de construire et d'exploiter des navires à vapeur dans les eaux navigables.

Le sénateur HUGESSEN: Existe-t-il une analogie?

M. O'BRIEN: Je ne le sais pas. La compagnie Wabush Lake Railway n'a pas encore dépensé un sou à l'achat de matériel de chemin de fer, que je sache. Elle a obtenu le droit de circulation sur les voies d'un autre chemin de fer, mais elle ne possède pas de matériel roulant, à ma connaissance. La compagnie Arnaud n'a même pas encore l'entière propriété de l'emprise de ses voies. Nous sommes en présence de deux sociétés fantoches qui demandent des pouvoirs. Le cas me paraît différent de celui d'une compagnie qui veut faire usage des eaux navigables, régies par l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du nord britannique et qui demande une charte fédérale. Je ne sais pas si cette comparaison est de quelque utilité. Dans de telles circonstances, il y avait une raison de déclarer la société d'intérêt général pour le Canada, vu qu'elle croisait un chemin de fer fédéral et se trouvait du fait même soumise à la juridiction fédérale.

J'ai abordé plus de détails que je me l'étais proposé, à cause des questions

qu'on m'a posées. Mais si quelqu'un est porté à penser que le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador a un tarif de transport trop élevé, ou refuse de négocier quelque accord, je tiens à nier toute implication de cette nature.

Je n'ajouterai qu'une seule autre observation pour l'instant. On vous a dit que la province de Terre-Neuve n'a aucune objection à l'adoption de ce bill. Cette assertion est peut-être strictement exacte, mais de là à conclure que la province de Terre-Neuve approuve cette démarche, il y a loin. Si je comprends bien l'attitude de Terre-Neuve, il s'agit simplement d'opinions officieuses de membres du gouvernement. Les parties en cause peuvent construire leur chemin de fer dans la province de Terre-Neuve et s'entendre à ce point de vue; la province n'interviendra pas. Lorsque Terre-Neuve dit qu'elle n'a pas d'objection, cela signifie qu'elle est ni pour, ni contre, la proposition.

Le sénateur VIEN : Avez-vous une copie de l'accord mentionné? Vous dites qu'un accord a été conclu?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur.

Le sénateur VIEN: Cet accord a-t-il été ratifié par une loi provinciale?

Le sénateur VIEN: Je ne comprends pas l'observation de M. DeRoche, que je relève dans le compte rendu de la séance précédente, lorsqu'il dit:

«La loi de Terre-Neuve, celle qui a trait à l'accord Carol Lake-Wabush, parle de droits de circulation à perpétuité. Aucune entente visant les droits de circulation n'est intervenue...

M. O'BRIEN: C'est réellement exact. La loi a autorisé et ratifié un accord, dont les détails devaient être l'objet d'accords subséquents.

Le sénateur VIEN: Mais l'accord de base a été signé et exécuté?

M. O'BRIEN: L'accord de base est contenu dans la loi. A l'étape suivante, les parties en cause...

Le sénateur VIEN: De quelle loi parlez-vous?

M. O'BRIEN: De la loi concernant l'accord Carol-Wabush, de la législature de Terre-Neuve.

Plusieurs autres étapes suivirent celle-ci: d'abord les parties en cause signèrent une lettre d'intention. Je n'entrerai pas dans les détails, mais il était de nouveau stipulé dans cette lettre que l'accord concernant le droit de circulation ne pouvait être cédé à une tierce partie, sauf que la *Carol Lake Company* était autorisée à le transporter à la *Labrador Mining and Exploration* ou au chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador. Il n'y avait aucune exception prévue en faveur de la *Wabush Lake Railway Company*.

Le sénateur VIEN: Pouvez-vous nous passer un exemplaire de cet accord?

M. O'BRIEN: Je n'en ai pas sous la main.

M. HOPKIN: Me permettrait-on une question en vue d'éclaircir l'affaire? La loi concernant l'accord Carol-Wabush prévoit que le lieutenant gouverneur en conseil peut autoriser, conclure, exécuter et délivrer un accord. L'article 3 dit:

L'accord dont l'exécution et la remise sont autorisées, sera après son exécution et remise, obligatoire et final pour les parties en cause.

Je pose une question de fait: l'accord a-t-il été exécuté et remis suivant les termes de la loi?

M. O'BRIEN: Il y eut d'abord la lettre d'intention que je viens de men-

tionner. Si elle vous intéresse et que mes amis y consentent, je la déposerai. Cette lettre qui fut signée l'été dernier dit que l'accord concernant le droit de circulation ne peut être transporté à une tierce partie. Puis il y eut l'accord de souscription, en vertu duquel les deux parties convinrent d'acheter les actions de la *Northern Land Company*. L'accord détaillé concernant le droit de circulation n'a pas été signé.

Le sénateur BRUNT: Cet accord que notre conseiller juridique vient de vous signaler a-t-il été exécuté?

M. O'BRIEN: Il a été exécuté dans ce sens qu'une lettre d'intention a été signée par les deux parties en cause, mais le texte détaillé n'a pas encore été signé.

Le sénateur MACDONALD: Vous allez déposer une copie de cette lettre d'intention?

M. O'BRIEN: Deux parties sont en cause; il s'agit d'un accord séparé entre les deux compagnies. Si mes amis consentent à ce que la lettre d'intention soit déposée, je l'examinerai avec eux et leur montrerai les extraits que j'ai ici. Je me ferai un plaisir d'examiner ce point avec MM. Benson et Pattillo.

Le sénateur VIEN: Voici où je veux en venir avec ma question. Si l'on a conclu un accord, soit de base, soit définitif, la loi proposée aura-t-elle pour résultat d'annuler cet accord conclu librement par les deux compagnies? J'hésiterais grandement à adopter une loi qui aurait pour résultat d'abroger un accord entre deux corporations.

M. O'BRIEN: Je ne dirais pas que le bill abroge l'accord en termes spécifiques, mais il ouvre la porte à la violation des termes de l'accord.

Le sénateur VIEN: Si l'accord confirme des droits perpétuels et que le projet de loi a pour résultat de limiter ces mêmes droits à 21 ans, je dis que cela signifie l'abrogation de l'accord même.

M. O'BRIEN: Mes amis viennent de consentir au dépôt de l'accord. Si vous voulez m'accorder un instant pour que je puisse consulter mes clients je veux savoir s'ils y consentent également dans les circonstances. On me dit qu'il n'y a pas d'objection.

Il s'agit donc d'un accord conclu le 29 mai 1959, entre *Pickands Mather and Company* et la *Iron Ore Company of Canada*. Il porte sur bien des choses, y compris les attributions de la *Northern Land Company* et voici la disposition dont j'ai parlé:

Le droit de circulation ne pourra être cédé en tout ou en partie à une tierce personne, sauf que la *Carol Company* pourra transporter tout ou partie de son droit de circulation à la *Labrador Mining* ou au chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador.

Permettez-moi de citer le paragraphe final de cette lettre:

La présente lettre, que les parties en cause ont rédigée conjointement, est une déclaration de principes de base et il est entendu que les engagements définitifs de chacune sont subordonnés à l'exécution d'accords et à l'approbation du gouvernement, selon que chaque partie pourra l'exiger.

C'est la lettre d'intention ordinaire dans de tels cas.

Le sénateur MACDONALD: A-t-elle été signée?

M. O'BRIEN: Oui, elle a été signée par *Pickands Mather Company* et *Iron Ore Company of Canada*.

Le sénateur VIEN: Pourquoi ne la déposerait-on pas à notre dossier?

M. O'BRIEN: Nous nous ferons tous un grand plaisir de tenir cette lettre à la disposition des membres du Comité, mais la concurrence est très vive dans notre commerce et je ne pense pas que la publicité de ce document...

Le sénateur VIEN: Je comprends.

M. O'BRIEN: Je le garderai à votre disposition. L'interprétation de ce paragraphe nous a causé quelque inquiétude. Dans certains cas, les transports de droits dans un même groupe se font librement. Mes amis ont cru, à un moment donné et ils le pensent peut-être encore, que l'accord leur permet de transférer leurs droits à d'autres membres de notre groupe. Ce qu'il faut remarquer, c'est que la *Labrador Mining* et que le chemin de fer du Littoral nord de Québec font partie de notre groupe et que nous avons le droit de céder nos intérêts, mais ces deux membres du groupe n'ont pas la permission de transférer leurs droits à qui que ce soit. Notre interprétation de cette disposition est qu'elle est complètement limitative.

Le sénateur FARRIS: Prétendez-vous que l'adoption du bill abrogerait cette condition?

M. O'BRIEN: C'est ce qui arriverait si nous sommes entièrement soumis aux dispositions de la loi des chemins de fer. Mais je suis encore incertain quant à la véritable signification de l'article 153 de la loi des chemins de fer en vertu duquel il est possible de vendre et de transférer, avec la permission du gouverneur en conseil. C'est le pouvoir que l'on demande dans le bill.

Le sénateur HUGESSEN: Le fait que le présent bill confère le droit de céder l'entreprise ne devrait certainement pas abroger l'accord conclu entre les parties qui se sont engagées à ne pas la céder. Après tout, bien des compagnies ont le droit de faire ceci ou cela, mais cela ne les empêche pas de s'engager à ne pas exercer ce droit. Si elles manquent à leur engagement elles sont passibles d'actions en dommages.

M. O'BRIEN: Oui, monsieur. Mais si le Comité convient avec moi que l'accord défend toute cession, de même que la loi Wabush-Carol, sans le consentement des deux parties intéressées, pourquoi alors demander ce pouvoir?

Le sénateur HUGESSEN: Après tout, il s'agit d'une entreprise à long terme, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur HUGESSEN: Il est possible que dans quelques années les intéressés, d'un commun accord, veuillent remanier l'organisation de ces chemins de fer. Il peut être dans leur intérêt commun que la compagnie puisse céder ses droits. Autrement, il faudrait venir de nouveau à la législature pour obtenir le pouvoir que l'on n'aurait pas si l'on supprime l'article 5.

M. O'BRIEN: Nous convenons de la difficulté que comporterait l'obligation de revenir à la législature. Aussi longtemps que nous ne serons pas d'accord et c'est ce que la loi dispose, rien ne peut se faire, et le pouvoir en question ne devrait pas être accordé avant que nous y consentions tous. Qui sait si dans dix ans, ce sera encore la compagnie Pickands Mather qui exercera le contrôle sur la compagnie Wabush? Nous choisissons nos associés et nous voulons les garder avec nous. Nous tenons à pouvoir refuser notre consentement à un changement et c'est pourquoi cette condition a été insérée dans l'accord.

Le sénateur HUGESSEN: Quelles sont les effets de l'article 153 de la loi des chemins de fer relativement à la vente ou à la cession d'une compagnie de che-

min de fer? J'imagine qu'il faut un avis public et obtenir l'approbation de la Commission des transports.

M. O'BRIEN: Non seulement l'approbation de la Commission des transports, mais aussi l'autorisation du gouverneur en conseil.

Le sénateur HUGESSEN: Sûrement, si dans quelques années la compagnie Wabush demande l'autorisation de vendre ou de céder son entreprise en convention avec l'accord, elle n'aura aucune chance de l'obtenir lorsque vos clients se présenteront à la Commission des transports et invoqueront l'accord par lequel la compagnie s'était engagée à ne pas le faire.

M. O'BRIEN: Je ne le sais pas. Nous avons maintenant un accord, ratifié par une loi, qui interdit de le faire. A ce sujet, je soutiens que nous ne devrions pas être obligés de nous adresser à la Commission des transports, ni au gouverneur en conseil, ni à qui que ce soit. Nous avons un accord conclu assez à contrecœur de notre part, puisque nous voulions nous placer sous l'empire de la loi des chemins de fer...

Le sénateur MACDONALD: Vous dites que l'accord a été ratifié par une loi?

M. O'BRIEN: Oui, l'accord a été ratifié par une loi et contient une disposition voulant qu'il ne saurait être modifié sans le consentement des parties.

Le sénateur MACDONALD: C'est une loi provinciale?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur FARRIS: Vous ne tenez pas compte du conflit qui se produirait si la Commission des transports ou le gouverneur en conseil tentaient d'enfreindre une loi provinciale.

M. O'BRIEN: Je dis à mes amis: "Pourquoi jugez-vous nécessaire de demander un pouvoir que vous avez convenu de ne pas exercer dans un accord ratifié par une loi?"

Le sénateur FARRIS: Dans quel article demande-t-on ce pouvoir?

M. O'BRIEN: Dans l'article 5:

Sous réserve des dispositions de l'article 153 de la *Loi sur les chemins de fer*, chacune des compagnies est autorisée, par les présentes, à conclure une convention avec toute autre compagnie, relevant ou non de l'autorité législative du Parlement du Canada, pour la vente, le transfert ou la location, à cette compagnie, du chemin de fer et de l'entreprise ferroviaire de la compagnie, en tout ou en partie, ou pour l'achat, à ladite compagnie, du chemin de fer et de l'entreprise ferroviaire d'une telle compagnie, en tout ou en partie, ou aux fins de fusionnement.

Le sénateur BOUFFARD: Il me semble avoir lu quelque part dans la loi des chemins de fer une disposition selon laquelle la Commission ne peut modifier un accord conclu antérieurement. L'article en question ne vas pas plus loin que cela.

M. O'BRIEN: Non, cet article ne va pas plus loin, si nous continuons de respecter les accords provinciaux, comme l'article 3 le prévoit en disant que nonobstant la présente loi, les dispositions des lois provinciales resteront en vigueur. Mais l'article 5 fait exception aux termes des lois provinciales et je dis qu'il y a contradiction entre les deux articles.

Le sénateur BRUNT: Pensez-vous vraiment que l'article 5 soit défavorable à votre compagnie?

M. O'BRIEN: C'est ce que je pense.

Le sénateur BRUNT: Vous n'avez certainement aucune confiance en nos corps administratifs si vous pensez qu'ils veulent vous faire du tort.

M. O'BRIEN: Un gouvernement a défendu une chose qu'on demande maintenant à un autre gouvernement de permettre. Je soutiens que le Parlement ne devrait pas accorder ce pouvoir à l'encontre d'un accord qui a été ratifié par une loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a un point que je ne saisis pas très bien et que je vous demanderais de m'expliquer. En premier lieu, vous étiez disposé à accepter la juridiction fédérale?

M. O'BRIEN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Depuis lors, il y a eu une loi provinciale et un accord?

M. O'BRIEN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pourquoi ne voulez-vous pas accepter la juridiction fédérale, sans tenir compte de ces deux actes?

M. O'BRIEN: On m'avait demandé de ne pas entrer dans ces détails quand M. Pattillo a soulevé cette question. Nous sommes sous la juridiction fédérale et nous y resterons en ce qui a trait à l'exploitation de notre ligne de 218 milles de longueur. Si nos tarifs de transport ne sont pas équitables, on peut les contester devant la Commission des transports. Mon ami prétend qu'un chemin de fer peut procéder plus expéditivement qu'un expéditeur. Je diffère d'opinion à cet égard. En vertu de la loi des chemins de fer, il faut qu'il y ait des expéditions en cause, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'un expéditeur. L'article dit: «Toute personne qui a des articles à transporter». Si la *Wabush Lake Company* se présentait demain devant la Commission des transports, sans matériel et sans voie ferrée, en disant: "Nous aurons peut-être des marchandises à transporter dans cinq ans", je pense, comme le sénateur Vien l'a fait remarquer, qu'elle ne serait pas très bien reçue. N'essayons pas d'interpréter la loi des chemins de fer.

Le sénateur HAIG: Cette compagnie ne dépensera pas des millions dans cette région avant de savoir ce que coûtera le transport. Cela me paraît raisonnable.

M. O'BRIEN: Sur ce point, je vous rappellerai que mes clients ont eux-mêmes pénétré dans ce territoire alors vierge et inconnu et y ont construit un chemin de fer en terres gelées. Ils leur fallut financer leur entreprise sans que personne puisse leur dire ce qu'elle coûterait.

Le sénateur BRUNT: Il eût été avantageux que quelqu'un puisse les renseigner à cet égard.

M. O'BRIEN: Tout renseignement est utile.

Le sénateur FARRIS: Ils eussent été heureux d'obtenir tous les renseignements disponibles.

M. O'BRIEN: Mes amis seraient également heureux s'ils pouvaient dire à ceux dont ils désirent l'appui financier quel sera le coût de la main-d'oeuvre dans cinq ans. Les tarifs de transport actuels ne seront plus les mêmes dans cinq ans.

Le sénateur HAIG: Ils voudraient que ces tarifs soient déterminés par la Commission chargée d'établir les tarifs dans le Canada tout entier. On ne saurait leur faire de promesse à cet égard. Les tarifs changent naturellement

avec les années. Mais ils peuvent demander que la Commission ait le droit de les établir.

Le sénateur MACDONALD: C'est ce qui se fera automatiquement.

Le sénateur HAIG: Non. Car il veut introduire un obstacle à cette procédure.

M. O'BRIEN: Non. A ma connaissance, la Commission des transports n'a jamais encore ordonné la division d'un taux de transport commun. A ceux qui pourraient prétendre que nous introduisons un obstacle, je ferai remarquer que le taux de transport actuel de Schefferville aux Sept-Iles est de \$3 la tonne, pour le parcours de 357 milles. On dit que c'est l'un des taux de transport de minerai de fer les moins élevés dans tout l'est du Canada.

La mine Hilton, située près de Wyman, dans la province de Québec, se trouve à 325 milles de Hamilton, en Ontario. On m'a dit de bonne source que la mine Hilton appartient à la Pickands Mather Steel Company of Canada. Celle-ci a convenu avec le Pacifique-Canadien d'un taux de transport de \$3.25 pour cette distance de 325 milles, tandis que notre taux est de \$3 pour 375 milles.

Je modifierai même légèrement cette assertion. Depuis le 6 mai, c'est-à-dire la semaine dernière, à la suite d'une subvention fédérale, accordée l'an dernier, la Commission des transports a abaissé ce taux pour une période de trois mois. En conséquence, la mine Hilton paiera \$3 au lieu de \$3.35, en raison de la subvention qu'elle a reçue.

Notre taux est donc de \$3 pour une distance de 357 milles, tandis que l'autre est de \$3.35 pour 325 milles. Cela indique bien que nous ne mettons d'obstacle nulle part.

En deuxième lieu, personne ne nous a demandé de négocier un taux conjoint pour tout le parcours. Ces gens sont venus s'établir dans un territoire que nous avons ouvert et veulent maintenant nous pousser du coude et nous disent: «Nous voulons être en état de pouvoir vous obliger».

Le sénateur HUGESSEN: Vous obliger?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur HUGESSEN: Vous voulez dire qu'ils demandent le droit de se présenter devant la Commission des transports en vue d'obtenir un taux de transport raisonnable sur ce parcours de 220 milles?

M. O'BRIEN: Ils le peuvent actuellement.

Le sénateur HUGESSEN: Si votre taux est aussi raisonnable que vous le prétendez, je n'y verrais pas d'objection.

M. O'BRIEN: Ils ont aujourd'hui le droit de s'adresser à la Commission des transports au sujet de 218 milles.

Le sénateur BRUNT: Mais ils ne peuvent demander un taux d'entier parcours.

Le sénateur HAIG: Il leur faut avoir des produits à expédier avant de pouvoir s'adresser à la Commission.

M. O'BRIEN: Le présent bill n'apporte aucun changement à cette condition.

Le sénateur HAIG: Ils devront dépenser tout cet argent en attendant.

M. O'BRIEN: Je ne le pense pas. Ils peuvent utiliser aujourd'hui ce parcours de 218 milles tout aussi bien qu'après l'adoption de ce bill.

Le sénateur FARRIS: Mais dans ce cas, le parcours est plus long.

M. O'BRIEN: Il leur faut transporter leurs marchandises une distance de 40 milles sur leur propre chemin de fer, à l'égard duquel ils peuvent déterminer eux-même le taux vu qu'ils en sont les propriétaires.

Le sénateur FARRIS: Cela s'applique à tous leurs produits?

M. O'BRIEN: Oui et ils peuvent aussi établir le taux pour les 20 milles de parcours à l'autre bout.

Le sénateur BOUFFARD: Mais ils ne peuvent pas fixer un tarif d'entier parcours.

M. O'BRIEN: Je reviens à cette question du tarif d'entier parcours. La dernière fois que j'ai comparu devant vous, j'en ai fait mention et dans mon ignorance j'ai dit qu'il s'applique à tout. Il y a toutefois des circonstances lorsqu'il s'agit de diviser le prix de transport d'entier parcours, où la compagnie expéditrice et la compagnie de transport du dernier parcours obtiennent une proportion plus élevée du tarif d'entier parcours. C'est ce que mes amis espèrent obtenir en invoquant l'intérêt général du Canada.

Le sénateur BRUNT: Ceci n'est pas juste. Soyez plus impartial.

M. O'BRIEN: C'est le seul motif de ce projet de loi et vous en trouverez la mention au compte rendu.

Le sénateur BRUNT: Je m'oppose à votre assertion concernant l'intérêt général du Canada.

M. O'BRIEN: Si j'ai vraiment été trop loin, je vous fais mes excuses. Depuis la dernière séance, des experts en matière de transport qui sont appelés fréquemment à conclure des accords de cette nature, m'ont appris que dans de telles circonstances l'expédition du minerai de fer ne donnerait pas lieu à la même division entre les compagnie de chemin de fer, c'est-à-dire à une plus forte part pour les transporteurs de la première et de la dernière partie du parcours. Mes amis pourraient plaider ce point à la Commission des transports. Je ne connais aucun cas où celle-ci ait mis cette disposition en vigueur, bien qu'elle en ait le pouvoir.

Le problème fondamental se trouve dans le fait que nous avons abandonné nous-mêmes quelque chose et que les auteurs du présent projet de loi voudraient maintenant nous persuader de passer sous une autre juridiction.

Le sénateur VIEN: D'un commun accord.

M. O'BRIEN: Oui. Je soutiens que l'on ne devrait pas nous demander de renoncer à un droit qui nous a été reconnu. La compagnie Arnaud demande au Parlement de violer la loi des chemins de fer afin de lui accorder un privilège de distinction injuste. Vous n'admettriez pas une telle chose dans un bill concernant l'autorisation d'une nouvelle compagnie.

Le sénateur BRUNT: Quel droit vous demande-t-on d'abandonner?

M. O'BRIEN: Nous avons abandonné ce droit. On nous a persuadés de conclure un accord conjoint entre deux parties spécifiques, qu'aucun gouvernement ne pourrait modifier à la demande unilatérale de l'une des parties. Voici maintenant une demande de cette nature, faite sans notre consentement, par laquelle on veut modifier une partie et éventuellement plusieurs parties de l'accord bilatéral approuvé par le gouvernement de Terre-Neuve.

Le sénateur VIEN: Monsieur le président, je demande au sénateur Brunt, qui est le parrain de ce bill, s'il n'y a pas une grande ambiguïté dans les articles 4 et 5. L'article 3 dit:

(1) Rien aux présentes ne doit s'interpréter comme portant atteinte

à quelque disposition des lois de la législature de la province de Terre-Neuve ou de la loi de la législature de la province de Québec que mentionne le préambule, ni comme rendant inopérante quelque disposition des lois en question. Ces compagnies ont respectivement tous les droits, pouvoirs et privilèges que confèrent, sous réserve des limitations et restrictions que leur imposent, lesdites lois et la convention statutaire mentionnée dans *The Wabush-Carol (Agreement) Act*, 1959, et toutes autres lois de la législature de la province de Terre-Neuve ou de la législature de la province de Québec jusqu'ici édictées. Ces compagnies continuent d'avoir et d'exercer lesdits droits, pouvoirs et privilèges et d'en jouir.

(2) Sans limiter la généralité de ce qui précède, la Wabush Lake Railway Company Limited peut construire, avant le 1er janvier 1965, et exploiter un chemin de fer à partir de la mine de la Wabush Iron Co., Limited, près du Lac Wabush, au Labrador, en utilisant la route la plus commode jusqu'à la frontière ou jusqu'au voisinage de la frontière entre Québec et Terre-Neuve, en vue de faire la jonction avec la voie ferrée de la Compagnie de chemin de fer Arnaud. La Compagnie de chemin de fer Arnaud peut construire, avant le 1er janvier 1965, et exploiter un chemin de fer à partir du point de jonction avec ledit chemin de fer à la frontière entre Québec et Terre-Neuve, ou près de cette frontière, jusqu'au fleuve Saint-Laurent à la Pointe Noire, ou aux environs, dans le canton d'Arnaud, province de Québec.

Puis l'article 4 dit :

Nonobstant l'article 3, chacune des compagnies et tout successeur corporatif ou les successeurs corporatifs de celles-ci, à l'égard de leurs taux et tarifs respectifs, ainsi que de l'exploitation, de la construction, de l'amélioration, de l'entretien et du contrôle des chemins de fer et entreprises ferroviaires que l'une ou l'autre peuvent posséder ou exploiter au Canada, auront désormais tous les pouvoirs, droits et exemptions, et seront assujetties à toutes les obligations, que prévoit la *Loi sur les chemins de fer* en ce qui concerne les chemins de fer et entreprises ferroviaires assujettis à l'autorité législative du Parlement du Canada.

En conséquence si certaines dispositions des accords ratifiés par les législatures de Québec ou de Terre-Neuve se trouvent à être en conflit avec la loi des chemins de fer, celle-ci aura priorité sur les accords, en dépit de la réserve faite à l'article 3. Voici maintenant l'article 5 :

Sous réserve des dispositions de l'article 153 de la *Loi sur les chemins de fer*, chacune des compagnies est autorisée, par les présentes, à conclure une convention avec toute autre compagnie, relevant ou non de l'autorité législative du Parlement du Canada, pour la vente, le transfert ou la location, à cette compagnie, du chemin de fer et de l'entreprise ferroviaire de la compagnie, en tout ou en partie, ou pour l'achat, à ladite compagnie, du chemin de fer et de l'entreprise ferroviaire d'une telle compagnie, en tout ou en partie, ou aux fins de fusionnement.

En conséquence, l'accord sanctionné par le paragraphe 1 de l'article 3 du bill, est mis au rancart par l'article 4, parce que les dispositions de la loi des chemins de fer ont la priorité, et abrogé aussi par l'article 5, qui permet la vente de l'entreprise interdite par les termes de l'accord. Je demande donc au sénateur Brunt, s'il pourrait dissiper l'ambiguïté qui résulte de ces trois articles.

Le sénateur BRUNT: Si l'honorable sénateur pense que cela serait utile, je suis disposé à modifier l'article 4 du bill par l'addition des mots suivants :

"pourvu toutefois que rien dans la présente loi ne dégage l'une ou l'autre des compagnies de ses obligations contractuelles."

Ceci fera sûrement disparaître toute ambiguïté.

Le sénateur VIEN: Non, parce que la loi des chemins de fer aura encore la priorité.

Le sénateur BRUNT: Non, il y aura une exception édictant l'observance des obligations contractuelles. Si nous ajoutons cet amendement, il n'y aura plus la moindre ambiguïté.

Le sénateur VIEN: Dans ce cas, au lieu de «Nonobstant l'article 3», vous devriez dire: «Subordonnément au paragraphe 1 de l'article 3».

Le sénateur BRUNT: Non. Je pense que ma proposition d'amendement protège les droits des parties en cause.

Le sénateur FARRIS: Il y aurait sûrement moyen de tenir compte de cette suggestion.

Le sénateur VIEN: On le devrait. Il serait possible de faire disparaître toute ambiguïté.

Le sénateur BRUNT: Ne pensez-vous que la modification proposé atteigne le même but?

Le sénateur VIEN: Pas du tout. Elle ne fait qu'ajouter à la confusion.

Le sénateur BRUNT: Non. Chacun tient à ces droits contractuels. Insérons une clause qui les protégera.

Le sénateur VIEN: Je suis d'avis que vous devriez commencer par renoncer à l'article 5. Vous resteriez quand même soumis à la loi des chemins de fer, à tous les égards permmissibles. En biffant l'article 5, vous continuez d'être régis par le paragraphe 1 de l'article 3 qui protège l'intégrité des accords conclus.

Le sénateur BOUFFARD: Chacun semble reconnaître que le présent texte ne saurait être conservé.

Le sénateur VIEN: Comme l'honorable sénateur Farris l'a dit, si nous avons une conférence en vue d'assurer la protection de l'intégrité des accords conclus, il serait facile de rédiger un texte à cet effet.

Le sénateur MACDONALD: Que faites-vous de l'accord apparemment conclu entre ces compagnies par lequel elles s'engageaient à ne pas demander une charte fédérale? Si j'ai bien compris les témoignages, les adversaires du bill avaient préparé eux-mêmes une demande d'autorisation au Parlement fédéral, qu'ils ont ensuite retirée. Comment se trouve-t-on à résoudre cette difficulté?

M. PATILLO: Il n'est pas exact que nous ayons conclu un accord nous engageant à ne pas demander une charte fédérale. C'est là une fausse impression.

Le sénateur HUGESSEN: M. O'Brien a dit que ses clients ont transféré leur demande aux législatures provinciales parce que le gouvernement voulait un plan...

Le sénateur BRUNT: L'entente prévoyait que ce serait une compagnie à charte fédérale.

M. O'BRIEN: Pas cette compagnie-ci, une autre.

Le sénateur BRUNT: Dans la même région.

M. O'BRIEN: Nous demandions une charte fédérale qui nous permettrait de traverser les provinces de Québec et de Terre-Neuve; la compagnie Wabush était tout à fait libre de construire un chemin de fer provincial. J'ajouterai immédiatement, comme je l'ai dit: la compagnie Pickands et la *Wabush Iron*

Company peuvent parfaitement construire leur propre chemin de fer jusqu'au Saint-Laurent si elles le désirent, et transporter leurs produits en toute liberté. Nous n'y voyons pas la moindre objection. Nous n'essayons pas de monopoliser le trafic ni d'extorquer des prix de transport exorbitants. Nous avons signé un accord en vue d'accepter la juridiction provinciale au lieu de la juridiction fédérale et je ne connais pas toutes les conséquences qui peuvent en découler. Mais si nous passons sous la juridiction fédérale et devenons assujettis à la loi des chemins de fer, il sera permis à un chemin de fer fédéral d'exproprier le droit de circulation sur un chemin de fer provincial. Qu'arrivera-t-il si la *Wabush Railway Company* devient un chemin de fer à charte fédérale avec droit de circulation sur la voie ferrée de la *Northern Land Company*? Je ne le sais pas. La *Northern Land Company* deviendra-t-elle alors soumise aussi à la loi fédérale? La Commission des transports ne saurait régir l'une des parties sans toucher à l'autre partie. Si la *Northern Land Company* se trouve atteinte, qu'arrivera-t-il à la *Carol Lake Company*? Les conséquences peuvent être tellement importantes que nous devrions nous en tenir aux termes de l'accord conclu. Si les intéressés ont plus tard des difficultés au sujet des tarifs de transport, ils pourront revenir devant vous.

Le sénateur EULER: La proposition d'amendement du sénateur Brunt vous convient-elle?

M. O'BRIEN: Comme le sénateur Farris l'a fait remarquer, la proposition d'amendement du sénateur Brunt paraît, à première vue, avoir un effet. Mais je ne suis pas assez ferré en matière d'interprétation pour en juger l'effet sur les trois paragraphes. Au nom de mes clients, je tiens à objecter que la demande d'application des lois fédérales est contraire à l'esprit de l'accord que nous avons conclu lorsque nous avons accepté la juridiction de Terre-Neuve. Il peut être possible d'améliorer certains détails de ce bill, mais rien ne saurait en changer la base qui est complètement fautive, comme nous l'avons exposé dans notre mémoire.

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes, vous ne voulez pas que ces compagnies passent sous la juridiction fédérale?

M. O'BRIEN: C'est bien cela, aussi longtemps que nous devons être associés en vertu de nos contrats.

Le sénateur BRUNT: De sorte que les modifications ne servent pas à grand-chose.

M. O'BRIEN: Elles peuvent améliorer la situation. J'ajouterai que les mots employés dans votre proposition d'amendement paraissent à première vue exprimer l'intention de respecter les accords. Mais j'aimerais savoir quel sera leur effet au regard des articles 2 et 4; c'est ce qui m'intrigue.

J'ajouterai que mes savants collègues ont été assez aimables de réserver ce projet de loi à ma convenance et je ne voudrais en aucune façon faire obstacle à l'examen de ses dispositions. Je m'y oppose au nom de mes clients et je ne demanderai pas qu'il soit réservé et examiné de nouveau. C'est au Comité de prendre une telle décision.

Le sénateur FARRIS: Mais vous nous avez insinué l'idée.

M. O'BRIEN: Ce n'était pas mon intention. J'aimerais à assurer la défaite de ce projet de loi, mais c'est au Comité de décider.

Le sénateur EULER: Monsieur le président, ne vaudrait-il pas mieux que ces avocats discutent cette question ensemble et en arrivent à une solution satisfaisante?

Le sénateur BRUNT: J'en doute. M. O'Brien ne laisse aucun doute sur son attitude. Il s'oppose à l'adoption du bill.

Le sénateur VIEN: J'allais justement demander à M. O'Brien s'il accepterait le projet de loi, à la condition qu'on y insère une réserve qui assurerait que ni la nouvelle loi, ni l'application de la loi des chemins de fer, n'auront pour effet d'abroger les droits et les obligations des parties aux accords?

M. O'BRIEN: Je ne le pense pas, monsieur le sénateur. Rien dans nos accords n'empêche une partie d'exproprier les droits de l'autre partie. Mais la loi des chemins de fer accorde à un chemin de fer fédéral le pouvoir d'exproprier un chemin de fer provincial. Si une telle chose se produisait, il n'y aurait aucune violation des termes de l'accord, mais notre situation relative se trouverait modifiée, ce qui ne pourrait se produire si nous restons sous la juridiction fédérale.

Le sénateur FARRIS: Mais cela devrait être approuvé par la Commission des transports?

M. O'BRIEN: Oui. Il deviendrait possible d'exproprier la *Northern Land Company*, dont nous possédons la moitié des actions.

Le sénateur HUGESSEN: Les diverses parties deviendront une exploitation ferroviaire complètement intégrée, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Non, monsieur.

Le sénateur HUGESSEN: Mais les trains ne partiront-ils pas de Wabash, faisant un parcours de 40 milles sur les voies de la *Northern*, puis 220 milles sur le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador et enfin 40 milles jusqu'à la Pointe Noire?

M. O'BRIEN: Non, on nous livrera les wagons qui seront attachés à nos propres trains.

Le sénateur HUGESSEN: Mais ne s'agira-t-il pas d'une opération ferroviaire complètement intégrée? Le train partira de Wabash, fera 40 milles sur les voies de la *Northern*, 220 milles sur vos voies et 40 milles jusqu'à la Pointe Noire? N'en sera-t-il pas ainsi?

M. O'BRIEN: Peut-être. Un train peut partir de Wabush et être ensuite réuni à l'un de nos propres trains.

Le sénateur HUGESSEN: J'en conviens. Mais n'y a-t-il pas d'autres intérêts en jeu à part ceux des deux sociétés qui sont ici en conflit? L'intérêt des employés ou du public n'est-il pas aussi en cause? Pour les questions de sécurité, de signalisation, de l'inspection du matériel, des voies d'évitement et des passages à niveau, ne vaudrait-il pas mieux avoir affaire à un seul corps administratif plutôt qu'à trois?

M. O'BRIEN: La *Wabush Lake Railway Company* n'a qu'un droit de circulation sur la voie de la *Northern Land*. Celle-ci ne sera pas soumise aux décisions de la Commission des transports. La *Wabush Lake Railway Company* ne possédera que le matériel, à moins qu'on songe aussi à soumettre la *Northern Land Company* à la juridiction fédérale. Les voies d'évitement et les autres choses dont vous avez parlé n'appartiennent pas à la *Wabush Lake Railway Company*, mais à la *Northern Land*.

Le sénateur HUGESSEN: Mais en ce qui a trait à l'opération des trains, à la sécurité et aux éléments de ce genre?

M. O'BRIEN: Franchement, je me demande comment la Commission pourra appliquer ses règlements de sécurité à un chemin de fer fédéral dont les trains

circulent sur les voies d'une compagnie provinciale. J'ai mentionné une conséquence possible, celle de l'application des lois fédérales à la *Northern Land Company* puis ensuite à la *Carol Lake Company*. Toutes ces possibilités nous inquiètent grandement.

Le sénateur HUGESSEN: Ne serait-il pas à leur avantage d'être placées sous une seule juridiction au lieu de trois?

M. O'BRIEN: Cette question a été soumise au Conseil privé il y a plusieurs années, au point de vue de l'établissement des taux d'entier parcours et sa décision a été défavorable. Il décida que cette question pouvait très bien être réglée par une commission mixte fédérale et provinciale.

Le sénateur FARRIS: Il s'agissait de la cause de Montréal?

M. O'BRIEN: Oui.

Le sénateur FARRIS: Ceci n'a toutefois jamais été prouvé.

M. O'BRIEN: La loi des chemins de fer prévoit qu'une commission fédérale-provinciale doit décider les cas de fusionnement d'un chemin de fer provincial et d'un chemin de fer fédéral, lorsque les deux intéressés ne sont pas d'accord.

Puis, la loi des chemins de fer prévoit aussi une commission mixte fédérale-provinciale pour donner suite à la décision du Conseil privé concernant la fixation des taux d'entier parcours. Toutefois, le Parlement n'a jamais adopté de lois de cette nature concernant les taux d'entier parcours.

En conséquence, je dis que si une telle loi est désirable dans le cas de la *Wabush Lake Company*, elle devrait également s'appliquer à tous les chemins de fer provinciaux du Canada, pour ce qui est de la fixation de tarifs d'entier parcours. S'il s'agit de l'intérêt général du Canada, une telle loi ne devrait pas s'appliquer uniquement à la compagnie qui a pris la peine de la demander.

Le sénateur FARRIS: Il peut y avoir des raisons politiques en cause.

M. O'BRIEN: C'est possible. Mais en réponse à la question concernant l'avantage d'une seule juridiction au lieu de trois, j'ai dit que le Conseil privé s'est prononcé sur ce point particulier et il n'y a aucune raison pour qu'on n'ait pas recours à une commission fédérale-provinciale. C'est ce que l'on a fait dans les cas de fusionnement des lignes fédérales avec les lignes provinciales.

Le sénateur HUGESSEN: On nous a dit que Terre-Neuve n'a aucun organisme qui ait juridiction dans ces cas.

M. O'BRIEN: Terre-Neuve a le pouvoir d'en créer un. Si nous demandions une loi de ce genre, Terre-Neuve aurait vite fait d'instituer l'autorité voulue.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur le président, mon honorable ami le sénateur Hugessen a fait remarquer qu'un Comité du Sénat a une responsabilité envers le public en général dont il doit protéger les intérêts.

A part les cas cités par les représentants des deux compagnies adverses, je constate qu'il y a conflit entre les articles 3 et 4, une contradiction inconciliable. Cela justifierait notre comité de constituer un sous-comité, comme nous l'avons déjà fait, aidé du conseiller juridique du Sénat, qui chercherait avec les deux parties en cause une méthode d'éliminer la contradiction qui existe entre les deux articles et d'arriver à une solution qui permettrait à la Commission des transports d'exercer son autorité tout en respectant les obligations provinciales.

Je ne suis pas avocat, mais j'ai suivi la discussion avec intérêt. Il se présente sûrement un point sur lequel le conflit est inconciliable. Le sénateur Euler l'a signalé et c'est cela qu'il faut tirer au clair.

Le sénateur BOUFFARD: Monsieur le président, la loi de Terre-Neuve permet-elle au lieutenant-gouverneur en conseil de modifier un contrat conclu entre deux chemins de fer, comme cela existe dans la province de Québec? La Commission des transports a le même pouvoir.

M. O'BRIEN: Je l'ignore. Je ne connais pas beaucoup les lois de Terre-Neuve et il vous faudra un avocat mieux renseigné que moi à ce sujet pour répondre à cette question. Toutefois, j'en doute.

Le sénateur BOUFFARD: C'est ce qui existe dans Québec.

M. O'BRIEN: Nous avons eu l'occasion d'étudier la loi de Terre-Neuve sur les chemins de fer. Je me suis demandé, bien que je pensais pas que ce point serait soulevé, si la Commission des services publics de cette province n'a pas ce pouvoir. Nous n'avons pas étudié cette question. Mais si le besoin s'en fait sentir, la législature de Terre-Neuve, avec l'appui de son gouvernement, pourrait adopter en peu de temps la loi nécessaire.

Le sénateur FARRIS: Vu la nature de cet accord, il me semble qu'il eût fallu dès le début vérifier les pouvoirs du gouvernement de Terre-Neuve.

M. O'BRIEN: Bien que j'aie joué un certain rôle dans cette affaire, je n'étais pas chargé de cette responsabilité.

Le sénateur FARRIS: Je ne vous visais pas personnellement.

Le sénateur BRUNT: J'ai le plus grand respect envers l'opinion du sénateur Lambert d'Ottawa, mais je doute grandement qu'un sous-comité puisse rédiger des amendements acceptables. Je ne voudrais pas blâmer les parties en cause. D'une part, nous avons M. O'Brien et ses clients qui s'opposent catégoriquement à ce bill. Ils pensent que nous ne devrions pas l'adopter.

Le sénateur EULER: Dans sa forme actuelle.

Le sénateur BRUNT: Dans sa forme actuelle. En d'autres termes, M. O'Brien s'oppose à ce que ces chemins de fer passent sous la juridiction fédérale. Le sous-comité ne saurait trouver aucune modification utile dans ce cas.

M. O'BRIEN: C'est là une définition exacte de mon attitude et je n'y changerais pas une virgule.

Le sénateur BRUNT: Aucun amendement ne saurait changer ce fait et le sous-comité ne trouvera pas de solution. Je suis d'avis que le Comité devrait soit accepter, soit rejeter le bill dans sa forme actuelle.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ou le modifier.

Le sénateur BRUNT: Nous pouvons le modifier, mais alors le Comité n'aura plus à s'en occuper.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, le bill actuel semble acceptable quant au principe en cause, mais non dans ses détails. Nous devrions d'abord le modifier pour le rendre complètement acceptable et ensuite nous déciderons s'il y a lieu de l'adopter ou de le rejeter. Nous convenons tous que le texte actuel est inacceptable et qu'il y a lieu de le modifier. Ensuite, nous déciderons s'il y a lieu de l'approuver dans sa nouvelle forme. C'est ce que nous déciderons après qu'on nous aura présenté les modifications voulues.

Le sénateur BRUNT: Voulez-vous que nous examinions le bill article par article?

Le sénateur MACDONALD: Je conviens avec le sénateur Lambert que l'on devrait présenter certains amendements au Comité. Quand nous connaissons

la nature des modifications proposées, nous pourrions nous prononcer et décider s'il y a lieu, ou non, d'adopter le bill.

Le sénateur BRUNT: Pourquoi le Comité ne modifierait-il pas le bill dès maintenant?

Le sénateur MACDONALD: Il s'agit de modifications trop importantes pour que le Comité puisse les formuler sans une étude approfondie.

Le sénateur VIEN: Je suis entièrement de l'avis des sénateurs Macdonald et Lambert.

Je propose que le Comité s'ajourne à jeudi de la semaine prochaine et qu'un sous-comité soit chargé de rédiger des amendements en vue d'éliminer les principaux éléments du conflit que nous avons notés ce matin et d'assurer le respect des accords conclus. Lorsque ces modifications auront été présentées au Comité, celui-ci décidera de l'adoption ou du rejet du bill.

Le sénateur BRUNT: Avant de nous prononcer sur cette proposition, ne serait-il pas équitable de permettre à M. DeRoche de répondre aux arguments que l'on nous a soumis?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cette demande est raisonnable.

Le sénateur KINLEY: Ne serait-il pas utile aussi qu'on nous fournisse une représentation graphique de ces chemins de fer, indiquant leur parcours et les noms des propriétaires de chacun? Nous avons ici un tableau noir que l'on pourrait utiliser à cette fin.

Le sénateur BOUFFARD: J'aimerais obtenir une réponse à la question que j'ai posé à M. O'Brien, relativement au pouvoir que la province de Terre-Neuve peut avoir de modifier les accords conclus, soit par l'entremise de sa commission des services publics, soit par le lieutenant-gouverneur en conseil. Si elle a ce pouvoir, nous n'avons qu'à décider s'il vaut mieux qu'il soit exercé par la Commission des transports que par la commission de Terre-Neuve. D'autre part, si celle-ci a ce pouvoir, pourquoi ne pas l'accorder également à la Commission des transports qui est tout aussi compétente que la commission de Terre-Neuve. On n'a pas encore répondu à cette question.

Le sénateur VIEN: La législature possède tous les pouvoirs en matière de droits civils, sauf celui de changer un homme en femme, ce qu'elle a même essayé.

M. O'BRIEN: Je ferai étudier ce point, sénateur Bouffard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le Comité désire-t-il entendre la réfutation des arguments de M. O'Brien?

Le sénateur VIEN: Le sénateur Brunt nous a demandé d'entendre M. DeRoche.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cela plaît-il au Comité?

Des VOIX: D'accord.

M. W. E. P. DEROCHE, Q.C.: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, j'ai préparé de brèves réponses aux assertions de M. O'Brien. On a déjà répondu à plusieurs d'entre elles au cours de la discussion, mais les réponses seront brèves et, avec votre permission, je pense qu'elles valent la peine d'être citées dans le même ordre que les points ont été soulevés.

