

J
103
H72
1953/54
C4
A4

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER, CANAUX, ETC.
1953/54

C4 Procès-verbaux et tém.

A4	NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-deuxième Législature
1953-1954

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

BILL 252 (R-5 du Sénat)

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien
du Pacifique

SÉANCE DU LUNDI 22 FÉVRIER 1954

TÉMOINS:

M. N. R. Crump, vice-président de la Compagnie du chemin de fer Canadien
du Pacifique, et M. Harold Deeth, vice-président de l'*American
Nepheline Limited*.

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch

Messieurs

Barnett,	Fulton,	Langlois (<i>Gaspé</i>),
Batten,	Gagnon,	Légaré,
Bell,	Garland,	McIvor,
Bonnier,	Goode,	Montgomery,
Boucher (<i>Restigouche-</i> <i>Madawaska</i>),	Gourd (<i>Chapleau</i>),	Murphy (<i>Westmorland</i>),
Buchanan,	Green,	Murphy (<i>Lambton-</i> <i>Ouest</i>),
Byrne,	Habel,	Nicholson,
Campbell,	Hahn,	Nickle,
Carter,	Hanna,	Purdy,
Cauchon,	Harrison,	Richard (<i>Saint-Maurice-</i> <i>Laflèche</i>),
Cavers,	Healy,	Ross,
Chevrier,	Herridge,	Roy,
Clark,	Hodgson,	Shaw,
Conacher,	Holowach,	Small,
Deschatelets,	Hosking,	Stanton,
Dupuis,	Howe (<i>Wellington-</i> <i>Huron</i>),	Viau,
Ellis,	James,	Villeneuve,
Eudes,	Johnston (<i>Bow-River</i>),	Wood—60.
Ferguson,	Kickham,	
Follwell,	Lafontaine,	

(Quorum 20)

Le secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 16 décembre 1953.

Il est résolu,—Que les députés suivants composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Messieurs

Barnett,	Garland,	McCulloch (<i>Pictou</i>),
Batten,	Goode,	McIvor,
Bell,	Gourd (<i>Chapleau</i>),	Montgomery,
Bonnier,	Green,	Murphy (<i>Westmorland</i>),
Boucher (<i>Restigouche- Madawaska</i>),	Habel,	Murphy (<i>Lambton- Ouest</i>),
Buchanan,	Hahn,	Nicholson,
Byrne,	Hamilton,	Nickle,
Campbell,	Hanna,	Pouliot,
Carter,	Harrison,	Purdy,
Cauchon,	Healy,	Richard (<i>Saint-Maurice- Lafèche</i>),
Cavers,	Herridge,	Ross,
Chevrier,	Hodgson,	Roy,
Clark,	Holowach,	Shaw,
Conacher,	Hosking,	Small,
Dupuis,	Howe (<i>Wellington- Huron</i>),	Stanton,
Ellis,	James,	Viau,
Eudes,	Johnston (<i>Bow-River</i>),	Villeneuve,
Ferguson,	Kickham,	Wood—60.
Follwell,	Lafontaine,	
Fulton,	Langlois (<i>Gaspé</i>),	
Gagnon,	Légaré,	

(Quorum 20)

Il est ordonné,—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les questions que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et vues sur ces affaires et questions, à assigner des témoins et ordonner la production de pièces et dossiers.

MARDI 20 janvier 1954.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Deschatelets soit substitué à celui de M. Pouliot au présent Comité.

MARDI 16 février 1954.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 252 (R-5 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique".

LUNDI 22 février 1954.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de vingt à douze membres.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

LUNDI 22 février 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 252 (R-5 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique" et il a décidé d'en faire rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président suppléant,
H. P. CAVERS.

LUNDI 22 février 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il lui soit permis de faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président suppléant,
H. P. CAVERS.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 22 février 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures du matin.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Byrne, Carter, Cavers, Deschatelets, Ellis, Fulton, Gagnon, Green, Habel, Hahn, Hamilton, Hodgson, Holowach, Howe (*Wellington-Huron*), Johnston, (*Bow-River*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Montgomery, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Purdy, Stanton, Villeneuve et Wood.

Aussi présents: M. G. J. McIlraith, M.P.; M. Alastair Macdonald, Q.C., Ottawa, agent parlementaire; de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique: M. N. R. Crump, vice-président, et M. H. D. Brydone-Jack, ingénieur de la construction; de l'*American Nepheline Limited*: M. Harold Deeth, vice-président, et M. C. M. Nicholson, directeur technique.

En l'absence du président, M. McCulloch, et sur la motion de M. Lafontaine, appuyée par M. Hahn,

Il est résolu,—Que M. Cavers soit président du Comité pour la journée.

Sur la motion de M. Fulton,

Il est résolu,—Que le Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont le Comité ordonnera la publication; et que 500 exemplaire en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages de ce jour soient imprimés.

Sur la motion de M. Carter,

Il est résolu,—Que le Comité recommande à la Chambre que son quorum soit réduit de vingt à douze membres.