M. O'Brien a opposé cinq objections à l'adoption du bill. En premier lieu, il a dit et répété encore aujourd'hui qu'il n'existe aucun précédent semblable. Sur ce point, nous avons étudié les archives et je n'ennuierai pas les honorables

sénateurs par la lecture des débats qui ont eu lieu dans chaque cas. Nous avons relevé sept cas semblables depuis 1900. Dans aucun d'eux, il ne s'agissait d'un chemin de fer national et dans aucun les parties en cause étaient d'accord. Dans chaque cas, un bill semblable à celui-ci a été adopté par le Parlement.

Le sénateur MACDONALD: M. O'Brien n'a-t-il pas mentionné 1912?

M. DEROCHE: Oui et, par inadvertance sans doute, il a aussi mentionné l'un de mes précédents, celui de la *Maritime Coal, Railway, and Power Company, Limited*, qui date de 1921. Tous les autres sont antérieurs à 1912 et postérieurs à 1900. En plus de ces sept cas, il y en a huit autres dans lesquels mes recherches n'ont indiqué aucune association avec d'autres chemins de fer. Mais je n'ai pas réussi à établir ce fait de façon formelle comme dans les autres sept cas que j'ai cités.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pouvez-vous donner la liste de ces sept cas?

M. DEROCHE: Oui. Commençant par le dernier, il y a celui de la *Maritime Coal, Railway and Power Company, Limited*, qui a été placée sous la juridiction fédérale par le chapitre 64 des statuts de 1921. Ce chemin de fer était dans la Nouvelle-Ecosse. Le deuxième est celui de la *Pontiac Central Railway Company*, de Québec, placé sous l'autorité fédérale par le chapitre 146 des statuts de 1908. Le troisième est celui de la *Windsor, Essex, and Lakeshore Rapid Railway Company*, placée sous la juridiction fédérale par le chapitre 184 des statuts de 1906. Ce chemin de fer était dans la province d'Ontario et il fut subséquemment loué à l'un de nos grands chemins de fer vingt-deux ans plus tard, en 1928. Le quatrième concerne l'*Atlantic, Quebec and Western Railway Company*, de Québec également, placé sous l'autorité fédérale par le chapitre 81 de 1903. Le cinquième est celui de la *Midway and Vernon Railway Company*, de la Colombie-Britannique, qui fut placé sous la juridiction fédérale par le chapitre 154, de 1903. Le sixième a trait à la *Nova Scotia and Eastern Railway Company*, de la Nouvelle-Ecosse, placée sous l'autorité fédérale par le chapitre 77, des statuts de 1901. Le dernier est celui de la *Oxford Mountain Railway Company*, placé sous la juridiction fédérale par le chapitre 79 de 1901. Les archives indiquent clairement dans tous ces cas, alors que la chose n'est pas évidente dans les six autres que j'ai mentionnés, que ces chemins de fer n'étaient associés à aucun réseau principal. Mais ce point ne saurait avoir une grande importance ou même être sujet à discussion puisque dans les 21 cas qui se sont produits depuis 1900, on n'en a parlé que deux fois, d'après le *hansard*.

Le deuxième argument de M. O'Brien a porté sur la question d'interprétation que l'on a discutée si longuement ce matin. Je me bornerai à deux observations à ce sujet. Une partie de la confusion résulte du fait que l'on n'a pas remarqué particulièrement les deux mots essentiels des articles 3 et 4. Le mot essentiel de l'article 4 est «désormais» et celui de l'article 3 est «jusqu'ici». L'article 3 dit que les droits et obligations résultant jusqu'ici des lois provinciales continueront d'exister. L'article 4 dit:

«Nonobstant l'article 3 . . . »

puis il ajoute que désormais la loi des chemins de fer prévaudra.

Je ferai remarquer aux honorables sénateurs qu'il n'y a vraiment aucune confusion. Afin d'éviter la mention de tous les détails, le texte dit que les lois provinciales continueront d'être en vigueur, sauf qu'elles seront désormais subordonnées à la loi des chemins de fer. La seule priorité qu'aura cette dernière loi a trait aux droits perpétuels dont je parlerai plus loin. Je ferai donc remarquer aux honorables sénateurs que l'interprétation de ce texte n'est pas aussi difficile que M. O'Brien le prétend.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur DeRoche, le texte de l'article 4 offre une difficulté. Cet article 4 abroge réellement les accords. Même si l'abrogation aura lieu «désormais», c'est quand même un annulation des accords intervenus. Est-ce exact?

M. DEROCHE: Oui, sénateur Connolly, j'en conviens. Je me propose d'aborder bientôt le sujet des accords. Si la loi des chemins de fer contenait quelque disposition annulant les accords conclus précédemment, le bill se trouverait réellement à les annuler, mais il n'existe en réalité rien de semblable.

Le sénateur VIEN: Si je me souviens bien, la loi des chemins de fer contient une disposition selon laquelle en déterminant les tarifs de transport, les droits de circulation, ou les autres questions de même nature, la Commission des transports n'est liée par aucun accord. Je me rappelle vaguement une disposition de cette nature, mais je le répète, je parle de mémoire.

M. DEROCHE: Je ne connais pas assez bien la loi des chemins de fer pour me prononcer catégoriquement à cet égard.

Le sénateur VIEN: Parlant de mémoire, je pense avoir raison.

M. DEROCHE: En tout cas, il n'existe actuellement aucun accord concernant les tarifs de transport, ni même sur l'application détaillée des droits de circulation. On mentionne simplement en termes généraux que nous avons droit de circulation.

Le sénateur VIEN: Sauf que l'accord établit le principe du droit de circulation, comme il a été reconnu par les lettres échangées et par l'accord de base ratifié par la législature de Terre-Neuve.

M. DEROCHE: Oui, si vous me le permettez j'analyserai ce point en détail un peu plus tard.

Le sénateur VIEN: Oui.

M. DEROCHE: L'autre difficulté d'interprétation que l'on a soulevée a trait à l'article 5, qui se rapporte lui-même à l'article 153 de la loi des chemins de fer. On a dit que l'article 5 constitue une autorisation de céder ou transporter l'entreprise. Ce n'est pas cela du tout. L'article 153 de la loi des chemins de fer qui est rédigé dans les même termes que l'article 5 du bill, édicte spécifiquement qu'une telle décision est subordonnée à une loi spéciale du Parlement et doit ensuite être approuvée par le gouverneur en conseil, à la recommandation de la Commission des transports.

L'article 5, à mon avis, et cet article se trouve dans presque tous les bills de ce genre pour la même raison, ne fait qu'ouvrir la porte. Il ne fait que supprimer un obstacle.

Comme on l'a dit ce matin, il me semble inconcevable que la Commission des transports recommande et que le gouverneur en conseil approuve toute cession en violation d'un engagement du demandeur.

La raison pour laquelle nous avons proposé l'adoption de cet article, bien qu'il ne soit pas absolument essentiel, c'est que certaines formes de cession sont possibles. Je ne suis pas du même avis que M. O'Brien sur l'importance de cette possibilité, mais lui-même admet un moyen de cession, celui de l'accord des parties.

Si l'article 5 n'est pas inclus dans le bill, il pourra arriver que la *Iron Ore Company* consente un jour à quelque forme de réorganisation; dans ce cas, il faudrait revenir au Parlement demander qu'on ouvre la porte à l'application de l'article 153. Tout ce que nous demandons actuellement, c'est d'ouvrir cette porte pour que la Commission des transports ait, le cas échéant, le pouvoir d'autoriser une cession permise par les termes de l'accord.

Il me paraît renversant de penser qu'il serait possible de demander à la Commission des transports l'autorisation d'une cession sans que celle-ci veuille savoir immédiatement si l'on a reçu les consentements que l'on s'est engagé à obtenir au préalable. Si ces consentements ont été obtenus et que l'on répondit oui à cette question, la Commission nous demanderait ensuite : «Avez-vous aussi été autorisés à vous adresser au Parlement en vertu de l'article 153?» Nous pourrions répondre alors que ce bill nous a accordé l'autorisation voulue et il serait possible de pousser l'affaire à sa conclusion. Si l'on supprime cet article 5, même dans les cas où une cession est possible, il faudra revenir demander qu'on le rétablisse.

Le sénateur VIEN: La compagnie Iron Ore avait demandé une charte fédérale en 1959, puis, à la suite de l'accord intervenu, elle retira sa demande et convint d'accorder le droit de circulation sur ses lignes à certaines conditions. Les bases d'un accord concernant le droit de circulation se trouvent fixées et convenues. Pouvez-vous maintenant vous présenter ici et demander une charte fédérale qui annulerait un tel accord?

M. DEROCHE: Je vais vous donner des explications détaillées sur ce point. Rien dans cet accord ne nous interdit, ou laisse même entendre que nous n'avons pas le droit de demander une charte fédérale. M. O'Brien a dit avec raison qu'il a retiré sa demande d'application de la loi fédérale à la suggestion du gouvernement de Terre-Neuve qui préférait une entreprise conjointe. Nous sommes exactement dans la même situation. Nous commençons la construction de notre chemin de fer lorsque le gouvernement de Terre-Neuve nous a signifié qu'il ne voulait pas plus d'un chemin de fer dans cette région et d'avoir à nous entendre à cet égard.

Le sénateur VIEN: Et vous vous êtes entendus et vous avez signé cet accord?

M. DEROCHE: Oui.

Le sénateur VIEN: Et la législature l'a ratifié?

M. DEROCHE: Oui. Je vous ferai remarquer, sénateur Vien, que rien dans le présent bill ne touche à cet accord et nous ne désirons aucunement en changer la portée.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je m'écarte peut-être du point en discussion, mais pourquoi était-il nécessaire que cet accord fût ratifié par la législature de Terre-Neuve?

M. DEROCHE: Comme M. O'Brien, je dois avouer mon ignorance à ce sujet.

M. BENSON: Je répondrai à cette question, monsieur le président. Il a fallu obtenir une loi de la législature de Terre-Neuve parce qu'il était nécessaire de constituer la *Northern Land Company* en vue du financement conjoint d'une entreprise commune. Cette compagnie fut organisée uniquement pour servir de fiduciaire des voies ferrées et de l'emprise du chemin de fer. Il fallait une loi spéciale de la législature de Terre-Neuve qui donnât ces pouvoirs limités à la nouvelle corporation.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il s'agissait d'autoriser la *Northern Land Company*?

M. BENSON: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cette loi ne touchait aucunement aux accords contractuels?

M. BENSON: Non. Ce fut la méthode adoptée pour le financement conjoint du coût de la ligne en commun. Les deux parrains de la *Northern Land Com-*

pany avancèrent ainsi, à parts égales, les fonds nécessaires au commencement de la construction de la voie commune.

M. HOPKINS: Puis-je répéter la question que j'ai posée à M. O'Brien? L'accord dont il est fait mention dans la loi a-t-il été définitivement exécuté et délivré?

M. DEROCHE: J'avoue que la réponse de M. O'Brien m'a laissé perplexe. Si vous parlez de l'accord statutaire qui formait un article de la loi, la réponse est oui. Mais l'accord statutaire ne portait pas réellement sur les points que nous venons de discuter, car il était rédigé dans les termes les plus généraux possibles.

Le point suivant que M. O'Brien a discuté est celui des tarifs d'entier parcours. Il a lui-même admis que la loi ne s'y applique pas, de sorte que je le passerai sous silence.

M. O'Brien a ensuite discuté la question du moment opportun. Il prétend que nous devrions avoir du minerai à expédier avant de nous présenter à la Commission des Transports. Si son chemin de fer nous traite de façon déraisonnable, nous pourrions alors, dit-il, demander l'établissement d'un tarif pour le chemin de fer fédéral. La réponse est tellement évidente que j'hésite à la répéter encore. Comme on l'a dit ce matin, est-il raisonnable de nous demander de dépenser 200 millions et de construire une usine avant de savoir ce que sera le coût du transport?

Le sénateur MACDONALD: On a dit au Comité que vous ne pouvez obtenir la fixation d'un tarif de transport avant d'avoir construit votre chemin de fer.

M. DEROCHE: M. O'Brien et moi-même n'entendons pas la loi de la même manière. Je suis convaincu que nous pouvons demander à la Commission d'établir le tarif de transport d'un chemin de fer fédéral.

Le sénateur MACDONALD: Avant même d'avoir commencé à produire quelque chose?

M. DEROCHE: Avant d'avoir produit quelque chose, avant d'avoir pratiqué des forages, nous pouvons obtenir une décision de la Commission. M. O'Brien dit le contraire, mais il nous faudra discuter ce point ailleurs.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sur une question de fait: il ne s'agit pas du tarif de transport sur vos deux tronçons de voies qui vous appartiennent entièrement?

M. DEROCHE: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il s'agit uniquement du parcours sur la ligne principale?

M. DEROCHE: Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur MACDONALD: Je comprends que ces mines n'entreront pas en production avant quelques années, cinq ans peut-être?

M. DEROCHE: Nous comptons sur un plus grand nombre d'années.

Le sénateur MACDONALD: Moins de cinq ans?

M. DEROCHE: Plus de cinq ans.

Le sénateur MACDONALD: Pourriez-vous obtenir qu'on établisse un tarif dès maintenant?

M. DEROCHE: Je vous offre mes excuses. Je voulais dire que notre mine sera complètement en production dans cinq ans.

Le sénateur MACDONALD: Pensez-vous que la Commission des transports voudrait établir aujourd'hui un tarif applicable dans cinq ans?

M. DEROCHE: Non. Elle peut établir un tarif aujourd'hui lequel pourra être changé demain, comme tout autre tarif de ce genre. Mais en préparant notre programme, nous pourrions dire à notre conseil législatif qu'il existe un tarif de transport. C'est là une procédure normale et chacun doit accepter le risque de modifications subséquentes. Nous aurons un chiffre applicable à l'heure actuelle et c'est tout ce qu'il nous faut. A ce sujet, nous avons employé les meilleurs experts disponibles en matière de transport et je suis convaincu que la *Iron Ore Company* a fait de même. Nos experts diffèrent grandement d'avis et pour ce qui est des faits, ce que M. O'Brien a dit ce matin m'a fort étonné. J'ai ici un mémoire relatif à une réunion des deux groupes, qui eut lieu le 2 février 1959. Je n'en ferai pas lecture, mais il mentionne que nous étions impatients de connaître le tarif de transport qu'il nous faudra payer sur leur ligne. On mentionna un chiffre que nous avons trouvé trop élevé et tous les ans nous revenons à la charge et essayons de négocier sur ce point. Enfin, nous sommes venus ici parce que le temps passe et que nous n'aboutissons à aucun résultat. En réalité, le chiffre mentionné à cette réunion n'a jamais été changé.

Le sénateur BOUFFARD: Avez-vous fait quelque objection alors au tarif qu'on vous a proposé?

M. DEROCHE: Non, je n'y fais pas objection. J'hésite à me reporter au mémoire en question.

M. O'BRIEN: Je serais très heureux de le connaître.

M. DEROCHE: Je n'ai pas d'objection à le mentionner. A la réunion, les représentants de Hanna, sur la propriété desquels votre administration propose de construire la ligne, étaient M. Dale Marting et M. Harry Stang. Nos représentants étaient MM. John Sherman, Jackson, Benson et Williams. Les représentants de la *Iron Ore Company* mentionnèrent un taux de \$2.50, tandis que nos experts l'avaient estimé à \$1.25. Il s'agit du tarif du chemin de fer du Littoral nord. Le parcours est de 224 milles, moins 7. Le parcours entier du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador est de 357 milles, jusqu'à Schefferville. Celui-ci est de 218 milles. La tarif serait de \$1.84 pour le parcours de Schefferville, sur la base de tant par mille. Mes experts soutiennent cependant que ce n'est pas la juste solution du problème. Ils en sont arrivés au chiffre de \$1.25. Nous avons essayé d'arriver à une entente, mais sans succès. Nous n'avons jamais réussi à obtenir mieux que \$2.50. C'est là le taux exigé. Les deux chiffres que j'ai mentionnés s'appliquent au parcours de 218 milles.

Le sénateur MACDONALD: Vous êtes-vous entendus sur le tarif d'entier parcours, ou a-t-on fait quelques propositions?

M. DEROCHE: Nous n'avons pas discuté l'établissement d'un tarif d'entier parcours. Comme le sénateur Connolly l'a fait remarquer, les deux tronçons de voie ferrée nous appartiennent et nous n'avons qu'à négocier le prix du transport sur l'autre voie. Nous n'avons aucunement à discuter la question du tarif d'entier parcours pour nous entendre. Mais si nous devons aller devant la Commission des transports, il faudra aborder la question autrement.

Le sénateur VIEN: Comment ce tarif de \$2.50 pour un parcours de 218 milles se compare-t-il aux autres tarifs de transport de marchandises sur des parcours équivalents?

Le sénateur BRUNT: N'êtes-vous pas arrivé au chiffre de \$1.84?

M. DEROCHE: C'est une juste proportion. Nous avons employé les experts les plus compétents que nous avons pu trouver et ceux-ci ont calculé ce que

nous devrions payer. Ils ont analysé le coût de la construction de notre chemin de fer, qui représente un prix de base que nous ne pouvons dépasser. Je signalerai aux honorables sénateurs qu'il est absurde dans l'intérêt du Canada et du public en général de vouloir établir un parallèle entre deux chemins de fer de 218 milles. La question de la capacité de transport n'entre pas en jeu. Le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador a la capacité voulue et pourrait transporter tout ce qui se présentera sans faire de nouvelles dépenses importantes de capitaux. La question des tarifs et des comparaisons des prix de transport est extrêmement complexe et je ne puis qu'accepter l'opinion de nos experts quant à ce que nous devrions payer. Il se peut que nous ayons tort. La Commission décidera peut-être en faveur de nos adversaires. Mais nous voulons savoir à quoi nous en tenir.

Le sénateur MACDONALD: M. O'Brien a cité un tarif comparable au cours de son témoignage aujourd'hui.

Le sénateur BRUNT: Non, il s'agissait uniquement de la même distance que celle du transport du minerai.

Le sénateur VIEN: Le tarif de \$3 pour le parcours entier sur ce chemin de fer a été comparé au tarif de \$3.08 par tonne sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

M. DEROCHE: On a pris comme base le chiffre de \$3 pour le parcours jusqu'à Schefferville, et nos experts disent que la comparaison ne saurait être établie de cette façon. Même le chiffre de \$2.50 ne pourrait être comparé avec les autres tarifs, car ils soutiennent que la comparaison ne peut se faire ainsi.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le Comité se trouve dans votre cas. Nous ne voulons pas empiéter sur les attributions de la Commission des transports.

M. DEROCHE: J'ai mentionné les tarifs de transport seulement pour indiquer les efforts que nous tentons afin d'arriver à un accord. Mais comme toute entente semble impossible, nous demandons la décision de la Commission.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous voulez que ce tarif soit établi au plus tôt et vous n'y parvenez pas?

M. DEROCHE: C'est bien cela. Nous voudrions que le tarif soit fixé avant la fin de l'année. Le financement et la préparation des documents nécessaires à une opération de cette envergure demandent beaucoup de temps. Si nous voulons atteindre notre objectif de 1965, il est nécessaire que nous ayons au cours de la présente année un chiffre que nous pourrions citer dans notre prospectus aux compagnies d'assurance.

Le sénateur MACDONALD: La Commission a-t-elle déjà établi des tarifs dans des circonstances semblables?

M. DEROCHE: M. O'Brien dit que cela ne se fait pas et j'accepte son assertion. Lorsque les parties en cause ont le droit de faire appel à la Commission, elle en viennent ordinairement à une entente et c'est sans doute ce qui arrivera dans notre cas.

Le sénateur VIEN: Elles n'en viennent pas toujours à une entente. Cela peut arriver lorsqu'il s'agit de grandes entreprises comme celle-ci, mais la Commission n'a jamais voulu étudier les questions de tarifs de transport avant que le chemin de fer ait été construit et qu'il y ait des marchandises à expédier. C'est la règle générale. Vu l'importance de l'entreprise et les circonstances spéciales, la Commission modifierait peut-être son attitude pour faire exception à la règle, mais ce serait une exception.

M. DEROCHE: Monsieur le président, le dernier point et le plus important peut-être est celui des tarifs et des obligations contractuels.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je m'excuse de vous interrompre, mais si vous pouviez vous entendre sur l'établissement d'un tarif de transport qui donnerait satisfaction aux deux parties en cause, vous n'auriez plus besoin de ce projet de loi?

M. DEROCHE: C'est vrai. Si nous pouvions conclure une entente à long terme qui donnerait satisfaction aux deux parties, le présent bill ne serait pas nécessaire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est ce qui est prévu dans les accords actuels, n'est-ce pas?

M. DEROCHE: C'est en effet ce qui était prévu. Je pourrais montrer aux honorables sénateurs des mémoires signés par les deux parties disant que si nous ne pouvons nous entendre sur le tarif, nous accepterons la décision de la Commission des transports. Les procès-verbaux de certaines réunions contiennent cet engagement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Voici ma dernière question. Le seul tarif actuellement en discussion est celui du transport sur la ligne principale. Vous dites que vous ne pouvez présentement demander à la Commission des transports d'établir ce tarif parce que vous n'avez pas encore de produits à expédier. Est-ce bien cela?

M. DEROCHE: C'est bien cela. Nous avons demandé à la Commission ce qu'elle en pense et elle nous a répondu catégoriquement qu'en aucun cas elle recevrait une demande d'un expéditeur qui n'a rien à expédier. Sans doute, M. O'Brien en convient-il avec nous. Nous ne pouvons faire une demande avant d'avoir des marchandises à expédier.

Le sénateur BOUFFARD: Quand vous avez discuté cette question de l'expédition du minerai avec la Commission, avez-vous parlé de l'établissement d'un tarif applicable dès aujourd'hui, si votre exploitation était déjà en cours, ou d'un tarif applicable à l'avenir?

M. DEROCHE: Chacun comprenait qu'il s'agissait d'un contrat d'une durée raisonnable.

Le sénateur VIEN: Qu'entendez-vous par cette expression?

M. DEROCHE: Je suppose que ce serait là encore un point à négocier. Ce pourrait être cinq ans, dix ans, ou le tarif pourrait comporter une clause de relèvement automatique, suivant l'accroissement du chiffre des dépenses. Mais chacun savait que nous désirions un tarif assez permanent.

Le sénateur BOUFFARD: La Commission refuserait certainement d'établir un tarif applicable dans cinq ans, car les conditions peuvent changer grandement d'ici là et le tarif ne sera peut-être plus le même alors. Vous ne pouvez espérer que les compagnies vont s'engager à accepter un tarif applicable dans cinq ans, sans savoir ce que les conditions seront à cette époque.

M. DEROCHE: Nous nous rendons compte qu'une décision de la Commission serait moins avantageuse qu'une entente entre les parties intéressées.

Le sénateur KINLEY: Le fait que vous serez sous la juridiction fédérale vous empêcherait-il de pouvoir vous entendre?

M. DEROCHE: Non.

Le sénateur KINLEY: La Commission ne serait appelée à examiner votre demande qu'au cas où vous ne pourriez arriver à une entente, n'est-ce pas?

M. DEROCHE: Oui.

Le sénateur EULER: Le seul point qui m'intéresse dans toute cette affaire, c'est que vous pourriez vous entendre et ne pas être obligés de recourir à cette loi. Ne pourriez-vous pas vous réunir et vous entendre sur ce point?

M. DEROCHE: Nous essayons de nous entendre depuis février 1959.

Le sénateur VIEN: Organisons un sous-comité qui réunira les intéressés. Nous pourrions peut-être les aider à s'entendre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cette proposition est présentement en discussion.

Le sénateur EULER: M. O'Brien voudrait-il nous donner une explication à ce sujet?

M. O'BRIEN: La loi des chemins de fer ne permet pas de conclure des accords pour plus d'une année. En premier lieu, elle n'admet aucun accord, c'est la Commission des chemins de fer qui approuve les tarifs. La loi des transports permet la fixation de tarifs convenus, mais ceux-ci peuvent être annulés à la fin de l'année par l'une ou l'autre des parties.

Le sénateur EULER: Alors les négociations ne serviraient à rien?

M. DEROCHE: Elles ne le peuvent pas.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La durée de l'accord intervenu ne dépasserait pas un an?

M. DEROCHE: C'est ce que mon savant ami prétend.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et quelle est la durée d'un tarif établi par la Commission des transports?

M. DEROCHE: Il est en vigueur jusqu'à ce qu'il soit modifié.

Le sénateur VIEN: Rien ne garantit qu'il restera en vigueur pendant une période donnée?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La question reste ouverte, et subordonnée à toute demande de modification.

Le sénateur MACDONALD: La Commission ne pourrait-elle pas établir un tarif permanent si les parties intéressées y consentent?

M. O'BRIEN: Non, monsieur le sénateur. Elle établit un tarif juste et équitable pour le moment, mais pas pour l'avenir.

Le sénateur MACDONALD: Mais il me semble que la Commission des transports a le droit d'établir des règles obligatoires quand on lui en fait la demande.

M. O'BRIEN: Non, monsieur. Elle établit un tarif juste et raisonnable pour le temps présent. Par exemple, un tarif approuvé aujourd'hui pourrait être changé la semaine prochaine, ou dans deux semaines, si les cheminots obtenaient une augmentation de salaires, par exemple. Comme je l'ai déjà dit, la loi des transports permet l'établissement d'un tarif convenu qui s'applique à toutes les expéditions des intéressés, ou à une certaine proportion des expéditions, 75 p. 100 par exemple, mais un tel accord ne peut lier les parties pour plus d'une année.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pour les fins de la discussion, imaginons que les parties aient conclu un accord de cinq années, avec l'approbation de la Commission, un tel tarif ne resterait-il pas en vigueur pendant les cinq années, à moins qu'une des parties en cause demande qu'il soit modifié?

M. O'BRIEN: Les tarifs convenus n'ont pas besoin de l'approbation fédé-

rale. Un tarif convenu établi en vertu de la loi des transports est un accord entre particuliers qui n'est subordonné qu'à une seule condition. Si l'on convient avec un expéditeur de transporter ses marchandises à un certain tarif, l'on est obligé d'accorder les mêmes conditions à un autre expéditeur qui se trouve dans des circonstances semblables, sans qu'il doive fournir le même volume d'expéditions. Un tel accord ne peut durer plus d'un an, si l'une des parties s'y oppose.

Le sénateur MACDONALD : Ne pourrions-nous pas spécifier que l'accord doit primer nonobstant les dispositions . . .

M. O'BRIEN: Non, monsieur. J'ai eu la tâche de suivre toutes les séances de la Commission royale sur les taux convenus et tous les débats qui ont eu lieu au Parlement quand il s'est agi d'adopter la loi. Celle-ci spécifie bien clairement qu'il est impossible de conclure un accord durable.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, le témoin a encore un point à exposer. Allons-nous l'écouter?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il y a d'autres aspects à cette question, monsieur le président. Mais permettons à M. DeRoche de terminer sa réfutation

M. DEROCHE: J'aimerais discuter ce point, car il est important. Il s'agit de la négociation d'un accord.

J'ai déjà réfuté l'assertion de M. O'Brien relativement à la violation de l'accord conclu. J'ai démontré que les dispositions de l'article 153 lui accordent entière protection et qu'il n'y a pas de difficulté de ce côté-là.

M. O'Brien a parlé ensuite du droit perpétuel de circulation. J'ai dit au début de mes remarques et je répète que notre droit de circulation sur les voies de la Northern Land est exactement le même que celui de la compagnie Carol. Les deux cas sont parallèles et chaque compagnie peut renoncer en tout temps à l'accord concernant le droit de circulation. Celle qui y renonce abandonne par le fait même l'argent qu'elle a placé dans sa moitié de la propriété.

Il n'y a pas l'ombre d'un doute que nous sommes absolument liés et que rien ne peut être changé avant 21 ans. A l'expiration des 21 ans, la perte de la moitié du placement n'aura peut-être pas une grande importance. En d'autres termes, en tout temps et certainement après quelques années, chacune des parties contractantes est libre de renoncer à l'accord concernant le droit de circulation.

Si vous me le permettez, je lirai le paragraphe pertinent de la lettre d'intention que l'on a déposée:

«Au cas où l'un des groupes cesserait de faire circuler ses trains sur le secteur commun pendant une année civile entière et omettrait de verser le paiement de 20 p. 100 . . . »

Chaque partie doit payer la moitié des frais, ou un minimum de 20 p. 100. . . l'autre groupe n'exigera pas le paiement de ces 20 p. 100, mais déclarera déchu le droit de circulation du premier groupe.»

Puis l'on ajoute que le groupe en défaut perdra son placement qui deviendra acquis à l'autre partie.

Je soutiens, honorables sénateurs, qu'en vertu de l'accord statutaire auquel M. Hopkins s'est référé au sujet de la compagnie conjointe, la *Northern Land Company* doit nous accorder le droit perpétuel de circulation. En d'autres termes, en notre qualité de compagnie participante, nous avons le droit de circulation perpétuel, auquel nous pouvons renoncer à notre gré. Ce droit n'est donc

pas perpétuel en ce sens et il n'y a rien dans la loi des chemins de fer qui abroge en quelque manière l'accord conclu. Même si la disposition de la loi qui établit une limite de 21 ans s'applique à ce cas, ce que nous n'admettons pas, nous sommes d'avis que nous n'aurons pas de difficulté à convaincre la Commission des transports que l'exploitation commune d'un chemin de fer commun n'est pas une question de droits perpétuels de circulation. Il s'agit uniquement de deux compagnies qui exploitent en commun une voie ferrée commune. Et même si je fais erreur, nous n'avons aucune obligation qui s'étende sur une période de 21 ans. Si je fais erreur sur ce point, il se peut que nous ne puissions plus obtenir de droits additionnels. Mais nous avons toujours eu ce droit en vertu de notre contrat.

A mon sens, il n'a aucune possibilité que le présent bill nous dégage de nos obligations contractuelles. Je n'ai certainement rien trouvé dans le texte qui soit de nature à nous dégager de nos obligations. Pour arriver à une telle conclusion, il a fallu parcourir toute la loi des chemins de fer et les termes de l'accord et tout cela démontre clairement qu'on ne nous dégage de rien du tout. Nous ne désirons aucunement être dégagés de quoi que ce soit et nous sommes convaincus de ne pas avoir manqué à nos engagements.

Le sénateur VIEN: Ce point devra être éclairci. La lecture des dispositions de la loi m'a embrouillé et j'ai l'impression qu'il n'est pas sûr que la Commission des transports ne puisse pas abroger les accords conclus.

Le sénateur EULER: Monsieur le président, ne pourrions-nous avoir l'avis de notre propre conseil juridique sur ce point?

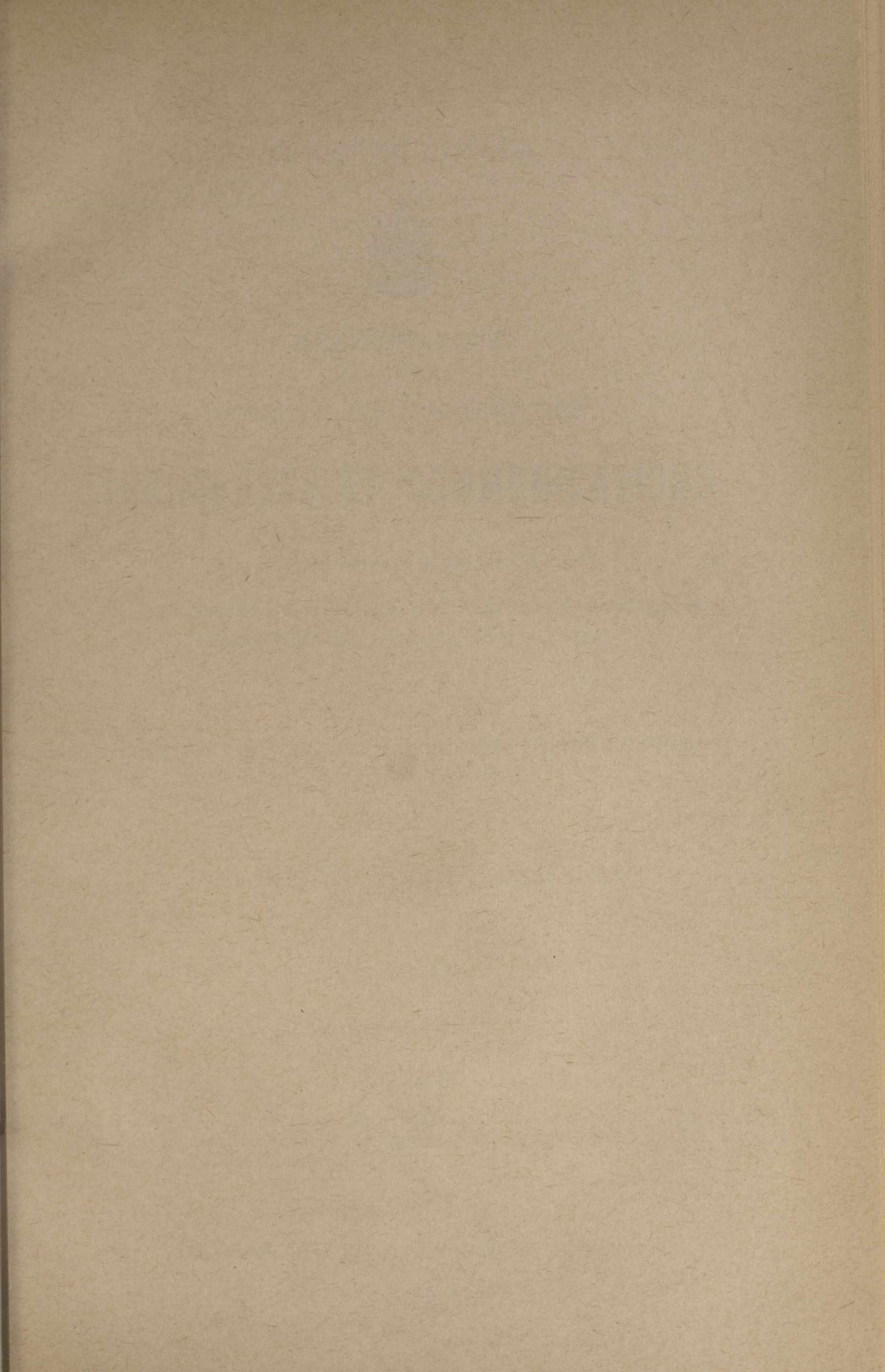
Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, le Comité est saisi d'une proposition tendant à la constitution d'un sous-comité chargé d'examiner les amendements à apporter au bill et à nous faire rapport jeudi prochain. Les noms des cinq sénateurs qui feront partie de ce sous-comité m'ont été soumis. Le sous-comité pourra appeler les témoins s'il le désire. Le Comité convient-il que c'est là une méthode désirable de traiter les amendements possibles? Etes-vous prêts à vous prononcer? Etes-vous disposés à accepter les cinq noms que je vais vous lire?

Le sénateur HAIG: Commencez par les lire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous m'avez devancé, sénateur Haig. Les noms que l'on m'a proposés sont ceux des sénateurs Hugessen, Brunt, Euler, Vien et Farris.

Ceux qui sont pour? La motion est adoptée.

Sur ce, le comité s'ajourne.



Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill S-24 intitulé:

Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company* et la
Compagnie de chemin de fer Arnaud

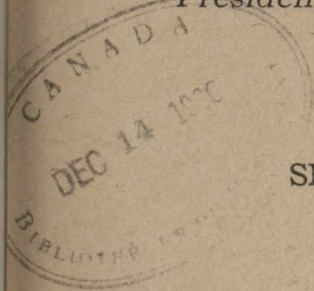
Président suppléant: L'honorable Harold Connolly
(Halifax-Nord)

SÉANCE DU JEUDI 19 MAI 1960

Fascicule 3

TÉMOINS:

M. A. S. Pattillo, C.R., avocat de la *Wabush Lake Railway Company* et de
la Compagnie de chemin de fer Arnaud; M. John L. O'Brien, C.R., avocat
de la *Carol Lake Company*.



COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gladstone	Molson
Baird	Gouin	Monette
Beaubien	Grant	Paterson
Bishop	Haig	Pearson
Blois	Hardy	Power
Bouffard	Hayden	Quinn
Bradley	Horner	Raymond
Brunt	Hugessen	Reid
Buchanan	Isnor	Robertson
Campbell	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Courtemanche	Lefrançois	Stambaugh
Dessureault	*Macdonald	Veniot
Emerson	McGrand	Vien
Euler	McKeen	Woodrow—(50)
Farris	McLean	
Gershaw	Méthot	

50 membres
(QUORUM 9)

* *Membre ex officio.*

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du jeudi 17 mars 1960.

Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur White, que le Bill S-24, intitulé; "Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud", soit maintenant lu une deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur White, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 19 mai 1960.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit à 10 heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*, Aseltine, Beaubien, Blois, Bradley, Brunt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Gershaw, Gladstone, Haig, Hayden, Horner, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald, McGrand, McKeen, Monette, Reid, Smith (*Queens-Shelbourne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh et Woodrow—(28). Aussi présents: M. E. R. Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, les sténographes officiels du Sénat.

A la demande de l'hon. sénateur Hugessen, il est décidé à l'unanimité que l'hon. sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) demeure président suppléant du Comité.

Le Comité poursuit la lecture et l'examen du bill suivant:

Bill S-24, Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud.

L'hon. sénateur Hugessen, président du sous-comité du Comité permanent des transports et communications, qui étudie ledit bill, donne lecture d'un rapport dudit sous-comité et, après délibérations, il est décidé à l'unanimité de modifier le bill de la façon suivante:

1. Page 2, ligne 7, supprimer les mots "aux présentes" et les remplacer par les mots "dans la présente loi".
2. Page 3. Après l'article 5, ajouter l'article 6 suivant: "6. Rien dans la présente loi ne libère l'une ou l'autre des compagnies de ses obligations contractuelles."

L'Hon. sénateur McKeen, appuyé par l'hon. sénateur Lambert, propose que ledit bill ainsi modifié soit adopté.

Après de nouvelles délibérations, l'hon. sénateur Isnor, appuyé par l'hon. sénateur Reid, propose que l'article 2 dudit bill soit supprimé. La motion, mise aux voix, est rejetée.

La motion de l'honorable sénateur McKeen, mise aux voix, est adoptée par 12 voix contre 7.

Il est décidé de rapporter le bill ainsi modifié.

A 11 heures et demie, le Comité termine son étude dudit bill.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET
COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 19 mai 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été déferé le bill S-24, concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, se réunit à 10 heures et demie du matin, sous la présidence du sénateur Harold Connolly (*Halifax-Nord*), président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous sommes en nombre et, si vous le voulez bien, nous allons commencer. Vous vous souvenez que durant la discussion de la dernière séance, au sujet du bill S-24, le Comité a formé un sous-comité de cinq membres, chargé d'étudier les modifications possibles. Le comité s'est réuni et je vais prier le sénateur Hugessen d'avoir la bonté de soumettre le rapport du sous-comité.

Le sénateur HUGESSEN: Monsieur le président, le sous-comité était composé des sénateurs Brunt, Euler, Farris, Vien et moi-même. Nous avons l'honneur de soumettre au Comité notre rapport unanime:

Votre sous-comité recommande que le bill S-24, Loi concernant la *Wabush Lake Railway Company Limited* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, soit modifié de la façon suivante:

1. *Page 2, ligne 7*, supprimer les mots «aux présentes» et les remplacer par les mots «dans la présente loi».

Peut-être devrais-je expliquer qu'il s'agissait simplement d'apporter une modification de manière à s'assurer que cette disposition de l'article 3 s'applique au Bill tout entier et non pas seulement à l'article 3 lui-même. L'article devient plus clair.

La deuxième modification est la suivante:

2. *Page 2, ligne 46*. Enlever le point et ajouter: «Toutefois, rien dans la présente loi ne libère l'une ou l'autre des compagnies de ses obligations contractuelles.»

Le tout est respectueusement soumis.

Peut-être les sénateurs voudraient-ils que j'explique brièvement pourquoi nous avons proposé l'amendement. Pendant les délibérations on a prétendu, au comité, que l'adoption de ce bill pourrait vraisemblablement avoir l'effet de libérer les deux parties requérantes, la *Wabush Lake Railway Company* et la Compagnie de chemin de fer Arnaud, de certaines des obligations qu'elles avaient contractées conformément aux ententes conclues en vertu de la loi de Terre-Neuve, et cette phrase ajoutée à la fin de l'article 4 indique clairement que rien dans la loi n'aura pour effet de les libérer de cette obligation, quoi qu'il advienne.

Le sénateur HAYDEN: Monsieur le président, je me suis demandé pourquoi cette disposition était insérée comme une réserve plutôt qu'un article séparé dans le bill.

Le sénateur HUGESSEN: Je ne pense pas que le Comité ait estimé que cela importait beaucoup, pourvu que ce fût à la fin des articles exécutoires du bill et le libellé nous a paru assez large.

Le sénateur HAYDEN: Je ne suis pas assez au courant pour pouvoir dire que l'article 4 prévoit toutes les possibilités. Vous avez parlé d'articles exécutoires du bill et cela se peut;

mais s'il y avait un article séparé, l'effet serait complet, malgré ce qui pourrait être dans tout le bill.

Le sénateur HUGESSEN: C'est ce que mentionne l'expression «rien dans la présente loi».

Le sénateur BRUNT: C'est certainement assez étendu pour couvrir la loi entière.

Le sénateur HAYDEN: Puisqu'il en est ainsi, pourquoi ne pas en faire un article séparé plutôt qu'une réserve?

Le sénateur REID: Qu'y a-t-il de mal à faire un article séparé?

Le sénateur BRUNT: Je n'y vois rien de mal, sauf que je pense que cela couvre tout. Il ne peut y avoir aucun doute, une fois cet amendement ajouté, qu'aucune de ces compagnies ne sera libérée de ses obligations contractuelles et telle a été la préoccupation de chacun à la dernière séance du Comité.

Le sénateur HUGESSEN: En ce qui concerne le sous-comité, l'affaire est sans importance. Si le Comité pense que c'est uniquement une question de rédaction, il lui appartient de décider s'il doit ou non y avoir un article séparé.

Le sénateur ASELTINE: Comment serait rédigé le nouvel article si la proposition du sénateur Hayden était acceptée?

Le sénateur HUGESSEN: Je crois que la phrase resterait exactement la même, en enlevant le mot «toutefois» et le nouvel article commencerait par «Rien dans la loi ne libère l'une ou l'autre des compagnies de ses obligations contractuelles».

Le sénateur MACDONALD: Les représentants des compagnies étaient-ils présents quand le sous-comité s'est réuni?

Le sénateur HUGESSEN: Non.

Le sénateur MACDONALD: Je croyais que le sous-comité devait réunir les représentants des compagnies afin de trouver un amendement qui satisfasse les deux compagnies.

Le sénateur HUGESSEN: Oh non, sénateur, ce n'était pas le cas du tout. Si vous vous rappelez, M. O'Brien, l'avocat des parties opposées, a dit que nul amendement ne serait satisfaisant, qu'elles s'opposaient au bill. Notre Comité a été formé pour proposer des amendements au bill.

Le sénateur MACDONALD: Je me souviens qu'il a dit qu'il s'opposait au bill et j'ai cru que c'était le sentiment du Comité que s'il jugeait à propos d'adopter le bill, il faudrait qu'il y eût quelques amendements pour l'améliorer, et c'est pour cette raison qu'on a proposé que le sous-comité fût établi et que celui-ci tâcherait de trouver un amendement propre à améliorer le bill et à le rendre plus satisfaisant, si je puis m'exprimer ainsi.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur le président, quand j'ai fait la proposition de former ce comité, on a dit qu'il semblait y avoir conflit entre les articles 3 et 4, un conflit irréconciliable. Parce qu'il y a eu tellement de discussion au Comité, nous ne pouvions nous attendre à faire quoi que ce fût ni à arriver à quelque conclusion, sans soumettre l'affaire à un sous-comité, afin de voir s'il n'y aurait pas moyen d'écarter le conflit manifeste entre les articles 3 et 4.

Or, l'amendement qui a été apporté me paraît écarter, pour le moins, la limite de la période de 21 ans qui est prévue dans la loi sur les chemins de fer. Et si l'amendement est adopté, soit sous la forme que propose le sénateur Hayden, soit sous la forme du rapport, il me semble alors que la situation sera de nature à transformer la question en un cas de litige ou de non-litige, et il appartiendra aux tribunaux de décider si oui ou non ces obligations contractuelles ont été violées.

Le sénateur HUGESSEN: Monsieur le président, puis-je lire un extrait de la page 57 (version anglaise) du compte rendu. Il s'agit d'une observation du sénateur Brunt.

Le sénateur Brunt: Qu'il me soit permis de m'exprimer ainsi: M. O'Brien s'oppose à ce que ces chemins de fer passent sous la compétence fédérale. Ces chemins de fer ont demandé de relever de la compétence fédérale. Aucune modification apportée par un sous-comité ne peut remédier à cette situation.

M. J. L. O'Brien: C'est là une définition exacte de mon attitude et je ne veux m'en écarter en rien.

Le sénateur MACDONALD: Oui, je suis tout à fait de cet avis; mais je garde l'impression, comme l'a dit le sénateur Lambert, que le but du sous-comité était de trouver un amendement propre à écarter le conflit. C'est l'unique raison pour laquelle le sous-comité a été formé et je croyais, à tort ou à raison, que pour en arriver à cela, il fallait considérer les points de vue de chaque compagnie de chemin de fer quant à l'amendement. Or, le sous-comité s'est réuni et n'a pas entendu les représentants des compagnies ferroviaires.

Le sénateur BRUNT: Vous avez raison. Nous n'avons jamais pensé qu'il nous fallait convoquer les représentants des parties. Nous avons compris que le Comité, tout le Comité, voulait s'en remettre au sous-comité pour préparer ces amendements et c'est précisément ce que nous avons fait.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que c'est exact, messieurs. La motion soumise au Comité ne contenait nulle directive indiquant ceux que le sous-comité devait faire comparaître.

Le sénateur HUGESSEN: Oui, monsieur le président, votre déclaration que je trouve à la fin de la page 68 (version anglaise) le confirme. Vous avez dit:

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: . . . J'imagine que le sous-comité pourrait appeler ces témoins et d'autres s'il le désire. Le Comité convient-il que c'est la manière désirable de s'occuper des amendements?

Le sénateur MACDONALD: On a donc certainement dit que le sous-comité pourrait aimer convoquer les représentants des compagnies.

Le sénateur HUGESSEN: Pourrait ou non.

Le sénateur MACDONALD: En effet. Je n'ai donc pas tout à fait tort en cela. Je pense que nous devrions entendre les représentants des compagnies dès maintenant, pour savoir ce qu'ils pensent de ces amendements. Après tout, il s'agit ici d'un bill d'intérêt privé, et je ne crois pas que nous ayons l'habitude d'adopter des bills de ce genre sans connaître les vues de ceux qui les présentent. Voici un amendement à un bill, et nous ne savons pas si la compagnie l'approuve ou non.

Le sénateur BRUNT: Je pense que M. O'Brien sera franc et vous dira qu'il n'est pas en faveur de l'amendement. Il ne veut pas que le bill soit adopté. Voilà son attitude. Je ne l'en blâme pas. Il a reçu de ses clients la consigne de s'opposer à l'adoption du bill. Les autres sont de l'autre côté de la clôture et disent: «Nous voulons que le bill soit adopté».

Le sénateur ISNOR: Le bill tel qu'il est en ce moment?

Le sénateur BRUNT: Non, tel qu'il est modifié.

Le sénateur MACDONALD: Je pense que les gens du côté opposé n'ont jamais dit qu'ils voulaient que le bill soit adopté dans la forme qu'il aura, une fois les amendements apportés.

M. PATILLO: Nous ne nous opposons pas aux amendements proposés.

Le sénateur LAMBERT: Je pense que tous les angles de cette affaire ont été discutés bien clairement. Nous savons ce qui en est, et je propose que vous mettiez l'amendement aux voix.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'autre part, messieurs, en ce qui concerne le Comité, je prétends qu'il n'y a rien d'obligatoire. Nous ne sommes pas tenus d'accepter le rapport du sous-comité, et je dis cela en toute déférence. Si c'est le désir du Comité que nous entendions d'autres observations des parties intéressées,—de brèves observations, non pas des observations détaillées comme celles que nous avons déjà entendues,—nous pouvons fort bien faire cela. Quelle est votre opinion sur cette question?

Le sénateur HAYDEN: Vous pourriez demander aux parties, monsieur le président, si elles veulent ajouter quelque chose à ce qu'elles ont déjà dit.

Le sénateur KINLEY: D'un autre côté, ne devrions-nous pas prier le sous-comité de mieux expliquer le motif de ses propositions? J'aimerais un peu de renseignements de la part du sous-comité pour établir comment il en est arrivé à cela.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sénateur Hugessen, le sénateur Kinley veut connaître les raisons pour lesquelles le sous-comité que vous avez présidé en est arrivé à cette décision en ce qui touche les deux amendements proposés.

Le sénateur HUGESSEN: Je ne pense pas que vous ayez besoin de plus amples explications de ma part au sujet de cet amendement peu important, le premier. Il s'agit simplement d'un amendement concernant la rédaction et à insérer à la ligne 7 de la page 2, soit substituer les mots «dans la présente loi» aux mots «aux présentes». Ce n'est qu'un changement dans la rédaction. L'autre amendement est celui que nous avons proposé d'ajouter à la fin de l'article 4. Je ne crois pas qu'il faille en répéter les mots, mais il avait pour objet d'expliquer d'une façon bien claire que rien dans la loi ne doit libérer l'une ou l'autre des deux compagnies de chemin de fer des obligations qu'elles ont contractées antérieurement, que ce soit les clients de M. O'Brien ou n'importe qui. Le sous-comité a inséré cet amendement, parce qu'on lui a dit avec insistance,—je ne sais pas si vous étiez présent . . .

Le sénateur KINLEY: Oui, j'y étais.

Le sénateur HUGESSEN: On lui a dit que quelques-unes des dispositions de la loi pouvaient venir en conflit avec les obligations que ces compagnies avaient contractées conformément à la loi de Terre-Neuve ou en vertu d'autres ententes, conclues entre elles et les parties opposées au bill, aux termes de la loi de Terre-Neuve. Afin d'empêcher toute possibilité d'interprétation de ce genre au sujet du présent bill, s'il était adopté dans sa forme originale, nous avons cru qu'il fallait insérer un nouvel article ou un paragraphe,—peu importe,—indiquant que rien dans la loi ne doit avoir l'effet de libérer une de ces compagnies de ses obligations.

Le sénateur KINLEY: J'aimerais connaître ce que l'on pourrait appeler les droits de pionnier de l'autre compagnie. Elle s'est établie là-bas et elle a fait œuvre de pionnier. Est-ce là un empiètement sur ses droits?

Le sénateur HUGESSEN: Je ne puis parler au nom du sous-comité là-dessus. Toutefois, personnellement, je pense que les droits que quelqu'un peut avoir de se servir de la ligne existante et les conditions auxquelles on peut l'utiliser sont à très juste titre des questions ressortissant à un organisme impartial comme la Commission des transports, qui aura compétence si le bill est adopté.

Le sénateur HAYDEN: J'ai cru vous entendre dire que cette réserve a été insérée en vue de sauvegarder les droits et obligations découlant de la loi de Terre-Neuve et de tout contrat pouvant exister entre les parties. Croyez-vous que les termes de cette disposition soient assez larges pour comprendre tout cela?

Le sénateur HUGESSEN: Non, c'est à l'égard de tout contrat qui peut avoir été passé en vertu de la loi de Terre-Neuve.

Le sénateur BRUNT: La loi de Terre-Neuve, voyez-vous, renferme un contrat qui fait partie de cette loi. Voilà ce que nous cherchons à sauvegarder, les obligations contractuelles de ces deux compagnies.

Le sénateur HAYDEN: Vu que je n'ai pas assisté à la séance, je n'ai pas vu ce contrat. Je ne désire pas le voir maintenant; mais vous pouvez me dire si, oui ou non, le contrat tient son autorité de la loi de Terre-Neuve ou bien s'il s'agit d'un contrat indépendant?

M. HOPKINS: Il est conforme à la loi. Il en fait partie.

Le sénateur HAYDEN: S'il tient son autorité de la loi, je me demande s'il ne devrait pas y avoir une mention plus précise dans l'amendement.

Le sénateur HUGESSEN: N'en est-il pas assez clairement question au début de l'article 3? J'y lis ce qui suit:

«Rien aux présentes ne doit s'interpréter comme portant atteinte à quelques dispositions des lois de la législature de la province de Terre-Neuve . . .»
Cela comprendrait la loi?

Le sénateur HAYDEN: Oui, je voulais parler de l'article 4, où vous insériez l'amendement.

Le sénateur HUGESSEN: A la vérité, le sous-comité n'était pas convaincu que l'amendement était nécessaire; mais, le point ayant été soulevé, nous avons voulu le rendre absolument clair.

Le sénateur BRUNT: L'amendement a été ajouté pour plus de clarté.

Le sénateur HAYDEN: Je pense encore qu'il faudrait un article séparé.

Le sénateur LAMBERT: Sénateur Hayden, il me semble que l'amendement fait simplement ressortir le statut provincial, la validité des contrats conclus et des lois adoptées dans la province de Terre-Neuve. Je pense que notre Comité a tout à fait le droit et même presque le devoir de reconnaître ce fait.

Le sénateur McKEEN: Monsieur le président, si cet amendement est proposé pour des raisons de clarté, et si le sénateur Hayden croit que ce serait plus clair dans un article séparé que dans une réserve apportée dans un article, je propose que l'on en fasse un article séparé.

Le sénateur BRUNT: Je puis en donner le texte simple, si vous voulez en faire le sujet d'un article séparé.

Le sénateur HAYDEN: Il suffirait de supprimer le mot «toutefois» et de faire un nouvel article 6.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Faut-il une motion pour cela?

Le sénateur HAYDEN: Je propose qu'il y ait un nouvel article 6 dans le sens de la réserve et qu'on supprime le mot «toutefois».

Le sénateur BRUNT: Le nouvel article se lirait ainsi:

«Rien dans la présente loi ne libère l'une ou l'autre des compagnies de ses obligations contractuelles».

Le sénateur HAYDEN: Je fais la proposition.

Le sénateur McKEEN: Je l'appuie.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je crois que nous devrions entendre les parties.

Le sénateur BRUNT: Mettons-nous d'accord sur le texte, d'abord. Le texte convient aux parrains du bill. L'amendement satisfait-il M. O'Brien?

M. O'BRIEN: Non, monsieur,

Le sénateur HAIG: Monsieur le président, je croyais que nous avions nommé un très bon sous-comité pour s'occuper de cette question des amendements. Il a soumis un rapport et il me semble que nous sommes liés par les contrats conclus. Je ne vois pas pourquoi nous pousserions l'affaire plus loin. Occupons-nous maintenant de décider si nous adopterons le rapport du sous-comité, après quoi nous nous mettrons à l'œuvre, pour étudier le bill même. Ceux qui ne sont pas en faveur peuvent voter contre et ceux qui le sont pourront voter pour. Les arguties au sujet d'amendements légaux ne donneront pas de résultat satisfaisant dans ce cas.

Je suis de ceux qui tiennent à ce qu'on mette en valeur le minerai de fer de notre pays et qu'on dépense les millions nécessaires à cette fin, afin de procurer de l'emploi à nos gens pendant des années à venir. Nous avons besoin d'une industrie de ce genre. Je voudrais donc, si possible, faire quelque chose pour l'adoption de cette mesure. D'autre part, je ne veux pas toucher aux contrats qui ont déjà été conclus par les compagnies et par le gouvernement de Terre-Neuve. Je ne veux en aucune manière nuire au gouvernement de Terre-Neuve. Mais je ne crois pas que la modification proposée porte atteinte à cette province ou aux contrats, sauf pour indiquer qu'ils lient les parties.

Je pense que le sous-comité a fait du bon travail. Nous devrions accepter son rapport et nous mettre à l'étude du bill.

Le sénateur BRUNT: Sénateur Haig, certains membres du comité ont l'impression qu'il vaudrait mieux faire de l'amendement un nouvel article 6. Je crois que chaque membre est bien disposé à faire de l'amendement l'article 6 du bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Une motion a été présentée au Comité.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, avant que vous mettiez la question aux voix, je pense que M. O'Brien a quelque chose à dire.

M. O'BRIEN: Monsieur le président et messieurs les sénateurs, je n'ai pas l'intention de vous retenir bien longtemps. Je dois dire que j'ai déjà dépassé les limites et je vous remercie de votre patience. Je ne veux pas entrer dans toutes les subtilités de l'interprétation légale à propos de ces amendements. Il serait présomptueux de ma part d'agir ainsi en présence des éminents légistes du sous-comité auquel a été confiée la préparation des amendements.

Au sujet de l'amendement, il y a deux points fondamentaux sur lesquels je crois devoir appeler votre attention. Le premier point est que les contrats, comme nous en sommes tous convenus, ne sont pas encore signés. Le contrat de base est énoncé dans la loi et prévoit qu'il devrait y avoir une foule d'autres contrats. On a signé une lettre déclarative d'intention qui a été versée au compte rendu, la semaine dernière. Protéger des obligations contractuelles qu'on n'a pas encore contractées ne nous aidera pas beaucoup et nous signalons respectueusement que nous sommes placés dans une situation inférieure du fait que la position de l'une des parties est changée avant la signature du contrat. Ce qui est encore plus important, c'est que lorsque nous avons accepté ces obligations à la demande du gouvernement de Terre-Neuve, les contrats,—même celui qui est attaché au bill,—ont été passés avec une société provinciale et nous n'avons pas eu à insérer dans les contrats des stipulations se rapportant aux pouvoirs qu'une société fédérale pouvait avoir.

Je ne veux citer qu'un exemple. Nous n'avons pas mentionné dans ce contrat que la compagnie Wabush n'exproprierait jamais la *Northern Land Company*, qui possède l'emprise. La compagnie Wabush n'a pas le droit de faire cela; mais, une fois qu'elle relèvera de l'autorité fédérale, elle pourra demander le droit d'expropriation et l'obtenir. Je veux donc dire tout d'abord que la sauvegarde des obligations contractuelles qui existent aujourd'hui ne vise pas les ententes que nous nous sommes engagés à conclure et que les autres parties ont déjà conclues. Deuxièmement, si elles étaient toutes énoncées dans les contrats passés entre deux compagnies régies par le gouvernement provincial, cela ne prévoirait pas le cas d'une compagnie qui recevrait des pouvoirs dont elle ne disposait pas au moment où les contrats ont été signés.

Le sénateur HAYDEN: Monsieur O'Brien, à supposer que cette mesure législative ne nous soit pas soumise et que les négociations entre les parties en soient arrivées au point où elles en sont maintenant et si rien d'autre ne devait se produire, vous considéreriez-vous dans une situation telle que vous pourriez intenter un procès pour obliger à terminer le contrat?

M. O'BRIEN: La lettre déclarative d'intention mentionne que les conditions doivent être négociées. Vous ne pouvez donc pas faire observer une chose qu'il faut négocier.

Le sénateur HAYDEN: Alors, vous n'avez pas encore conclu de contrat, mais vous êtes au stade des négociations.

M. O'BRIEN: Nous avons conclu le contrat de base, où il est dit que la *Northern Land Company* doit posséder l'emprise et que la *Wabush Lake Railway Company* ainsi que la *Carol Lake Company* doivent avoir des droits de circulation à perpétuité. C'est un contrat bref qui est attaché à la loi et il prévoit la signature d'un contrat détaillé en vue d'y donner suite.

Le sénateur HAYDEN: Mais si le contrat de base dit que l'emprise doit appartenir à la *Northern Land Company*, que nous ne protégeons pas, est-ce à dire que celle-ci ne pourrait pas exercer son droit d'expropriation?

M. O'BRIEN: Non, pas à mon humble avis. Le fait que le contrat de base inséré dans la loi de Terre-Neuve mentionne que la *Northern Land Company* doit acquérir une emprise et construire une ligne à cet endroit n'empêche pas une autre compagnie ferroviaire ayant des pouvoirs fédéraux d'entrer en scène et d'exproprier; un chemin de fer fédéral a ce pouvoir. Il n'y a rien dans les contrats ni dans les lois qui défende cela. Je puis dire que la moitié de la *Northern Land Company* appartient à mes clients et la moitié aux requérantes.

Le sénateur BRUNT: Votre cliente est une compagnie fédérale?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Alors vous pouvez exproprier la *Northern Land Company*?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur, et nous étions une compagnie fédérale quand nous avons signé le contrat.

Le sénateur BRUNT: Vous avez le droit d'expropriation maintenant.

M. O'BRIEN: Oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Et vous vous opposez à ce que ces gens aient le même droit?

M. O'BRIEN: Ce n'est pas là-dessus que se fonde mon objection.

Le sénateur BRUNT: N'est-ce pas exact que vous vous opposez à ce que ces gens aient maintenant un droit égal à celui de votre compagnie?

M. O'BRIEN: Ce à quoi je m'oppose dans ce cas, c'est qu'un embranchement industriel ait le droit d'exproprier un chemin de fer plus considérable.

Le sénateur HAYDEN: Vous ne voulez pas que les inférieurs dirigent les supérieurs?

M. O'BRIEN: Non.

Le sénateur KINLEY: Du point de vue du profane, n'est-il pas vrai que l'autre compagnie constituera pour votre chemin de fer une cliente, ce qui sera avantageux?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur, avec cette réserve: On a déclaré, l'autre jour, que le chemin de fer était capable de répondre à toutes les exigences. Nous ne sommes pas convaincus de l'exactitude de cette déclaration. C'est une question d'appréciation. J'ai demandé, ce matin, ce qu'il fallait faire pour augmenter la capacité de ce chemin de fer et on a parlé de dépenses d'environ 7 ou 8 millions de dollars.

Le sénateur KINLEY: Si le trafic l'exige, cela semble dans l'ordre, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Oh, oui.

Le sénateur KINLEY: Et vous ne pensez pas que la Commission des transports vous ferait exploiter à perte?

M. O'BRIEN: Non, monsieur, et puis-je ajouter que la Commission des transports a en ce moment même juridiction pour fixer les taux que nous exigeons.

Le sénateur HAYDEN: Dois-je comprendre que quelqu'un s'oppose à l'amendement que nous proposons?

M. O'BRIEN: Non, monsieur, j'hésiterais à dire cela. Je pense que l'amendement dans la mesure où il était possible de lui donner le sens qu'il attend à faire ce qui, d'après le Comité, devrait être fait, je ne le conteste pas.

Le sénateur HAYDEN: Sauf le rejet du bill, y a-t-il un autre libellé que vous proposeriez?

M. O'BRIEN: Non, monsieur.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander, monsieur O'Brien, si les éventualités que vous avez indiquées, à part les dispositions du contrat fondamental, seraient sujettes à la confirmation ou au rejet de la Commission des transports avant que l'une d'elles se produise? Je veux dire n'importe laquelle.

M. O'BRIEN: C'est la plus importante question, celle qui soulève un grand point, quant à ce que peut être l'effet de cet amendement. D'ordinaire une entente sur les droits de circulation doit être approuvée par la Commission des Transports et ne peut durer plus de 21 ans. Le présent contrat est à perpétuité, je ne suis pas prêt à affirmer si cette disposition le soustrait à sa compétence.

Le sénateur LAMBERT: C'est précisément la difficulté que les amendements ont cherché à surmonter.

M. O'BRIEN: Pour autant qu'il fût possible d'apporter un amendement, vous vous êtes fort bien tirés d'affaire.

Le sénateur LAMBERT: Si le bill est adopté par les deux chambres, il devient loi et la Commission n'a pas le choix.

M. O'BRIEN: Si elle a compétence en vertu de la loi, elle n'a pas le choix.

Le sénateur LAMBERT: Je crois que c'est un point bien intéressant.

Le sénateur MCKEEN: La société peut-elle exproprier sans la permission de la Commission des transports?

M. O'BRIEN: Non, monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Vous ai-je entendu dire que certains contrats seront passés entre les compagnies que vise la loi provinciale et qui ne sont pas liées par l'amendement?

M. O'BRIEN: C'est ainsi que j'interprète l'amendement: les obligations contractuelles à compter d'aujourd'hui. Je doute que si nous passons un contrat l'an prochain, ou dans cinq ou six ans, on pourrait dire qu'une disposition du bill, s'il était adopté, régirait ce contrat.

Le sénateur MACDONALD: Même si ce contrat est prévu ou mentionné dans l'entente dont il est question dans la loi?

M. O'BRIEN: Je ne me suis pas arrêté à cette question qui a deux aspects. Il faut que le contrat soit négocié et, d'abord, nous ne sommes pas dans la même position que celle où nous aurions été pour les négociations. Ensuite, quant au sens qu'on semble avoir donné à l'amendement, je doute que celui-ci pourrait s'appliquer aux contrats qui existent présentement. Il peut y avoir d'autres opinions sur la question.

Le sénateur KINLEY: Est-il question de concurrence pour la vente du produit?

M. O'BRIEN: De la concurrence dans la vente du minerai de fer?

Le sénateur KINLEY: Dans la vente du minerai de qualité inférieure ou d'autres catégories. Vous possédez le chemin de fer. Est-ce que l'abandon de ce chemin de fer à une double autorité, pour ainsi dire, porte atteinte à votre marché?

M. O'BRIEN: Permettez-moi de dire qu'en ce moment on exploite un gisement de minerai de haute qualité, à Schefferville. Mes clients mettent en valeur du minerai de fer de qualité inférieure à quelques milles plus loin et, dans la mesure où la demande mondiale ne sera pas suffisante, il n'y a aucun doute que les deux sociétés se feront concurrence; mais, permettez-moi de dire tout de suite qu'on n'a pas cherché à empêcher les promoteurs du présent bill d'exploiter l'entreprise et de vendre leur produit. Nous avons construit le chemin de fer avec eux en vertu d'une entente. C'est ce que nous avons fait. Dans le moment, nous transportons le produit de leur installation d'essai jusqu'aux Grands lacs, car ils n'ont aucun moyen de le faire eux-mêmes. Il n'y a eu nulle entrave placée sur la route des promoteurs du bill. Notre seule objection est que les ententes ont été conclues par deux sociétés provinciales, ententes qui ne peuvent être mises à exécution si l'une d'elles devient une société fédérale.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. O'BRIEN: Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Pattillo, est-ce que vous-même ou vos compagnons voulez faire quelques remarques?

M. PATTILLO: Non, monsieur le président, nous avons dit tout ce que nous voulions dire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci. Sénateur Hugessen, ai-je raison de croire que votre comité est prêt à donner suite à la motion préparée par les sénateurs Hayden et McKeen?

Le sénateur HUGESSEN: Certainement, cela ne fait aucun doute. Ce n'était qu'une proposition. Le Comité a le pouvoir de changer la situation s'il le désire. Je pense que c'est une bonne idée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La motion qui a été présentée veut qu'un article séparé, portant le numéro 6, soit ajouté au présent bill et se lise ainsi:

Rien dans la présente loi ne libère l'une ou l'autre des compagnies de ses obligations contractuelles.

Êtes-vous prêts à voter?

Le sénateur MACDONALD: Avant la mise aux voix, je veux dire que je voterai en faveur de l'amendement, mais je me réserve le droit, si je le juge à propos, de voter contre le bill ainsi modifié.

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous prêts à voter?

Le sénateur HAYDEN: Un moment. Il y a un autre amendement que le sous-comité a proposé. Il s'agissait de changer des mots à l'article 3.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a deux amendements à considérer.

Le sénateur MACDONALD: Allons-nous prendre le vote sur l'amendement?

Le sénateur ISNOR: Non, nous considérons le rapport présenté par le sous-comité et amendé, après quoi nous en viendrons au bill et l'étudierons article par article.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Tous ceux qui sont en faveur du rapport modifié du Comité? Ceux qui sont contre? Je déclare que l'amendement du Comité est adopté.

Voulez-vous étudier le bill article par article?

Le sénateur MACDONALD: Je ne crois pas qu'il nous faille examiner le bill article par article. Quant à la forme, je ne crois pas qu'il y ait quelque opposition.

Le sénateur MCKEEN: Je propose l'adoption du bill ainsi modifié.

Le sénateur LAMBERT: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Tous ceux qui sont en faveur?

Le sénateur MACDONALD: Avant la mise aux voix, je veux dire que, tout comme moi, le Comité a une idée confuse du présent bill. Apparemment, la compagnie opposante, que représente M. O'Brien, était disposée à adresser une demande au Parlement pour la constitution en société commerciale de l'un des chemins de fer qu'il représente, mais cette demande a été retirée et une entente a été conclue entre les sociétés requérantes et la compagnie de M. O'Brien en vue d'obtenir la constitution en société commerciale de l'Assemblée législative de Terre-Neuve. Ce bill a été adopté et l'entente conclue entre les deux compagnies est incorporée dans la loi de Terre-Neuve. Maintenant, M. O'Brien dit que les compagnies requérantes, parce que l'esprit de cette entente n'a pas été respecté, sont venues demander que le chemin de fer soit régi par le gouvernement fédéral. Je dois dire que tout cela m'embrouille beaucoup. Je suis aussi désireux que quiconque que cette exploitation minière se fasse aussi rapidement que possible, et je suis convaincu que l'adoption ou le rejet du bill n'empêchera nullement l'exploitation. La compagnie requérante dit qu'elle veut faire établir un taux pour le transport de son minéral.

L'exploitation ne sera probablement pas complétée avant cinq ou dix ans et quel que soit le taux de transport fixé maintenant, s'il est possible d'en établir un, ce taux ne liera pas la Commission dans cinq ou dix ans.

Je me vois donc dans une situation fort difficile. Je ne veux pas entraver la société requérante, pourtant je veux être juste envers les intérêts opposés. J'espérais que ces deux organisations puissent trouver un terrain d'entente. C'est ce qu'elles ont fait il y a quelques années, alors qu'elles ont fait adopter à l'Assemblée législative de Terre-Neuve un bill qui a été à la satisfaction des deux parties. Elles sont ici maintenant et il y a désaccord. Je crois qu'elles pourraient encore s'entendre. J'admets en toute franchise que je ne suis pas fixé sur la nécessité d'adopter ce bill, mais j'hésite tout de même à le rejeter. Je ne vois certainement pas comment je pourrais l'appuyer. Si l'on pouvait parvenir à quelque résultat, je serais certainement disposé à suspendre les séances du Comité pendant deux autres semaines.

Le sénateur BRUNT: Non.

Le sénateur MACDONALD: Cela ne retardera pas la marche du bill à l'autre endroit. Comme le savent les honorables sénateurs, il s'agit d'un bill d'intérêt privé et il y a plusieurs bills de divorce avant lui et j'ignore quand le présent bill parviendra à l'autre Chambre. Pourquoi ne le retiendrons-nous pas ici pendant deux semaines, afin de voir si ces gens ne

peuvent parvenir à s'entendre. Ils seront en affaires pendant plusieurs années et ils ne voudraient pas qu'il y ait d'animosité entre eux. Pourquoi n'essaient-ils pas de s'entendre? Ils nous ont placés dans cette situation, et je ne pense pas qu'un de nous ait une idée bien nette quant à la façon de voter au sujet de ce bill.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, le Comité considère le bill dans son ensemble et non pas article par article. Pourtant je vais soulever le même point que j'ai soulevé antérieurement, soit à propos de l'article 2. Comme ceux qui assistaient à la dernière séance s'en souviendront, j'ai parlé des avantages de l'article 2. J'ai prétendu et je le prétends encore que cet article n'est pas nécessaire, parce que ces ouvrages serviront au plus à trois provinces, et ils ne sont pas à l'avantage de tout le Canada, comme le dit l'article en question. Je vais demander au président du sous-comité si son organisme a songé à supprimer l'article 2, spécialement les mots "des ouvrages à l'avantage général du Canada". Je pense avoir clairement exposé mon idée lors de la dernière séance, et je ne veux pas perdre de temps à donner d'autres explications. Comme l'a dit M. Pattillo, je crois qu'il est bien clair que c'est surtout à cause de l'activité dans les ports situés sur le fleuve Saint-Laurent que l'article en question a été inséré dans le présent bill et, en toute justice pour les ports importants d'Halifax et de Saint-Jean, je pense qu'il devrait être supprimé.

Le sénateur HUGESSEN: Monsieur le président, le sous-comité n'a pas particulièrement songé à supprimer l'article 2, mais je prétends que toute la raison d'être du bill repose sur l'article 2, parce que, en vertu de l'article 29 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, un ouvrage qui est situé entièrement dans une province (et chacun de ces chemins de fer est situé dans une province, l'un dans le Québec et l'autre à Terre-Neuve) relève de la province, à moins que le Parlement du Canada ne déclare que cet ouvrage est à l'avantage général du Canada.

Le sénateur ISNOR: C'est précisément ce que je dis. Cela n'est pas à l'avantage général du Canada.

Le sénateur HUGESSEN: Tout locaux qu'ils puissent être, le seul moyen de placer ces chemins de fer sous l'autorité de la Commission des transports est d'employer les termes exacts de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Il se peut que ce soit une exagération, mais c'est l'unique façon légale d'atteindre le but et de faire passer ces chemins de fer de la compétence provinciale à celle du Parlement du Canada, où ils seront sous le contrôle de la Commission des transports. Je pense que le sous-comité a cru qu'une importante activité ferroviaire s'exercera à partir de ces mines jusqu'au littoral, soit une distance de plus de 300 milles, et nous avons pensé que cette activité durera plusieurs années et que, pour cette raison, elle devrait être sous le contrôle de la Commission des transports plutôt que sous celui de trois organismes distincts.

Le sénateur ISNOR: Mêmes sans cette disposition, elle serait sous le contrôle de la Commission des transports.

Le sénateur BRUNT: Non. Tout le bill disparaîtrait sans cet article.

Le sénateur REID: Monsieur le président, je propose de retarder le bill jusqu'à ce qu'on y ait mûrement réfléchi. Il est bien difficile de découvrir tous les aspects de ce bill.

Le sénateur BRUNT: Monsieur le président, je propose le vote.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, avant de voter, y a-t-il quelqu'un qui appuie les vues des sénateurs Macdonald et Reid?

Le sénateur HAIG: Prenons le vote.

Le sénateur MACDONALD: Et le point soulevé par le sénateur Isnor?

Le sénateur BRUNT: Le sénateur Isnor veut-il proposer de supprimer l'article?

Le sénateur LAMBERT: Je pense que le principe en cause est de savoir si le Comité veut adopter le présent bill ou s'il ne le veut pas. Voilà ce qu'il faut savoir. Je propose de prendre le vote.

Le sénateur MACDONALD: Il faut aussi savoir si chacun croit avoir suffisamment de renseignements.

Le sénateur BRUNT: Chacun des membres prendra une décision à ce sujet, au moment du vote.

Le sénateur MACDONALD: Si nous prenons le vote maintenant et si nous adoptons ou rejetons le bill, tout est fini. Il y a des membres, dont le sénateur Reid et moi-même, qui croient ne pas avoir assez de renseignements pour voter pour ou contre le bill. Puis, le sénateur Isnor a soulevé cette question concernant l'article 2 qui me préoccupe beaucoup également. L'article 2 dit que les ouvrages et entreprises ferroviaires sont déclarés être des ouvrages à l'avantage général du Canada; mais, comme le signale le sénateur Isnor, ce sont des ouvrages exploités dans une province.

Le sénateur BRUNT: Trois provinces.

Le sénateur MACDONALD: Deux.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Sénateur Isnor, voulez-vous présenter une proposition concernant l'article 2?

Le sénateur ISNOR: Je n'y avais pas songé; mais, à la suggestion du sénateur Brunt, je vais présenter une motion et, d'après ce qu'il dit, j'ai l'impression qu'il va appuyer la motion.

Le sénateur BRUNT: Non. J'ai proposé que vous la présentiez. Quelle injuste supposition!

Le sénateur ISNOR: En ce qui regarde les Maritimes, je ne voudrais pas vous enlever quelque privilège. Je propose, monsieur le président, que l'article 2 du bill soit supprimé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quelqu'un appuie la motion?

Le sénateur MACDONALD: Ce n'est pas nécessaire.

Le sénateur KINLEY: Cette idée qu'il s'agit d'une entreprise à l'avantage de tout le Canada change-t-elle quelque chose si l'ouvrage est situé dans une seule province?

Le sénateur BRUNT: Le vote!

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Comme je suis bien naïf, je me demande si l'on commence à faire de l'obstruction dans notre Comité.

Vous avez entendu la motion présentée par le sénateur Isnor. Quel est votre bon plaisir?

Le sénateur MACDONALD: Avant de prendre le vote, monsieur le président, puis-je dire que nous n'avons pas eu l'opinion de la province de Terre-Neuve, à propos du présent bill. Nous ne savons pas si la province voit d'un bon œil l'adoption du bill en question. Dans le passé, les comités du Sénat, quand on le jugeait nécessaire, obtenaient l'approbation des provinces que concernaient des bills particuliers. Je me demande si nous devrions obtenir le sentiment de la province de Terre-Neuve.

Le sénateur BRUNT: Je me demande si nous pouvons voter au sujet de l'amendement. Je pense que nous devrions statuer sur les amendements à mesure qu'ils se présentent.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il me semble, monsieur le président, d'après la discussion, que nous devrions tout d'abord nous prononcer sur l'amendement. Je crois que la façon sensée de procéder est d'examiner le bill article par article, après quoi nous pourrions décider du préambule.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous sommes encore saisis d'une motion concernant le rapport modifié du sous-comité.

Le sénateur HAIG: Non, elle est adoptée.

Le sénateur BRUNT: Nous sommes saisis d'une motion portant adoption du bill et le sénateur propose, en amendement, que l'article 2 soit supprimé. Ne devrions-nous pas statuer sur cette question?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'autre part, le sénateur Connolly propose que nous étudions le bill article par article.

Le sénateur LAMBERT: Non, cela viendra plus tard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je veux un peu d'éclaircissement. Il semble qu'il n'y ait pas d'ordre dans nos idées.

Le sénateur BRUNT: Occupons-nous de l'amendement proposé par le sénateur Isnor.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Permettez-moi d'éclaircir une chose. Nous allons statuer sur l'article 2, mais nous nous proposons d'adopter le bill dans son ensemble quand nous nous serons prononcés sur l'article 2.

Le sénateur HAIG: On a proposé un amendement à l'article 2. En toute déférence pour l'honorable sénateur d'Halifax-Dartmouth (l'hon. Isnor), nous devrions prendre le vote sur sa motion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous prêts à vous prononcer sur la motion du sénateur Isnor, prévoyant que l'article 2 soit rayé du bill?

Après le vote à main levée, le président suppléant déclare la motion rejetée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il reste maintenant la motion tendant à adopter le bill ainsi modifié. Êtes-vous prêts à voter?

Après un vote à main levée, le président suppléant déclare la motion adoptée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous que nous examinions maintenant le bill article par article?

Des VOIX: Non! Non!

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, dois-je faire rapport au Sénat du bill ainsi modifié?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il encore autre chose à faire au sujet de ce bill?

Le sénateur BRUNT: Non.

Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET
COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le
national de l'énergie

Bill S-26 intitulé: Loi modifiant la Loi sur l'Office

Président suppléant: L'honorable Harold Connolly
(Halifax-Nord)

SÉANCE DU MARDI 29 MARS 1960

TÉMOINS:

M. E. A. Driedger, sous-ministre adjoint de la Justice;
M. Ian N. McKinnon, président de l'Office national de l'énergie

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gershaw	Méthot
Baird	Gladstone	Molson
Beaubien	Gouin	Monette
Bishop	Grant	Paterson
Blois	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly (<i>Halifax-</i> <i>Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-</i> <i>Ouest</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Courtemanche	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Dessureault	Lefrançois	Stambaugh
Emerson	*Macdonald	Veniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Woodrow—(50)
	McLean	

(Quorum 9)

**Membre ex officio.*

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du jeudi 24 mars 1960.

L'honorable sénateur Aseltine présente au Sénat le bill S-26 intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'office national de l'énergie».

Le bill est lu pour la première fois.

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Aseltine, que le bill soit maintenant lu pour la deuxième fois.

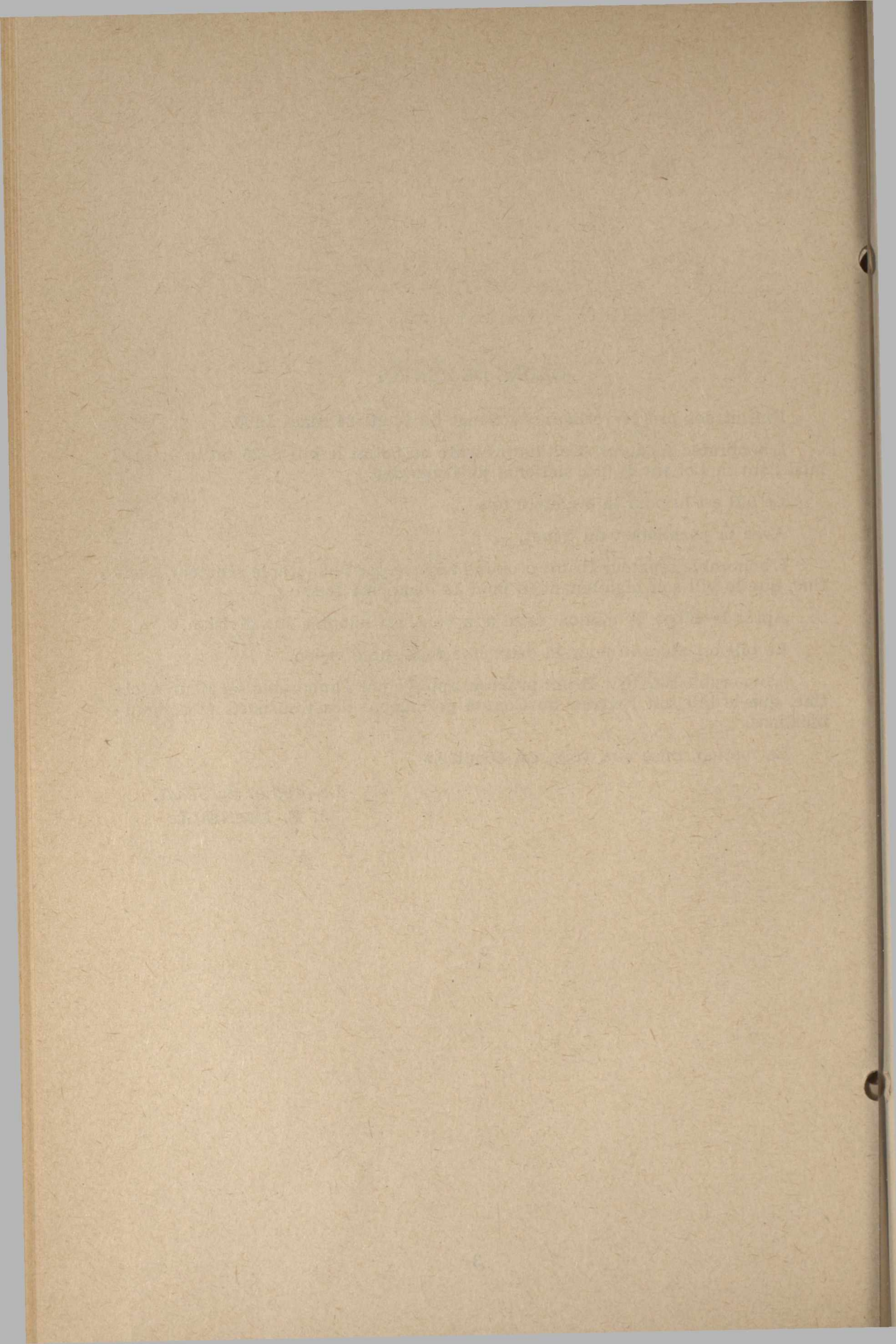
Après le débat, la motion, mise aux voix, est adoptée sur division.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois, sur division.

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Aseltine, que le bill soit renvoyé au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.



PROCÈS-VERBAL

MARDI 29 mars 1960.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 3 heures de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs Aseltine, Beaubien, Blois, Bradley, Brunt, Connolly (*Halifax-Nord*), Gladstone, Haig, Horner, Lambert, Macdonald, Reid, Robertson, Smith (*Queens-Shelburne*), et Veniot—15.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

En l'absence du président et sur la proposition de l'honorable sénateur Brunt, l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) est élu président suppléant.

Le bill S-26 intitulé: Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie, est lu et étudié.

Sur la proposition de l'honorable Haig, il est décidé que le rapport recommande que le Comité soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte-rendu de ses délibérations sur ledit bill.

M. E. A. Driedger, sous-ministre adjoint de la Justice et M. Ian N. McKinnon, président de l'Office national de l'énergie expliquent les dispositions du bill.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Aseltine, il est décidé que le secrétaire du Comité fera parvenir un exemplaire du bill au procureur général de chaque province ainsi qu'une lettre pour annoncer que le bill a été étudié en comité, qu'il a été approuvé et que la Chambre des communes en sera saisie.

Il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 4 heures et demie de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire

RAPPORT DU COMITÉ

MARDI 29 mars 1960.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été renvoyé le bill S-26 intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie», a, en conformité de l'ordre de renvoi du 24 mars 1960, examiné ledit bill et en fait rapport sans amendement.

Le président suppléant,
HAROLD CONNOLLY

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mardi 29 mars 1960

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été renvoyé le bill S-26 intitulé: Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie, se réunit aujourd'hui à 3 heures de l'après-midi.

Le sénateur HAROLD CONNOLLY (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous devons étudier le bill S-26 intitulé: Loi modifiant la Loi sur l'Office national de l'énergie. Notre légiste et conseiller parlementaire m'a communiqué un mémoire que, si vous me le permettez je vais vous lire:

Jeudi dernier on a discuté au Sénat la constitutionnalité de l'article 1 du présent bill.

Je n'ai pas l'habitude de dresser des mémoires sur les bills d'intérêt public; mais étant donné qu'il ne me sera pas possible d'assister à la séance du Comité aujourd'hui, je crois que je dois vous dire ce que je pense de la question, sans toutefois attribuer grande valeur à mon avis.

Je crois que l'article 1 est bien du ressort du Parlement du Canada en matière législative. Il est clair que le Parlement a la faculté de confier à la Commission nationale de l'énergie la compétence à l'égard de l'activité des sociétés de pipe-lines en dehors d'une province. En conséquence, le Parlement a tout droit de décréter l'article 1, qui ne s'applique qu'à la transmission de gaz dans les limites d'une province, mais seulement si ce gaz appartient à une société dont le rayonnement s'étend en dehors des frontières provinciales et lorsqu'il est transmis au moyen de son propre pipe-line.

Mon avis est appuyé par les nombreuses décisions rendues dans des causes qui intéressent les chemins de fer: on y voit clairement que tout ce qui concerne les terminus, les lignes secondaires, etc. situés dans une seule province mais liés à un chemin de fer transcontinental qui les exploite, est du ressort du Parlement du Canada et, par lui, de la Commission des transports. On a jugé qu'il s'agissait de travaux et d'entreprises «reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province» et non «de travaux et d'entreprises d'une nature locale à l'intérieur d'une province», aux termes du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Je me permets de vous citer entre autres le jugement rendu par lord Reid dans la cause du Pacifique-Canadien contre A.-G. B.C. (1950) A.C. 122 (jugée devant le Conseil privé), et le jugement rendu par le juge en chef Rinfret dans la «cause Beauport» (1945), S.C.R. 16.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui MM. Ian N. McKinnon, président de l'Office national de l'énergie; Robert D. Howland, vice-président du même Office, H. Lee Briggs, membre de l'Office et E.D. Driedger, du ministère de la Justice.

Voulez-vous entendre ces messieurs maintenant?

Le sénateur BRUNT: Je crois qu'il vaut mieux entendre M. Driedger d'abord; il nous expliquera la question qui touche la constitution. Nous savons tous qu'il est très occupé: peut-être pourrions-nous l'entendre afin qu'il puisse ensuite se retirer.

Le sénateur MACDONALD: M. Hopkins me paraît faire preuve de beaucoup trop de modestie lorsque, en disant qu'il ne peut pas assister à la séance, il ajoute qu'il n'attribue pas grande valeur à son avis. Quant à moi, j'y attribue une très grande valeur.

Le sénateur BRUNT: Je crois que son opinion est bien fondée.

Le sénateur MACDONALD: En effet. Je crois cependant qu'il faut entendre M. Driedger.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La modestie est une qualité qui abonde chez les législateurs.

Le sénateur MACDONALD: Mais pas chez les avocats.

M. E. A. Driedger, sous-ministre adjoint, ministère de la Justice: Honorables sénateurs, étant donné l'avis qu'on vient de vous lire, je crois que la meilleure chose que je puisse faire c'est de vous citer une autre décision du Comité judiciaire du Conseil privé, une décision à la fois plus récente et qui, à mon avis, s'applique mieux dans le cas présent.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce que nous pouvons d'abord préciser la question? Si je comprends bien, ce bill, une fois adopté, donnera à l'Office national de l'énergie la maîtrise du transport du gaz non seulement d'une province à une autre, mais également à l'intérieur d'une province. Est-ce exact?

M. DRIEDGER: Oui, c'est exact.

Le sénateur BRUNT: Mais seulement en ce qui concerne les pipe-lines qui s'étendent au-delà des limites d'une province.

Le sénateur REID: Mais s'il touche l'ensemble d'une province, la question me paraît grave, et je crois que c'est de notre devoir de nous y arrêter. Si un pipe-line part de l'extrémité nord de la Colombie-Britannique pour venir jusqu'à Vancouver, par exemple, l'Office a-t-il droit d'en diriger le fonctionnement?

Le sénateur BRUNT: Un tel pipe-line ne relève aucunement de l'Office.

Le sénateur REID: C'est ce que j'aurais cru.

Le sénateur BRUNT: On trouve une définition du mot «pipe-line» dans la Loi sur l'Office national de l'énergie, où il est question de pipe-lines en dehors d'une province, c'est-à-dire de pipe-lines qui vont d'une province à une autre. L'Office national de l'énergie n'a aucune autorité sur le pipe-line qui va de Mildred à Saskatoon, par exemple; la province s'en charge entièrement.

Le sénateur MACDONALD: C'est un pipe-line provincial parce que la compagnie qui l'exploite ne transmet pas de gaz en dehors de la province.

Le sénateur BRUNT: C'est un pipe-line provincial parce qu'il commence et finit dans la province et ne la quitte jamais.

Le sénateur HORNER: Mais en supposant qu'il se joigne à un pipe-line qui va (par exemple) jusqu'à Ottawa, il serait visé par le présent bill, n'est-ce pas?

Le sénateur BRUNT: Non, parce que le terminus du pipe-line se trouve toujours à Saskatoon.

Le sénateur ASELTINE: Il faudrait que de nouvelles dispositions législatives soient adoptées.