Le Comité commence l'étude du bill 252 (R-5 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique".

Le préambule est lu.

Le parrain du bill, M. McIlraith, présente les représentants de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de l'*American Nepheline Limited*.

M. Crump est appelé, il fait un court exposé et est interrogé.

Le témoin se retire.

M. Deeth est appelé et interrogé sur certains aspects des opérations de sa compagnie.

En réponse à des questions de M. Fulton, M. Deeth s'engage à fournir certains renseignements qui seront publiés comme appendice aux témoignages de ce jour. (*Voir appendice "A"*)

Le témoin se retire.

Le préambule, la clause 1 et le titre sont étudiés séparément et adoptés.

Le bill est adopté et il est ordonné au président suppléant de faire rapport à la Chambre sans amendement.

Au nom du Comité, M. Cavers remercie les témoins de leur aide.

A 11 h. 5 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 22 février 1954.

10 h. du matin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous sommes réunis pour étudier le bill 252 (R-5 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique". M. George J. McIlraith, qui a présenté le bill à la Chambre des communes est ici, et je lui demande de vous présenter ceux qui représentent la requérante.

M. McILRAITH: Monsieur le président et messieurs, je suppose que vous ne désirez pas que j'ajoute quoi que ce soit à ce que j'ai dit lors de la présentation du bill en deuxième lecture à la Chambre. M. Alastair Macdonald est le conseiller juridique du Pacifique-Canadien. M. N. R. Crump en est le vice-président. Nous avons aussi avec nous MM. Harold Deeth, vice-président de l'*American Nepheline Limited*, la compagnie minière qui sera desservie par l'embranchement, C. M. Nicholson, directeur technique de l'*American Nepheline Company*, et H. D. Brydone-Jack, ingénieur de la construction pour le Pacifique-Canadien. Ces messieurs sont à votre disposition pour répondre aux questions que vous jugerez à propos de leur poser.

M. GREEN: Pouvons-nous avoir une explication du bill?

M. McILRAITH: M. Crump peut vous la donner.

M. N. R. Crump, vice-président de la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, le présent bill a pour but de permettre au Pacifique-Canadien de construire une ligne de chemin de fer d'environ quinze milles à partir d'Havelock, un point de division situé à environ mi-chemin entre Montréal et Toronto, à peu près droit vers le nord, jusqu'à un endroit appelé Nephton. Nephton est le site d'une exploitation minière de l'*American Nepheline Corporation* qui s'occupe de la syénite de néphéline. Elle provient d'une roche pyrogène qui ressemble quelque peu au granit, est moulue et raffinée de différentes manières et est vendue principalement aux industries du verre et de la céramique. Environ 70 p. 100 est utilisé pour la production du verre et 25 à 30 p. 100 pour la poterie et autres articles de cette sorte. Actuellement, le produit de la mine est transportée en camion sur une route secondaire allant de Nephton à Lakefield, soit une distance d'environ 24 milles. La compagnie minière a la responsabilité de l'entretien de la route. Comme je l'ai dit, la distance par camion entre Nephton et Lakefield est de 24 milles, et c'est à cet endroit que le produit est confié au National-Canadien. Vu l'augmentation de la production à la mine et le fait qu'il lui faut un marché continu, la *Nepheline Company* a cru qu'il fallait le service d'un chemin de fer pour mettre efficacement son produit sur le marché, et c'est pourquoi elle s'est abouchée avec le Pacifique-Canadien il y a quelques années. Après bien des pourparlers, nous avons décidé de construire une ligne à partir de son usine d'Havelock. La construction elle-même ne sera pas trop difficile pour les premiers dix milles. Elle sera beaucoup plus difficile pour les derniers cinq milles, parce que la

région est très rocailleuse et qu'il faudra traverser des couches de calcaire qui, cependant, intéressent beaucoup l'industrie. Je ne crois pas avoir beaucoup plus à dire, mais il me fera plaisir de répondre à vos questions.

M. McIvor:

D. Et qui paie pour cela?—R. Le Pacifique-Canadien et l'industrie.

D. On ne demande pas d'argent au gouvernement?—R. Non.

D. C'est l'extension du pays?—R. D'un nouveau territoire.

M. Green:

D. Quelle est la mise de fonds?—R. Nous établissons présentement le coût à 1½ million; le Pacifique-Canadien paiera et la moitié du coût ne dépassant pas \$750,000 sera remboursée sous forme de prime sur les chargements expédiés de la mine à un taux de 75 cents la tonne.

D. Apparemment, le produit est maintenant expédié par le National-Canadien?—R. Oui.

D. La construction de cette ligne signifie-t-elle que le National-Canadien perdra ces affaires?—R. C'est exact.

D. Comment expliquez-vous cela?—R. J'ai déjà causé de la chose à différentes reprises avec M. Gordon. Si le National-Canadien construisait une ligne jusqu'à Nephthou, elle serait d'au moins 24 milles et, sans avoir fait d'évaluation, le coût serait certainement de 2·2 à 2·3 millions de dollars alors que nous pouvons construire une ligne de 15 milles partant d'Havelock à un coût d'environ \$1,500,000. Je crois réellement que le Pacifique-Canadien devrait la construire.