Le sénateur WALL: Je me demande ce qu'embrasse la définition du mot «pipe-line». Je n'y avais jamais pensé, mais tout dernièrement j'ai consulté les Statuts révisés de la Saskatchewan (1953) pour mieux me renseigner sur les pouvoirs accordés aux sociétés assurant des services publics. D'après les dispositions de l'article 39 de la Loi qui les régit, l'Office local du Gouvernement est autorisé à fixer les prix du gaz aux puits mêmes. Sous la rubrique «Règlements» à l'article 41, le Lieutenant-gouverneur en conseil peut édicter des règlements établissant les taux de transport par n'importe quel pipe-line. Cette disposition m'a laissé songeur. J'ai consulté aussi le chapitre 175 des Statuts révisés du Manitoba qui traite des pouvoirs de l'Office régissant les entreprises assurant des services municipaux et publics. L'article relatif à la définition étudie l'interprétation de la loi, dans les termes suivants:»

«Installation d'utilité publique» désigne tout réseau, travaux, usine, outillage ou service quelconque destinés à la transmission des communications télégraphiques ou téléphoniques, au transport de personnes ou de marchandises par chemin de fer, par tramway ou par autobus, ou à la production, la transmission, la livraison ou la fourniture d'eau, de gaz, de chauffage, d'éclairage, d'énergie soit directement soit indirectement au public ou à son intention. L'expression vise aussi toutes les entreprises de ce genre, exploitées par un propriétaire, une municipalité, ou le gouvernement de Manitoba, ou à leur intention.

D'après cette interprétation des pouvoirs de l'Office régissant les entreprises assurant des services municipaux ou publics,—je ne désire pas toutefois émettre un avis trop catégorique là-dessus,—il me semble qu'il y a empiètement sur la compétence de l'Office régissant les entreprises assurant des services publics au Manitoba et en Saskatchewan.

M. DRIEDGER: Monsieur le président, j'allais vous parler de la cause *Winner: le procureur général de l'Ontario contre Israel Winner*. M. Winner exploitait un service d'autobus pour le transport dans le Nouveau-Brunswick de voyageurs qui venaient d'en dehors de cette province, qui la quittaient, ou qui y voyageaient sans en franchir les frontières. Il fallait décider si cette entreprise relevait de la compétence fédérale ou provinciale. La Cour suprême du Canada a décidé que, en ce qui concernait le transport des passagers à l'intérieur de la province, l'entreprise de M. Winner relevait de la compétence provinciale; mais que lorsqu'il s'agissait de voyages au-delà des frontières, elle relevait de la compétence fédérale. Le Comité judiciaire du Conseil privé a pourtant annulé cet arrêt. Permettez-moi de vous citer, honorables sénateurs, quelques passages importants de ce jugement.

C'est lord Porter qui a prononcé cette décision, dans les termes suivants... Je puis ajouter que la province, par l'adoption de mesures législatives, a essayé d'empêcher M. Winner d'exploiter son service au Nouveau-Brunswick sans permis, et qu'elle a refusé de le lui accorder. Le compte rendu de cette cause se trouve dans le recueil des Causes d'appel (1954) à la page 541 et aussi dans le volume 3 d'Olmsted à la page 775. Je vous cite Olmsted, page 816, où lord Porter s'exprime ainsi:

De l'avis de leurs Seigneuries, les mesures prises par la province constituaient un empiètement sur les pouvoirs qui, aux termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, relèvent du gouvernement fédéral.

Il ajoute:

Mais, bien que le permis ne puisse pas être restreint selon les termes de la décision de l'Office, il reste à décider si l'on peut (d'après la décision de la Cour suprême) défendre à M. Winner le droit de transporter des passagers dont le voyage commence et finit dans la province même.

On lit ensuite:

Leurs Seigneuries pourraient cependant confirmer la décision s'il était prouvé que M. Winner avait exploité deux entreprises, l'une à l'intérieur de la province et l'autre d'un caractère connexe. Rien ne prouve cependant qu'il en fut ainsi. Les mêmes autobus transportaient les deux catégories de voyageurs sur les mêmes trajets; les voyages dépassaient parfois les frontières ou se terminaient à l'intérieur de la province, mais dans les deux cas il s'agissait de la même entreprise.

Il poursuit à la page 817:

On pourrait sans doute séparer nettement de l'entreprise générale de M. Winner le transport des passagers à l'intérieur de la province; mais en agissant ainsi, on ne se demande même pas si une entreprise existe et si elle lie une province aux autres pays ou aux autres provinces: on l'isole sans y apporter de changements, ou on la divise de telle façon que ses fonctions s'appliquent en partie à la province, en partie à l'extérieur de la province.

L'entreprise en question est en effet une et indivisible. Il est vrai qu'on aurait pu l'exploiter de telle sorte que son activité se fût bornée soit à l'intérieur soit à l'extérieur de la province, mais ce n'est pas le cas. Leurs Seigneuries ne croient pas que cette possibilité change quoi que ce soit, soit en partie soit en entier, au caractère de l'entreprise, qui est essentiellement un service de transport entre les provinces.

A la page 819:

... L'entreprise relie la province à une autre et s'étend au-delà des frontières de la province; elle relève en conséquence des dispositions de l'alinéa a) du paragraphe (10) de l'article 92 et est soumise à la seule compétence du gouvernement fédéral.

Enfin, dans sa décision même, lord Porter ajoute:

Ainsi, leurs Seigneuries aviseront humblement Sa Majesté... que les pouvoirs législatifs de la province du Nouveau-Brunswick ne l'autorisent pas par l'adoption des statuts et règlements en question... à défendre à l'appelant... d'amener dans la province du Nouveau-Brunswick des passagers en provenance de l'extérieur de ladite province et de leur permettre d'y descendre, ni de transporter des passagers d'aucun endroit de la province à aucun point à l'extérieur d'icelle, ni de transporter des passagers le long des trajets suivis par ses autobus d'un endroit à l'autre au Nouveau-Brunswick.

D'après cette décision, nous avons cru qu'il n'y avait aucun doute possible sur la constitutionnalité de la présente disposition, étant donné que le gaz passe par le même pipé-line et suit le même trajet, et qu'il s'agit d'un pipe-line entre provinces. Il franchit les frontières de la province de sorte que la question relève de la compétence du Parlement et (comme nous voyons d'après l'exemple de la cause Winner) non pas de la compétence provinciale.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce que la décision de la cause Winner établit le principe que si la société en question transportait des passagers d'A à B (dans la province même) sans que le trajet ne franchisse les frontières provinciales, elle relèverait du Gouvernement fédéral?

M. DRIEDGER: Non, seulement si elle faisait partie d'une entreprise qui fonctionnait entre provinces. Voilà le point essentiel.

Le sénateur MACDONALD: A propos du bill qui nous occupe, si la société transportait du gaz non par son pipe-line principal mais d'un puits à un endroit situé à l'intérieur de la province, est-ce que l'entreprise relèverait de l'Office national de l'énergie?

M. DRIEDGER: Oui, je le crois, car le pipe-line dont vous parlez fait partie du réseau de la société; il appartient à l'ensemble de l'entreprise.

Le sénateur MACDONALD: Je veux dire, si le gaz partait d'un endroit quelconque à l'intérieur de la province, c'est-à-dire du puits, jusqu'à un autre endroit dans la province qui serait le terminus... Est-ce que vous me suivez?

M. DRIEDGER: Oui. Cependant, si le pipe-line qui transmet le gaz fait partie d'une entreprise entre provinces, alors la décision de la cause Winner s'y appliquerait.

Le sénateur MACDONALD: Mais s'il était question d'un pipe-line secondaire?

M. DRIEDGER: Oui, mais il est relié. Je crois que l'attitude des autorités est très claire pour ce qui est des circuits reliés entre eux, qu'il s'agisse de lignes de chemin de fer ou d'autres circuits; ils forment tous une partie de l'entreprise. S'il s'agit ici d'un tronçon de jonction du pipe-line, ce dernier fait donc partie du pipe-line interprovincial et de l'entreprise qui s'étend au-delà des limites de la province. Voilà précisément le point en litige dans l'affaire Winner, où il était question d'une compagnie d'autobus qui faisaient la navette entre une ville d'une province et un endroit de l'extérieur et qui faisaient monter et descendre des passagers tout le long des grandes routes provinciales.

Le sénateur MACDONALD: Mais, dans l'affaire Winner on faisait descendre les passagers le long du trajet principal. Les autobus ne partaient pas du point A pour transporter ces derniers au point B où ils seraient descendus pour laisser place à d'autres passagers qui seraient revenus au point A. Je ne crois pas que l'affaire Winner puisse démontrer que cette question relève de notre compétence.

M. DRIEDGER: Pour ce qui est du voyage de retour, peut-être.

Le sénateur BRUNT: L'exemple suivant ne constituerait-il pas une parfaite analogie? En Ontario existent des lignes ferroviaires d'embranchement dont la tête de ligne n'est pas située sur le réseau principal et les trains se rendent à la ligne principale où leurs marchandises sont déchargées à bord d'un autre train. Dans ce cas, les taux sont fixés par la Commission des transports.

Le sénateur REID: Le principe que l'on vient d'énoncer s'appliquerait-il à une société pétrolière du nord de la Colombie-Britannique qui transporte son produit jusqu'au port d'embarquement où ce dernier est liquifié à bord d'un bateau qui l'exporte à l'étranger? Cela est-il du domaine fédéral? Le cas peut se présenter. Il y a des bateaux à bord desquels on peut procéder à la liquéfaction des gaz par le froid. J'aimerais savoir si dans un cas semblable le même principe s'applique? Serait-ce considéré comme ne relevant uniquement que de la province? Cette question est-elle du ressort de l'Office national de l'énergie?

M. DRIEDGER: Je ne puis répondre à cette question au pied levé.

Le sénateur LAMBERT: N'est-il pas logique de présumer que si cet amendement est adopté il s'appliquera aussi bien aux exportations vers l'étranger qu'au commerce entre les provinces?

Le sénateur WALL: Je ne sais pas si je devrais poursuivre la discussion. Je saisis bien l'explication que l'on vient de donner, mais il reste que je ne vois pas très bien comment, notamment en Saskatchewan où on a clairement laissé entendre que les dirigeants provinciaux avaient l'intention de fixer les prix, cette législation n'outrepasse pas d'une certaine manière la compétence de la province. Nous pouvons interpréter de manière unilatérale les intentions du législateur, mais les provinces ont-elles fait savoir ce qu'elles en pensaient? A-t-on vérifié à ce sujet?

Le sénateur MACDONALD: Il s'agit d'une question qu'il nous faudra aborder un jour. Que M. Driedger soit la personne désignée pour le faire, je n'en sais rien, mais je crois que nous devrions savoir si le gouvernement a demandé l'avis des provinces. On devrait nous dire si les provinces se sont opposées de quelque manière à la présente législation. Nous devrions savoir si celles-ci ont été consultés. Je suis plutôt enclin à ce stade d'accepter les explications de M. Driedger. Elles sont très claires. Même à supposer que son interprétation de l'affaire Winner soit exacte relativement à l'application que l'on peut en faire dans le présent bill, nous devrions donner aux provinces l'occasion de faire connaître leur opinion.

Le sénateur HORNER: Ne pensez-vous pas que les provinces auraient fait des représentations et soumis des protestations?

Le sénateur MACDONALD: J'allais justement demander si cela s'était produit. Je suis d'accord avec vous. Nous devrions être mis au courant.

Le sénateur REID: Peut-être n'en savent-elles rien.

Le sénateur BRUNT: Suivant l'interprétation du sénateur Wall relativement à la compétence des provinces, la province de Saskatchewan fixerait les taux de la société Trans-Canada sur le gaz naturel venant de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Cela voudrait donc dire qu'il verrait la province de Saskatchewan fixer les taux de ce gaz naturel pour toute la province, suivant son interprétation.

Le sénateur HAIG: Prenez le cas du gaz naturel qui vient de la Colombie-Britannique dans l'Ontario. Les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan aimeraient que ce gaz naturel vienne de chez elles. Ces deux provinces produisent une grande quantité de gaz naturel et nous pourrions imposer une taxe sur le gaz venant de l'Alberta et passant, mettons par le Manitoba, et l'intercepter en disant: «Nous ne le laisserons pas passer». Si ce système est appliqué à travers tout le pays, cette question relève du gouvernement fédéral.

Le sénateur MACDONALD: Ce n'était pas cela que je mettais en doute. Je ne voulais parler que du transport du gaz naturel à l'intérieur d'une province. Je suis entièrement d'accord avec le sénateur Haig que s'il est transporté hors des limites de la province...

Le sénateur HAIG: Au sud-ouest du Manitoba nous produisons plus de la moitié de ce dont la province a besoin. La production est à la hausse. Si nous voulons interdire le gaz naturel de l'Alberta, nous n'avons qu'une chose à faire; le taxer et donner une indemnité à la population. Voilà tout ce qu'il nous reste à faire.

Le sénateur ASELTINE: Je suis prêt à accepter l'explication de M. Driedger sur ce point juridique.

Le sénateur REID: Pourquoi supprime-t-on les mots: «d'un endroit situé dans une province à un endroit situé en dehors de la province»? J'ai pu entendre un long débat, mais on n'a jamais expliqué pourquoi on supprimait ce passage du texte de la loi. Je veux qu'on me l'explique avant que je ne consente à l'amendement.

M. DRIEDGER: Je pourrais peut-être l'expliquer ainsi: Je ne puis parler au nom du gouvernement ni définir sa ligne de conduite, mais je ne puis qu'en déduire que lors de l'adoption du bill dans son libellé actuel, on l'a fait en pensant peut-être qu'on ferait un cas à part du gaz naturel transporté d'une province à une autre et qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte du gaz transporté à l'intérieur d'une province ni aucune raison pour le faire; cependant, peut-être l'Office s'est-il rendu compte depuis sa création que ce sont là deux questions étroitement liées et qu'il est difficile d'en traiter sans supprimer une partie de l'article. Il ne s'agit pas, à mon avis, de savoir qui a juridiction. Je ne crois pas que ce soit là une question relevant de la compétence du parlement mais plutôt une question d'application concrète de l'article, rédigé avant même la création et la mise en œuvre de l'Office de l'énergie. Maintenant que l'Office existe voilà une des difficultés à laquelle il a dû faire face. J'y vois la raison de l'amendement proposé.

Le sénateur WALL: Puis-je poser une dernière question? Dans une province le pipe-line «A» fonctionne à plein rendement, transportant le gaz naturel du point «S» au point «Y» qui relève de la commission des services publics ou de quelque organisme administratif de ladite province. Le pipe-line «B» étant interprovincial et transportant aussi du gaz naturel dans les limites de la province, part du point «M» et se rend au point «N». Ne seraient-ils pas considérés comme tombant sous la juridiction du gouvernement provincial? Voilà ce que vise le bill, n'est-ce pas?

M. DRIEDGER: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur Driedger, vous êtes d'avis que les faits relatifs au transport du gaz naturel aux termes du présent bill se comparent assez bien au transport des marchandises et des passagers par les compagnies impliquées dans l'affaire Winner?

M. DRIEDGER: Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur MACDONALD: Néanmoins, si on en juge par les passages dont vous avez donné lecture, j'ai cru que l'honorable juge faisait une distinction entre le transport effectué par cette compagnie au niveau purement local et le transport que celle-ci assurait sur ces grandes lignes.

M. DRIEDGER: Je crois que lord Porter voulait dire que si cette compagnie avait exploité une entreprise distincte et séparée dans les limites de la province, la question ne serait plus la même. Mais dans ce cas-là il ne s'agissait pas d'une entreprise séparée, mais bien d'une seule entreprise, et il a ajouté qu'il fallait établir ce fait non pas en se fondant sur ce que cette compagnie avait l'intention de faire mais sur ce qu'elle faisait effectivement.

Le sénateur MACDONALD: Mais le présent bill va plus loin. Ne vise-t-il pas également les sociétés dont les transactions ne s'opèrent qu'au niveau purement local?

M. DRIEDGER: Non, monsieur le sénateur, car cela n'entrerait pas dans la définition de la loi relative aux sociétés et ne serait pas mentionné de toute manière dans la loi. Il doit s'agir d'une société qui exploite un pipe-line interprovincial.

Le sénateur LAMBERT: Il semble y avoir incompatibilité entre les articles 1 et 2, le but de celui-ci étant de prolonger la période pendant laquelle ces permis demeureront en vigueur, au-delà du 31 mars 1960, ce qui donnerait le temps voulu pour les auditions publiques, devant l'Office national de l'énergie, des demandes visant les nouveaux permis d'exporter de l'énergie électrique.

Cela revient effectivement à retarder de quatre ans toute décision en la matière. Par ailleurs, n'établit-on pas au premier article un principe qui, à mon avis, est en contradiction avec la disposition de prolonger de quatre ans la période de renouvellement des permis périmés?

M. DRIEDGER: Je crois que tout cela s'explique par le fait que l'article 61 ne se trouve pas dans la même partie de la loi que l'article 99. L'article 61 traite du transport du pétrole et du gaz naturel entre les provinces du Canada au moyen d'un pipe-line interprovincial. L'article 99 se trouve dans une partie de la loi tout à fait différente traitant de l'exportation de l'électricité et du gaz naturel et ainsi de suite, de sorte que cet article n'a rien en commun avec l'article 61.

Le sénateur LAMBERT: Je vois.

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais pas si l'on doit poser la question suivante à ce témoin-ci, mais quel est le but de l'article 3 du bill?

M. DRIEDGER: Je crois, monsieur le sénateur, que l'article 3 met en lumière, s'il est besoin de le mettre en lumière, le fait que nous du ministère de la Justice sommes incapables de tout prévoir à l'avance. La raison, la voici: ces permis expirent à la fin de mars et c'est l'article 2 qui prévoit la tenue en vigueur de ces permis jusqu'au moment de leur expiration où les détenteurs devront les remettre. Quand nous préparons un projet de loi, nous n'avons évidemment aucune idée du moment où il sera adopté par les deux chambres ni du moment où il recevra la sanction royale. Si nous craignons que la lutte soit serrée, nous y incorporons un article qui rende ce bill rétroactif à la date que nous avons effectivement choisie du 30 mars, même s'il ne reçoit la sanction royale que quelques jours ou quelque temps après.

Le sénateur MACDONALD: Dans quelle situation ces sociétés se trouveraient-elles si elles ne recevaient pas la sanction royale avant le 1^{er} mai, par exemple?

M. DRIEDGER: Elles seraient dans le tort en égard à cet article, c'est le moins que je puisse dire.

Le sénateur MACDONALD: Devraient-elles cesser de fonctionner?

M. DRIEDGER: Je ne le sais pas.

Le sénateur BRUNT: Il faudrait enfreindre la loi pour les obliger à cesser de fonctionner, car elles n'auraient aucun permis pour exporter de l'énergie.

Le sénateur MACDONALD: L'Office de l'énergie peut-il les fermer?

Le sénateur BRUNT: Oui, s'il le désire. Elles sont forcées d'enfreindre la loi si elles exportent de l'énergie passé le 31 mars, si à cette date le bill n'a pas encore reçu la sanction royale.

Le sénateur MACDONALD: On nous a laissé entendre qu'il nous fallait prendre une décision au sujet de ce bill avant le 31 mars, car sinon les résultats allaient être désastreux. Nous avons eu l'impression qu'après cette date il n'y aurait plus de transmission de gaz naturel.

Le sénateur BRUNT: Non, non, cela n'a rien à voir avec le gaz naturel; il s'agit de l'énergie électrique.

Le sénateur MACDONALD: Oui, c'est vrai, après cette date on cessera de transmettre l'énergie électrique, si l'on n'a pas reçu de permis. Cependant, à lire le troisième article du bill, il semble, suivant ce témoin, que l'on ne portera atteinte d'aucune manière aux sociétés en cause et, que le bill soit adopté le 1^{er} mai ou un an plus tard, toutes leurs transactions seront déclarées illégales.

Le sénateur BRUNT: C'est vrai, mais en attendant la transmission de l'énergie demeure illégale.

Le sénateur MACDONALD: Il ne semble pas que le gouvernement juge cette question très importante.

Le sénateur BRUNT: Comment réagiriez-vous si vous étiez à la tête d'une société qui exporte de l'énergie électrique et que votre permis soit périmé?

Le sénateur MACDONALD: Je ne crois que cette question relève du Comité. Je crois que le Comité a pour tâche d'étudier l'attitude du gouvernement. Il est vrai que nous ne faisons pas partie du gouvernement, mais nous relevons du parlement et nous sommes chargés de mettre cette législation en vigueur.

Le sénateur BRUNT: Je crois que nous devons avoir à cœur l'intérêt des 20 sociétés qui, à l'heure actuelle, exploitent leur permis de transmission d'énergie.

Le sénateur MACDONALD: Si c'est une question d'intérêt, je crois que nous aurions dû être saisis de ce bill il y a au moins un mois, sans attendre jusqu'au 29 mars pour savoir si on allait octroyer un permis à ces sociétés—, alors que nous avons depuis le 12 janvier pour le faire—.

Le sénateur WALL: Très bien! Très bien!

Le sénateur HORNER: Il y a 25 ans que j'entends cette rengaine.

Le sénateur MACDONALD: Je ne crois pas qu'aucun gouvernement durant les 25 dernières années ait laissé ces sociétés dans une situation si précaire qu'elles ne savent pas si leur entreprise ne vas pas cesser d'exister dans un délai de deux jours, ignorant quelles mesures le gouvernement entend prendre. Si nous terminons l'étude de ce bill aujourd'hui et que nous l'adoptions en troisième lecture, il nous faudra enfreindre le règlement et si nous agissions de la sorte en adoptant ce bill en troisième lecture, celui-ci devra être soumis à la Chambre des communes.

Le sénateur HAIG: La Chambre des communes en a été saisie.

Le sénateur MACDONALD: Ah! non! La Chambre des communes n'en a pas été saisie. C'est toujours ce que je me suis demandé: que fait-on dans cette Chambre? Ils sont combien? 21 membres du cabinet, 16 secrétaires parlementaires et toute une armée d'autres secrétaires et personne là-bas jusqu'à jeudi dernier qui semble s'être rendu compte que ces permis allaient être périmés d'ici une semaine si on ne prenait aucune décision à ce sujet. Je ne sais pas ce que le gouvernement fait, ni le ministre, ni les adjoints parlementaires. Je sais qu'ils sont très occupés, mais encore...

Le sénateur HORNER: Ils sont en session le lundi et le vendredi et donc plus souvent que nous.

Le sénateur MACDONALD: Mais, pourquoi ne nous ont-ils pas fait parvenir ce bill plus tôt?

Le sénateur BRUNT: Si les honorables sénateurs y consentent, je propose que nous entendions l'opinion du président de l'Office de l'énergie qui pourrait être en mesure de nous éclairer sur ce point précis.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dans l'intérim, ce que le sénateur Macdonald a dit ne sera pas supprimé, je le suppose.

Désirez-vous entendre M. McKinnon?

DES VOIX: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, j'aimerais d'abord poser une dernière question au témoin que nous avons en ce moment devant nous.

A supposer que nous adoptions l'article 2 et non l'article 1 et que nous donnions aux provinces l'occasion d'exprimer leur avis, cela retarderait-il toute décision?

Le sénateur ASELTINE: Je ne vois pas comment le témoin peut répondre à cette question.

M. DRIEDGER: Sénateur Macdonald, je crains bien ne pouvoir répondre à cette question. J'ignore les répercussions que cela peut avoir.

M. Ian M. McKinnon, président de l'Office national de l'énergie:

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Aimeriez-vous prendre la parole à ce moment critique, monsieur McKinnon?

M. MCKINNON: Monsieur le président, je dois faire des excuses. Je suis responsable du délai mis à présenter ce bill. Ce document a été préparé à temps par le ministère de la Justice,—nous avons consulté ce ministère et le projet m'a été envoyé—. J'ai immédiatement répondu par lettre pour en accuser réception, en précisant que nous acceptons le projet. Je ne savais pas, monsieur le président, qu'il appartenait à l'Office de se charger d'imprimer ce bill. C'est pourquoi c'est ma faute si la présentation de ce bill a été retardée.

Le sénateur MACDONALD: A mon avis, cela n'excuse pas le moins du monde le gouvernement.

Le sénateur BRUNT: Je crois que si.

Le sénateur MACDONALD: Pas du tout. Le ministre à qui on a remis ce bill a dû savoir que les permis expiraient le 31 mars. Comment pouvait-il s'attendre à ce qu'un nouveau président de l'Office de l'énergie aussi compétent et consciencieux qu'il soit connaisse à fond tous les détails de cette législation? Le témoin n'a pas soumis le bill à la Chambre, il l'a présenté au ministre. C'est ce dernier qui l'a soumis à la Chambre et c'est lui qui aurait dû connaître les faits. Je ne rétracte rien de ce que j'ai dit.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur le président, il y a un mois que nous étudions le présent bill. Cela a-t-il changé quoi que ce soit à l'idée que chacun se fait de la nature et de l'objet de ce bill? J'aimerais en savoir davantage sur les répercussions de ce dernier pour l'ensemble du problème de l'énergie au Canada. Il est naturel de présumer que si nous attribuons à l'Office de l'énergie une compétence et des pouvoirs plus étendus qu'on ne l'avait prévu au moment de l'adoption de la loi l'année dernière, nous devrions en être informés. Ai-je raison de le supposer?

M. MCKINNON: La raison pour laquelle nous voulons cet amendement, c'est qu'au moment où nous avons fait l'examen des divers pipe-lines qui allaient relever de notre compétence et où nous avons étudié la question des droits, nous avons découvert qu'il y avait un pipe-line qui achetait du gaz naturel dans le nord de l'Alberta ainsi que dans le nord de la Colombie-Britannique et qui le vendait en partie en Colombie-Britannique et l'exportait en partie à la frontière. L'Office ne sait pas très bien à quoi s'en tenir pour savoir de quel organisme relèvera le gaz naturel acheté et livré en Colombie-Britannique et transmis par le même pipe-line que le gaz acheté en Alberta et expédié à la frontière. Nous avons étudié la loi et, ainsi que M. Driedger l'a déjà expliqué, la définition de «pipe-line» à la Loi sur l'Office national de l'énergie

ne s'applique qu'à un pipe-line interprovincial et le mot «compagnie» y est également défini pour désigner une personne autorisée, en vertu d'une loi spéciale, à construire ou exploiter des pipe-lines. Ainsi, la référence de l'article 61 aux pipe-lines et aux compagnies s'applique aux pipe-lines ou aux compagnies qui relèvent du parlement canadien dont l'Office reçoit à son tour ses pouvoirs.

Le sénateur REID: Qui va décider si une compagnie tombe sous la juridiction du parlement fédéral?

M. MCKINNON: Je ne puis que me fonder sur la définition de la loi elle-même selon laquelle une compagnie désigne une personne autorisée en vertu d'une loi spéciale à construire ou exploiter des pipes-lines, loi spéciale promulguée par le parlement canadien.

Le sénateur REID: Je pense à une charte provinciale donnée à une société provinciale qui entreprendrait certaines choses qui peuvent vraisemblablement être considérées comme relevant du parlement fédéral. Qui décidera de quelle autorité celle-ci relève? Je pense en particulier à une société faisant affaires dans le nord de la Colombie-Britannique et qui d'ici quelques années se mettra à exporter du gaz.

M. MCKINNON: Ce ne serait pas une société définie aux termes de la Loi sur l'Office national de l'énergie.

Le sénateur REID: Ce ne le serait pas?

M. MCKINNON: Non, monsieur le sénateur.

Le sénateur WALL: Monsieur le Président, puis-je demander à M. McKinnon la définition du mot «compagnie»? Entendez-vous par «loi spéciale», une loi spéciale du parlement fédéral, est-ce là votre interprétation?

M. MCKINNON: Sénateur Wall, l'article 2 q) donne une autre définition du mot «loi spéciale».

Le sénateur MACDONALD: Monsieur McKinnon, je veux vous demander au sujet des provinces si, à votre avis, elles sont visées de manière spéciale par les dispositions de cette loi, en ce qui a trait, notamment, aux changements donnant pouvoir de juridiction à l'Office non seulement dans le domaine du transport interprovincial mais aussi du transport provincial.

M. MCKINNON: Je suis sûr, monsieur le sénateur, que les provinces veulent maintenir le plus possible leur juridiction. Je suis certain aussi que celles-ci soutiennent qu'elles ont juridiction,—je ne suis pas avocat—, sur un pipe-line situé entièrement sur leur territoire, mais en ce qui a trait à un pipe-line interprovincial je n'ai jamais entendu parler qu'une province ait soutenu avoir juridiction sur ce dernier.

Le sénateur ASELTINE: Ni sur aucune de ses parties.

Le sénateur MACDONALD: Sur la transmission de l'énergie dans la province.

M. MCKINNON: Il s'agit d'un pipe-line pour le gaz naturel. Voulez-vous parler de l'énergie électrique?

Le sénateur MACDONALD: On a dit il y a un instant que cela n'avait rien à voir avec le gaz naturel.

Le sénateur BRUNT: Le deuxième article n'a rien à voir avec le gaz naturel, mais seulement le premier. L'un des articles a trait au gaz naturel et l'autre à l'énergie électrique.

Le sénateur LAMBERT: Voilà ce que j'essayais d'éclaircir. Si on doit attendre quatre ans avant de signer les contrats pourquoi doit-on prendre une décision en la matière? Ainsi qu'on l'a fait remarquer, la dernière partie n'a trait qu'à l'énergie électrique et non au gaz naturel. Il est excellent que cette loi soit divisée en plusieurs sections de manière à ce que ces questions soient dissociées les unes des autres. C'est ce qui a été fait dans le cas de la Commission canadienne du blé.

Le sénateur MACDONALD: L'article 1 du bill s'applique au transport du gaz naturel.

M. MCKINNON: Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur MACDONALD: Dans le cas du gaz naturel transmis d'un endroit à un autre à l'intérieur d'une province, les provinces ne seront-elles pas impliquées de quelque manière dans ce bill?

M. MCKINNON: Je ne puis parler pour les provinces, monsieur le sénateur.

Le sénateur ASELTINE: Cela ne leur donnerait rien.

M. MCKINNON: Je dirais que si le pipe-line se trouvait en entier dans la province, celle-ci voudrait qu'il relève de sa compétence.

Le sénateur MACDONALD: Et je pense que vous leur accorderiez cette juridiction?

M. MCKINNON: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Ce n'est pas à cela que je faisais allusion. Je parlais du cas où la canalisation n'est pas située toute entière dans la province, mais où le gaz est amené par cette canalisation jusqu'à deux points situés dans cette province.

M. MCKINNON: En effet, monsieur, le problème que soulève une telle situation s'est présenté à l'esprit des membres de l'Office Il s'agit du gaz qui arrive de l'extérieur dans une province au point «A», et dont une partie est recueillie à un autre point «B». On se demande qui doit avoir juridiction sur les droits. L'Office national de l'énergie aurait-il dans ce cas la juridiction sur le gaz qui vient d'une autre province? Comment savoir d'où provient le gaz qui est vendu au point «B»? Comment savoir quel gaz a été produit dans la province et quel gaz provient de l'extérieur de la province? La question tomberait sous la juridiction de deux autorités à la fois, et je crois que ce système n'est absolument pas praticable.

Le sénateur MACDONALD: Je vois très bien la difficulté. Toutefois, la question que j'ai posée au témoin précédent était la suivante: si le gaz provient d'un puits en Alberta et s'il est transporté par une compagnie interprovinciale du puits, qui est au point «A», jusqu'à un autre point «B» situé dans la même province, cette opération tombe-t-elle sous la juridiction de l'Office? Si j'ai bien compris le témoignage et si j'en crois le jugement, la réponse est affirmative.

M. MCKINNON: Si le pipe-line est interprovincial, oui.

Le sénateur MACDONALD: Mais ce ne serait pas un pipe-line interprovincial en ce qui concerne le tronçon de la canalisation qui va du point «A», le puits, jusqu'au point «B», qui termine ce pipe-line dans la province.

M. MCKINNON: Mais si ce tronçon est relié à un autre qui est situé hors de la province, monsieur le sénateur, les deux font partie d'un seul système et sont dirigés par une même administration; il serait difficile de faire le partage des

coûts d'exploitation. Mais si je comprends la question du point de vue juridictionnel, tous les tronçons, même s'ils sont reliés à un pipe-line interprovincial, tombent sous la juridiction du Parlement du Canada.

Le sénateur MACDONALD: C'est ce qu'a dit M. Driedger, si j'ai bien compris. Je voudrais savoir maintenant si vous ne croyez pas que les provinces s'opposent à cet état de chose.

M. MCKINNON: Eh bien, je ne puis me prononcer tout à fait.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je poser encore une question: autant que vous sachiez, les provinces ont-elles été consultées au sujet de ce projet d'amendement?

M. MCKINNON: Non, sénateur.

Le sénateur REID: J'ai une ou deux questions à poser au témoin. La première se rapporte à un discours que j'ai prononcé au Sénat sur une compagnie de l'Alberta qui vendait du gaz en Colombie-Britannique et aussi aux États-Unis. Est-ce que vous réglementez les prix de vente? Bien que cette compagnie ait existé avant que l'Office n'ait été créé, avez-vous une certaine influence sur les prix établis par la compagnie?

M. MCKINNON: L'article 61 nous permet de réglementer les droits. La compagnie à laquelle vous faites allusion est celle qui a été l'occasion pour les membres de l'Office de se demander comment nous pourrions réglementer les droits selon les termes actuels de l'article. Comme vous l'avez fait remarquer, une partie du gaz est achetée en Alberta et une partie est achetée en Colombie-Britannique; on en vend en Colombie-Britannique et à la frontière. Je ne crois pas que les droits puissent être sous la juridiction de deux autorités à la fois.

Le sénateur BRUNT: Monsieur McKinnon, l'Office a le pouvoir de renouveler les permis d'exportation de l'énergie, n'est-ce pas?

M. MCKINNON: Seulement à la suite d'une audience publique, d'après l'article 20 de la loi.

Le sénateur BRUNT: Votre Office ne peut-il pas tenir une audience privée et les renouveler tous?

M. MCKINNON: Non, monsieur le sénateur.

Le sénateur BRUNT: Pouvez-vous les renouveler pour une certaine période de temps?

M. MCKINNON: En vertu de la loi, nous pouvons accorder des permis pour une période maximum de 25 ans. Auparavant, les permis devraient être renouvelés d'année en année.

Le sénateur BRUNT: Si je ne me trompe, vous aimeriez pouvoir accorder des permis pour un période de plus d'un an, après l'audience publique qui s'impose?

M. MCKINNON: Oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: On ne peut s'en tenir à l'audience privée?

M. MCKINNON: Non, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Est-il possible de tenir 20 séances publiques d'ici à la fin de mars?

M. MCKINNON: J'ai bien peur que non.

Le sénateur REID: Lorsqu'un demandeur sollicite de l'Office la permission de transporter du gaz d'une province dans une autre, l'Office a-t-il le pouvoir de fixer les prix de vente du gaz?

M. MCKINNON: Non. Nous avons le pouvoir de fixer les droits seulement.

Le sénateur REID: Vous n'avez rien à voir avec le prix qui va être demandé aux consommateurs ici ou aux États-Unis?

M. MCKINNON: Non, sénateur. Normalement, c'est une compagnie provinciale qui fait la distribution du gaz aux consommateurs et les prix demandés au consommateur sont contrôlés par une Commission provinciale des entreprises assurant les services publics. Nous réglementons les droits à l'égard du gaz, c'est-à-dire les frais du transport.

Le sénateur REID: Je pense à la compagnie de la Colombie-Britannique, que nous avons mentionnée, qui vendait le gaz beaucoup moins cher aux États-Unis qu'en Colombie-Britannique. Je voulais savoir pourquoi les citoyens des États-Unis obtiendraient du gaz du Canada à meilleur marché que ne l'obtiennent nos propres concitoyens.

M. MCKINNON: Je ne puis parler de la question à laquelle vous faites allusion parce que cette question a été réglée en vertu d'une loi antérieure; mais d'après la loi actuelle l'une des responsabilités de l'Office est de voir à ce que le prix payé à la frontière soit juste et raisonnable par rapport à l'intérêt public. C'est notre critère habituel.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous prêts à voter, messieurs?

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, bien que le gouvernement nous ait fait faux bond, je veux, pour ma part, collaborer avec lui pour que le bill soit adopté; mais en même temps, je crois que nous avons un devoir à remplir envers les provinces. Je me rends bien compte que les provinces auraient dû être mises au courant de ce projet de loi, ce qui n'a pas été fait. Le présent bill ne sera pas adopté par la Chambre des communes avant jeudi au plus tôt, et il n'est pas certain qu'il le sera à ce moment-là; de toutes façons, en raison de l'article 3 du bill, je ne crois pas que la Chambre considère la question tellement pressante.

L'Office national de l'énergie ou le gouvernement ne pourraient-ils nous donner la promesse qu'ils enverront aujourd'hui même par avion un exemplaire de ce bill à chacune des provinces? Elles pourraient en prendre connaissance demain et nous télégraphier si elles ont des objections à formuler.

Le sénateur REID: Après tout, l'une des fonctions du Sénat est de protéger les provinces.

Le sénateur MACDONALD: Je suis tout à fait d'accord avec le sénateur de New Westminster. L'une des raisons d'être du Sénat, c'est la protection des intérêts des provinces.

Le sénateur HAIG: Je suis un de ces types qui viennent des provinces, et je suis ici pour voir aux intérêts de ma province. Si la loi n'accordait pas six sénateurs au Manitoba, je ne serais pas ici.

Le sénateur MACDONALD: Toutes les provinces ne sont pas représentées ici. Nous sommes tous des membres du Sénat.

Le sénateur HAIG: Non, on nous a mis ici parce que nous représentons une province, et non parce que nous représentons le Dominion.

Le sénateur MACDONALD: Je ne puis pas vous dire ce qui vous a valu d'être ici, vous en savez plus long que moi à ce sujet. Mais nous sommes ici pour protéger les droits de n'importe quelle province. Pour quelle raison le présent bill ne serait-il pas envoyé immédiatement à toutes les provinces? Je ne ferai pas obstacle au bill, mais quand le bill parviendra à l'autre Chambre, les provinces auront été informées.

Le sénateur HAIG: Les provinces savent déjà tout ce qu'il y a à savoir sur ce bill. Le Manitoba le connaît autant que les autres provinces.

Le sénateur MACDONALD: J'ai demandé au témoin si le bill avait été envoyé aux provinces, et il a dit non.

Le sénateur HAIG: Nous avons de l'énergie électrique qui entre dans la province et nous avons de l'énergie électrique qui passe de la province dans une autre province. Il y a du pétrole qui sort de la province et il y a du pétrole qui entre dans la province. Qu'y a-t-il à apprendre de plus? Il y a plusieurs années que ça se produit chez nous. Les gens sont au courant de tout ce qui se passe, et ils n'ont jamais laissé échapper le moindre petit murmure de protestation.

Le sénateur MACDONALD: Ils n'ont pas vu le bill.

Le sénateur HAIG: Je connais bien le Manitoba, et jamais au cours des 25 années que j'ai passées ici on ne m'a posé une seule question au sujet d'une loi, en ce qui a trait à la défense des intérêts du Manitoba contre le Dominion du Canada, pas une seule fois.

Le PRÉSIDENT: Ce qui préoccupe le sénateur Macdonald, c'est le fait que les provinces ont ou n'ont pas reçu de communication officielle au sujet dudit bill.

Le sénateur HAIG: Mais justement, aucune communication ne s'impose.

Le sénateur MACDONALD: Je propose que même à cette date tardive le bill soit envoyé à chacune des provinces. Je ne sais pas si le témoin est en mesure de promettre que la chose se fera. J'ignore si le Comité, en faisant rapport du bill, a le pouvoir de recommander qu'on en fasse parvenir un exemplaire à chaque province.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander à M. McKinnon...

Le PRÉSIDENT: Il vaudrait mieux régler ce problème tout de suite, à moins que votre question ne s'y rapporte aussi.

Le sénateur LAMBERT: Je désire seulement poser une question à M. McKinnon. Il a déclaré qu'il acceptait la responsabilité du retard survenu dans la présentation de ce bill au Comité. S'il en est ainsi, l'Office national de l'énergie n'a-t-il pas eu l'occasion d'entendre ces différents points de vue lors de ses audiences?

M. MCKINNON: Pas dans ce cas. Jusqu'ici nous n'avons eu aucune audience sur les prix du gaz ou les droits. Nous avons examiné seulement la question des droits et nous avons cherché les moyens d'aviser à la situation compliquée que je vous ai décrite; le gaz est acheté en Alberta et en partie en Colombie-Britannique, une partie est vendue en Colombie-Britannique et une partie à la frontière, et nous sommes... I

Le sénateur LAMBERT: Il s'agit ici d'un changement radical dans l'exploitation des compagnies qui distribuent le gaz. Si «les biens de la compagnie», aux termes de la Loi, appartiennent à la compagnie à l'intérieur de la province, mais ne lui appartiennent plus une fois qu'ils ont passé la frontière pour aller

dans une autre province ou sur les marchés d'exportation, il est certain que l'Office de l'énergie aurait dû recueillir des preuves pour appuyer ce principe fondamental avant que le bill ne soit présenté.

M. MCKINNON: Monsieur Lambert, nous avons été très occupés depuis que l'Office a été constitué et, je l'ai déjà dit, nous n'avons pas encore réussi à fixer les droits.

Le sénateur LAMBERT: Je ne crois pas qu'il s'agisse de fixer les droits. Je crois qu'il s'agit de savoir si l'Office national de l'énergie aura beaucoup plus de pouvoir qu'auparavant en vertu de cette loi.

M. MCKINNON: Je crois que cela éclaire la situation, sénateur, plus qu'autre chose, car je ne sais pas ce que vous feriez si une partie de ce gaz...

Le sénateur LAMBERT: Je ne m'oppose pas à ce que vous ayez le contrôle, mais je crois que c'est très important et qu'on devrait s'en rendre compte.

Le sénateur HAIG: Oui, certainement.

Le sénateur LAMBERT: Je crois que c'est une question très importante. Je me souviens qu'avant la création de l'Office nous recevions des demandes en vue de la constitution de sociétés commerciales pour la transmission du gaz; on lançait ces sociétés dans le but d'assurer à quelques exploitants le bénéfice de toutes les concessions qu'ils pourraient utiliser plus tard si les consommateurs devenaient assez nombreux. Aujourd'hui l'Office est en fonction, et je crois bien que s'il se présentait une demande de ce genre vous seriez obligés d'accorder le permis, comme le fait la Commission des transports, et de juger s'il s'agit d'une spéculation sur des concessions ou d'une demande légitime.

M. MCKINNON: Oui.

Le sénateur LAMBERT: C'est là que je m'aperçois d'après mon expérience personnelle, que votre Office, grâce à son pouvoir accru, peut rendre un très grand service en veillant à la conservation des ressources de notre pays.

M. MCKINNON: Nous serions désemparés si quelqu'un d'autre venait instituer des règlements concernant les droits à l'égard d'un pipe-line qui est sous la juridiction du Parlement et de l'Office.

Le sénateur LAMBERT: Le bill réglerait cette question, mais je voudrais bien savoir si ce sont les provinces elles-mêmes qui sont intéressées dans cette affaire, ou si ce sont les compagnies, qui exploitent déjà des entreprises commerciales à l'intérieur d'une province ou d'une province à l'autre. On peut se demander jusqu'à quel point elles seront soumises à des règlements à la suite de ce bill, alors qu'elles n'étaient soumises à aucun règlement auparavant.

Le sénateur HAIG: Le vote, monsieur le président

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'aimerais à entendre les observations de M. McKinnon sur cette question. C'est une question très intéressante.

M. MCKINNON: Si je vous ai bien compris, vous voulez savoir si la position des compagnies est la même qu'auparavant.

Le sénateur LAMBERT: Oui, c'est bien cela.

M. MCKINNON: J'ignore, monsieur, si la Commission des transports a tenu des audiences sur les prix avant la création de l'Office national de l'énergie. Je ne crois pas qu'il y ait eu d'audience au sujet du gaz, sénateur. Il y en a peut-être eu au sujet du pétrole. Pour ce qui est de la province d'Alberta, je sais que le pétrole, par exemple, qui provient du champ pétrolifère de Redwater se rend

de Redwater à Edmonton par un pipe-line interprovincial. Une partie de ce pétrole va aux raffineries d'Edmonton, si je ne me trompe, et le reste est dirigé soit vers l'est soit vers l'ouest. Je sais que la province n'a jamais considéré que ce pipe-line tombait sous sa juridiction. Ce pétrole est transporté par un pipe-line qui tombe sous la juridiction du Parlement canadien.

Le sénateur LAMBERT: Le pipeline de la compagnie *Westcoast Transmission* va-t-il de l'Alberta à la Colombie-Britannique?

M. MCKINNON: Oui, monsieur. Il part d'un point situé tout près de la frontière qui sépare les deux provinces, traverse le nord de la Colombie-Britannique et descend jusqu'à Vancouver et jusqu'à la frontière.

Le sénateur LAMBERT: Cette entreprise a certainement fait l'objet de longues études à la Commission des transports avant la création de votre Office.

M. MCKINNON: Je ne sais pas si elle est passée devant la Commission des transports. Elle a été étudié par la Commission Borden. Je n'ai jamais eu connaissance qu'elle ait...

Le sénateur LAMBERT: Lorsque la demande a été présentée pour la constitution de cette société, ou pour le permis, elle a certainement été discutée.

M. MCKINNON: Oui, monsieur.

Le sénateur LAMBERT: Et la discussion a été très acharnée. C'est pourquoi je pose cette autre question au sujet de l'Office. Il s'occuperait de cas de ce genre?

M. MCKINNON: Oui, monsieur. Si cet amendement est adopté, nous pourrions fixer les droits pour tout le gaz qui est transmis. Avant l'amendement, nous ne savions pas si nous pouvions fixer les droits sur tout le gaz ou si une partie de ce gaz tombait sous la juridiction de quelqu'un d'autre.

Le sénateur LAMBERT: Et il faudrait que vous teniez compte du prix que doivent payer les consommateurs de Vancouver, par exemple?

M. MCKINNON: L'article, dans son libellé actuel, prévoit ce qui suit:

61. Si le gaz que transmet une compagnie, par son pipe-line, d'un endroit situé dans une province à un endroit situé en dehors de la province appartient à la compagnie, la proportion que peut fixer l'Office du chiffre différentiel entre le montant payé par la compagnie pour le gaz et le montant pour lequel la compagnie vend le gaz, est réputée, aux fins de la présente Partie, un droit imposé par la compagnie à l'acheteur, pour la transmission de ce gaz.

On se demandait, parmi les membres de l'Office, et au sujet de la compagnie *West Coast Transmission*, si on pourrait fixer les droits pour tout le gaz, ou si une partie du gaz produit et vendu en Colombie-Britannique ne tomberait pas sous la juridiction d'un autre organisme.

Le sénateur REID: Voulez-vous dire que si nous adoptons cet amendement vous serez plus forts?

M. MCKINNON: Du moins la position de l'Office s'en trouverait-elle éclairée, et nous serions assurés que l'Office a l'autorisation d'établir des règlements sur les droits imposés pour tout le gaz qui est transporté par un pipe-line qui tombe sous la juridiction du Parlement canadien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous considérer la proposition du sénateur Macdonald à titre gracieux?

Le sénateur ASELTINE: Je crois que nous avons eu une excellente discussion sur les aspects juridiques et sur tous les autres aspects du bill. Je propose que nous adoptions le bill, et que nous donnions au secrétaire l'ordre d'envoyer à chaque province intéressée un exemplaire du bill ainsi qu'une lettre avisant que le bill a été examiné par le Comité et approuvé et qu'il sera présenté à la Chambre des communes. Y a-t-il des objections à cette proposition?

Le sénateur REID: Est-ce l'affaire du Comité d'envoyer des exemplaires du bill aux provinces? Est-ce de notre compétence? N'est-ce pas l'affaire du gouvernement? Le présent bill est un bill du gouvernement. Je ne m'y oppose pas cependant. Je ne fais qu'attirer votre attention sur cette question.

Le sénateur MACDONALD: Je suis entièrement d'accord avec le sénateur Reid lorsqu'il dit que ce n'est pas strictement notre affaire, mais...

Le sénateur ASELTINE: N'est-ce pas essayer de couper un cheveu en quatre?

Le sénateur MACDONALD: Je crois que le temps presse et que la proposition de l'honorable leader du Gouvernement est bonne. S'il propose la motion je l'appuie.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Avant d'en venir à la motion, et peut-être finalement à l'adoption du bill, j'aimerais à demander à M. McKinnon quel organisme est autorisé à réglementer les droits sur le gaz dans la situation qu'il a décrite et à l'égard de laquelle vous essayez d'obtenir une autorisation explicite en ce sens?

M. MCKINNON: C'est ce dont nous ne sommes pas sûrs.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Qui exerce une activité dans ce domaine? Les droits imposés pour le transport du gaz sont-ils sujets à vérification?

M. MCKINNON: Tout ce que je puis dire, c'est qu'à ma connaissance il n'y a eu aucune audience au sujet des droits exigés par la *West Coast Transmission Company*.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à titre d'information pour le secrétaire, quels sont les termes exacts de la motion proposée en ce qui a trait à l'envoi d'exemplaires du bill aux provinces?

Le sénateur BRUNT: Que les exemplaires soient envoyés aux ministres.

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais pas à quels ministres il conviendrait de les envoyer et nous perdriions probablement du temps à le découvrir. Pourquoi ne pas les envoyer aux premiers ministres ou aux procureurs généraux?

Le sénateur BRUNT: Comme vous voudrez.

Le sénateur ASELTINE: Aux procureurs généraux, je crois.

Le sénateur MACDONALD: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-on d'accord pour qu'un exemplaire du bill soit envoyé au Procureur général de chaque province?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Que voulez-vous que nous fassions du bill?

Le sénateur ASELTINE: Je propose que nous fassions rapport du bill.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Tout d'abord, l'Office national de l'énergie n'est-il pas autorisé, ou le Gouvernement n'est-il pas autorisé par un arrêté en conseil, à prolonger presque d'un jour à l'autre les permis dont il est question en rapport avec l'article 2.

M. MCKINNON: Pas que je sache, monsieur. A ce sujet, permettez moi de vous renvoyer à l'article 20 de la loi qui se lit comme il suit:

Les audiences de l'Office doivent être publiques en ce qui regarde la délivrance, l'annulation ou la suspension de certificats ou licences, et l'Office peut tenir des audiences publiques sur n'importe quel autre sujet, s'il estime opportun de le faire.

L'Office est dans l'obligation de tenir une séance publique avant de délivrer un certificat ou une licence.

Le sénateur REID: Puis-je obtenir une précision pour mon bénéficiaire personnel? Viendra-t-il un jour où les prix demandés par la *West Coast Company* vous seront soumis?

M. MCKINNON: J'imagine que oui, monsieur. Nous commencerons par revoir les droits. Les droits sont enregistrés à l'Office et nous examinerons les revenus de la compagnie. Je ne sais si nous recevons une demande, mais nous observerons la situation et, évidemment, si quelqu'un demande une audience l'Office devra fixer une date.

Le sénateur REID: Nous de la Colombie-Britannique, nous sommes très sensibles à cette question.

M. MCKINNON: L'article 99 de la loi contient les dispositions suivantes:

Un permis délivré en vertu de la Loi sur l'exportation de la force motrice et des fluides et sur l'importation du gaz, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, est censé avoir été délivré aux termes de la présente loi, sous réserve des conditions et modalités énoncées dans le permis ou y applicables selon la Loi sur l'exportation de la force motrice et des fluides et sur l'importation du gaz ou selon les règlements établis sous son régime.

Les épreuves que nous ferions subir avant d'accorder un nouveau permis seraient différentes de celles que nous faisons subir en vertu des anciens règlements.

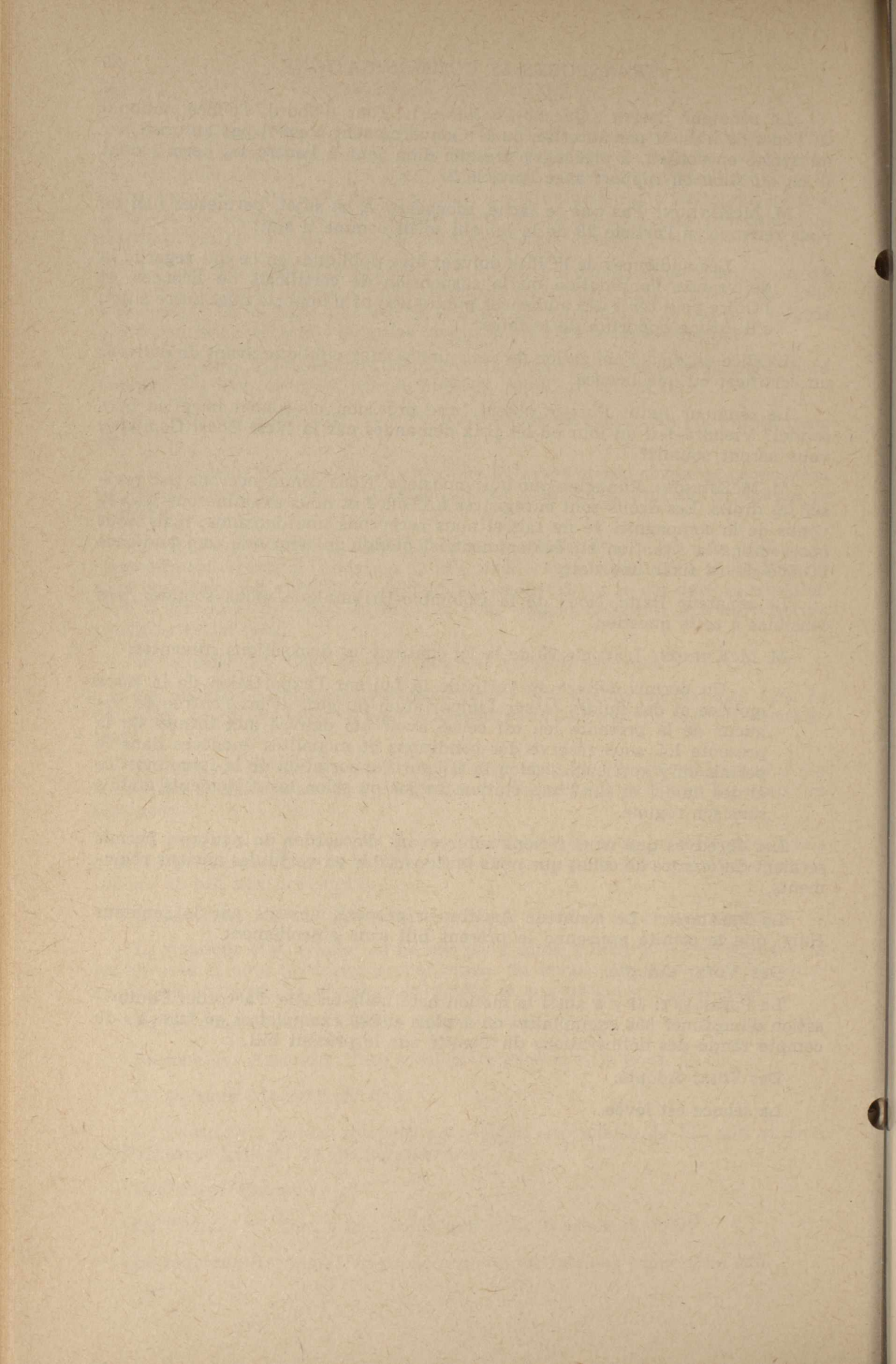
Le PRÉSIDENT: Le sénateur Aseltine a proposé, appuyé par le sénateur Haig, que le comité approuve le présent bill sans amendement.

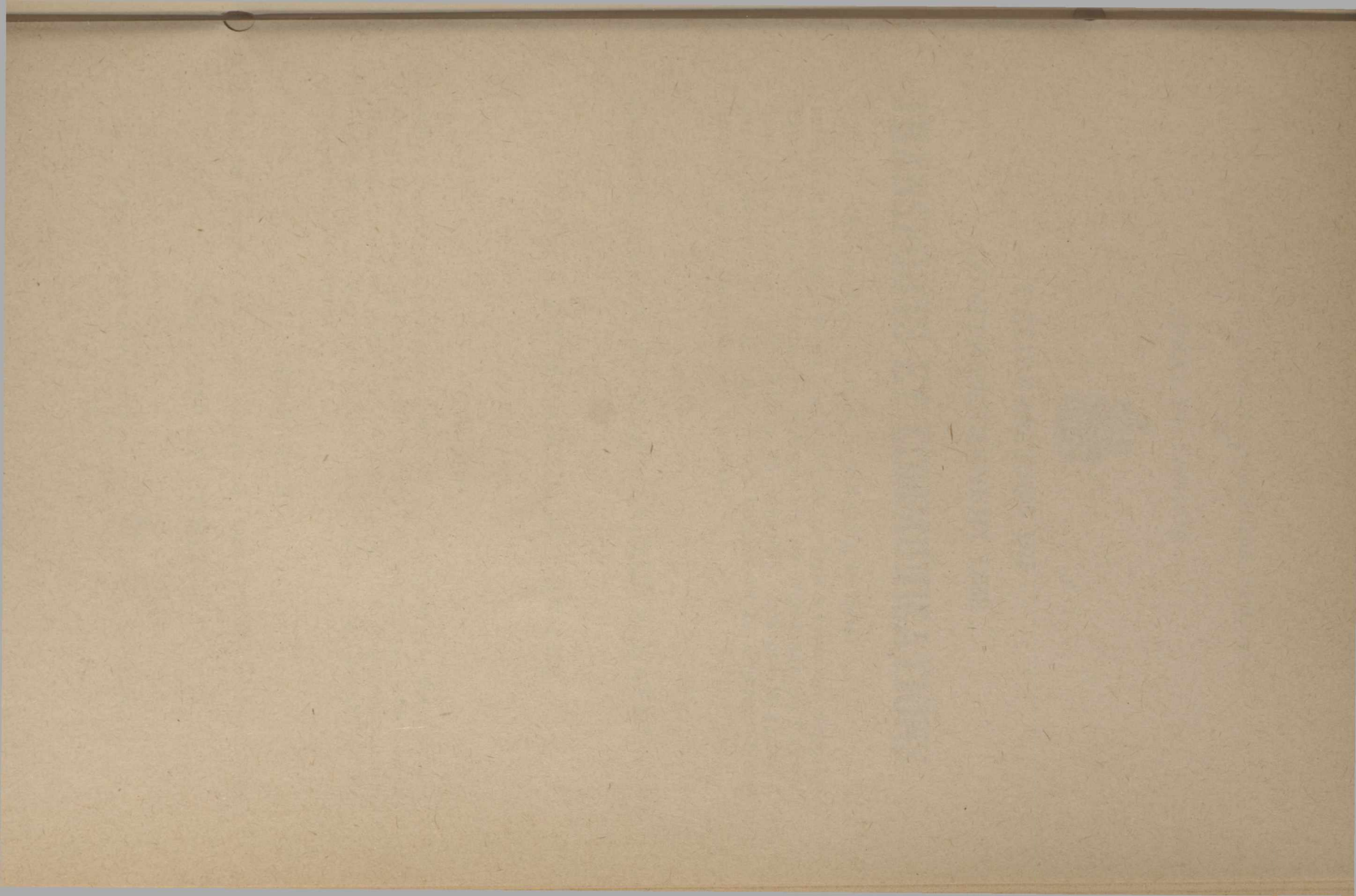
Des VOIX: Adopté.

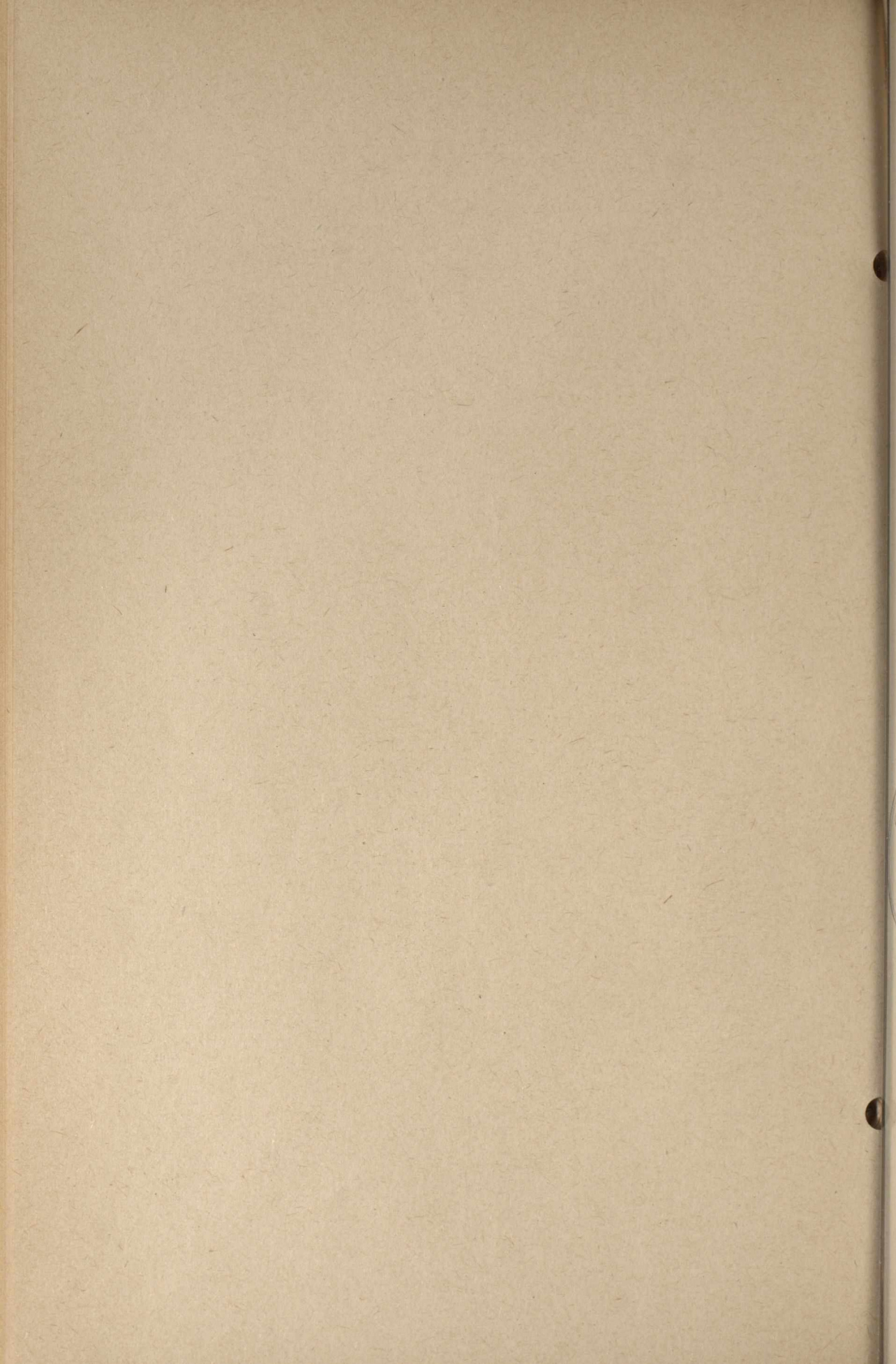
Le PRÉSIDENT: Il y a aussi la motion habituelle en vue d'accorder l'autorisation d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité sur le présent bill.

Des VOIX: Adopté.

La séance est levée.







Troisième session de la vingt-quatrième législature
1960

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS DU
COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le Bill C-69, intitulé:

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1960 jusqu'au 30 juin 1961, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Président suppléant: L'honorable **SALTER A. HAYDEN**

SÉANCE DU MERCREDI 22 JUIN 1960

TÉMOINS:

M. Pierre Taschereau, conseiller juridique de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada; M. Donald Gordon, président du Conseil d'administration et président des Chemins de fer Nationaux du Canada; M. R. T. Vaughan, adjoint au président des Chemins de fer Nationaux du Canada.

APPENDICE:

Budget des immobilisations et Compte du revenu estimatif—Année 1960

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1960

23407-0-1



COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'hon. Adrian K. Hugessen,

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gershaw	Méthot
Baird	Gladstone	Molson
Beaubien	Gouin	Monette
Bishop	Grant	Paterson
Blois	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa- Ouest</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Courtemanche	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Dessureault	Lefrançois	Stambaugh
Emerson	*Macdonald	Veniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Woodrow—(50)
	McLean	

50 membres

(Quorum: 9)

*Membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat.

JEUDI 16 juin 1960

“Conformément à l’Ordre du jour, l’honorable sénateur Brunt propose, avec l’appui de l’honorable sénateur Pearson, que le Bill C-69, intitulé: “Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d’établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1960 jusqu’au 30 juin 1961, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu’émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada”, soit lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L’honorable sénateur Brunt, avec l’appui de l’honorable sénateur Pearson, propose que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

0077 10-1-21 1000 00

1000 10-1-21 1000 00
1000 10-1-21 1000 00
1000 10-1-21 1000 00
1000 10-1-21 1000 00

1000 10-1-21 1000 00
1000 10-1-21 1000 00

1000 10-1-21 1000 00

1000 10-1-21 1000 00

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 22 juin 1960

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents: les honorables sénateurs Aseltine, Beaubien, Blois, Brunt, Buchanan, Euler, Gershaw, Haig, Hayden, Isnor, Kinley, Lambert, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh, Veniot et Woodrow. (18)

En l'absence du président et sur une motion de l'honorable sénateur Beaubien, appuyée par l'honorable sénateur Haig, l'honorable sénateur Hayden est élu président suppléant.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

Le bill C-69, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1960 jusqu'au 30 juin 1961, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, est lu et examiné article par article.

Sur motion de l'honorable sénateur Brunt, appuyée par l'honorable sénateur Isnor, il est décidé de faire rapport d'une recommandation demandant l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations relatives audit bill.

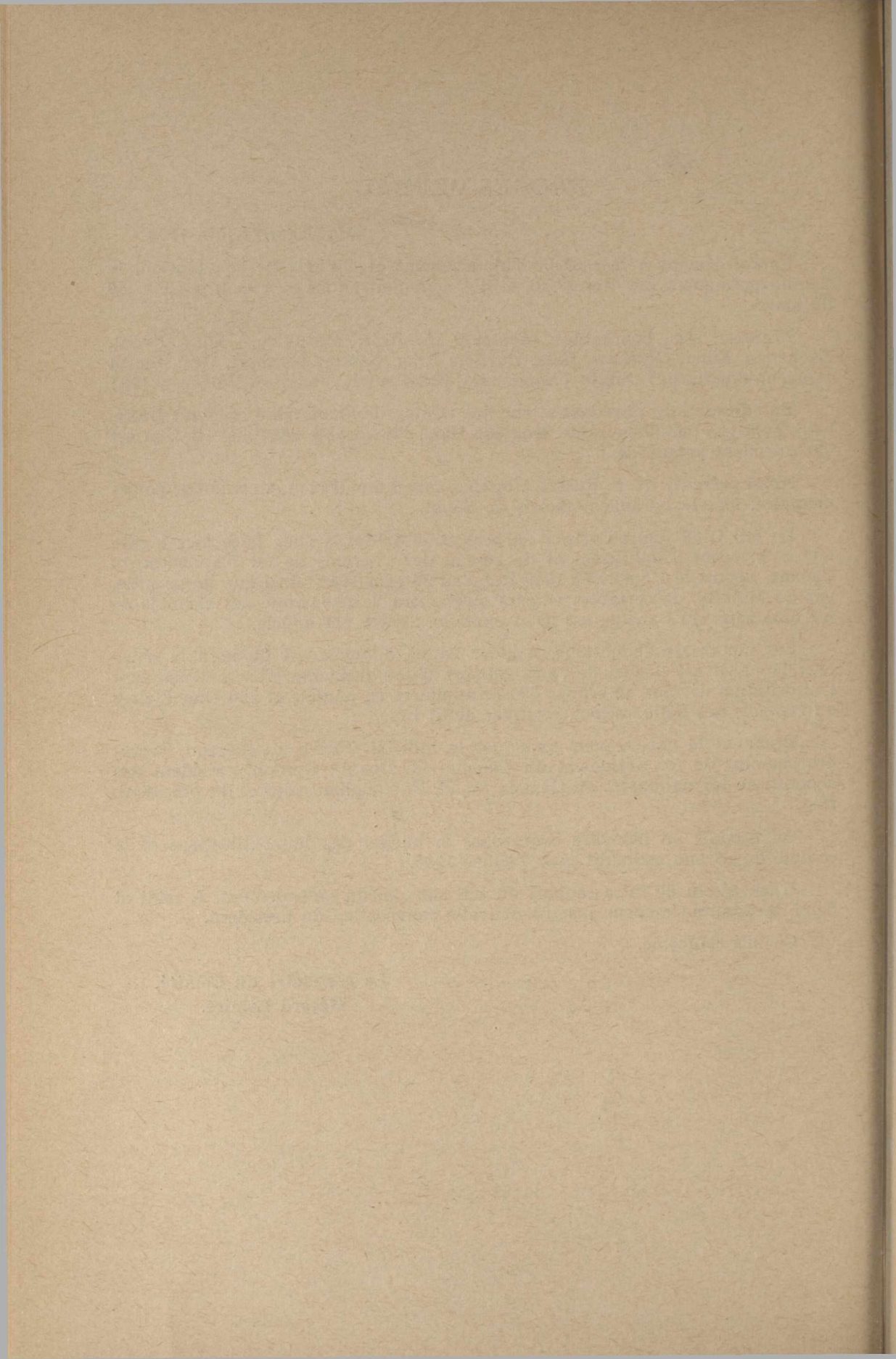
Preennent la parole pour expliquer le bill: M. Pierre Taschereau, avocat des chemins de fer nationaux du Canada; M. Donald Gordon, président des chemins de fer nationaux du Canada; M. R. T. Vaughan, adjoint du président, N.-C.

On produit un mémoire concernant le budget des immobilisations et le compte du revenu estimatif pour l'année 1960.

Il est résolu de faire rapport du bill sans aucun amendement. A midi et demi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.



LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 22 juin 1960.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-69, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1960 jusqu'au 30 juin 1961, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada se réunit à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur Salter A. Hayden occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, le premier témoin sera M^e Pierre Taschereau, avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M^e Pierre Taschereau, avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada:

Monsieur le président et honorables sénateurs, l'objet principal du présent bill est d'autoriser la prestation de fonds pour faire face aux dépenses d'établissement des chemins de fer nationaux du Canada durant l'année civile 1960, aussi bien que durant les six premiers mois de 1961. D'après la présente législation des Chemins de fer Nationaux du Canada, le budget annuel de la compagnie dépend du conseil d'administration et doit être soumis d'abord à l'approbation du gouverneur en conseil puis plus tard au parlement.

Ce budget annuel comprend, entre autres choses, un état des dépenses d'établissement pour l'année civile durant laquelle il est préparé. Comme l'autorité légale nécessaire au financement des dépenses ne peut s'obtenir que vers le milieu de l'année, le budget inclut également un état des fonds requis pour les six premiers mois de l'année suivante. Par conséquent le présent bill comprend les fonds requis pour une période de 18 mois du 1^{er} janvier 1960 au 30 juin 1961.

Les honorables sénateurs ont devant eux, je crois, un exemplaire du budget annuel. Le bill, lorsqu'il sera adopté, donnera effet à ce budget et nous permettra de financer les immobilisations prévues.

Le sénateur HAIG: Le budget comprend-il aussi le revenu?

M^e TASCHEREAU: Oui. Le budget d'exploitation se trouve à la dernière page, je crois que c'est la page 9.

Le sénateur HAIG: Y voit-on le revenu net et la dépense nette de l'année?

M^e TASCHEREAU: En effet: recettes d'exploitation, dépenses d'exploitation, et recettes nettes d'exploitation.

Le sénateur HAIG: Mais ceci n'inclut pas l'intérêt sur l'argent.

M^e TASCHEREAU: L'avant-dernier item montre que \$46,700,000 sont disponibles pour les charges fixes.

Le sénateur HAIG: A combien estimez-vous le déficit sur cet état?

M^e TASCHEREAU: A 24 millions de dollars.

Le sénateur HAIG: C'est pour six mois.

M^e TASCHEREAU: C'est pour toute l'année 1960.

Le sénateur KINLEY: Vous êtes plus optimiste que vous ne l'étiez l'an dernier.

M^e TASCHEREAU: Nous y faisons la comparaison avec 1959. Le déficit de 1959 est de \$43,588,000.

Le sénateur HAIG: Et quel est le chiffre pour l'année 1958?

M^e TASCHEREAU: Le déficit de 1958 était de \$51,591,000.

Le PRÉSIDENT: A combien estimiez-vous votre déficit il y a un an?

M^e TASCHEREAU: L'estimation était de \$34,400,000.

Le sénateur HAIG: Et de combien est-elle pour cette année?

M^e TASCHEREAU: Pour 1959: le déficit réel fut en fin de compte de \$43.58 millions.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer, maître Taschereau?

M^e TASCHEREAU: Le bill peut se diviser en plusieurs parties et, si vous voulez me permettre, j'aimerais donner une explication en termes généraux de chaque partie pour ensuite faire la relation avec les chiffres qui s'y rapportent dans le bill.

La première partie se trouve à l'article 3. Cet article fait voir les besoins de fonds d'Air-Canada aussi bien que du National-Canadien durant la période de 18 mois qui se termine à la fin de juin l'an prochain.

La deuxième partie comprend les articles 4, 5, 6 et 8. En général ils autorisent les Chemins de fer Nationaux du Canada à emprunter de l'argent dans le but de faire face à une partie des dépenses d'établissement d'Air-Canada aussi bien que des Chemins de fer Nationaux du Canada au moyen d'emprunts temporaires obtenus du ministre des Finances et de valeurs offertes au public et garanties par le gouvernement du Canada.

L'article 7 constitue la troisième partie et permet aux Chemins de fer Nationaux du Canada d'aider financièrement leurs filiales en dedans des limites déterminées par la loi.

La quatrième partie comprend les articles 9 et 10, qui permettent au ministre des Finances de mettre certains montants à la disposition des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air-Canada si, à n'importe quel moment entre la date d'entrée en vigueur de la loi et le 1^{er} juillet de l'an prochain, l'une ou l'autre des deux compagnies ou les deux se trouvent dans l'impossibilité de rencontrer leurs dépenses d'exploitation et leurs frais généraux.

La cinquième partie se trouve à l'article 11. Cette clause ne se trouve pas dans la législation antérieure, Lois sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie) que vous avez examinées au cours des dernières années. La raison pour laquelle elle a été incluse dans la mesure de cette année est que, en vertu de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, le ministre des Finances n'aurait pas le droit d'acheter les actions privilégiées jusqu'à concurrence de 3 p. 100 du revenu annuel brut après la fin de l'année 1960 et que ce droit n'existerait pas pour notre financement intérimaire au cours des premiers six mois de 1961.

Une autre prescription de la Loi sur la revision du capital expire à la fin de 1961 et le but de cet article est de prolonger le droit du ministre d'acheter des actions privilégiées jusqu'à la même date.

Le PRÉSIDENT: Vous faites allusion à l'article 6?

M^e TASCHEREAU: L'article 6 de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

La sixième et dernière partie, soit l'article 12, nomme M. J.-A. De Lalanne comme vérificateur indépendant afin d'opérer une vérification de nos comptes

pour l'année 1961. M. De Lalanne a été nommé vérificateur pour l'année 1960 par la Loi de 1960 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie).

Le sénateur REID: Est-ce un particulier ou une compagnie?

M^e TASCHEREAU: C'est un particulier.

Avec votre permission, je voudrais maintenant revenir aux parties 1 et 2 du bill, principalement aux articles 3, 4 et 6. Ces parties sont les plus difficiles à comprendre parce qu'elles renferment certains chiffres qui, à première vue, n'ont pas de relations entre eux. Je tenterai de donner une explication aussi claire que possible de la raison pour laquelle les montants que l'on peut voir à l'article 3 ne correspondent pas aux chiffres que l'on trouve aux articles 4 et 6.

Je crois qu'il est important de mentionner un aspect significatif de la mesure législative et c'est qu'elle traite de deux sujets différents. L'article 3 traite du montant total de dollars en jeu dans les projets d'établissement envisagés par le National-Canadien dans la période de 18 mois du 1^{er} janvier de cette année jusqu'au 1^{er} juillet de l'année suivante. Les articles 4 et 6 traitent de l'autre phase de l'affaire, soit du financement externe de ces projets par des emprunts. Bien que les besoins en capitaux du National-Canadien et d'Air-Canada soient de l'ordre de 309 millions, comme vous le verrez à l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 3, et 86 millions pour les premiers six mois de 1961, comme vous le verrez à l'alinéa d) de la même clause, soit un total de 395 millions pour une période de 18 mois, le National-Canadien a à sa disposition pour le financement de ces besoins d'autres sources que les emprunts du ministre ou du public. Ces sources sont la dépréciation accumulée et autres item semblables qui, au cours de cette période, s'élèveront à 162 millions. Le National-Canadien peut donc, sans emprunter, se financer lui-même jusqu'à concurrence de 162 millions de dollars.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous la différence entre les entrées et les sorties de caisse?

M^e TASCHEREAU: J'avais l'intention de le mentionner plus tard.

Si vous déduisez ce chiffre de 162 millions du total de 395 millions qui représente nos besoins en capitaux vous obtenez le chiffre de 233 millions. De plus, soit que les matériaux ne soient pas disponibles, ou la main-d'œuvre, ou pour d'autres raisons, nous ne prévoyons pas pouvoir compléter en 1960 tous les travaux que nous entreprendrons. Nous estimons la valeur en dollars des travaux qui resteront en chantier à 30 millions. Si vous déduisez ce chiffre de 30 millions de celui de 233 millions vous arrivez à un total de 203 millions, soit le total que mentionnent les articles 4 et 6. C'est aussi le chiffre que l'on peut voir au bas des notes explicatives au verso de la page 2 de ce bill. Ce montant d'environ 203 millions est le montant maximum que le ministre des Finances pourra prêter au National-Canadien et que le National-Canadien pourra emprunter du ministre ou du public sous l'empire de cette loi. En réalité, le National-Canadien empruntera beaucoup moins que ce montant puisque nous prévoyons vendre au ministre durant cette période des actions privilégiées pour un montant de 33.8 millions de dollars. Si vous déduisez ces 33.8 millions du montant maximum que nous pouvons emprunter, 203 millions, vous avez un total de 170.15 millions qui représente le montant véritable que nous nous attendons d'emprunter en 1960 et durant les premiers six mois de 1961. Ce montant est constitué de la façon suivante: les emprunts du National-Canadien pour 1960 seront de 62.8 millions de dollars; pour 1961, au cours des premiers six mois, 5 millions. Total des emprunts pour le compte du National-Canadien: 67.8 millions. Les emprunts d'Air-Canada pour 1960 seront de 82.35 millions; les emprunts d'Air-Canada au cours des premiers six mois de 1961 seront de 20 millions, soit un total pour Air-Canada de 102.35 millions.

Ces deux chiffres de 67.8 millions et de 102.35 millions pour le National-Canadien et Air-Canada respectivement font un total de 170.15 millions, chiffre que je mentionnais plus tôt et qui représente le montant que vraisemblablement nous emprunterons au cours de cette période de 18 mois.

Le sénateur ISNOR: En nous reportant aux années 1952 et 1954 et aux années futures, n'aurions nous pas et le public en général n'aurait-il pas une idée plus nette des opérations du National-Canadien et d'Air-Canada si elles étaient divisées et présentées dans des bills séparés au moins en ce qui concerne les emprunts?

M^e TASCHEREAU: C'est fort possible, monsieur. La raison pour laquelle, par tradition, on inclut Air-Canada dans la législation c'est que non seulement le National-Canadien en possède tout le capital-actions mais encore que l'on a trouvé plus commode pour tous que le National-Canadien agisse un peu comme le banquier d'Air-Canada et qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire qui traite avec le ministre des Finances lorsqu'il s'agit d'emprunter les deniers nécessaires au financement. Une autre raison c'est que, dans le passé, les besoins de capitaux d'Air-Canada ont été beaucoup moins considérable que ceux du National-Canadien. Il est vrai que cette année, pour autant que les emprunts soient concernés, les besoins d'Air-Canada sont plus considérables que ceux du National-Canadien mais voilà une situation qui ne se présente pas souvent.

Le sénateur REID: Puis-je vous demander si c'est vous qui établissez les représentations d'Air-Canada au Parlement ou si ces représentations sont faites par Air-Canada même?

M^e TASCHEREAU: Non, Air-Canada fait ses propres représentations et administre son propre budget. Le National-Canadien, cependant, sous l'empire de la législation actuelle, nomme cinq des neuf administrateurs d'Air-Canada. Quatre des neuf administrateurs sont nommés par le gouverneur en conseil mais c'est là le seul lien qui existe ici.

Le sénateur LAMBERT: Pour ce qui est de la direction même du National-Canadien, elle n'a rien à faire avec ceci, je suppose?

M^e TASCHEREAU: En effet, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Tout ce dont vous traitez ici en ce qui concerne Air-Canada c'est de ses besoins de capitaux?

M^e TASCHEREAU: Ses besoins de capitaux pour fin de financement sont inclus dans le bill, autrement nous aurions une mesure législative pour chaque société.

M. GORDON: Au sujet de la remarque du sénateur Isnor, une des autres raisons de la présentation actuelle c'est qu'une émission séparée lancée pour Air-Canada serait relativement petite sur le marché et il n'est pas à conseiller de présenter sur le marché de nouvelles valeurs garanties par le gouvernement parce que, en raison même de l'ordre d'importance de l'émission, leur marché serait restreint et elles n'auraient pas d'attrait pour le public ou ne trouveraient pas preneur.

Le sénateur ISNOR: Je comprends tout cela mais, comme je le disais il y a quelques instants, je pense au futur du National-Canadien et d'Air-Canada. Je serais porté à croire que dans l'avenir les emprunts d'Air-Canada seront proportionnellement plus considérables que ceux du National-Canadien.

M. GORDON: Laissez-moi au moins dire que c'est ce que j'espère. Mais ce que l'on considère actuellement c'est le type d'émission. L'étendue des emprunts qu'Air-Canada doit faire est clairement indiquée aussi bien au bilan d'Air-Canada que dans l'exposé fait par le président devant le comité de la Chambre des communes. Il donne en détails les besoins financiers d'Air-Canada,

de sorte qu'on ne manque pas d'information à ce sujet. Mais le point strict que nous discutons maintenant est de savoir s'il est à conseiller ou non de lancer de nouvelles valeurs sur le marché et l'avis de la finance à cet égard, qui comprend celui du ministère des Finances, est que ce n'est pas à conseiller et que nous obtenons un meilleur prix pour l'émission d'Air-Canada lorsqu'elle s'ajoute à celle du National-Canadien et s'intègre dans la disponibilité du marché.

Le sénateur EULER: Le résultat ne serait-il pas le même puisque les obligations et les débetures d'Air-Canada seraient également garanties par le gouvernement?

M. GORDON: Oui, mais la quantité en circulation sur le marché serait relativement petite dans le cas des coupures d'Air-Canada. Si vous voulez un marché actif dans le cas d'une obligation garantie par le gouvernement il est sage de jouer avec de gros montants et, dans le cas d'Air-Canada, le montant serait relativement petit.

Le sénateur EULER: Le public acheteur considérerait l'une aussi bonne que l'autre, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, mais il s'agit ici de montants très considérables et lorsque des centaines de mille ou même des millions de dollars sont en jeu et c'est ce qui intéresse les compagnies d'assurance ou de fiducie, elles cherchent une obligation qui vaut le coup et une émission d'Air-Canada serait trop petite pour rendre le marché assez actif pour les intéresser. Je dois ajouter que les arrangements financiers sont tels que le coût de l'émission pour Air-Canada est exactement celui du National-Canadien. En d'autres mots, nous recouvrons d'Air-Canada ce qu'il en a coûté pour l'émission de ses obligations de sorte qu'Air-Canada paie le coût de l'emprunt mais, comme je l'ai dit tantôt, elle jouit d'un meilleur taux en participant à une émission plus considérable.

M^e TASCHEREAU: Je me suis abstenu de mentionner jusqu'ici l'alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 3. Cet alinéa doit être dissocié des considérations financières du bill parce que son but n'est que de nous autoriser à prendre des engagements contractuels jusqu'à un montant donné avant le 1^{er} juillet de l'an prochain. Cet alinéa c) du bill ne constitue pas une autorisation de dépenser de l'argent. Il nous faudra revenir devant le Parlement l'an prochain ou au cours d'une année suivante pour obtenir l'autorisation de financer quelque dépense que ce soit que vise ce paragraphe. La preuve en est le paragraphe (5) de l'article 3 qui se lit comme suit:

Tout montant payable aux termes d'un contrat conclu en conformité de l'alinéa c) du paragraphe (1) doit être inclus dans le budget annuel du réseau du National pour l'année où il deviendra échu et payable.

Le sénateur HAIG: Le témoin explique ce que nous faisons mais où se trouve votre revenu sur cet état?

Le PRÉSIDENT: C'est à la page 9.

Le sénateur HAIG: Mais vous ne faites qu'estimer le revenu, ce que le revenu serait.

Le PRÉSIDENT: C'est tout ce que vous pouvez faire avant de l'obtenir.

Le sénateur HAIG: Oui, mais qu'a-t-il obtenu l'an dernier à cet item et l'année précédente?

Le PRÉSIDENT: Le chiffre de l'an dernier se trouve à la colonne 2 de la page 9.

Le sénateur HAIG: C'est très bien d'expliquer les détails de cette histoire. Nous ne pouvons pas refuser d'approuver ce bill puisque et l'argent et le chemin de fer sont là et que le chemin de fer doit être soit financé soit fermé.

Le PRÉSIDENT: Le revenu d'exploitation pour 1959, qui se trouve à la page 9, est de \$740 millions.

Le sénateur HAIG: C'est très bien d'écouter tout ceci, monsieur le président, mais je veux connaître le début de l'affaire, je veux savoir comment cette histoire d'argent a commencé. J'étais membre du comité et ce fut discuté devant moi. Je voudrais qu'on me mette à la page. Le témoin traite du présent et je veux retourner au début. Nous avons effacé un milliard de dollars et je voudrais qu'il me dise ce qui est arrivé de ce milliard de dollars.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons presque fini de cette phase et je suggérerais que maître Taschereau la finisse d'abord et, si vous voulez bien être patient, il pourra répondre à votre question ensuite.

M^e TASCHEREAU: J'en ai presque fini avec les points techniques du bill, ce ne sera pas long, et ensuite je répondrai à votre question, monsieur.

J'allais donc dire que sauf pour l'article 11, que j'ai mentionné spécialement, le bill est semblable dans sa forme aux bills de financement et garantie que ce comité a examinés au cours des années passées. Il renferme les dispositions habituelles telles que, par exemple, la défense faite, au paragraphe (6) de l'article 3 de dépenser pour une fin mentionnée à cet article 3 des montants supérieurs à ceux que la clause 3 autorise à cette fin.

Je crois que les membres du comité connaissent assez bien ces dispositions pour que je n'aie pas besoin d'en dire plus long à leur sujet mais il me fera plaisir évidemment de répondre à toutes questions de droit que les honorables sénateurs voudront bien me poser.

Il est une autre concordance de chiffres qui pourrait être utile aux sénateurs et c'est celle des chiffres qui paraissent au budget et des chiffres qui paraissent au bill. Si vous regardez à la page 1 du budget vous verrez au bas de la page sous les dépenses de 1960 un montant d'environ 279 millions de dollars. Ceci représente le budget des immobilisations de 1960 y compris Air-Canada. Il est constitué du montant de 309 millions mentionné à l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 3 du bill moins 30 millions pour travaux en chantier. En d'autres termes, nos projets d'établissement pour le National-Canadien et Air-Canada s'élèvent à 309 millions de dollars, mais nous ne serons vraisemblablement pas capables de terminer ces projets cette année à cause de circonstances indépendantes de notre volonté et nous estimons la valeur en dollars des travaux que nous ne pourrions pas terminer à 30 millions. Vous avez ainsi la concordance des 309 millions de l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 3 du bill et le chiffre qui est au bas de la page 1 du budget d'établissement.

Maintenant, le chiffre de 86 millions de dollars que l'on trouve un peu plus bas que le milieu de la page 2 du budget est le même que le chiffre mentionné à l'alinéa *b*) du paragraphe (1) de l'article 3. Le dernier chiffre de la page 2 du budget, soit 51 millions, est le même que le chiffre qui se trouve à l'alinéa *c*) du paragraphe (1) de l'article 3.

Il me fera plaisir, honorables sénateurs, de répondre à toutes les questions que vous pouvez avoir.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'aimerais poser une toute petite question. Si vous ne prévoyez pas pouvoir dépenser un certain montant pouvez-vous nous expliquer la raison pour laquelle le plus considérable des montants est au bill?

M^e TASCHEREAU: Bien, la raison pour laquelle nous avons fait figurer le plus considérable des montants au bill, monsieur, est que ce montant représente vraiment ce que nous dépenserions pour projets d'établissement en 1960 si nous pouvions terminer ces projets,—si nous pouvions contrôler tous les éléments en cause. Nous croyons que de ce montant de 309 millions, parce que les matériaux ne seront pas disponibles pour un projet donné ou parce qu'il y aura une grève ou pour d'autres raisons semblables, il y aura un montant de 30

millions que nous ne pourrions pas dépenser. Nous en sommes tellement sûrs que nous ne demandons pas de financer ces 30 millions. Ce montant de 30 millions est déduit avant que nous en arrivions au montant maximum que nous pouvons emprunter pour les besoins de nos dépenses d'établissement.

Le sénateur ISNOR: Ai-je raison de dire que les 51 millions mentionnés au paragraphe (3) de l'article 3 constituent un passif différé pour ce qui est du déficit du National-Canadien?

M^e TASCHEREAU: Monsieur, ceci nous permet de signer des contrats et de donner des commandes d'équipement avant le milieu de l'an prochain, mais le paiement ne se fera qu'après cette période. Il pourra se faire au cours de la deuxième partie de 1961 ou en 1962 ou en 1963. C'est la raison pour laquelle le paragraphe (5) existe. Il prévoit que nous ne pouvons pas dépenser d'argent pour cette fin mais que nous pouvons nous engager. Nous donnons au Parlement l'étendue des engagements que nous nous attendons de prendre durant la période mentionnée dans le bill.

Le sénateur ISNOR: Ce que je veux dire c'est que si vous signez des contrats pour un montant de 51 millions cela crée un passif, ou un passif différé si vous voulez, pour le National-Canadien?

M^e TASCHEREAU: Oui, en effet, monsieur.

Le sénateur EULER: On vous autorise à dépenser mais vous ne croyez pas pouvoir trouver la main-d'œuvre?

M^e TASCHEREAU: Non, nous ne pouvons pas dépenser cet argent, monsieur. Nous appelons cela une autorisation de s'engager, comme M. Vaughan me le rappelle. Le paragraphe (5) que je vais vous lire de nouveau dit:

Tout montant payable aux termes d'un contrat conclu en conformité de l'alinéa c) du paragraphe (1) doit être inclus dans le budget annuel du réseau du National pour l'année où il deviendra échu et payable.

Le sénateur EULER: Il devra être voté de nouveau l'an prochain?

M^e TASCHEREAU: Oui, c'est cela.

Le PRÉSIDENT: Oui, l'argent devra être voté l'an prochain.

Le sénateur BRUNT: Oui, ce montant devra paraître au prochain budget.

Le PRÉSIDENT: Maître Taschereau a fini son exposé. Y-a-t-il des questions que vous désirez lui poser ou que vous voulez soulever? S'il y en a nous obtiendrons les réponses de quelqu'un de ceux qui sont présents. Désirez-vous poser vos questions maintenant, monsieur le sénateur Haig?

Le sénateur HAIG: Oui je les demanderai maintenant. Sera-ce M. Gordon qui y répondra?

Le sénateur KINLEY: Cela dépendra d'eux.

Le sénateur HAIG: En quelle année le milliard de dollars fut-il effacé de la dette du National-Canadien envers le gouvernement?

M. DONALD GORDON (*président des Chemins de fer Nationaux du Canada*): Bien, ce n'était pas un milliard de dollars, mais je suppose que vous faites allusion à la révision de 1952, monsieur le sénateur Haig. Je crois que je pourrai répondre à votre question d'une façon très simple qui fera ressortir les chiffres que vous avez devant vous si vous voulez me permettre de procéder à ma façon.

Le sénateur HAIG: Je suis tout à fait d'accord.

M. GORDON: Je vais vous demander de jeter un coup d'œil sur le bilan que contient notre rapport annuel. Vous y verrez tous les capitaux placés dans le N.-C. Les seuls montants qui ne paraissent pas à ce bilan et les seuls montants qui ne paraissent pas aux livres aujourd'hui sont les déficits de revenus qui furent effacés lors de la révision de 1937 et les obligations sans valeur des prédécesseurs du N.-C. qui furent défalquées. Je voudrais que vous gardiez bien

dans l'idée que ces obligations de nos prédécesseurs furent reconnues sans valeur et que le Canada ne paya rien du tout pour elles. En d'autres termes, le gouvernement du temps ne considéra jamais comme un placement ces obligations sans valeur qui furent défalquées en 1937.

Le sénateur HAIG: Oui, mais je veux revenir à la revision de 1951 parce que j'étais ici...

M. GORDON: J'y arrive dans un instant. Si vous jetez un coup d'œil sur le bilan vous verrez un chiffre sous le poste "avoir propre des actionnaires".

Le sénateur ISNOR: C'est à quelle page?

M^e TASCHEREAU: Page 27.

M. GORDON: Ceci répondra à votre question et vous donnera une idée exacte de ce que le N.-C. a reçu jusqu'à date.

Maintenant, ce que le N.-C. a reçu, en capital, du Canada est, d'abord, la part des actionnaires qui s'élève à \$1,728,413,271. Ceci est un placement fait directement par le gouvernement. Deuxièmement, si vous regardez sous le poste "Dettes à long terme" vous verrez que le gouvernement a prêté au N.-C., au 31 décembre 1959, un total de \$345,684,052.

En plus de cela nous avons des valeurs en circulation dans les mains du public qui représentent un placement dans le N.-C. et dont le total est de \$1,341,058,970. Si vous prenez ces deux items, soit la dette à long terme, qui est de \$1,686,743,022, et y ajoutez l'avoir propre des actionnaires qui est de \$1,728,413,271, vous arrivez à un montant total de \$3,415,156,293. Ceci représente le capital placé par le Canada dans le N.-C., dont une partie a été placée directement par le gouvernement et se trouve au nom du gouvernement, et l'autre partie, soit \$1,341,000,000, se trouve sous forme d'obligations dans les mains du public. En d'autres termes, le public a prêté cet argent au N.-C. et nous devons payer intérêt sur ce montant. Ceci, je crois, répond à votre question principale qui concernait le total des placements dans le N.-C., \$3,415,156,000.

Le sénateur HAIG: On a défalqué un milliard de dollars du montant...

M. GORDON: Un moment. Ce qui s'est produit là c'est qu'il n'y eut rien de défalqué. Il y a eu transfert de valeurs à rendement fixe à parts privilégiées et vous pouvez noter que l'avoir des actionnaires comprend un total en circulation de 904,489,263 actions privilégiées à 4%. Ce qui s'est produit en 1952 c'est qu'une partie de la dette, la dette portant intérêt qui était alors détenue par le gouvernement, fut convertie en actions privilégiées. Le total de cette opération était de 736 millions de dollars en chiffres ronds et c'est ce chiffre que vous avez à l'esprit et que vous citez en nombre rond comme un milliard de dollars. C'est en fait 736 millions et je préfère donner cela comme chiffre arrondi plutôt qu'un milliard de dollars. Mais c'est là le montant converti en actions privilégiées.

Le sénateur HAIG: Considérons-nous les parts privilégiées comme ayant une valeur quelconque?

M. GORDON: Elles vaudront ce qu'elles rapporteront avec le temps. Je ne me représente pas une entreprise privée acceptant ce taux de rendement mais il est complètement erroné de considérer un placement dans le N.-C. comme ne valant rien du tout. Ce n'est pas du tout le cas. Un placement dans le N.-C. est un actif et bien que temporairement il ne rende pas à plein intérêt...

Le sénateur HAIG: Permettez que je vous interrompe. Voulez-vous me dire comme ça que, si nous l'effaçons, le N.-C. pourrait se supporter lui-même?

M. GORDON: Si nous faisons quoi?

Le sénateur HAIG: Si le N.-C. n'avait pas de dette, il pourrait se supporter lui-même?

M. GORDON: S'il n'y avait pas de dettes, certainement qu'il le ferait.

Le sénateur HAIG: Bien, ce n'est pas ce que vous faites dans le moment.

M. GORDON: Certainement que nous le faisons. Nous avons eu des surplus d'exploitation chaque année depuis 1923. Si vous regardez les chiffres de l'an dernier nous avons montré un déficit de \$43.5 millions. Ce déficit s'est produit simplement parce que nos revenus ne furent pas suffisants pour payer l'intérêt, mais souvenez-vous que la même année nous faisons face à \$106 millions de dépréciation.

Le sénateur HAIG: Avez-vous inclus dans ce montant le coût de la dépréciation de l'actif qui se déprécie continuellement?

M. GORDON: Certainement, monsieur. Non seulement cela mais une dépréciation très considérable et généreuse est calculée d'après une formule imposée par la Commission des Transports. Je pourrais facilement faire montrer un surplus au N.-C. si je présentais mes comptes de la même façon que la province de Colombie-Britannique le fait pour le P.G.E.

Le sénateur HAIG: Pourquoi avez-vous accusé un déficit l'an dernier?

M. GORDON: C'est une question de comptabilité. Un total de 106 millions de dollars figure au compte d'exploitation pour frais de dépréciation, d'amortissement et autres de même nature. Il y a deux ou trois façons de décrire ce déficit. Je pourrais facilement faire ressortir de nos comptes que nous avons eu un surplus de \$60-\$80 millions mais que notre dépréciation était restée à découvert de 45 millions. C'est de cette façon que certaines entreprises privées agiraient. Notre dépréciation est restée à découvert de quelque \$43 millions mais un très petit ajustement dans nos taux de dépréciation qui, après tout, dans bien des cas, sont une question d'opinion, nous aurait valu un surplus. Je ne veux pas vous assurer que le N.-C. porte le plein fardeau de la dépréciation et paie encore de l'intérêt sur ses obligations en circulation dans le public aussi bien que sur les emprunts que nous faisons du gouvernement du Dominion. Nous payons cela et, comme je le dis, cela dépend de la façon d'envisager le problème. Il nous manquait l'an dernier environ 43 millions soit pour payer notre dépréciation, soit pour rencontrer nos frais généraux. La façon de le décrire importe peu.

Le sénateur KINLEY: Ceci comprend-il le renouvellement du matériel?

M. GORDON: Oui, certainement. Le renouvellement de l'outillage est la raison d'être de la dépréciation. Incidemment, le renouvellement de l'outillage à un prix beaucoup plus élevé aujourd'hui que le prix original qui avait servi à déterminer notre dépréciation est une de nos difficultés. C'est là un des grands problèmes de l'inflation.

Le sénateur EULER: Cette dépréciation est-elle réaliste? Vous avez défalqué plus de 100 millions de dollars. Est-ce réaliste ou êtes-vous obligé de le faire en vertu de quelque règlement?

M. GORDON: C'est la Commission des Transports qui détermine la formule de dépréciation et ceci est tout à fait conforme à cette formule.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur Gordon, vous disiez il y a un instant que le P.G.E. traite la dépréciation d'une façon différente de la vôtre. Savez-vous s'il y a d'autres chemins de fer, particulièrement aux États-Unis, qui la traitent comme le P.G.E.?

M. GORDON: Pas complètement, mais la question est de savoir jusqu'à quel degré la dépréciation doit aller. Les chemins de fer des États-Unis sont liés, je suppose, par les règlements de l'*Inter-State Commerce Commission*. Je ne connais pas en détail la situation de chaque chemin de fer mais s'ils appliquent la formule de l'*Inter-State Commerce Commission* ils font, relativement, la

même chose que nous puisque nous suivons les règlements de la Commission des Transports, mais ces règlements de la Commission des Transports ne s'appliquent pas au P.G.E. puisque c'est un chemin de fer provincial.

Le sénateur HAIG: Il y a ici quelque chose que je ne comprends pas. Vous revenez toujours à la charge pour obtenir plus d'argent.

M. GORDON: Vous faites erreur. Nous ne revenons pas à la charge pour obtenir plus d'argent. Nous ne faisons que demander l'autorisation d'emprunter de l'argent. Nous venons ici avec notre budget d'immobilisations.

Le sénateur HAIG: C'est de l'argent.

M. GORDON: Non, ce n'est pas de l'argent. C'est un placement qui rapporte.

Le sénateur HAIG: Si le placement ne paie pas plus que la présente situation l'indique, ce n'est pas un placement.

M. GORDON: Il n'y a pas une entreprise dans le monde qui n'ait besoin de trouver de l'argent pour assurer la bonne marche de ses affaires, et ce que nous faisons ici avec ce budget d'établissement que nous vous soumettons c'est acheter du matériel, rénover nos voies, etc., ce qui est compensé en partie par notre dépréciation et en partie par un nouveau financement. J'engage peut-être ma femme et mes enfants en faisant cette remarque mais j'ose dire que j'espère vivre assez longtemps,—et ce ne sera pas très longtemps,—pour être capable de financer le N.-C. à même ses fonds de dépréciation et avec l'aide des actions privilégiées. Ce qui s'est produit c'est que dans les dix dernières années nous avons eu des budgets d'établissement fantastiques à cause de la rénovation complète du chemin de fer qu'il nous a fallu entreprendre à la suite de la guerre et du passage de la traction à vapeur à la traction par diésel. Les locomotives diésel, à elles seules, nous ont coûté plus de 400 millions de dollars. Maintenant, dans une période de transition, et c'est dans une telle période que nous sommes, c'est trop demander que de s'attendre que le chemin de fer puisse produire suffisamment de revenus pour payer l'intérêt de sa dette alors qu'il nous a fallu emprunter tellement d'argent pour faire face à cette rénovation totale. Mais lorsque cette rénovation produira enfin, nous devrions pouvoir boucler et accuser un surplus. Cela dépendra évidemment, comme je l'ai dit déjà, du rapport entre nos tarifs, particulièrement nos tarifs-marchandises, et l'augmentation des salaires et des prix. Mais nous n'avons pas réussi à le faire dans les derniers dix ans.

Le sénateur EULER: Monsieur Gordon, vous avez fait ces dépenses très considérables pour achats de diesels, achats d'autre équipement et ainsi de suite. Vous ne vous attendez pas à ce que ce niveau de dépenses se maintienne au cours des prochaines années?

M. GORDON: Non. Nos achats de diesels sont maintenant finis, c'est la première fois cette année que toutes nos locomotives sont des diesels et nous avons un chemin de fer moderne à tous points de vue. La seule autre dépense d'établissement importante que nous devons envisager dans cette période de transition se rapporte à nos parcs de triage.

Lorsque nous avons commencé la rénovation du chemin de fer, y compris les diesels, il nous a fallu considérer un grand nombre de dépenses collatérales d'établissement pour tirer de ce changement le plus grand profit possible. Il ne servait à rien d'améliorer notre traction au moyen de diesels sans, par exemple, changer nos voies d'évitement pour les rendre capables de recevoir de 100 à 120 wagons, ce qui peut se faire avec des diesels. Il nous a donc fallu établir un programme de modification de nos voies d'évitement. Il en était de même de la signalisation: celle-ci devait se faire par des méthodes modernes, non seulement pour nous tenir à la page mais aussi pour prendre avantage du fait que les diesels sont plus rapides.

Le sénateur EULER: Ce que je veux surtout savoir c'est si vous croyez que ces dépenses considérables sont maintenant finies. Vous vous attendez quelles se paient d'elles-mêmes et vous ne croyez pas avoir à rencontrer pareils coûts dans les prochaines années?

M. GORDON: Je ne crois pas, à moins d'un bouleversement technologique total. Si quelqu'un invente une nouvelle traction qui doive remplacer le diesel,—et je ne voudrais sûrement pas que cela se produise,—mais si quelqu'un y réussissait, et si nous voulions nous tenir à la page, il nous faudrait le faire. Mais ce n'est sûrement pas à prévoir.

J'ai aussi mentionné le fait que nous envisageons présentement des dépenses d'établissement très considérables par rapport à la rénovation de nos parcs. Lorsque j'emploie le mot rénovation je voudrais que vous gardiez à l'esprit que ceci n'est pas entièrement causé par les diesels. Le passé nous a laissé un héritage, soit l'épuisement physique du chemin de fer au cours de la guerre.

Quand j'arrivai au N.-C. en 1950,—Mon Dieu, j'ai maintenant 11 ans de plus!—le chemin de fer avait besoin, diesels à part, d'une dose massive de rénovations. Cela venait du fait que pendant la guerre, on n'avait pas pu se procurer de fournitures, rails, acier ou matériaux de toutes sortes, et qu'on avait dû recourir à des improvisations qui avaient eu pour résultat un épuisement très sérieux de la santé physique du chemin de fer. Plusieurs centaines de millions de dollars ont été engloutis dans le chemin de fer au cours des dix dernières années pour guérir le malade. C'était vraiment un legs de la guerre.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Gordon, au cours de ces 11 ans vous avez dit certaines choses. Si j'ai bonne mémoire, vous avez dit en 1951 à peu près ce que vous dites aujourd'hui: vous espériez que la revision de la structure financière mentionnée par le sénateur Haig vous permettrait d'en arriver à un surplus, du moins comme je m'en souviens.

M. GORDON: Oui.

Le sénateur ISNOR: Vous aviez en 1951 un déficit de 15 millions de dollars. Ceci fut suivi au cours des deux années suivantes par des petits surplus. Mais vous n'avez eu que deux surplus depuis ce temps-là.

M. GORDON: Oui.

Le sénateur ISNOR: Depuis ce temps-là vos déficits ont été d'importance, soit de 29 millions à 51 millions par année. D'après vous, combien avez-vous épargné en échangeant vos locomotives à vapeur pour des diesels?

M. GORDON: Voilà un chiffre qui est extrêmement difficile à analyser mais je m'y suis risqué devant l'autre comité. J'ai dit que le changement nous vaudrait environ 100 millions.

Le sénateur ISNOR: Répartis sur combien d'années?

M. Gordon: Tout dépend de ce que vous comparez, Si vous comparez l'an dernier avec 1952, par exemple, c'est à peu près ce que ça donne. Mais je voudrais faire quelques commentaires sur votre première affirmation, parce que ce que j'ai dit en 1952 m'est revenu à plusieurs reprises.

Par pur hasard j'ai le texte de ce que j'ai dit en 1952 et je voudrais le lire. Le sénateur Roebuck m'avait posé une question devant le Comité des banques et du commerce du Sénat. Il m'a posé à peu près la même question et je vais vous la lire:

“Vous venez de dire, monsieur Gordon, qu'à votre avis, la nouvelle loi revisant la composition du capital permettra au réseau de faire ses frais d'exploitation, de s'acquitter de ses charges fixes et de l'impôt sur le revenu et de disposer d'un solde lui permettant de payer un dividende

sur les actions privilégiées. Sur quoi fondez-vous cette prédiction? Vous ne prétendez pas vaticiner devant nous; avez-vous quelque réserve à apporter à vos dires?"

Ma réponse à ce moment-là fut très prudente parce que, encore une fois par hasard, je m'attendais à la question. Ma réponse fut:

"Oui. Il va sans dire que j'ai exprimé essentiellement mon propre avis, mais notre jugement, appuyé sur les résultats du passé, et..."

Prenez bonne note,—

...tient comme établi que les tarifs-marchandises d'une part, les salaires et les prix de l'autre, se feront équilibre, savoir, que le relèvement des tarifs sera proportionné à l'effet produit par nos frais d'exploitation."

C'était là la réserve. Et en réalité ce qui s'est produit c'est que le rapport a changé: l'augmentation des salaires et des prix a été beaucoup plus considérable que l'augmentation de notre revenu moyen par tonne-mille. Voilà la véritable mesure de nos profits possibles. Si vous considérez l'augmentation des salaires et des prix vous verrez qu'elle a été de plus du double de l'augmentation de nos tarifs-marchandises.

Le sénateur ISNOR: Le revenu par mille de votre service de transport-marchandises l'an dernier fut le plus élevé que vous ayez jamais eu, n'est-ce pas?

M. GORDON: Je n'ai pas ce chiffre à l'esprit mais je suis prêt à admettre que c'est vrai. Ce n'est pas là cependant toute la réponse; ce ne sont que des moyennes. Pour connaître le rendement il faut analyser tous nos différents services. Nous ne pouvons nous baser seulement sur notre revenu moyen par tonne-mille. Et, comme je viens de le dire, notre revenu moyen par tonne-mille a augmenté à un taux qui est moindre de la moitié ou de moins de la moitié que l'augmentation des salaires et des prix.

A la page 39 du rapport annuel que je suppose que vous avez devant vous...

Le sénateur ISNOR: En effet.

M. GORDON: On y voit un grand tableau. En 1952 par exemple, l'année qui nous intéresse, le transport-marchandises rapportait 1.397; en 1959 il rapportait 1.61. Comme vous le voyez, l'augmentation en vaut la peine. Mais si vous prenez le salaire moyen d'un employé en 1952 vous voyez qu'il était de 1.42 alors qu'en 1959 il est devenu 1.90. Ce salaire moyen est passé de 1.42 à 1.90, soit une augmentation d'environ 34 p. 100 ou à peu près, alors que le taux par tonne-mille n'a augmenté que d'environ 15 p. 100.

Le sénateur BRUNT: Monsieur Gordon, pouvez-vous nous donner, en chiffres ronds, l'augmentation en pourcentage du tarif-marchandises de 1952 à maintenant?

M. GORDON: Encore une fois, il est difficile de répondre à cette question parce qu'on peut y répondre de plusieurs façons différentes. Il y a une augmentation théorique, c'est-à-dire l'augmentation permise du tarif-marchandises mais nous ne l'obtenons jamais en entier. J'ai ici un tableau pour 1952 qui montre l'augmentation maximum autorisée par la Commission des Transports. Je prends comme chiffre de référence l'indice de 1935-1939 établi à 100. A partir de cet indice l'augmentation permise était déjà, en 1952, de 169.9. En 1959 elle était devenue 257.3. Remarquez, je vous prie, c'est très important, que ceci est un chiffre purement théorique. Permettez-moi maintenant de vous donner l'augmentation réelle, c'est-à-dire l'augmentation qu'il nous était possible d'obtenir en tenant compte de la concurrence, etc.; en partant du même indice, en 1952 nous obtenions 143.8 et, en 1959, 186.1, ce qui montre l'érosion, pour ainsi dire, de notre capacité de bénéficier de toute l'augmentation permise.

Le sénateur BRUNT: Évidemment, vous avez dû faire face à la concurrence.

M. GORDON: En effet.

Le sénateur ISNOR: Je me demande si vous pourriez répéter ce que vous venez de dire pour que nous obtenions une meilleure idée de ce qui s'est passé. L'augmentation de votre tarif-marchandises fut de 9 à 10 p. 100 dans un cas et l'augmentation des salaires de 35 p. 100.

M. GORDON: Ce fut d'environ 15 p. 100 dans le cas de notre revenu moyen par tonne-mille et d'environ 34 p. 100 dans le cas des salaires.

Monsieur le sénateur Haig, je veux être bien sûr d'avoir répondu à votre question parce que, bien que j'aie attiré votre attention sur le bilan et bien que je vous aie dit que c'était là le placement total du Canada dans le National-Canadien, je dois vous signaler qu'il y eut des déficits d'effacés, soit tous les déficits des années où il y en eut depuis 1923.

Le sénateur HAIG: Vous ne payiez pas l'impôt sur le revenu des sociétés?

M. GORDON: Non. Nous sommes maintenant assujétis à l'impôt sur le revenu mais nous pouvons faire compter les pertes quand il y en a.

Pour compléter le dossier je voudrais y ajouter ceci: pour dire toute la vérité je dois ajouter que, sauf légère erreur, la Loi de 1937 sur la revision du capital autorisait la défalcation des déficits accumulés jusqu'à cette date et qui s'élevaient à 904.6 millions. En d'autres termes nous n'avons pas capitalisé les déficits,—il n'y avait pas lieu de le faire. Et les déficits nets qui furent défalqués de 1937 à 1959 sont de \$276,264,000. Ce sont là les déficits d'exploitation. Avec ces chiffres vous avez une idée exacte de toute l'affaire. Les comptes publics vous fourniraient les mêmes renseignements, monsieur le sénateur Haig, et je songe ici à votre insinuation que nous n'avons pas rendu de comptes mais, tout respect gardé, nous avons pleinement rendu compte, pourvu que l'on sache où regarder,—et voilà la difficulté: où regarder? Voilà ce que j'essaie de vous indiquer maintenant: où regarder. Vous pouvez tout trouver dans les comptes publics.

Le sénateur HAIG: Oui mais l'impôt sur le revenu des compagnies ne se trouve pas au comptes publics.

M. GORDON: Nous n'avons pas payé d'impôts jusqu'à date parce que notre position a toujours été déficitaire et que cette situation ne s'est pas présentée. De plus, nous avons pu bénéficier de cette disposition de la loi de l'impôt qui nous permet de reporter tout surplus imposable.

Le sénateur ISNOR: Pourriez-vous nous dire quels sont les avantages que le chemin de fer trouve à vendre des actions privilégiées au ministre?

M. GORDON: Je suis content que vous demandiez cette question, monsieur le sénateur Isnor, parce que c'est souvent mal compris. L'entente relative à l'achat d'actions privilégiées remonte à la Loi de 1952 sur la revision du capital et cette entente consignée dans la Loi, veut que le ministre des Finances achète des parts privilégiées pour une valeur de 3 p. 100 des recettes brutes de l'année. C'était une façon de déterminer le montant d'actions que le propriétaire de l'entreprise devrait acheter chaque année. Ce n'était qu'une estimation et, comme vous avez pu le voir, elle n'était pas très juste mais, quoiqu'il en soit, le ministre des Finances doit, de par la loi, acheter des actions privilégiées à raison de 3 p. 100 des recettes brutes de l'année et il n'a pas d'autres choix. C'est un placement automatique dans l'entreprise.

Le sénateur ISNOR: Vous dites que le ministre est dans l'obligation d'acheter, en actions privilégiées, pour 3 p. 100 de vos recettes brutes?

M. GORDON: Oui. Prenez par exemple les recettes brutes de l'année dernière qui furent d'environ \$740 millions et vous verrez le montant d'actions

privilégiées que le ministre a achetées sous l'empire de la loi. J'insiste sur le fait que ce n'est pas une transaction sur le marché et que ce n'est pas une question de libre choix,—c'est une question de législation.

Le PRÉSIDENT: La loi dit "doit"?

Le sénateur BRUNT: Elle est péremptoire. Auriez-vous dans votre rapport annuel des tableaux qui montreraient les achats d'actions privilégiées au cours des années?

M. GORDON: Pas exactement mais vous pouvez voir que chaque année nous montrons la différence d'une année à l'autre. A la page 35 du rapport annuel vous pouvez voir le résultat des transactions chaque année et ceci vous donne le détail exact des opérations que notre chemin de fer fait avec le gouvernement en ce qui concerne le financement. Vous verrez là: "Avoir des actionnaires,—gouvernement canadien, émission d'actions privilégiées (4%) de la Canadian National Railway Company, \$22,168,692." Ce tableau en est un, j'en suis sûr, que les honorables sénateurs trouveront intéressant à consulter chaque année parce qu'il donne une analyse détaillée, année par année, de nos transactions financières et avec le gouvernement et avec le public, lorsque nous en faisons.

Le sénateur EULER: Payez-vous de l'intérêt sur ces actions privilégiées?

M. GORDON: Seulement s'il est gagné.

Le sénateur BRUNT: Il n'est pas cumulatif?

M. GORDON: Non, il n'est pas cumulatif.

Le sénateur ISNOR: Voilà, je suppose, l'avantage de vendre des actions privilégiées au gouvernement, ce qui augmente son déficit, plutôt que de les offrir sur le marché.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un déficit, ce sont des actions privilégiées et cela représente un placement.

Le sénateur ISNOR: C'est un piètre placement s'il ne rapporte aucun intérêt.

M. GORDON: J'insiste sur ce point parce qu'il ne cesse d'être soulevé. Vous ne devez pas oublier qu'il s'agit ici d'un propriétaire. Le Dominion du Canada est le propriétaire des chemins de fer nationaux du Canada. Ceux d'entre vous qui ont gagné l'argent que je leur suppose dans diverses entreprises savent que pour rendre une industrie prospère il faut y investir des capitaux. Il y a deux façons d'investir des capitaux dans une entreprise, l'une prend la forme de capital à participation et l'autre peut prendre diverses formes d'emprunt: obligations, débentures ou hypothèques. Le capital à participation que vous y mettez comme propriétaire dépendra de ce que vous croyez qu'il rapportera une fois les intérêts payés, etc., et ce seront les revenus qui resteront après avoir payé tous les frais qui détermineront le dividende, et votre dividende est le rendement de vos actions, qu'elles soient privilégiées, ordinaires ou autres.

Dans le cas actuel nous passons par une période de transition, comme je le dis, durant laquelle, à cause de placements considérables de capitaux, nos revenus courants ne sont pas suffisants pour payer un dividende sur ce placement mais il ne faut pas penser un seul instant que ce placement est perdu. Ce placement est un véritable actif, c'est en fait le réseau des Chemins de fer Nationaux lui-même et il pourra rapporter l'un de ces jours et, même s'il ne devait rien rapporter en argent je prétends qu'il a déjà rapporté un dividende énorme sous forme de service en raison même de son existence. J'oserais même dire, et en fait je l'affirme, que le service que le Canada en obtient est infiniment supérieur à ce qu'il aurait pu obtenir autrement.

Le sénateur ISNOR: C'est vrai.

M. GORDON: Nous avons instauré des programmes de recherches, nous avons pris toutes sortes de mesures pour améliorer ces services et ce que nous

faisons d'autres doivent le faire s'ils veulent nous faire concurrence. Le Canada comme tel ne perd donc rien en raison de son placement dans les chemins de fer nationaux du Canada. Ce fait a tendance à s'estomper parce que trop de gens n'ont d'yeux que pour l'encre rouge, mais cela n'explique pas tout.

Le sénateur ISNOR: Je suis d'accord, c'est un bon placement du moment que le pays est bien desservi. Je crois que c'est un bon placement de ce point de vue, mais d'un autre côté, si l'on considère le rendement en argent, cela reste à prouver. D'autre part, si vous demeurez président vous avez bon espoir et peut-être amèneriez-vous le réseau à ce point où le placement rendra.

M. GORDON: Un autre président ferait peut-être beaucoup mieux et je serais le dernier à dire qu'il n'y réussirait pas. Je puis d'ailleurs vous dire que j'ai souvent songé qu'il devait y avoir des façons plus faciles de gagner sa vie. J'y ai souvent songé.

Le sénateur BRUNT: Où en êtes-vous rendus dans l'installation de la commande centralisée de la circulation?

M. GORDON: Notre programme doit s'étendre sur une période de 8 à 10 ans ce qui veut dire que nous tentons de le faire graduellement. Dès le début nous avons vu qu'il nous faudrait centraliser la commande de la circulation de 44 subdivisions d'un bout à l'autre du Canada. C'est un gros programme, qui coûtera cher, et nous avons décidé de le réaliser graduellement. Ce que nous tentons de faire dans les limites de notre budget d'établissement est de commencer cette installation dans 4 ou 5 subdivisions chaque année ce qui veut dire 8 ou 9 ans pour compléter le tout; en vérifiant avec M. Hunt, notre conscience budgétaire, comme je l'appelle, je vois que ce programme est à peu près au tiers complet.

Le sénateur BRUNT: Lorsque vous l'installez, cela sert-il jusqu'à un certain point à éliminer vos doubles voies?

M. GORDON: Oui, mais surtout ce système nous évite d'en construire d'autres et, évidemment, il accélère nos opérations. Il comporte également un facteur de sécurité bien établi et, du pur point de vue des opérations, il permet au chemin de fer d'accélérer la circulation considérablement.

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes, d'obtenir le rendement maximum de vos voies actuelles?

M. GORDON: Oui, en tenant compte de notre matériel roulant actuel.

Le sénateur EULER: Monsieur Gordon, voudriez-vous nous donner votre opinion des perspectives de succès financier d'Air-Canada?

M. GORDON: Je préférerais ne pas le faire. Je crois que cela appartient au président de cette société. Par ailleurs, puisque vous me demandez une opinion personnelle, et non pas une opinion officielle, je dirais...

Le sénateur EULER: Je vous le demande parce que cela paraît dans vos prévisions budgétaires.

M. GORDON: Oui, dans notre budget d'immobilisations seulement. Pour ce qui est de l'ensemble, ...mais mieux vaut que je m'arrête, de peur de commettre des indiscretions. Il faudrait faire des pronostics quant aux conditions de la concurrence et une foule d'autres éléments, ce qui ne sied pas dans mon cas. Si vous voulez bien m'excuser, je préférerais m'abstenir de répondre à cette question-là.

Le sénateur LAMBERT: Je voudrais soulever une question, le problème du vieillissement comme il s'applique aux voies aériennes et à tout ce qui est propriété non seulement d'Air-Canada mais aussi bien des autres et qui, je croirais, constitue une considération peu attrayante pour le financement des déficits.

M. GORDON: C'est un point vital et, évidemment, il nous faut garder ici une certaine perspective. Il est vrai que le vieillissement des aéronefs a été très rapide à cause des pas de géant de la technologie. Mais chaque nouvel avion qui a été fabriqué était capable de produire des revenus considérablement supérieurs à ceux de ses prédécesseurs et il s'agit de savoir maintenant si l'industrie aéronautique a atteint un palier et si le type actuel de réacté, par exemple, pourra avoir une vie utile assez longue pour que les revenus qu'il produira justifient d'autres travaux de recherches. Je ne suis pas en mesure de vous dire si ce palier est atteint ou non. Tout ce que je puis dire c'est que la plupart des gens dans l'industrie espèrent qu'on en est rendu là.

Le sénateur LAMBERT: Pendant ce temps-là, les recettes courantes d'Air-Canada sont loin de pouvoir contribuer à diminuer le fardeau du déficit du N.-C.

M. GORDON: Les revenus d'Air-Canada jusqu'à maintenant ont suffi pour faire face au vieillissement et à un programme rationnel de dépréciation; mais pour ce qui concerne les prévisions, je préfère ne pas m'y risquer parce que cela me conduirait à une discussion de la concurrence, etc., ce que je n'ai pas l'intention de faire.

Le sénateur LAMBERT: Par comparaison, y a-t-il, dans toute l'Amérique, une compagnie d'aviation ou une compagnie aéronautique qui produise des revenus?

M. GORDON: Ici encore, c'est une question de définition. Il faudrait connaître leur politique de dépréciation pour pouvoir répondre à cette question et je crains ne pas être assez bien renseigné pour le faire.

Le sénateur LAMBERT: Bien, je suppose qu'elles doivent réaliser un certain bénéfice net.

M. GORDON: Une réponse simpliste, serait, je suppose, qu'elles ne sont pas toutes fauchées.

Le sénateur REID: Savez-vous si Air-Canada songe à des avions-cargos destinés à transporter des cargaisons plus considérables à travers le pays et, si c'est le cas, quel effet cela aurait-il sur le National-Canadien?

M. GORDON: Naturellement, Air-Canada se tiendra au fait de tous les développements de l'industrie aéronautique et si le transport-marchandises s'avère pratique elle s'intéressera sûrement à toute découverte qui sera à son avantage économique. Actuellement, je ne crois pas personnellement que le volume des cargaisons qu'il serait possible de transporter par air puisse affecter sérieusement les chargements des chemins de fer. Il pourrait cependant se faire sentir de façon non négligeable en raison du fait que, par définition, la valeur des marchandises transportées serait considérable; mais le volume, en termes de tonnage, ne serait probablement pas considérable.

Le sénateur KINLEY: Aimeriez-vous faire quelques commentaires sur la *Canadian National Steamships*?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Voilà une réponse assez brève!

Le sénateur KINLEY: C'est le genre de chose que le peuple ne comprend pas très bien ou croit dommageable pour le Canada. Je ne sais pas. Il me semble que nous devrions avoir quelques renseignements.

M. GORDON: Il n'y a plus de *Canadian National Steamships* comme telle maintenant.

La compagnie a fermé ses livres et a été complètement liquidée.

Le sénateur KINLEY: Bon, en voici des renseignements! Et les bateaux ont été vendus?

M. GORDON: Je m'explique. La personne légale existe encore parce qu'il faut régler certaines exigibilités mais, comme compagnie de navigation, elle

n'existe plus et elle n'est plus entre nos mains, nous en avons même transféré la propriété et tout l'actif au ministère des Transports et, par exemple, je n'en suis plus le président; c'est fini.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que les bateaux ont été vendus?

M. GORDON: Oui, les bateaux ont été vendus.

Le sénateur KINLEY: Et payés?

M. GORDON: Ils sont en voie de l'être. Le contrat de vente de ces bateaux s'étend sur une période de 5 ans et constitue en réalité une dette du gouvernement cubain mais, je suis fier de dire que, de cette dette, par quelque singulière prudence de ma part, la *Bank of America* s'est rendue caution et que les paiements se font à échéance.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Dois-je rapporter le bill sans amendement?

Le sénateur ISNOR: Non. Nous traitons des crédits n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous quelque détail?

Le sénateur ISNOR: Je crois que ce serait utile.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque question à poser monsieur le sénateur?

Le sénateur KINLEY: Je crois qu'il serait utile que nous ayons quelques renseignements sur le transport par autorail dans diverses régions du pays. Je sais qu'on en a en Nouvelle-Écosse et ailleurs. Considère-t-on que c'est avantageux?

M^e TASCHEREAU: Je préférerais que M. Gordon réponde à cette question.

Le PRÉSIDENT: A savoir s'il représente une amélioration de service ou non.

M. GORDON: Les autorails sont le résultat d'une technique grâce à laquelle, parce que la voiture est automobile, nous pouvons desservir des endroits où, autrement, nous ne pourrions pas justifier le coût d'exploitation d'un train ordinaire. Nous en avons mis à certains endroits dans le but de réduire nos coûts d'exploitation tout en donnant le service justifiable à ces endroits.

Le sénateur BRUNT: Quel personnel avez-vous sur ces autorails?

M. GORDON: C'est selon qu'ils sont en rame ou non. Parfois ils sont en tandem et alors c'est différent. Si c'est un seul autorail il y a un chef de train et un mécanicien. Il y a un conducteur, si vous voulez lui donner ce nom, et un serre-freins-chef de train.

Le sénateur BRUNT: Deux hommes?

M. GORDON: Oui.

Le sénateur BRUNT: Et cela remplace un train ordinaire de voyageurs?

M. GORDON: Oui.

Le sénateur KINLEY: Sur de courtes distances.

M. GORDON: Non, pas toujours. Ils peuvent faire de longues distances.

Le sénateur KINLEY: D'Halifax à Sydney?

M. GORDON: Oui, ils peuvent facilement faire de 400 à 500 milles.

Le sénateur ISNOR: Il y en a un de Truro à Sydney qui était...

M. GORDON: Oui, c'est un des nôtres.

Le sénateur KINLEY: Je crois que le Pacifique-Canadien est très satisfait de son service de Yarmouth à Halifax.

M. GORDON: Oui et, naturellement, il y en a un de Montréal à Ottawa.

Le sénateur KINLEY: Il n'y en a pas d'Halifax le long du rivage...

M. GORDON: Une analyse économique de ce service a démontré qu'il ne serait pas pratique.

Le sénateur KINLEY: Vous l'avez essayé?

M. GORDON: En effet, et nous avons aussi fait une analyse du trafic-voyageurs possible et ça ne marchait pas.

Le sénateur KINLEY: Vous êtes-vous rendus à Yarmouth ou seulement à Shelburne?

M. VAUGHAN: Nous avons examiné toute la région, d'Halifax à différents points, mais le grand chemin et les services d'autobus étaient tellement bons que la concurrence devenait impossible. Je crois même que l'*Acadia Bus Line* a tenté de lancer un rapide d'Halifax à Yarmouth pour trouver que même cela n'était pas payant.

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

Le sénateur ISNOR: Je crois avoir en tête la même question que celle que le sénateur Kinley a posée. Il y en a plusieurs de long de la rive sud-ouest et les gens avaient plus ou moins l'impression, il y a deux ans, qu'on leur avait promis qu'ils auraient un autorail et il semblerait presque, d'après l'opinion exprimée un peu plus tôt que, pour le bien du pays en général, nous devrions avoir ce service sur la ligne sud-ouest entre Halifax et Yarmouth.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que M. Gordon en prend bonne note.

M. GORDON: Oui, j'en prends note de nouveau, mais je voudrais ajouter ceci à propos de cette histoire de service. Nous sommes prêts, nous désirons même, établir des services là où ils peuvent être rentables. On nous dit très souvent qu'il serait bon que nous établissions un service à un certain endroit, mais si vous étudiez les chemins et les services d'autobus qui s'y trouvent, et à cause de cette concurrence, vous voyez que nous n'obtiendrions pas de voyageurs même si nous établissions le service.

Le sénateur REID: Puis-je vous demander jusqu'à quel point votre plan familial a réussi?

M. GORDON: Celui que nous avons établi il y a environ un an?

Le sénateur REID: Oui.

M. GORDON: C'est un succès relatif. La difficulté d'évaluer ce succès vient de ce que nous n'avons pas de point de comparaison. Il fut créé de rien. Nos experts en trafic-voyageurs sont d'avis cependant qu'il nous a gardé des clients que nous aurions perdus autrement. Au point de vue de nombre son influence s'est sûrement fait sentir mais il y a deux facteurs à considérer. L'un est que les revenus consécutifs à ce plan ne paraissent pas augmenter beaucoup parce que, pour augmenter le volume, nous avons réduit les prix, c'est donc blanc-bonnet et bonnet-blanc quant aux résultats. Comme je le disais, nos experts en trafic-voyageurs sont encore enthousiastes et nous en saurons plus long lorsque ce service deviendra plus populaire et mieux compris.

Le sénateur EULER: Monsieur le président, l'autre jour, au Sénat, vers la fin du débat, on discutait de passages à niveau. Je me demande quelle est la politique des chemins de fer à cet égard. Je suppose qu'ils voudraient les supprimer le plus vite possible mais c'est aussi une question d'argent. Nous discutons de la quote-part des divers organismes intéressés. Les chemins de fer en paient une certaine partie, le gouvernement fédéral une partie, bien que celle-ci soit très petite, et les municipalités paient aussi quelque chose.

J'ai à l'esprit certaines conditions locales, comme mes amis de Nouvelle-Écosse. Nous avons un passage à niveau en plein cœur des cités jumelles de Kitchener et Waterloo. C'est un fléau d'envergure et qui semble permanent. Le coût de construction d'un viaduc à cet endroit augmente chaque année et je me demande si vous pourriez nous donner quelques renseignements à ce sujet.

Pendant que j'y suis je voudrais mentionner deux autres passages à niveau que j'ai remarqués en faisant de l'automobile. Les deux chemins de fer

passent à environ 150 pieds l'un de l'autre immédiatement en deçà de Cobourg, l'un d'eux sur un viaduc,—j'ignore lequel,—alors que pour l'autre il y a un passage à niveau à moins de 100 pieds de ce viaduc. Il me semble que c'est extrêmement dangereux parce que les gens, en passant sous le viaduc, croient qu'ils ont traversé la voie ferrée et, tout de suite après, arrivent à un passage à niveau et je crois que c'est très dangereux. Pouvez-vous me donner des renseignements à ce sujet?

M. GORDON: Dans ce cas-ci en particulier, non, mais je puis vous donner une idée du problème. Remarquez d'abord que la plupart de ces passages à niveau dangereux ont été imposés aux chemins de fer. Ce que je veux dire, c'est que le chemin de fer était là d'abord puis les villes se sont agrandies et, avec l'agrandissement, ont amené le danger. On a construit des routes et elles ont amené le danger aux chemins de fer. D'autre part, toute personne qui a un intérêt quelconque, que ce soit une municipalité ou tout autre groupe, à l'élimination d'un passage à niveau pour une raison quelconque,—et c'est d'habitude une raison de sécurité,—peut faire une demande à la Commission des Transports. Celle-ci administre ce qui s'appelle la Caisse des passages à niveau. La Commission des Transports tiendra une séance et rendra un jugement basé sur les témoignages apportés qui décrètera s'il doit y avoir étagement des voies et, en même temps, déterminera la partie du coût payable par la Caisse des passages à niveau, la partie payable par le chemin de fer et la partie payable par la municipalité.

Le sénateur EULER: Existe-t-il une formule pour le faire?

M. GORDON: Oui, il y a une sorte de formule. Elle n'est pas absolument rigide mais, d'une façon générale, la Caisse des passages à niveau paie environ 80 p. 100 du coût,—cela varie dans certains cas,—le responsable du chemin ou la municipalité selon le cas,—ce pourrait être la route transcanadienne par exemple,—paie 15 p. 100,—et les chemins de fer paient 5 p. 100. Cela dépend si le chemin de fer est l'ainé ou non. Si nous étions là les premiers nous avançons que nous ne devrions pas payer la majeure partie du coût mais, si nous y arrivons lorsque le chemin est déjà construit, on nous demandera probablement de payer beaucoup plus.

Le sénateur EULER: Et cette décision relève de la Commission des Transports?

M. GORDON: Oui, monsieur.

Le sénateur WALL: J'ai une question d'ordre secondaire mais qui m'a été posée plusieurs fois parce que je voyage sur les deux lignes transcontinentales. On entend des commentaires sur la différence de niveau du confort ou des commodités, appelez cela comme vous le voudrez. Je ne veux pas donner de détails mais je voyage sur le fameux Transcontinental de chaque chemin de fer et, si je peux m'exprimer ainsi, les gens se demandent si on améliorera le service sur les trains du N.-C.

M. GORDON: Cela veut-il dire que la qualité du train du N.-C. n'est pas meilleure que celle des autres?

Le sénateur WALL: Bien, il y a des commodités sur les autres trains comme par exemple...

M. GORDON: Oui, des voitures-observatoires et de la musique.

Le sénateur WALL: Justement. Par exemple, même dans les salons, et aussi dans les chambres, les dossiers de chaises sont trop courts et vous ne pouvez pas vous reposer.

M. GORDON: Cela dépend de la date et de l'endroit où la comparaison s'établit. Je pourrais vous emmener dans certaines voitures de nos concurrents qui ne pourraient pas se comparer aux nôtres.

Le sénateur WALL: Je parle des trains transcontinentaux, ceux que je connais le mieux.

M. GORDON: Je soutiens que notre Super-Continental, considéré comme notre meilleur service, se compare avec avantage à tous points de vue, en fait de confort et de services, avec n'importe quel autre. Nous n'avons pas égalé le P.-C. au point de vue voitures-observatoires et musique, et j'ai dit pourquoi à plusieurs reprises, mais au point de vue véritable confort de nos trains et services disponibles, je crois que notre Super-Continental supporte la comparaison.

Le sénateur WALL: J'admets tout ceci, ou presque, sauf que vos fauteuils sont complètement différents.

Le PRÉSIDENT: Ceci n'a pas d'importance. Nous avons eu notre réponse.

Le sénateur REID: Je crois que l'on devrait supprimer la musique sur les trains. J'ai voyagé peut-être plus que n'importe quel autre membre du Parlement...

M. GORDON: Je suis certain qu'on ne joue pas la musique qui vous convient! Je sympathise avec vous.

Le sénateur REID: ...et je n'ai cessé d'entendre les passagers rouspéter à cause des programmes de musique qu'on entendait.

Le sénateur KINLEY: Je crois que l'Océan Limité vers les Maritimes est un des meilleurs trains au Canada. Je le prends une fois par mois.

M. GORDON: Vous croyez qu'il est bien?

Le sénateur KINLEY: Oui.

M. GORDON: Je voudrais ajouter que si vous voulez vraiment apprécier la qualité du service-voyageurs offert par les deux chemins de fer du Canada vous devriez visiter quelques autres pays et vous vous rendriez compte de ce que vous obtenez ici.

Le PRÉSIDENT: C'est très vrai.

Le sénateur KINLEY: Vous exploitez maintenant une entreprise de petits prêts et c'est une question qui est à l'ordre du jour.

M. GORDON: Une entreprise de petits prêts? Vous voulez dire: "Voyagez maintenant et payez plus tard".

Le sénateur KINLEY: Oui: "Voyagez maintenant et payez plus tard". En tant que financier vous devez avoir des opinions bien arrêtées là-dessus.

M. GORDON: J'en ai et je puis affirmer que le N.-C. ne prend absolument aucun risque avec ce système. Il est garanti par les banques à charte qui font les prêts et sont responsables de toutes les pertes. Nous ne prenons absolument aucun risque. L'intérêt et les frais d'administration sont payés aux banques. Nous ne faisons que présenter le client et c'est tout.

Le sénateur BRUNT: A propos de passages à niveau, les chemins de fer peuvent-ils instituer l'instance devant la Commission en vue d'éliminer un passage?

M. GORDON: Oui, toute partie intéressée peut le faire. Dans certains cas c'est le chemin de fer qui, le premier, remarque le danger de la situation. Personnellement, j'aimerais que ces cas se présentent plus souvent et nous le ferions plus souvent s'il ne s'y attachait à chaque fois une sanction financière.

Le sénateur BRUNT: Merci.

Le PRÉSIDENT: Dois-je mettre la question aux voix?

Le sénateur ISNOR: J'aimerais poser une ou deux questions. Puis-je signaler au sénateur Wall que s'il veut du confort en voyageant il devrait prendre l'Océan Limité de Montréal à Halifax. Il en aura.

M. GORDON: Merci.

Le sénateur BRUNT: Je suis content de voir qu'on s'occupe des Maritimes.

Le sénateur ISNOR: Pour faire suite à mon affirmation que le service à bord de l'Océan Limité est bon, je dois dire que je ne suis pas content ni du matériel ni du service à bord de l'*Express Maritime*. Je ne veux qu'interjeter une pensée constructive, monsieur Gordon. Il n'est peut-être pas sage pour moi de le faire de la manière dont je me propose de le faire mais on a mentionné qui si vous deviez améliorer l'équipement du N° 59 ou du N°3 d'Halifax à Montréal, en laissant tomber soit l'un soit l'autre, le service en général serait peut-être meilleur pourvu que cela n'entraîne le congédiement de personne.

M. GORDON: Vous songez au genre de matériel roulant tel que wagons-lits, voitures, etc.?

Le sénateur ISNOR: Oui, c'est à cela que je faisais allusion.

M. GORDON: A cet égard, je me fie aux conseils que je reçois de l'excellent personnel que j'ai dans les provinces Maritimes. Nous avons là un comité des trains et les membres de ce comité doivent observer et voyager sur les trains et voir ce que désire le public et, d'après leurs observations, ils font des recommandations quant à la forme que doit prendre le train. N'oubliez pas que fournir un wagon-lit au lieu d'une voiture comporte une dépense d'établissement d'environ \$250,000. pour le wagon-lit au lieu d'environ \$120,000. pour la voiture. Si nous pouvons utiliser la voiture et faire face disons à 90 p. 100 de la demande, c'est la chose à faire. Mais, comme je le dis, la question de savoir quelle est la meilleure façon de former ce train en est une que nous laissons à notre personnel local qui voyage sur ces trains et juge du genre de trafic.

Le sénateur ISNOR: Vous vous rappellerez sans doute que j'ai soulevé la question du trafic à une de nos séances précédentes et que vous doutiez de la véracité de mes allégations mais vous avez été assez bon plus tard de me laisser savoir par lettre que j'avais raison quand je parlais du trafic sur l'Océan Limité.

M. GORDON: Rien ne me fait plus plaisir que d'admettre que j'ai eu tort, monsieur le sénateur.

Le sénateur ISNOR: Je vais vous demander d'examiner de nouveau la question du point de vue rendement et de voir s'il ne serait pas payant d'agrandir vos enclos,—est-ce là le mot juste?

M. GORDON: Espaces clos.

Le sénateur ISNOR: Soit sur l'*Express Maritime* soit sur le *Scotian*. L'Océan Limité est très bien.

M. GORDON: Il me fera plaisir de le faire.

Le sénateur ISNOR: Par la même occasion je crois devoir vous signaler que nous fûmes très désappointés, à cause du chômage qui existe à Halifax, que vous ayez cru nécessaire de muter 12 employés d'Halifax à Montréal.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

Le sénateur ISNOR: Je crois que M. Vaughan a des commentaires à faire.

Le PRÉSIDENT: Je ne savais pas que vous aviez posé une question, monsieur le sénateur Isnor.

Le sénateur ISNOR: Y a-t-il quelque possibilité que cette situation change?

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

Le sénateur KINLEY: Vous faites beaucoup d'améliorations au *Nova Scotian Hotel* à Halifax.

M. GORDON: Dans des conditions extrêmement difficiles, je dois le dire amèrement.

Le sénateur KINLEY: Des troubles ouvriers?

M. GORDON: Des différends ouvriers qui nous ont immobilisés et qui ont fait mauvaise réputation à toute la Nouvelle-Écosse. L'hôtel ne sera pas fini cette saison et nous faisons face à cette situation d'urgence en fournissant des wagons-lits pour les gens qui viennent aux congrès, des gens qui viennent des États-Unis. C'est un œil-au-beurre-noir à l'industrie du tourisme en Nouvelle-Écosse et il sera long à guérir. C'est une très malheureuse situation qui n'avait pas de raison d'être. Nos entrepreneurs payaient les salaires demandés et, malgré cela, on fit la grève contre nous pour forcer la main à d'autres.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur BEAUBIEN: Puis-je poser une question? Voyant dans ce bill un item de \$3,315,000 pour des hôtels puis-je vous dire, monsieur Gordon, que dans quelques-uns de vos hôtels certains meubles sont tellement vieux qu'ils sont presque hors de service.

M. GORDON: C'est sans doute vrai mais, quand vous en arrivez aux dures réalités économiques de l'argent que votre placement peut rapporter, je vous dis très franchement que nous ne faisons les dépenses d'immobilisation que si nous pensons qu'elles rapporteront. Nous avons procédé à des opérations de nettoyage graduel dans tous ces hôtels chaque année et avons dépensé certaines sommes pour améliorer les choses mais ce ne sont pas des opérations-éclair, si je puis dire.

Le sénateur BEAUBIEN: Je fais surtout allusion aux meubles. Bon nombre d'entre eux sont là depuis la construction des hôtels.

M. GORDON: Vous savez peut-être que la valeur des meubles antiques peut être de beaucoup supérieure à celle des meubles neufs.

Le sénateur BEAUBIEN: Pour ce qui est de quelques-uns des meubles antiques que vous avez dans certains de vos hôtels, je me demande qui en voudrait.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il approuvé?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: L'article 3?

Le sénateur ISNOR: A propos du fonds de roulement et du pont Victoria, j'allais demander si l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent payait une partie des frais.

M. GORDON: Pas encore, mais il existe entre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et le National-Canadien, une entente qui veut que le National-Canadien fasse faire les travaux du pont de détournement nécessaire pour assurer le flot ininterrompu du trafic sur la voie maritime, le chemin de fer ou la route.

Lorsque les travaux seront finis, le ministre des Transports arbitrera la répartition du coût.

Le sénateur ISNOR: Le ministre des Transports?

M. GORDON: Oui. Cela veut dire le gouverneur en conseil.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 est-il approuvé?

Le sénateur ISNOR: Ce sont les autorités de la Voie maritime qui vous ont fait faire cette dépense?

M. GORDON: C'est ce que nous pensons. J'ai dit devant l'autre comité que nous avons tous les droits légaux et moraux d'être remboursés de chaque sou que nous avons mis dans ce détournement et nous avons l'intention de défendre cette attitude par tous les moyens à notre disposition.

Le sénateur ISNOR: De faire payer cette dépense par la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. GORDON: Oui. Et je voudrais que le Comité approuve officiellement cette attitude.

Des VOIX: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT: C'est au procès-verbal maintenant!

(Les articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, et 10 sont approuvés.)

Le PRÉSIDENT: L'article 11 est une façon indirecte d'amender la Loi sur la revision du capital en incluant ce détail dans le bill plutôt qu'en apportant un amendement à cette loi-là.

M. GORDON: Est-ce tellement indirect? Il ne s'agit que d'une synchronisation des dates.

(Les articles 11 et 12 sont approuvés, et le bill est rapporté sans amendement.)

Le sénateur EULER: Monsieur le président, M. Gordon, président des Chemins de fer Nationaux du Canada ne reçoit pas souvent de fleurs lorsqu'il paraît devant un comité. En mon nom personnel, je voudrais le féliciter de la façon dont il a présenté son budget et de la façon très claire dont il a répondu à nos questions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions inclure M^e Taschereau dans cet éloge. Lui aussi nous a présenté un excellent exposé.

Des VOIX: Très bien, très bien.

—Sur ce, le Comité s'ajourne.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

ET

COMPTE DU REVENU ESTIMATIF

ANNÉE 1960

Le 4 février 1960

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

INDEX

PAGE

- 32 Sommaire
- 33 Autorisations
Autorisations d'engagements
Autorisations actuelles en fait de financement
- 34 Sommaire—Propriété ferroviaire par région
- 35 Embranchements
Hôtels
- 36 Matériel neuf
Placements dans les compagnies affiliées
- 37 Rachat d'obligations
Budget d'exploitation

CHEMINS DE FER NATIONAUX

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT POUR 1960

	Projets pour 1960	Parachè- vement de travaux approuvés au cours d'années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1960	Prévisions budgé- taires de 1959
(En milliers de dollars.)					
PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE:					
Construction de nouvelles lignes, dévia- tions ou abandon de lignes.....	41,327	9,135	50,462	11,862	8,567
Améliorations à la voie.....	51,817	2,251	54,068	52,841	62,802
Grands centres ferroviaires.....	38,540	39,192	77,732	25,931	27,034
Voies de triage et voies industrielles....	1,189	2,248	3,437	1,822	2,948
Bâtiments.....	5,049	23,753	28,802	21,123	20,446
Sécurité aux passages à niveau.....	297	—	297	297	736
Signaux.....	4,632	6,834	11,466	6,083	7,073
Machinerie: voie et ateliers.....	3,477	2,426	5,903	4,306	3,827
Généralités.....	17,685	5,669	23,354	19,909	20,601
Télécommunications.....	9,890	32,682	42,572	26,033	18,261
Total, Propriété ferroviaire.....	173,903	124,190	298,093	170,207	172,295
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS.....	—	2,812	2,812	2,259	10,141
HÔTELS.....	1,268	2,433	3,701	3,315	3,568
MATÉRIEL.....	22,257	35,616	57,873	34,977	88,480
	197,428	165,051	362,479	210,758	274,484
PLACEMENTS DANS LES FILIALES.....	1,842	5,000	6,842	6,842	17,416
	199,270	170,051	369,321	217,600	291,900
Moins—Ouvrages inachevés.....	—	—	—	30,000	38,000
Total—National-Canadien, Dépenses de premier établissement.....	199,270	170,051	369,321	187,600	253,900
Fonds de roulement.....	10,000	—	10,000	10,000	—
Total—National-Canadien, Sommes requisés.....	209,270	170,051	379,321	197,600	253,900
REMARQUE: Les sommes requises pour le remboursement et (ou) le retrait de titres échus apparaissent à la page 8 du présent rapport.					
AIR CANADA, SOMMES REQUISES					
A inclure dans la Loi sur le financement et la garantie.....	82,350	—	82,350	82,350	57,000
Total—Sommes requises.....	291,620	170,051	461,671	279,950	310,900

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RELEVÉ DES AUTORISATIONS REQUISES EN MATIÈRE DE FINANCE
À L'ÉGARD DU BUDGET DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

Année 1960.....	(En milliers de dollars)
<i>Dépenses brutes d'établissement</i>	
Propriété ferroviaire.....	\$170,207
Construction d'embranchement.....	2,259
Hôtels.....	3,315
Matériel.....	34,977
	<hr/>
	210,758
Placements dans les compagnies affiliées.....	6,842
	<hr/>
	217,600
Moins—Ouvrages inachevés.....	30,000
	<hr/>
Total—National-Canadien, dépenses de premier établissement.....	187,600
<i>Fonds de roulement requis</i>	
Sommes requises pour assurer les fonds provisoires nécessaires aux réparations du pont Jacques-Cartier pour en effectuer la coordination avec la Voie mari- time du Saint-Laurent.....	10,000
	<hr/>
Total—National-Canadien, dépenses requises.....	197,600
Air Canada—Sommes requises.....	82,350
	<hr/>
Sommes requises, au total.....	\$279,950
	<hr/>
<i>Source des fonds</i>	
Dépréciation accumulée.....	\$112,000
Émission de titres:	
Actions privilégiées.....	22,800
Emprunts supplémentaires—1960.....	62,800
	<hr/>
	197,600
Emprunt—Air Canada.....	82,350
	<hr/>
	\$279,950
	<hr/>
Du 1 ^{er} janvier 1961 au 30 juin 1961	
Autorisation financière intérimaire requise à l'égard de projets d'immobilisations approuvés en 1960 et au cours des années précédentes	
<i>Dépenses brutes d'établissement: National-Canadien.....</i>	
	66,000
Air Canada.....	
	20,000
	<hr/>
	86,000
Financement de ces dépenses:	
Disponibilité provenant des accumulations de dépréciation et d'autres sources.....	
	50,000
	<hr/>
	\$ 36,000
	<hr/>
Émission de titres:	
Actions privilégiées.....	11,000
Emprunts supplémentaires—National-Canadien.....	5,000
—Air Canada.....	20,000
	<hr/>
	\$ 36,000
	<hr/>

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS DEMANDÉES

Autorisation est demandée de conclure des contrats avant le 1^{er} juillet 1961, en vue de l'acquisition de matériel nouveau et d'additions et améliorations générales, venant en cours de paiement après l'année civile 1960, pour des montants n'excédant pas, dans l'ensemble..... \$ 51,000

AUTORISATIONS ACTUELLES EN FAIT DE FINANCEMENT

En vertu de la disposition 3 (1) b) de la LOI DE 1959 SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE), on peut maintenant consacrer un montant global de 130 millions de dollars à des fins de financement. Les prélèvements prévus sur ce montant s'élèvent à 87 millions (propriété ferroviaire et matériel) et à 43 millions (avances de fonds à la compagnie Air Canada).

RÉSUMÉ DES PROJETS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT À L'ÉGARD DE LA PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE, PAR RÉGION

COÛT GLOBAL DES PROJETS ENVISAGÉS EN 1960 ET COÛT DU PARACHÈVEMENT DES OUVRAGES APPROUVÉS AU COURS DES ANNÉES PRÉCÉDENTES

	Région de l'Atlantique							Total
	District des Maritimes	District de Terre-Neuve	Région centrale	Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres régions	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Construction de nouvelles lignes, déviations ou abandon de lignes.....	310,000	—	46,019,600	4,132,200	—	—	—	50,461,800
Améliorations à la voie.....	7,228,900	2,652,000	13,452,200	29,171,000	1,476,100	87,700	—	54,067,900
Grands centres ferroviaires.....	6,816,700	1,790,000	48,411,773	20,642,000	72,000	—	—	77,732,473
Voies de triage et embranchements.....	312,200	272,400	596,700	2,201,400	45,000	10,000	—	3,437,700
Bâtiments.....	395,800	744,800	22,477,700	4,672,000	498,400	12,500	—	28,801,200
Sécurité aux passages à niveau.....	—	—	203,000	52,500	11,200	30,000	—	296,700
Signaux.....	2,556,000	—	3,447,300	5,462,700	—	—	—	11,466,000
Machineries: voie et ateliers.....	924,100	447,400	908,200	3,162,600	413,400	47,100	—	5,902,800
Généralités.....	574,500	231,800	2,828,000	2,470,500	266,400	20,000	16,963,400	23,354,600
Communications.....	—	—	—	—	—	—	42,571,971	42,571,971
Total—Propriété ferroviaire.....	19,118,200	6,138,400	138,344,473	71,966,900	2,782,500	207,300	59,535,371	298,093,144
Dépenses—1960.....	16,852,200	4,860,900	54,167,800	51,853,500	2,692,800	182,300	39,597,200	170,206,700

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

La construction des embranchements suivants est autorisée par les lois ci-dessous:

	Autorisation	Milles	Dépenses prévues	
Terrace—Kitimat.....	Chapitre 20, 1952	46.0	11,500,000	
Beattyville—Chibougamau—Saint-Félicien.....	Chapitre 49, 1954	297.6	40,825,000	
Bartibog—Health Steele Mines.....	Chapitre 19, 1956	22.0	3,220,000	
Sipiwesk—Thompson.....	Chapitre 13, 1957	30.0	5,400,000	
Optic Lake—Chisel Lake.....	Chapitre 13, 1957	52.0	10,165,000	

	Dépenses autorisées		Dépenses estimatives au 31 décembre 1959	Montant requis pour le parachèvement	Dépenses en 1960
	Total	Immobilisations			
Terrace—Kitimat.....	11,500,000	11,500,000	10,950,000	100,000	100,000
Beattyville—Chibougamau—St-Félicien....	35,000,000	34,930,000	34,486,900	443,100	393,000
Bartibog—Health Steele Mines.....	2,800,000	2,800,000	2,426,000	35,000	35,000
Sipiwesk—Thompson.....	4,500,000	4,500,000	4,199,000	301,000	301,000
Optic Lake—Chisel Lake.....	10,165,000	10,165,000	5,516,700	1,933,300	1,430,000
	63,965,000	63,895,000	57,578,600	2,812,400	2,259,000
<i>Moins</i> —Subvention à la ligne Beattyville— Chibougamau—St-Félicien.....	7,360,750	7,360,750	7,360,750	—	—
	56,604,250	56,534,250	50,217,850	2,812,400	2,259,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

HÔTELS

	Projets de 1960	Sommes requises pour parachever les ouvrages approuvés au cours des années précédentes	Total	Dépenses en 1960
	\$	\$	\$	\$
Nova Scotian, Halifax.....	141,000	2,194,500	2,335,500	2,335,500
Château Laurier, Ottawa.....	347,700	92,000	439,700	280,700
Fort Garry, Winnipeg.....	—	30,600	30,600	30,600
Bessborough, Saskatoon.....	94,000	116,000	210,000	210,000
Macdonald, Edmonton.....	128,000	—	128,000	128,000
Jasper Park Lodge, Jasper.....	401,000	—	401,000	174,000
Autres hôtels.....	75,000	—	75,000	75,000
	1,186,700	2,433,100	3,619,800	3,233,800
Reine Elisabeth, Montréal.....	81,000	—	81,000	81,000
	1,267,700	2,433,100	3,700,800	3,314,800

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

MATÉRIEL

	Projets de 1960	Sommes requises pour achever les ouvrages autorisés au cours des années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1960
	\$	\$	\$	\$
Nouveau				
Autorisation est demandée de financer l'achat du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement et (ou) l'achat ont été autorisés en vertu des lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années antérieures.....	—	33,507,000	33,507,000	20,707,000
140 locomotives				
9 wagons à voyageurs				
300 wagons à marchandises				
5 unités de matériel de service				
454				
Autorisation est demandée de commander du matériel au coût estimatif de \$15,734,000, dont \$5,638,000 seront requis pour financer les livraisons attendues en 1960.....	15,734,000	—	15,734,000	5,638,000
1,366 wagons à marchandises				
5 unités de matériel de service				
1,371				
Additions, transformations et véhicules routiers.	15,734,000 6,522,600	33,507,000 2,109,900	49,241,000 8,632,500	26,345,000 8,632,500
Total—Matériel.....	22,256,600	35,616,900	57,873,500	34,977,500

NOTE: Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1960

PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES

	Budget de 1960
<i>Toronto Terminals Railway Company</i>	
Besoins estimatifs: \$73,400—Contribution du National-Canadien—50 p. 100.....	36,700
<i>Northern Alberta Railways</i>	
Besoins estimatifs: \$2,890,610—Contribution du National-Canadien—50 p. 100.....	1,445,300
<i>Chicago and Western Indiana Railroad</i>	
Avances en vertu des ententes du 31 mars 1926 et du 1 ^{er} mai 1952.....	360,000
<i>Canadian National Transportation, Limited</i>	5,000,000
Total National-Canadien.....	6,842,000
<i>Air Canada—Sommes requises</i>	
Avances à l'égard d'immobilisations (1960 seulement).....	82,350,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RACHAT D'OBLIGATIONS ÉMISES POUR IMMOBILISATIONS,
Y COMPRIS DES VERSEMENTS À L'ÉGARD DU PRINCIPAL GAGÉ SUR LE
MATÉRIEL AU COURS DE L'ANNÉE QUI SE TERMINERA LE
31 DÉCEMBRE 1960

Date d'échéance en 1960		Montant
15 janvier	Certificats 2 $\frac{3}{4}$ % du National-Canadien, gagés sur le matériel, série "V".....	675,000
15 mars	Certificats 2 $\frac{1}{2}$ % du National-Canadien, gagés sur le matériel, série "U".....	1,100,000
4 mai	Actions-obligations de première hypothèque, 3 $\frac{1}{2}$ %, de la <i>Canadian Northern Alberta Railway Company</i>	550,727*
15 juillet	Certificats 2 $\frac{3}{4}$ % du National-Canadien, gagés sur le matériel, série "V".....	675,000
		<u>3,000,727</u>

*Somme équivalente à la valeur, au pair, de l'arriéré (£113,163) de l'émission, à raison de \$4.86 $\frac{2}{3}$. Le montant qu'il faudra emprunter sera fondé sur le cours du change en vigueur à la date d'échéance.

<i>Obligations qu'il faudra acheter en vue d'établir le fonds d'acquisition</i>		
Obligations 5 $\frac{1}{2}$ % de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 15 décembre 1964..		4,000,000
Obligations 5% de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 15 mai 1968.....		2,400,000
Obligations 5% de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 15 mai 1977.....		1,800,000
Obligations 5 $\frac{3}{4}$ % de la <i>Canadian National Railway Company</i> , échéance le 1 ^{er} janvier 1985....		2,000,000
		<u>10,200,000</u>
		<u>13,200,727</u>
(Mettons).....		<u>13,201,000</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET D'EXPLOITATION—ANNÉE 1960

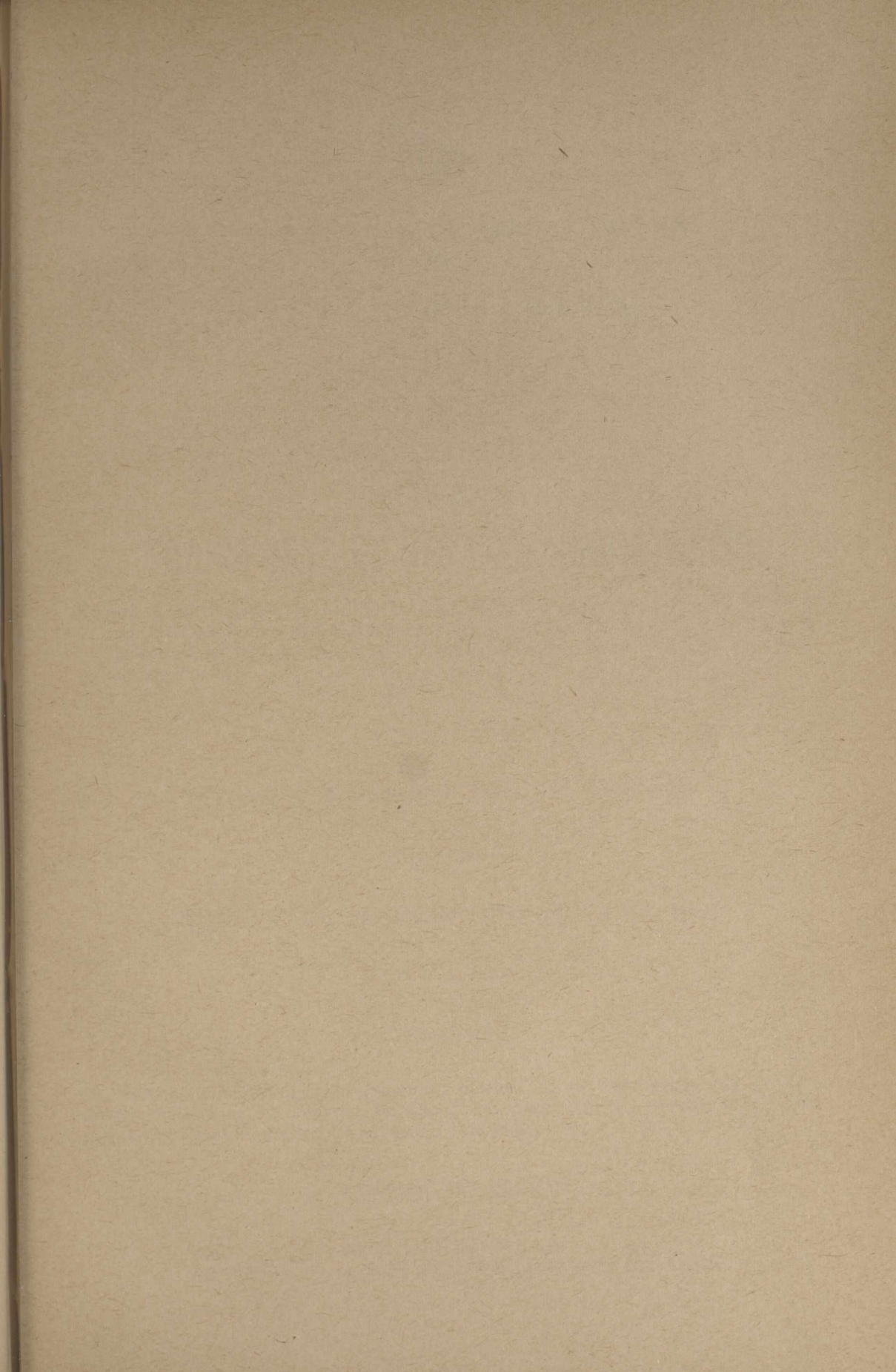
	Budget de 1960	Résultats acquis de 1959
	(Milliers de dollars)	
<i>Recettes d'exploitation</i>	\$760,000	\$740,165
<i>Dépenses d'exploitation</i>		
Entretien:		
Voie ferrée.....	162,600	163,767
Matériel.....	150,600	154,612
Total.....	313,200	318,379
Transport.....	318,900	322,252
	632,100	640,631
Trafic.....	15,400	15,634
Exploitations diverses du chemin de fer.....	6,000	6,083
Généralités.....	57,100	58,474
Total.....	710,600	720,822
<i>Recettes nettes d'exploitation</i>	49,400	19,343
<i>Impôts et loyers</i>	20,500	21,030
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	28,900	(1,687)
<i>Autres revenus</i>	17,800	11,018
Disponibilités pour le paiement des charges fixes.....	46,700	9,331
<i>Charges fixes</i>	70,700	52,919
<i>Déficit</i>	\$ 24,000	\$ 43,588

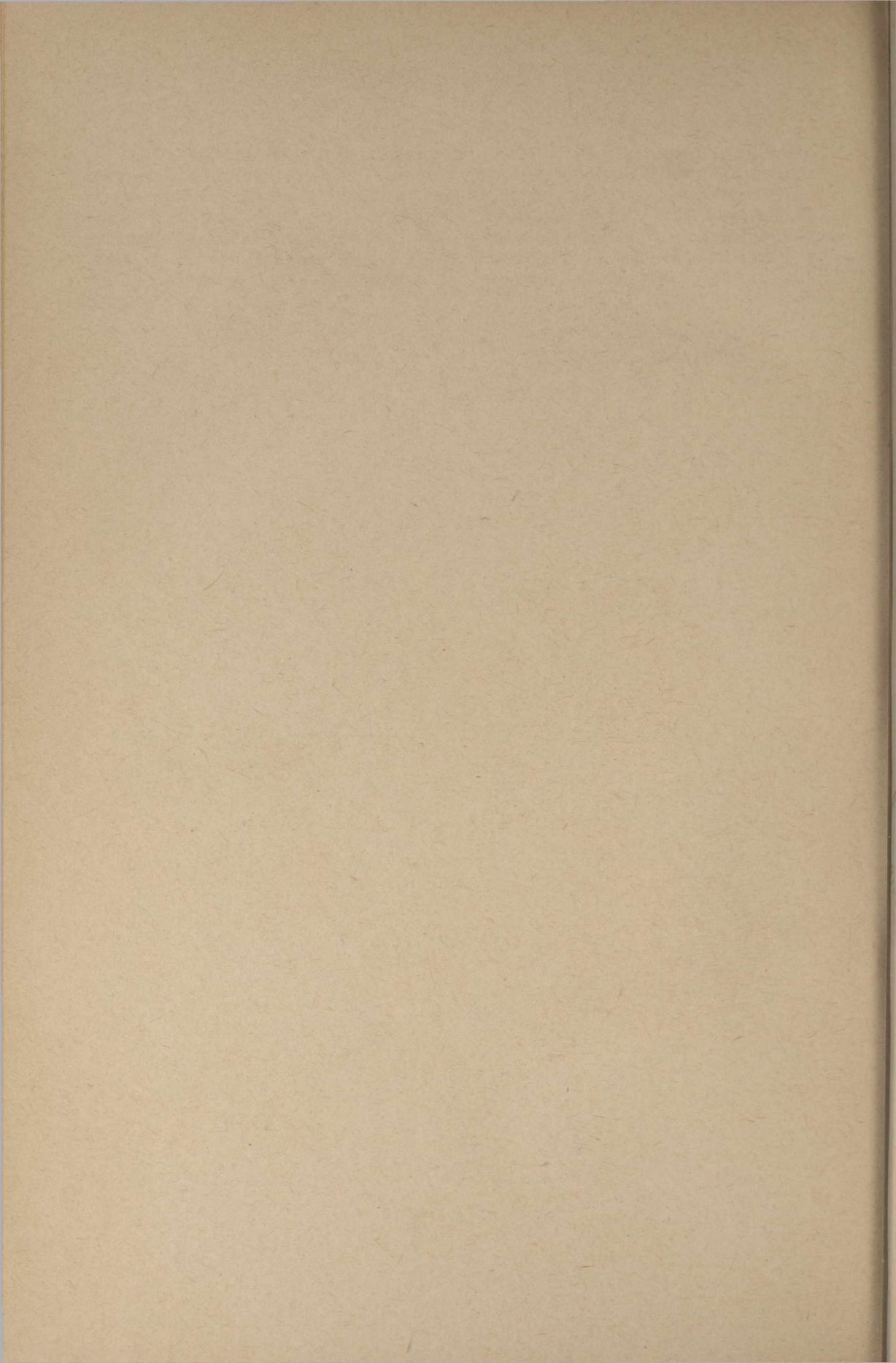
NOTA: L'estimation des dépenses d'exploitation pour 1960 repose sur les prix du matériel, l'échelle des salaires et le tarif-marchandises en vigueur en 1959.

MERCREDI 22 juin 1960

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le Bill C-69, intitulé: "Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1960 jusqu'au 30 juin 1961, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, a étudié ledit bill conformément à l'ordre de renvoi du 16 juin 1960 et en fait maintenant rapport, sans modification.

Le président suppléant,
SALTER A. HAYDEN.







Troisième session de la vingt-quatrième législature

1960

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill C-72 intitulé: "Loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage."

Président: L'honorable A.K. HUGESSEN

SÉANCE DU MERCREDI 6 JUILLET 1960

TÉMOINS:

M. Norman MacMillan, vice-président exécutif de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada; M. J.L. Cann, directeur des projets à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gershaw	Molson
Baird	Gladstone	Monette
Beaubien	Gouin	Paterson
Bishop	Grant	Pearson
Blois	Haig	Power
Bouffard	Hardy	Quinn
Bradley	Hayden	Raymond
Brunt	Horner	Reid
Buchanan	Hugessen	Robertson
Campbell	Isnor	Roebuck
Cannolly	Jodoin	Smith
(Halifax-Nord)	Kinley	(Queens-Shelburne)
Cannolly	Lambert	Smith
(Ottawa-Ouest)	Lefrançois	(Kamloops)
Courtemanche	*Macdonald	Stambaugh
Dessureault	McGrand	Veniot
Emerson	McKeen	Vien
Euler	McLean	Woodrow - (50)
Farris	Méthot	

50 membres

(Quorum - 9)

*Membre de droit.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat

JEUDI 30 juin 1960

«Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable sénateur Brunt, appuyé par l'honorable sénateur Pearson, tendant à la deuxième lecture du bill C-72, intitulé: «Loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Brunt propose, appuyé par l'honorable sénateur Pearson, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J.F. MacNEILL.

PROCES-VERBAL

MERCREDI 6 juillet 1960

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 11 heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Brunt, Buchanan, Courtemanche, Dessureault, Haig, Hayden, Horner, Isnor, Kinley, Pearson, Stambaugh et Woodrow. - 14

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire et les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité procède à la lecture et à l'examen article par article du bill C-72, intitulé: «Loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage.»

Sur la proposition de l'honorable sénateur Hayden, appuyé par l'honorable sénateur Brunt,

Il est décidé - Que le Comité demande la permission de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses délibérations au sujet dudit bill.

Preennent la parole pour donner des explications quant au bill:

M. Norman MacMillan, vice-président exécutif de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. J.L. Cann, directeur des projets à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

Aussi présent mais non entendu: M. J.D. Hayes, surintendant général intérimaire de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, qui n'est pas appelé à témoigner.

Il est décidé - Que le Comité rapporte le bill sans modification.

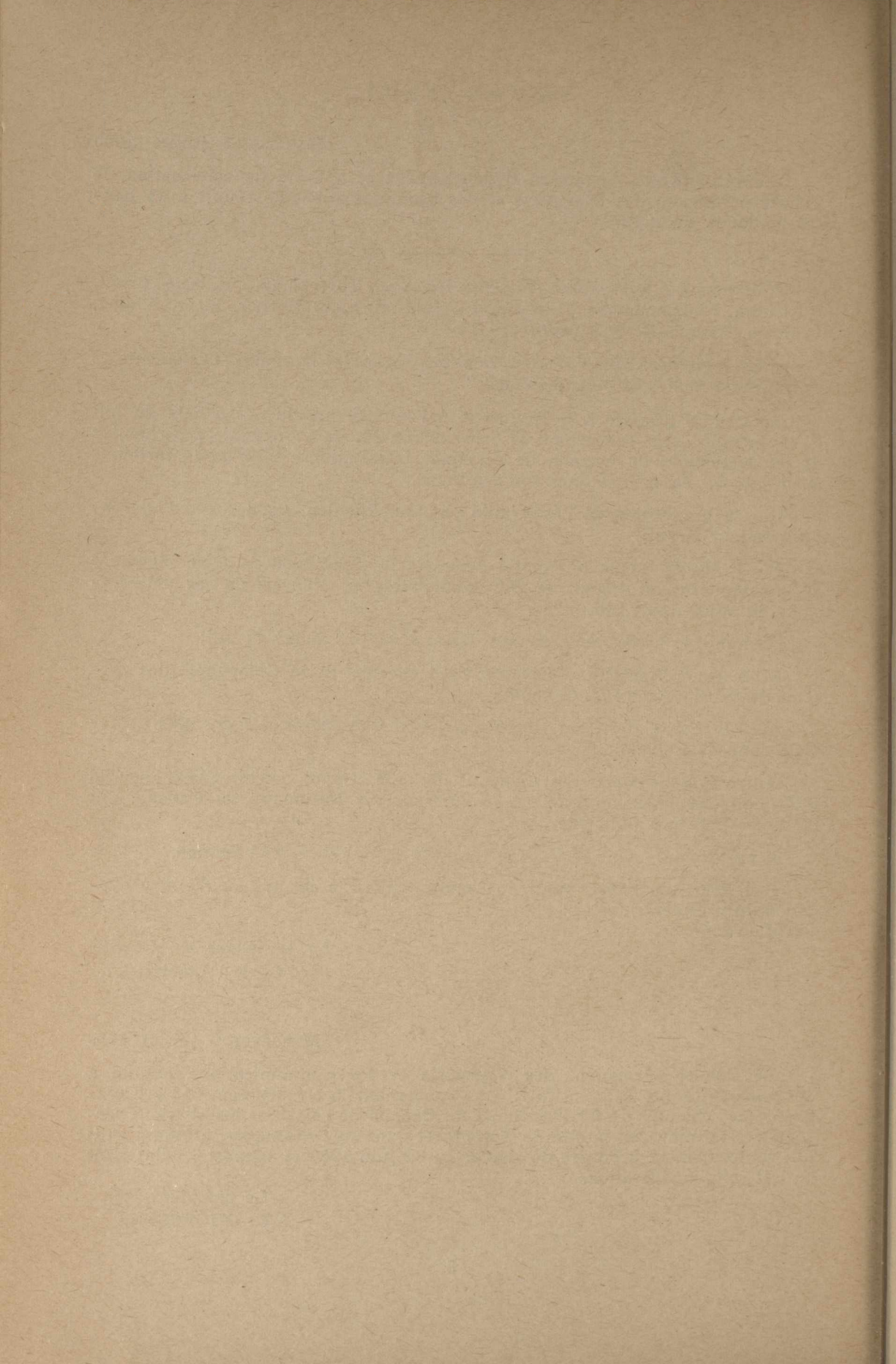
A 1 heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.
Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

MERCREDI 6 juillet 1960

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-72 intitulé: «Loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage», a étudié ledit bill conformément à l'ordre de renvoi du 30 juin 1960 et rapporte maintenant ce bill sans modification.

Le président,
A.K. HUGESSEN.



LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-72, loi concernant la construction par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de certaines installations ferroviaires terminus en la cité de Toronto et dans son voisinage, se réunit à 11 heures et demie du matin.

Le sénateur A.K. Hugessen, président, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je propose que nous reprenions maintenant l'étude du bill C-72. Les personnes appelées à témoigner sont ici. Ce sont M. Norman MacMillan, vice-président exécutif du National-Canadien, M. J.L. Cann, directeur des projets au National-Canadien, et M. J.D. Hayes, surintendant général intérimaire du National-Canadien.

On a proposé que M. MacMillan fasse d'abord un exposé général portant sur les détails du bill. Il m'a dit qu'il accepterait volontiers qu'on l'interrompe au cours de son exposé pour lui poser des questions; il peut arriver cependant qu'il doive s'en remettre à l'un des autres messieurs pour répondre de façon appropriée à certaines questions. Cela convient-il au Comité?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Je demanderai donc à M. MacMillan de bien vouloir commencer son exposé général.

M. Norman MacMILLAN (vice-président exécutif du National-Canadien): Monsieur le président, messieurs. Puis-je d'abord vous exprimer à quel point la direction du National-Canadien apprécie l'occasion qui lui est offerte d'expliquer en quoi consiste la présente loi. M. Cann, le monsieur habillé de gris, est chargé de l'élaboration du projet et de sa mise à exécution. M. Hayes, placé à sa droite, est parmi les fonctionnaires du National-Canadien celui qui connaît le mieux les problèmes du terminus de Toronto.

Si vous m'y autorisez, j'aimerais faire quelques observations au sujet du bill; je pense être plus à même ainsi de vous donner certains renseignements. La présente loi, dans sa teneur, a quelque chose d'inusité, en ce sens qu'elle englobe et autorise l'aménagement d'installations dont la nature ne demande pas habituellement l'autorisation en vertu d'une loi spéciale. Je pense ici surtout à l'aménagement même de la cour de triage.

La loi principale sur les chemins de fer Nationaux du Canada prévoit déjà que la Compagnie peut aménager des cours de triage lorsque le besoin s'en fait sentir. Ici cependant, la cour de triage et les voies d'accès sont si intimement liées qu'elles doivent être considérées comme parties d'un seul projet. Nous avons donc jugé bon de ne pas les séparer dans cette loi de façon à pouvoir en rendre compte plus clairement. De plus, ce procédé qui consiste à réunir dans une seule loi tout ce qui concerne les terminus importants a été utilisé pour la première fois en 1929, lorsque la loi concernant

le terminus de Montréal a été adoptée. La présente loi sera pour Toronto ce qu'il en a été de l'autre pour Montréal.

Vous remarquerez que, dans l'article 2 du bill, nous nous en tenons à la tournure traditionnelle des lois concernant nos embranchements et qu'il est ici question en termes ordinaires de tous les travaux qui doivent être exécutés à Toronto.

Cet article autorise le gouverneur en conseil à nous donner pleins pouvoirs pour agir. Vous noterez qu'il est question d'une "cour de triage automatique à buttes et à commande électronique"; je vais vous expliquer ce qu'on entend dans le contexte par les mots "automatique", "électronique" et "buttes" "Cour de triage à buttes" laisse évidemment entendre l'existence de buttes. Il s'agit de montées de 19 à 22 pieds de hauteur; on utilise la force de gravité pour le mouvement et le triage des wagons.

L'article 3 se retrouve dans toutes nos lois; il énonce le principe des offres ou soumissions en régime de concurrence.

L'article 4 porte sur l'autorisation des dépenses brutes dont vous verrez le montant mentionné dans l'annexe. Autorité nous est donnée de dépasser de 15 p. 100 ces prévisions et cela est aussi conforme à la teneur de plusieurs lois antérieures.

Les articles 5 à 8 ont trait à la finance. Vous vous rappellerez sans doute que des articles de ce genre ont toujours fait partie des lois visant nos embranchements, mais que nous n'en tirons pas parti. Nous profitons de l'autorité que nous confère annuellement la loi sur le financement et la garantie pour terminer l'entreprise.

Le sénateur HAYDEN: M. MacMillan, que sont les garanties temporaires par opposition aux garanties permanentes?

M. MACMILLAN: Cela présuppose que nous pouvons emprunter de l'argent d'un organisme de l'extérieur, d'une banque à charte, par exemple, et que le billet sera garanti par la Couronne. A ma connaissance, ce pouvoir n'a jamais été utilisé.

Le sénateur HAYDEN: Le terme «temporaire» s'applique, je présume, à la nature du prêt? La garantie est tout aussi permanente?

M. MACMILLAN: Oui, cela a trait à la nature du prêt. Ce serait un prêt à court terme.

Le sénateur KINLEY: Je suppose que vous n'entrez pas en conflit avec la Commission du port de Toronto à ce sujet?

M. MACMILLAN: Non.

L'article 8, à la page 3, est le dernier des articles d'ordre financier, et l'article 9 doit à vrai dire être lu en tenant compte de l'article premier; il se rapporte à un plan d'ensemble que doit approuver le gouverneur en conseil.

L'article 10 concerne l'exigence à laquelle doit toujours se soumettre la compagnie, qui est de rendre compte au Parlement des travaux entrepris en vertu de la loi.

L'annexe, à la page 4, suscitera chez vous un intérêt plus vaste, je pense. Le premier paragraphe se rapporte à la cour à buttes et aux installations connexes sur lesquelles nous vous donnerons plus de renseignements dans quelques instants. Dans l'avant-dernière ligne, il est question de voies de recul, terme qui décrit parfaitement ce que sont ces voies. Une voie de recul sert à faire reculer les wagons à marchandises avant de les faire passer par-dessus la butte.

Les paragraphes 2 et 3 visent des voies d'accès, qui permettent l'entrée

dans la cour de triage. Le paragraphe 2 se réfère à la voie d'accès de l'est et le paragraphe 3, à celle de l'ouest.

Les deux paragraphes diffèrent quelque peu l'un de l'autre. Le deuxième porte sur des constructions nouvelles à partir de la voie principale de la subdivision d'Oshawa jusqu'à la cour de triage, tandis que la voie d'accès de l'ouest peut se faire par de nouveaux aménagements ou par l'utilisation des installations actuelles.

A ce propos, il y a des problèmes de fonctionnement à résoudre, si nous utilisons les lignes actuelles, et avant de recourir à cette méthode, nous devons procéder plus avant dans nos recherches. Si les difficultés sont insurmontables, la loi autorise alors le gouverneur en conseil à nous permettre d'utiliser l'autre parcours.

La paragraphe 4 a trait à l'atelier pour locomotives Diesel. Aucune explication n'est nécessaire.

Au paragraphe 5, il est question des installations générales propres aux cours de triage de dernier modèle.

Le sénateur BRUNT: Qu'est-ce qu'une voie de service (*team-track*) ?

M. MACMILLAN: C'est une voie simplement au niveau du sol, que longe une route. Ces voies remontent au temps où les wagons couverts étaient déchargés dans des voitures tirées par un attelage. L'expression voie de service (*team-track*) est bien connue des employés de chemin de fer.

Le paragraphe 6 porte sur l'étagement des voies. A ce sujet, je me permets de dire que le projet à l'étude comporte un grand nombre d'installation de ce genre. Il y en a trois pour croiser les voies du Pacifique-Canadien, six aux croisements de grandes routes provinciales, dix-sept autres aux croisements de routes importantes; quatre routes existantes doivent être fermées, et six seront détournées. Il y a également de nombreuses emprises routières et des routes secondaires dont la disposition n'a pas encore été établie.

Le sénateur ISNOR: Le coût de l'étagement des voies retombera-t-il entièrement sur les compagnies de chemins de fer ou s'il sera acquitté en partie par le ministère des Transports?

M. MACMILLAN: J'ai peur que nous n'ayons à en faire seuls les frais. C'est là une de nos déceptions: nous aurons à faire tous les frais de l'étagement des voies.

Le sénateur HORNER: La caisse de l'État vous viendra-t-elle en aide?

M. MACMILLAN: Non.

Le PRÉSIDENT: Ce sont des installations nouvelles dont vous devez faire tous les frais.

M. MACMILLAN: La caisse n'est disponible que s'il s'agit d'intersections qui existent depuis au moins trois ans.

Le paragraphe 7 se rapporte aux stations de terminus et aux installations locales et le paragraphe 8 a trait à une transformation des cours de triage actuelles pour les adopter aux fonctions qu'elles devront remplir lorsque l'entreprise sera terminée.

Suit l'énoncé du coût total, qui sera de quelque 87 millions de dollars, réparti immédiatement en 43 millions pour la cour de triage et 44 millions pour les voies d'accès.

Le sénateur ASELTINE: Ces fonds seront-ils nécessaires bientôt?

M. MACMILLAN: Je vais vous donner un relevé prévu des dépenses. En 1959, nous avons consacré un peu plus de 5 millions à l'achat de terrains. En 1960, nous dépenserons environ \$8,200,000 toujours pour l'achat de terrains

et pour établir le plan définitif de l'entreprise. En 1961, on commencera les travaux d'étagement des voies; les dépenses prévues seraient d'environ 5 millions et demi. L'aménagement de la cour de triage elle-même sera entrepris en 1962. Nous estimons à 18 millions les dépenses de cette année-là. L'année 1963 marquera le point culminant des travaux qui coûteront quelque 28 millions et demi. En 1964, on ne dépensera pas tout à fait 20 millions et, en 1965, les installations seront à toutes fins pratiques en opération et les derniers travaux exigeront de \$1,750,000 à \$1,900,000. Comme vous pouvez le constater, il faudra sept ans pour réaliser cette entreprise.

Le sénateur HORNER: Selon toute probabilité, j'ai bien peur qu'il n'en coûte 150 millions plutôt que 87 millions, d'ici à ce que tout soit fini.

Le sénateur BRUNT: C'est impossible.

M. MACMILLAN: Cela ne peut être, monsieur le sénateur.

Le sénateur ISNOR: M. MacMillan, à la suite du sénateur Horner et dans le même ordre d'idées, puis-je me permettre une question? Combien a coûté la cour de triage de Montréal?

M. MACMILLAN: M'en reportant à cette carte, je puis répondre à votre question. La carte sur le chevalet du tableau noir indique les différents terminus importants qui sont actuellement en construction ou en opération au Canada.

J'ai apporté cette carte pour mettre en lumière deux aspects de la question. L'un est la position stratégique de la ville de Toronto, du point de vue des chemins de fer, puisque le trafic ferroviaire y est intense: il arrive de l'Ouest, par le nord-ouest, de Montréal et des Maritimes, par le nord-est, et des États-Unis, par Windsor, Niagara et Sarnia. Toronto joue donc le rôle de pivot relativement aux besoins de notre terminus.

Je pourrais également attirer votre attention sur les projets importants qui sont actuellement en voie d'exécution. Les projets de Winnipeg, de Montréal et de Moncton sont, quant à leur conception, semblables à celui de Toronto, mais ils sont en bonne voie maintenant et, pour tirer de ces installations le plus grand bénéfice possible, il nous faut les relier à Toronto.

En commençant par l'est, voici certains chiffres qui répondent à votre question. A Saint-Jean (Terre-Neuve), les travaux des cours de triage comportent une dépense de \$1,800,000, de 15 millions à Moncton et de \$28 millions et demi à Montréal.

Le sénateur ISNOR: Est-ce le montant total pour Montréal, \$28 millions et demi?

M. MACMILLAN: Oui, et l'entreprise de Winnipeg coûtera \$24 millions et quart.

J'ai indiqué plus tôt, vous vous en souvenez, que dans le montant de 87 millions prévu pour Toronto, 44 millions devaient servir à l'aménagement des voies d'accès. Dans aucune des autres villes mentionnées, il n'a été nécessaire d'acheter les terrains pour parvenir à la cour de triage. A Moncton, nous faisons un crochet directement au sud de la voie principale. Nous avons dû acheter des terrains pour les terminus de Winnipeg et de Montréal; mais nous n'avons pas eu à installer pour au moins une quarantaine de millions de voie ferrée pour y parvenir.

Mes notes sont assez complètes, mais il est difficile de savoir où commencer et où s'arrêter dans une question de ce genre. J'aimerais donc suivre mes notes, afin de garder un peu d'ordre dans ma présentation.

Qu'on me permette d'attirer votre attention sur cette autre carte, celle de Toronto et sa banlieue. Elle comprend le terminus de Toronto, c'est-à-dire cette partie de Toronto qui se situe dans un rayon d'environ dix mil-

les de la gare Union. On y compte près de 100 milles de voies principales et 360 milles d'embranchements et autres genres d'installations ferroviaires.

Les lignes rouges représentent les voies des subdivisions qui entrent à Toronto. Le tracé jaune marque les limites de l'agglomération torontoise. Les grandes routes importantes sont la route 401, représentée par cette ligne-ci, et la route 400, qui va au nord de Barrie. Les tracés bleus, du moins je les vois bleus, indiquent les voies du Pacifique-Canadien. Le lac Ontario est ici. Oshawa est à droite et Oakville, à gauche; l'échelle est d'un demi-mille au pouce.

A partir de l'ouest, le tracé parallèle au lac représente la subdivision d'Oakville, la région qui s'étend de l'entrée de Niagara jusqu'à Sarnia et Windsor.

La ligne venant du nord-ouest est la subdivision de Brampton, qui dessert les régions de Stratford et du lac Huron.

La ligne verticale du centre indique la subdivision de Newmarket, qui apporte les marchandises du nord de l'Ontario par North-Bay.

Le tracé zigzaguant à droite du précédent représente la subdivision de Bala; c'est la voie principale en provenance de l'Ouest canadien. La subdivision de Bala traverse celle de New-Market à Washago, 100 milles au nord de Toronto.

La subdivision d'Uxbridge transporte les marchandises depuis Lindsay et Peterborough et le tracé parallèle au lac, dans la partie inférieure, indique la subdivision d'Oshawa. C'est la voie principale vers Montréal. Toutes ces voies ferrées ont d'abord été aménagées par différentes compagnies de chemins de fer. Sauf la subdivision de Bala, les autres ont fait partie du Grand-Tronc. Elles sont toutes assez anciennes. La subdivision de Bala est la plus récente, son exploitation remontant à 1906, si mes souvenirs sont exacts.

Je signale que ces six subdivisions arrivent toutes entre la cour de triage Don et la rue Bathurst, de sorte que toute la circulation ferroviaire qui arrive de ces subdivisions ou y est destinée doit passer à cet endroit situé entre la rue Bathurst et la cour de triage Don. Voilà un des problèmes que la présente loi permettra de résoudre.

L'encombrement est considérable à cet endroit. En plus du transport direct (je parle des marchandises) sur ces rails, nous devons assurer le service des dépôts de marchandises de la rue Simcoe, du côté nord des rails. Nous devons accomplir tout le travail de transbordement dans ce secteur et desservir le port et les installations du service rail-route au sud.

La congestion atteint son point culminant à la rue Bathurst où, à cause de la disposition des lieux et d'autres installations, le réseau de voies est très ramassé et il n'y a que deux voies principales pour arriver là.

Les services de marchandises du Pacifique-Canadien ne passent pas par ce secteur encombré; l'admission se fait plutôt par l'est et l'ouest, le long de la ligne bleue, secteur de la gare Union. Le Pacifique-Canadien ne s'occupe là que du transport local.

Les trains de voyageurs des deux compagnies pénètrent dans le même goulot d'étranglement. En conséquence, nous avons à la rue Bathurst jusqu'à 525 trains par 24 heures, qui passent sous le pont. Cela crée un embouteillage effarant et il arrive souvent que quatre, cinq, six et jusqu'à huit trains attendent leur tour pour passer.

Le sénateur HERNER: Des trains de voyageurs?

M. MACMILLAN: Tous genres de trains. Cela comprend même des trains en route vers les États-Unis et l'Est du Canada. Il y a également des trains

de voyageurs vides qu'on fait sortir de la gare ou qu'on y introduit en attendant le départ.

Le sénateur BRUNT: Votre projet risque de faire disparaître un des endroits de tourisme les plus fréquentés de Toronto. Le dimanche après-midi, il y a foule.

M. MACMILLAN: C'est exact, mais cela n'est pas très avantageux pour les chemins de fer.

Le sénateur ISNOR: Pourriez-vous indiquer où sont les installations portuaires de Toronto?

M. MACMILLAN: Les voici.

Le sénateur ISNOR: Entre les rues Simcoe et Bathurst?

M. MACMILLAN: Oui. Nous avons donc à résoudre un problème d'encombrement considérable. De plus, comment arriver à distribuer le trafic-marchandises en provenance des lignes secondaires et des subdivisions dont j'ai déjà parlé.

Nous avons quatre cours de triage principales à Toronto: la cour Scarborough, la cour Danforth, la cour Bathurst et la cour Mimico. Mimico est de beaucoup la plus importante. Elle est deux fois plus vaste que toutes les autres mises ensemble.

Derrière ces cours principales, il y a quatre cours de distribution, soit Toronto-Ouest, Don, Leaside et Scarborough. Je me trompe: c'est plutôt Danforth, Don et ainsi de suite.

Les trains qui arrivent arrêtent à l'une de ces cours de triage; lorsque les wagons ont été débranchés et répartis entre les trains de distribution locale (on les appellera probablement les trains de marchandises omnibus), ils repartent. La congestion dans les cours de triage, par suite de l'augmentation de la puissance de traction des locomotives actuelles, est telle que dans aucune d'elles on n'arrive à faire manoeuvrer efficacement les trains qui y entrent. On a même commencé à éprouver cette difficulté durant la guerre et la situation ne s'est pas améliorée depuis. On est souvent incapable d'aiguiller et de débrancher des trains dans ces cours de triage; il faut parfois les expédier jusqu'à Belleville, London et même Barrie.

Le sénateur ISNOR: Vous voulez dire qu'avec les moteurs diesel vous pouvez tirer des convois qui sont trois fois plus longs qu'auparavant.

M. MACMILLAN: Aujourd'hui, nous tirons des trains de 80 wagons jusqu'à Toronto. Les installations ne répondent aucunement aux besoins lorsque les cours de triage sont encombrées. Le même problème se présente continuellement: des wagons attendent dans ces cours jusqu'à 24 heures avant que nous réussissions à les en faire sortir. Parfois, l'encombrement atteint un point tel qu'il faut expédier des trains entiers jusqu'à Belleville, London, Stratford ou Barrie, pour les classer, après quoi nous les ramenons. Voilà l'autre aspect du problème: la congestion qui existe aujourd'hui à Toronto. J'insiste donc sur les deux problèmes: la congestion à la rue Bathurst, le goulot d'étranglement, et la congestion dans les cours de triage elles-mêmes.

Comment résoudre au mieux ces deux problèmes? Voilà la question à laquelle nous devons répondre. Pour ce qui est des cours de triage, nos études nous ont montré que nous pouvions résoudre le problème de la congestion en agrandissant les cours à l'endroit qu'elles occupent maintenant; mais ce remède était temporaire tout au plus et très coûteux. Nous avons constaté qu'il nous en coûterait autant d'agrandir ces installations que d'aménager une autre cour de triage ailleurs; de plus, en supposant que l'expansion du pays se maintienne, ces installations ne suffiraient plus dans 20 ans,

malgré tout cet argent que nous aurions dépensé. Il nous serait également impossible alors de continuer le service sans assumer des frais énormes.

Par conséquent, nous avons abandonné cette solution et nous avons étudié les avantages qu'offrirait des installations complètement nouvelles. Évidemment, notre premier objectif a été de décider de l'endroit où il fallait aménager la nouvelle cour de triage et régler le problème des embouteillages de la rue Bathurst.

Tout bien considéré, nous nous sommes ralliés à un ensemble de sept éléments évoqués au cours de la première étude de l'emplacement à choisir. La nouvelle gare de triage devait être située de façon à exiger le moins possible de transport de retour des subdivisions. En d'autres termes, nous ne voulions pas d'une gare de triage qui fût loin du centre et qui aurait nécessité le remorquage des trains de l'Ouest par le nord de Toronto, puis le triage et le remorquage de retour.

L'emplacement qui s'imposait était à l'ouest et aussi près que possible des subdivisions de Bala et de Newmarket. Là se trouve, à vrai dire, le centre de gravité de la région au nord de Toronto.

En outre, la cour de triage devait être placée aussi près que possible de l'agglomération urbaine de Toronto. Le plan de la cour elle-même comportait une butte principale double, sur laquelle nous vous donnerons des explications et une butte auxiliaire locale.

La cour de triage s'étend sur trois milles et demi de longueur et un demi-mille de largeur, soit environ 1200 acres. Elle devait être située de façon à faciliter le raccordement avec les six subdivisions dont j'ai parlé au début.

Le nombre et l'emplacement des intersections avec les grandes routes devaient être étudiés pour entraîner le moins de dépenses possible et, enfin, ce qui n'était pas la moindre chose, nous devions, pour qu'il en coûte moins cher, rechercher des terrains agricoles ou des terrains non encore mis en valeur.

Le sénateur ISNOR: Quelle est la distance entre le terminus et le nouvel emplacement?

M. MACMILLAN: Environ 13 milles. La ligne brisée que vous apercevez sur la carte avec cette drôle de petite queue au sommet indique l'endroit qui, à notre avis, répond le mieux à tous nos besoins. Disons aussi que la Commission d'urbanisme du Toronto métropolitain s'est dit satisfaite à cet égard. Si vous le voulez bien, j'aimerais épingler au tableau un dessin représentant la cour de triage à buttes qui vous donnera une idée juste de ce dont il s'agit.

Le sénateur BRUNT: Avant que vous passiez à autre chose, monsieur MacMillan, est-ce que cette ligne pointillée, qui représente les voies d'accès, comporte des raccordements avec les trains venant des autres lignes qui, selon ce qui est indiqué, traversent de part en part? Je suppose qu'il y a des raccordements.

M. MACMILLAN: Oui; je devais d'ailleurs revenir sur la question des voies d'accès.

M. Cann est celui qui connaît ce plan le plus à fond et, si vous le permettez, j'aimerais lui demander de vous l'expliquer.

Auparavant, j'indiquerai quelques relevés statistiques intéressants. La cour de triage aura environ 165 milles de voies ferrées. L'échelle de la carte est de 200 pieds au pouce. Les lignes pleines représentent les voies que nous avons l'intention d'installer au début et les lignes brisées, celles que nous aménagerons plus tard. Voici l'étendue disponible à l'intérieur de la cour de triage; les lignes pointillées indiquent les routes.

Le nord est à droite sur cette carte. Nous devrions la tenir verticalement, mais elle est trop longue pour cela. On utilisera à peu près 430,000 traverses. Pour le nivellement, il faudra déplacer environ 4 millions de verges cubes de matières et le ballastage final demandera quelques chose comme 1 million de verges de ballast; enfin, il faudra quelque 32,000 tonnes de rails d'acier.

L'altitude générale de la cour de triage une fois terminée atteindra approximativement 400 pieds au-dessus du lac Ontario.

Le sénateur HORNER: Ces terrains de ferme étaient-ils une bonne terre arable?

M. MACMILLAN: Je pense qu'ils l'étaient en partie.

Le sénateur BRUNT: Sinon, ils le sont devenus.

M. MACMILLAN: Oui, très rapidement. Je demanderais maintenant à M. Cann de nous donner quelques explications.

M. J.L. CANN (*directeur des projets au National-Canadien*): Honorables sénateurs, comme M. MacMillan l'a expliqué, cette carte offre une vue de côté relativement à la disposition de la cour de triage. La voie de recul est ici en haut et le secteur ici en bas représente l'extrémité inférieure de la cour de triage et les voies en provenance de l'Est et de l'Ouest. Voici la route no. 7, l'une des principales artères de cette région. Elle apparaît ici sur ce plan et là en haut sur le plan plus grand. La petite route que vous voyez là, chemin de traverse secondaire, passe ici sur cette carte.

L'idée d'une gare de triage à buttes est, pour le classement des wagons à marchandises, l'application, si l'on veut, du principe de la chaîne de montage dans une fabrique d'automobiles, où l'on place le châssis de la voiture sur la chaîne de montage et l'on ajoute à mesure les parties de la carrosserie jusqu'à ce que la voiture soit complète. La cour de triage à buttes est une installation du même genre, la butte étant une colline. On classe les wagons presque selon le mouvement continu d'une chaîne de montage. Le travail commence de fait lorsque le train quitte le dernier terminus principal. A ce moment, la composition du train est communiquée par télétype au bureau de la cour de triage, où des cartes du genre I.B.M. sont poinçonnées d'avance et mises à part pour chaque wagon.

A partir du moment où le train quitte le dernier terminus jusqu'à son arrivée à la gare de triage, différentes choses peuvent se produire. Par exemple, des wagons défectueux peuvent être mis de côté pendant le trajet, d'autres wagons être ajoutés, et ainsi de suite. Ainsi la composition du train peut n'être pas la même à l'arrivée qu'au départ. Pour fin de vérification, on place une caméra de télévision à l'endroit où passe le train. Ainsi les contrôleurs dans la cour de triage pourront mettre en regard la composition du train reçue du terminus et celle du moment de l'arrivée. C'est une double vérification.

Les trains pénètrent ici dans la cour de réception, où l'on détache les locomotives routières, qui vont du côté des installations destinés aux locomotives. En résumé, on a là une station-service géante, comme celles où l'on conduit son automobile. On y fait ainsi l'entretien de la locomotive. Le personnel du service des wagons fait l'inspection des trains pendant qu'ils se trouvent dans la cour de réception, pour relever toute défectuosité aux roues, atelages, et le reste. Cette opération demande environ 45 minutes. Si l'on relève quelque défectuosité dans les wagons, on en fait immédiatement part au bureau de la cour de triage pour permettre de modifier la composition du train.

Le sénateur ISNOR: Ces wagons sont chargés de marchandises, n'est-ce pas?

M. CANN: Oui. Quelques-uns peuvent être vides, mais ce sont tous des wagons à marchandises.

Le sénateur ISNOR: Une autre question, que je voulais poser à M. Mac-Millan. Pourquoi veut-on surtout aménager cette immense cour de triage: pour le service-voyageur ou le service-marchandises?

M. CANN: Elle sera entièrement consacrée aux marchandises. Aucun convoi de voyageurs n'enprumtera cette voie.

Le sénateur ISNOR: Elle desservira surtout la région de Toronto?

M. CANN: C'est exact.

M. MACMILLAN: Me permet-on de dire que ces wagons seront évidemment classées à Toronto, mais ils ne seront pas nécessairement partis de Toronto, ni y seront destinés, car cette cour de triage recevra, par exemple, toutes les marchandises qui nous viennent des États-Unis. Tous les trains qui entrent au Canada par l'entrée de Niagara, par Windsor ou Sarnia doivent passer par Toronto. C'est le seul moyen de pénétrer dans le Canada industriel. Il y a donc une quantité considérable de marchandises destinées à Montréal ou aux provinces Maritimes qui passeront par cette cour de triage. Il y a également le transport des denrées canadiennes vers l'Ouest qui commence ici et se fait par les subdivisions de Bala et de Newmarket.

Le sénateur ISNOR: Merci beaucoup.

Le sénateur LEONARD: Prévoyez-vous que des trains en provenance des provinces Maritimes utiliseront cette cour de triage?

M. CANN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Par exemple, une wagonnée de poisson des provinces Maritimes qu'on dirigerait vers les chutes Niagara?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur PEARSON: Pour ce qui est des wagons de marchandises arrivant des États-Unis, de Sarnia et autres points, il n'existe aucune voie d'accès à cette région, sauf le bord du lac jusqu'au terminus.

M. MACMILLAN: Non. Aussitôt que M. Cann aura terminé ses explications au sujet de la cour de triage, je me propose de vous décrire les voies d'accès.

M. CANN: Pendant qu'on procède à l'examen de ces wagons dans la cour de réception, les renseignements sur leur destination et autres renseignements sont enregistrés par la machine I.B.M. et une liste d'aiguillage ou un guide de distribution, si vous préférez, est poinçonnée sur une carte qui est envoyée aux divers points de la cour de triage. L'un de ces points est celui-ci, la butte principale, par laquelle tous les wagons passeront éventuellement. Lorsque l'inspection est terminée et que les wagons sont prêts à partir, une locomotive de manoeuvre vient les prendre en remorque et les recule sur la voie qu'on voit ici. Lorsqu'ils passent ici, les wagons sont alors repoussés sur le dessus de la butte ou de la colline. La butte sert seulement à obtenir la gravité à cet endroit; il se passe la même chose que dans le cas de l'enfant qui glisse dans une côte en traîneau. La butte surplombe de 20 à 25 pieds les voies ferrées. C'est ici que l'électronique et l'automatique . . .

Le sénateur ISNOR: Excusez-moi, mais ces buttes ont-elles une pente déterminée?

M. CANN: Oui; elle est d'environ 3 p. 100 pour la montée et il y a une très courte déclivité de 6 p. 100 pour la descente, uniquement pour séparer les wagons de ceux auxquels ils étaient attachés. Les pentes varient légèrement suivant la nature des wagons et des opérations. Mais c'est ici qu'interviennent l'automatique et l'électronique à la butte. On utilise des cours de triage à buttes depuis de nombreuses années; elles n'ont cependant pas occupé une place importante dans les exploitations ferroviaires, parce que, avant l'adoption de l'outillage électronique, il fallait quelqu'un pour conduire les wagons, ce qui exigeait beaucoup de personnel, entraînait des accidents, et

ainsi de suite. Mais maintenant, lorsque les wagons arrivent sur le dessus de la butte, ils sont dételés un à un ou jusqu'à trois par trois du reste du train, là en arrière.

Le sénateur BRUNT: Cette opération est-elle automatique?

M. CANN: Non, un homme l'accomplit.

Le sénateur BRUNT: Elle est faite à la main?

M. CANN: Oui, en levant la cheville d'attelage. A l'intérieur de la cabine, il y a un chef de train ou un préposé qui a en main la liste d'aiguillage sur laquelle figurent la destination de chaque wagon et sa position actuelle. Sur un petit tableau de deux à trois pieds carrés placé en face de lui s'aligne une série de boutons, un pour chaque voie. Mettons que le prochain wagon doit emprunter la voie no. 25: le préposé pousse donc le bouton qui correspond à la voie 25 et le wagon est automatiquement aiguillé dans cette voie. Un compteur indique la direction qu'a prise le wagon. L'appareil reçoit encore d'autres renseignements à propos du wagon, car un radar comme celui qu'utilise la police de la route en donne la vitesse et une petite balance électronique indique la pesanteur du wagon: ainsi peut-on déterminer en étudiant son mouvement combien loin le wagon peut rouler. C'est peut-être trop loin pour la longueur de la voie. On utilisera alors les rails-freins qui, constitués essentiellement de deux barres pressant le long de la jante, fonctionnent automatiquement sous l'impulsion du compteur.

Le sénateur ISNOR: Ces dispositifs sont-ils toujours précis?

M. CANN: Des erreurs se produisaient autrefois; mais avec le temps on a réussi à atteindre une plus grande précision.

Le sénateur HORNER: Il y avait de la négligence également?

M. CANN: Un peu de cela aussi, mais moins maintenant. De nouveau libérée, la vitesse est une autre fois vérifiée avant que le wagon atteigne un second groupe de rails-freins: il devrait alors rouler exactement à la vitesse normale pour ce type de voie. A l'aiguillage, en entrant dans sa voie, le wagon est automatiquement enregistré. Enfin l'endroit où le wagon s'arrête finalement est transmis au compteur.

Le sénateur BRUNT: Me permettez-vous deux questions? Lorsque ces wagons sont dételés, qu'advient-il des tuyaux de raccordement? Se séparent-ils automatiquement?

M. CANN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Il faut ensuite les raccorder à la main?

M. CANN: Oui, plus tard, lorsque les wagons atteignent les autres voies.

Pour ce qui est de ces voies-ci, maintenant, lorsque l'espace commence à être rempli, les wagons sont amenés sur les voies de départ, vers Sarnia, Windsor ou ailleurs. Lorsqu'il y a un nombre suffisant de wagons pour former un convoi, on appelle le personnel du train, la locomotive sort du secteur de l'entretien que vous voyez ici; on l'attèle au train qui part alors vers sa destination. Certains wagons, évidemment, ont été retirés (les wagons défectueux) et on été amenés au centre de la cour de triage; le moment venu, on les remorque jusqu'ici où la défectuosité est réparée; puis le wagon est remis en service. D'autres wagons sont destinés à Toronto; il est donc nécessaire de les reclasser selon les zones et les quartiers de Toronto. Ces wagons sont également amenés au centre de la cour de triage, placés sur une butte semblable et classés.

Le PRÉSIDENT: Ce serait donc ce que vous pourriez appeler la sous-butte de Toronto?

M. CANN: Ce terme serait juste, en effet. A ce moment-là également, une locomotive est attelée à la tête du train qui s'ébranle alors vers le but de sa

course. Cette butte sert à classer tous les wagons qui traversent la région de Toronto.

Le sénateur BRUNT: Avant de passer outre, où se trouvent les installations pour le service rail-route?

M. CANN: Le tracé que vous voyez ici passe à environ 800 pieds de la rue Keele. Cette ligne sur la carte se situe à 800 pieds en arrière de ce point. Cette route-ci passe à l'angle supérieur nord-est de la cour de triage à buttes. La butte est ainsi d'un accès facile et les véhicules sont rapidement placés, après avoir subi une inspection, près des installations pour le service rail-route. S'ils sont destinés aux environs immédiats ou à Toronto, des chemins privés à l'intérieur de la cour de triage permettent de sortir par la rue Keele et de gagner la route no. 7, et ainsi de suite. Les installations pour les locomotives sont de l'autre côté de la butte, dans le secteur nord-ouest, tout près de ce secteur-ci, à l'intérieur de la cour de triage.

Le sénateur BRUNT: Parlez-nous maintenant des installations pour le nettoyage des wagons et les douanes, le service d'entretien.

M. CANN: Les installations de nettoyage seront situées en bas, près du service de réparation des wagons.

Le sénateur BRUNT: Où sont les installations d'entretien, de nettoyage, et le reste?

M. CANN: Immédiatement à côté des services de réparation.

Le sénateur LEONARD: Y a-t-il des aménagements pour les camions, outre les installations pour le service rail-route?

M. CANN: Oui, pour le transport et le camionnage.

Le sénateur HORNER: Fonctionnent-elles sur des terrains déjà achetés?

M. CANN: Nous avons déjà acheté de 21 à 26 parcelles de terrain pour la cour de triage, soit environ 75 p. 100 de la superficie.

Le sénateur HORNER: Pensez-vous pouvoir soutenir la concurrence du camionnage ordinaire? Vous parlez de Toronto. En somme, pour ce qui est de l'importance commerciale des chemins de fer, Toronto n'est qu'une très petite partie du Canada. D'après ce que je vois quand je passe en voiture dans cette partie du pays, il me semble que presque tout le transport se fait par camion. Toutes ces améliorations sont très bien; on creuse le sol, on demande aux gens de monter et de descendre des escaliers pour se rendre aux trains ou en revenir; mais les autobus se présentent et tout change: ils viennent s'arrêter tout près et les gens y entrent de plain-pied. Les chemins de fer constatent maintenant qu'ils ont perdu le trafic-voyageurs, après avoir assumé tous ces frais de construction pour permettre aux voyageurs de circuler de haut en bas de ces escaliers. Serez-vous en mesure de soutenir la concurrence des autobus?

M. CANN: Les trains de marchandises et les autres moyens de transport des denrées le seront. Ces installations feront beaucoup, nous en avons l'impression, pour maintenir la position des chemins de fer, surtout dans le domaine de la concurrence.

Le sénateur HORNER: Je l'espère.

M. MACMILLAN: Pour ce qui est du transport routier, l'un de ses plus grands avantages réside évidemment dans la facilité et la vitesse avec laquelle peuvent s'accomplir les déplacements. Comme je l'ai dit, nos difficultés à Toronto ont deux causes. L'une est la congestion qui existe dans les gares de triage et qui est telle que des trains sont immobilisés jusqu'à 24 heures avant d'être aiguillés; l'autre est le délai qu'entraîne le passage à travers le goulot d'étranglement de la rue Bathurst. Souvent, les difficultés sont même doublées parce que les wagons qui entrent doivent aussi sortir. Le projet que nous étudions permettra aux trains de circuler librement pour entrer et sor-

tir, aux manœuvres de triage et de classement de s'effectuer très rapidement; dans quelques heures à peine les trains seront repartis.

En outre, la plus grande partie de ces trains est composée de wagons complets dont le contenu, par nature, n'est pas susceptible d'être transporté par camion, du grain, par exemple, et d'autres chargements qui, à l'heure actuelle, encombrant les cours de triage et rendent difficile la manutention des marchandises dont le transport peut se faire par camion. La suppression de cet encombrement permettrait de faire face à la concurrence.

Le sénateur PEARSON: Pour ce qui est du service rail-route, existe-t-il des moyens routiers suffisants à cet endroit pour assurer la circulation rapide de ces camions?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur PEARSON: Si ce service prenait de l'ampleur soudainement, y aurait-il moyen d'assurer une circulation rapide?

M. MACMILLAN: A notre avis, nous envisageons ici ce qu'il y a de mieux. La route no. 7 passe tout près de la cour de triage.

Le sénateur PEARSON: La circulation deviendra évidemment intense sur cette route.

M. MACMILLAN: En effet, la circulation y est actuellement intense et elle le sera à l'avenir; mais on prévoit l'aménagement d'une autre grande route. Ces deux grandes routes seront tributaires des routes 400 et 401. C'est l'un des effets secondaires de notre choix.

Le sénateur KINLEY: Où se trouve la gare principale, dans ce cas-là?

M. CANN: Elle n'apparaît pas sur ce graphique. Elle est à quelque 13 milles par rail, ici en bas.

Le sénateur KINLEY: Le terrible débarcadère me donne une mauvaise impression de Toronto. Il faut descendre des escaliers étroits pour pénétrer dans la gare.

M. MACMILLAN: Il s'agit de l'installation pour les voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Considérez-vous que nous avons obtenu suffisamment de renseignements de M. Cann au sujet de la cour de triage à buttes? Demanderons-nous maintenant à M. MacMillan de continuer son exposé général?

Le sénateur ISNOR: J'aimerais demander à M. MacMillan de s'étendre un peu plus sur un autre point, celui qui a trait à l'usage de l'atelier pour locomotives diesel et de l'atelier de réparations. Sont-ils destinés à ce secteur particulier ou serviront-ils à tout le centre?

M. MACMILLAN: Non, cet atelier correspond à l'atelier pour locomotives diesel de la cour de triage de Moncton. Comme M. Cann l'a expliqué, il a un peu le rôle d'un poste d'essence. L'atelier est situé là où l'on procède à l'entretien des locomotives diesel, où se fait l'approvisionnement en carburant, où les petites réparations courantes peuvent être faites.

Le sénateur ISNOR: Est-ce qu'il remplacera trois ou quatre ateliers?

M. MACMILLAN: Non, je ne suis pas porté à le penser. Cet atelier remplacera celui que nous avons à Toronto. Nous avons besoin d'un atelier de réparations de locomotives diesel à Toronto depuis quelque temps déjà, mais nous en avons remis l'installation à plus tard; nous avons attendu que l'emplacement de ces installations-ci soit choisi, car si nous avons construit l'atelier pour locomotives diesel avant d'avoir terminé les plans de cette gare de triage, nous l'aurions construit ailleurs et il ne serait pas au bon endroit.

Le sénateur BRUNT: A part celui-ci, combien aurez-vous d'ateliers de réparation pour locomotives diesel au Canada? Il n'est pas question de réparer

toutes les locomotives diesel au même endroit? Il serait impossible de les y conduire.

M. MACMILLAN: Une locomotive diesel diffère d'une locomotive à vapeur. Nous ne faisons pas les mêmes réparations qu'auparavant. Ainsi le moteur diesel lui-même s'enlève facilement et est facilement remplacé par un moteur remis à neuf. L'opération qui consiste à remettre les moteurs à neuf ne se fera qu'à Pointe-Saint-Charles, à l'extérieur de Montréal; mais toutes les réparations courantes et toutes les petites réparations normalement requises pour le maintien de la locomotive seront faites ici à Toronto.

Nous avons une installation semblable à Moncton, de même qu'à la cour de triage de Montréal et à la cour de triage actuellement aménagée à l'extérieur de Winnipeg; puis il y a des installations de ce genre, mais moins élaborées, à chacun des points marqués sur la carte des terminus. Je pourrais en fournir le nombre, mais je ne crois pas que vous y teniez vraiment.

Qu'il me soit permis de passer à la question des voies d'accès. En étudiant le tracé des voies d'accès, nous nous en sommes tenus à certaines normes. Ces voies servent évidemment à assurer l'accès à la cour de triage. Les normes établies étaient les suivantes: il nous fallait découvrir le chemin le plus court et le plus pratique au double point de vue de l'aménagement et du fonctionnement. En outre, ces voies devaient être situées le plus près possible de l'agglomération urbaine de Toronto. Les devis spécifiaient que la pente ne devait pas dépasser .7 p. 100 et que la courbure ne devait pas être de plus de 3 degrés. Nous devons étager toutes les intersections avec le Pacifique-Canadien, les grandes routes et la plupart des routes locales. Ces voies d'accès devaient passer à des endroits facilitant le raccordement avec les six subdivisions dont j'ai parlé tantôt.

Nous voulions que les voies d'accès pénètrent en aussi grand nombre que possible dans les régions déjà réparties en zones commerciales et nous voulions le moins possible détruire les améliorations permanentes déjà faites aux propriétés.

En outre, certaines difficultés importantes relatives à l'organisation et à l'exploitation amenaient la formation des postes de circulation.

Il y avait d'abord le problème de la correspondance avec la subdivision d'Oshawa, voie principale vers Montréal; puis celui de la traversée de la rivière Rouge; en troisième lieu, il y avait le croisement de la rue Yonge; ensuite, la traversée de la rivière Humber, et enfin, le raccordement avec la subdivision de Brampton.

Nous basant sur ces normes et ces postes de circulation, nous avons conclu que l'espace indiqué par le tracé pointillé en rouge sur la carte convenait le mieux à tous points de vue. Il a 34 milles de long.

Pour ce qui est de l'accès du côté ouest, vous remarquerez que nous ne plaçons aucune nouvelle construction à l'ouest de Malton; en effet, nous avons l'intention d'utiliser les voies déjà existantes à cet endroit. Cette voie d'accès représentée par la ligne rouge continue surmontée de pointillés noirs. Elle constitue ce que nous appelons la subdivision de Brampton qui va jusqu'à Georgetown, puis de là, vers le sud, par la subdivision de Milton jusqu'à Burlington. Ces deux voies existent actuellement. Si nous pouvons les utiliser, nous éviterons les frais d'établissement que nécessiteraient les aménagements au sud de Malton.

L'utilisation de ce tracé suscite des problèmes qui découlent surtout de ce que la subdivision de Milton est une voie d'abord construite en provenance d'Allendale et comportant une forte pente. La subdivision de Brampton dessert Stratford, la baie Georgienne et la région du lac Huron. Elle gravit la même pente, de sorte que, en allant à l'ouest de Malton, il faut monter la pente,

dans la subdivision de Brampton vers Georgetown, et la descendre, dans la subdivision de Milton à Burlington.

Les montées sont importantes dans l'établissement des voies ferrées, parce que la capacité de remorquage des locomotives entre en ligne de compte. Elles réduisent l'efficacité et la puissance réelles de la locomotive. La pente la plus abrupte, dans un parcours vers un terminus ou pour s'en éloigner, devient ce que nous appelons la pente prépondérante. En effet, la locomotive doit posséder suffisamment de puissance pour remorquer le train entier jusqu'en haut de la pente, même si la distance est très courte.

La subdivision de Milton et celle de Brampton ont été aménagées par des sociétés différentes et pendant plusieurs années celle de Milton a été très peu utilisée. Par conséquent, pour donner à la subdivision de Milton le niveau de perfection requis par la circulation prévue, il faudra y appliquer un vaste programme de réorganisation.

Ce point est encore à l'étude et nous ignorons actuellement comment nous parviendrons finalement à le résoudre.

Le législateur autorisera le gouverneur en conseil à nous permettre d'aménager une voie à partir du point indiqué sur la carte et portant le numéro 34 dans un cercle, qui termine la ligne pointillée en rouge, jusqu'à la voie principale de la subdivision d'Oakville.

Il faudra régler l'aspect économique et d'autres impondérables.

Le PRÉSIDENT: L'aménagement possible de cette voie supplémentaire est-il compris dans le montant de 87 millions?

M. MACMILLAN: Dans le montant estimatif de 12 à 13 millions réservé à la réorganisation de la subdivision de Milton et à l'adaptation de celle de Brampton aux exigences en cause.

Le PRÉSIDENT: Si vous décidiez cependant d'aménager une nouvelle voie, le montant de 12 ou 13 millions serait disponible.

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur BUCHANAN: De combien est la pente?

M. CANN: Un peu plus de 1 p. 100.

Le sénateur BUCHANAN: Comment pourrait-on l'éliminer?

M. CANN: Nous verrions à interrompre simplement le service de la subdivision de Milton dont M. MacMillan a parlé, à enlever les installations existantes, à donner une inclinaison nouvelle et à réaménager la voie.

Le sénateur BUCHANAN: Évitez-vous la pente en venant du sud?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Y a-t-il de mauvaises pentes entre Georgetown et Allandale?

M. CANN: Oui. La montée est constante.

M. MACMILLAN: Du point de vue économique, si l'on envisage le projet dans son ensemble, je dirai que, d'après nos estimés, l'aménagement de ces installations et leur mise en service réduira le coût de fonctionnement du terminus de Toronto d'approximativement 7 millions et quart par année; si nous déduisons de cette économie l'intérêt de l'argent aux taux actuels, qui demeureront stables pour quelque temps, nous l'espérons, nous réaliserons un bénéfice net d'un peu plus de 2 millions par année.

Je n'ai guère à ajouter à cela pour le moment. Je mentionnerai qu'en plus de l'économie d'argent, qu'il est possible de déterminer, on réalise d'autres économies difficiles à évaluer, mais bien réelles. On pourra, par exemple, grâce à cette entreprise, mieux utiliser les locomotives et le matériel roulant, de sorte que, si nous considérons le prix de revient, nous pourrions utiliser moins

de matériel.

En outre, de nouveaux espaces seront disponibles pour l'industrie et nous bénéficierons de cela sous forme d'accroissement du transport. De plus, la manœuvre sera sensiblement accélérée, ce qui, avons-nous lieu de prévoir, contribuera à augmenter le volume des denrées transportées. A ce point de vue donc, ces installations sont très souhaitables. Il y a aussi d'autres avantages intangibles.

Le sénateur HORNER: Vous espérez que l'accélération de la manœuvre vous permettra de mieux concurrencer le camionnage?

M. MACMILLAN: Nous en sommes absolument persuadés.

Le sénateur ISNOR: Le montant de 87 millions dont il est question n'a jamais fait l'objet d'un autre bill?

M. MACMILLAN: Non, sauf que, dans le budget de 1959, approuvé par la loi de finance, il y avait un montant de 5 millions et le budget de 1960, que vous avez approuvé il y a une ou deux semaines, comportait la somme de \$8,200,000, que nous dépenserons cette année; de même les dépenses pour chacune des années qui suivront apparaîtront dans le budget de l'année.

Le sénateur ISNOR: Si je comprends bien, on vous a donné l'autorisation, par des bills déjà adoptés en 1959 et 1960, de dépenser 13 millions de dollars?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur ISNOR: Et maintenant, vous demandez à dépenser jusqu'à 100 millions.

M. MACMILLAN: Non. Voilà qui induit en erreur et pourquoi j'ai expliqué ou tâché d'expliquer ce point dans mes remarques préliminaires. Ce que nous demandons maintenant est l'autorisation d'aménager ces installations. Comme vous vous le rappellerez, j'ai dit que la loi, suivant le modèle établi il y a bien des années, comprend le pouvoir de financement, qui n'a toutefois jamais été utilisé, parce que nous sommes obligés de satisfaire chaque année aux exigences du financement en vertu de la loi sur le financement et la garantie.

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes, vous ne prévoyez pas recourir aux dispositions des articles 5 à 8?

M. MACMILLAN: En aucune façon. On les a insérés en prévision d'un cas urgent. Elles s'y trouvent comme elles se sont trouvées depuis 20 ans dans tous les statuts relatifs à notre compagnie.

Le sénateur ISNOR: J'ai bien fait de poser cette question: la situation est claire maintenant. Je vais en poser une autre. Je sais bien que vous n'avez pas besoin de l'approbation de la Commission du port de Toronto, mais je me demandais si elle a pris connaissance de vos plans et les approuve.

M. MACMILLAN: A ma connaissance, la Commission du port de Toronto n'a jamais approuvé les plans. Je suis absolument sûr qu'elles les a vus, car on a fait beaucoup de publicité à ces plans à Toronto. De fait, ils n'intéressent nullement la Commission.

Le sénateur ISNOR: Cette dernière remarque prévient la question que je me préparais à vous poser. Ces plans n'intéressent en rien la Commission du port de Toronto?

M. MACMILLAN: Je ne peux voir en quoi ils l'intéresseraient.

Le sénateur ISNOR: Les installations seront situées à 13 milles de son terminus; je serais porté à penser que cela peut l'intéresser. Plus on est près de l'endroit d'une exploitation, plus cela est profitable et avantageux aux deux parties en cause.

M. MACMILLAN: De fait, le port de Toronto profitera du changement; il n'y peut rien, car nous faisons disparaître l'encombrement, à l'endroit même

où la circulation est actuellement la plus forte. Nous n'avons pas l'intention d'enlever des voies dans le port; mais en faisant passer ailleurs une partie des 500 trains qui circulent quotidiennement à cet endroit, nous pourrions assurer une circulation d'une souplesse beaucoup plus grande.

Le sénateur ISNOR: En d'autres termes, votre projet d'amélioration vous permettra, à votre avis, de mieux desservir le centre manufacturier et industriel?

M. MACMILLAN: Nous en sommes absolument persuadés.

Le PRÉSIDENT: Il doit y avoir un trafic-marchandises énorme dans ce secteur congestionné de Toronto et des environs de Toronto, dans les subdivisions d'Oakville et d'Oshawa. Comment réglerez-vous cette question? Vous servirez-vous de trains locaux jusqu'à la cour de triage à buttes pour y procéder ensuite au triage?

M. MACMILLAN: Nous ferons sortir ces wagons en faisant circuler les trains qui sont formés dans la gare de triage à buttes. Vous vous rappelez l'explication de M. Cann; nous effectuons une manœuvre de déplacement à partir de la cour de triage à buttes jusqu'aux cours de distribution. Là, la même locomotive ramènera le trafic local.

Le PRÉSIDENT: En direction de vos gares de triages actuelles, principalement?

M. MACMILLAN: Oui, ce sont les cours de premier rassemblement, si vous voulez: des services auxiliaires, vraiment.

Le PRÉSIDENT: Ces cours de triage vont continuer d'exister simplement comme points de départ ou d'arrivée des marchandises?

M. MACMILLAN: Oui.

Le sénateur HORNER: Au sujet de ces voies qui suivent le port, est-il question d'abandonner les voies qui conduisent à cette région?

M. MACMILLAN: On continuera de les utiliser, mais il y aura réduction sensible à des endroits comme Mimico.

Le sénateur HORNER: Les voies ne seront cependant pas abandonnées complètement?

M. MACMILLAN: Non.

Le PRÉSIDENT: La remarque du sénateur Horner m'incite à vous demander si l'on récupérera certaines voies. Il semble y avoir une quantité énorme de rails qui traînent à des endroits qu'on a délaissés pour construire ailleurs des gares de triage de ce genre; ces rails semblent abandonnés et laissés sur place, l'herbe poussant entre les traverses. Les rails auront-ils quelque valeur de récupération? Croyez-vous pouvoir trouver un endroit où vous obtiendriez quelque chose en échange de ces voies abandonnées?

M. MACMILLAN: Nous espérons bien que la récupération de ces voies nous rapportera une forte somme, vu que ces terrains sont très intéressants au point de vue industriel. Plus au sud, dans cette région, les besoins sont très grands dans le cas de la voirie et il va de soi que le dépôt de marchandises de la rue Simcoe qui se trouve situé, vous le savez, au nord de la rue Front et à l'ouest de la gare sera un accessoire de l'entreprise. Il y a une étendue de terrain qui s'étend sur une longueur de trois ou quatre îlots urbains et sur un et peut-être deux îlots, en direction nord-sud. Nous y enlevons nos installations et il n'y restera plus que les rails nécessaires à une ou deux industries. Nous possédons là plusieurs acres de terrains d'une grande valeur que nous voulons vendre le plus cher possible.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous tenu compte de cela dans votre demande de 87 millions?

M. MACMILLAN: Non.

Le sénateur ISNOR: La situation était à peu près la même à Moncton, n'est-ce pas?

M. MACMILLAN: Ce sera la même, oui.

Le sénateur ISNOR: Mais vous avez déjà vendu une partie des terrains et des constructions là-bas?

M. MACMILLAN: Oui. Nous agissons de la même manière.

Le PRÉSIDENT: Les vieux rails ont-ils une valeur de récupération? Vaut-il la peine de les récupérer pour les vendre comme rebut?

M. MACMILLAN: Évidemment, il en vaut la peine. Nous ne les mettons cependant pas tous au rebut. D'ordinaire, nous les déprécions. Les nouveaux rails constituent la catégorie supérieure, qui est suivie de six ou sept catégories décroissantes. Les rails de la catégorie inférieure vont au rebut.

Le PRÉSIDENT: Ou vous les utilisez sur une voie de catégorie inférieure?

Le sénateur BRUNT: N'indique-t-on pas ici un montant de 5 à 6 millions comme valeur de récupération.

M. MACMILLAN: Nous avons en effet donné ce chiffre.

Le sénateur HORNER: Ce pourrait être beaucoup plus.

M. MACMILLAN: J'espère que le montant sera beaucoup plus que cela.

Le sénateur PEARSON: La valeur réelle réside évidemment dans les biens, non dans ce qui peut être récupéré des rails?

M. MACMILLAN: Dans la vente des biens, en effet.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. MacMillan ou à M. Hayes?

Le sénateur ASELTINE: Monsieur le président, je propose que rapport soit fait du bill.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans modification?

(Assentiment)

L'exposé des motifs est-il approuvé?

(Assentiment)

Le titre est-il approuvé?

(Assentiment)

Dois-je faire rapport du bill sans modification?

(Assentiment)

Avant de nous quitter, je tiens à dire aux témoins combien nous avons apprécié leur exposé d'une grande clarté. Ils nous ont beaucoup aidés grâce à la carte qu'ils ont apportées ici.

(La séance est levée.)