D. Que perdra le National-Canadien en transport?—R. Le tonnage expédié par la mine sera directement expédié par le Pacifique-Canadien. Je dois dire ici que la compagnie minière est très intéressée à avoir un accès direct par chemin de fer, parce que l'expédition par camion ne donne pas beaucoup de satisfaction et est sujette en plus aux caprices des éléments. En outre, c'est une entreprise très coûteuse. La syénite de néphéline est une denrée assez difficile à transporter en vrac. Elle est finement pulvérisée, d'abord à une maille de 30, puis à une deuxième de 200, ce qui lui donne la consistance de la poudre de talc. C'est une marchandise difficile à transporter par camion et à transborder, et la compagnie *Nepheline* a cru qu'il lui fallait le service d'un chemin de fer pour s'étendre.

D. A combien évaluez-vous le revenu du transport l'an dernier?—R. A environ \$400,000.

M. Langlois:

D. A combien évaluez-vous le tonnage expédié?—R. A environ 114,000 tonnes l'an dernier, dont environ 70 p. 100 a été expédié aux États-Unis.

D. Croyez-vous que votre tonnage augmentera avec l'accroissement des facilités du chemin de fer?—R. Nous l'espérons. M. Deeth pourrait peut-être vous répondre mieux que moi. Incidemment, on a trouvé, dit-on, suffisamment de minerai pour que la mine soit exploitée pendant au moins vingt ans.

M. FULTON: Croit-on que l'épargne que la compagnie effectuera en expédiant par chemin de fer plutôt que par camion lui permettra d'absorber la prime de 75 cents qu'elle paiera jusqu'à concurrence de \$750,000 sans augmenter le coût de son produit?

Le TÉMOIN: C'est bien ce que je pense. Même avec la prime de 75 cents, il y aura une épargne.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Quelle serait la différence entre le tarif-marchandises du chemin de fer et celui du système actuel?—R. Il n'y en aurait à peu près aucune. Le tarif-marchandises restera au même niveau général.

D. Comme le système de camionnage?—R. Non, au taux actuel par chemin de fer à partir de Lakefield.

D. Si je comprends bien, la compagnie expédie maintenant par camion?—R. Sur une distance de 24 milles.

D. Quelle est l'épargne que la compagnie réaliserait par tonne si elle expédiait par chemin de fer?—R. D'après moi, le tarif est quelque chose comme \$1.10 et \$1.15 la tonne; non, \$1.50. C'est une épargne de 75 cents la tonne. Incidemment, je crois qu'on a déjà fait remarquer que la seule autre source reconnue de syénite néphéline est la Russie soviétique.

M. Fulton:

D. Je ne comprends pas très bien ce que vous dites, soit que le taux serait de 75 cents la tonne en comparaison de \$1.50? Voulez-vous dire que l'on n'exigera que 75 cents la tonne?—R. Je veux dire, monsieur Fulton, que le tarif-marchandises général de Nephton, selon la destination il va sans dire, sera légèrement plus élevé que de Lakefield, de sorte que le \$1.50 pour le camionnage disparaîtra à l'exception des 75 cents qu'il faudra payer sur la première moitié des frais de construction.

D. Autrement dit, le taux général par chemin de fer sera le même qu'actuellement, et éliminera le coût additionnel de \$1.50?—R. Oui.

M. Green:

D. Avez-vous fait une estimation de la durée de l'exploitation?—R. D'après les essais, elle durerait au moins 20 ans au rythme actuel de production.

D. Construisez-vous dans l'espoir qu'il y aura là des affaires pendant 20 ans?—R. Oui, monsieur.

D. Y a-t-il d'autres industries dans la région?—R. Pas actuellement. Je ne sais si, oui ou non, l'exploitation des gisements de calcaire augmentera, mais il s'agit d'un minerai d'excellente qualité, et il se peut qu'un jour ou l'autre l'industrie chimique en ait besoin.

D. Quelle est la population à la mine?—R. 125.

D. Y aura-t-il de nouvelles constructions, un moulin, par exemple?—R. M. Deeth, qui représente la compagnie, pourrait répondre à la question.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Monsieur Crump, est-ce que le produit est exporté à l'état brut ou fini au Canada?—R. Plus de 70 p. 100 est exporté aux États-Unis et le reste est partagé entre le marché canadien et les marchés étrangers, comme Porto-Rico et autres endroits.

M. Langlois:

D. Si je comprends bien, monsieur Crump, les chiffres que vous nous avez donnés se rapportent au trafic partant de Nephton. Et quant au trafic qui entre?—R. Je ne crois pas que le trafic entrant soit important dans cette exploitation; s'il y a agrandissement du moulin, ce dont M. Deeth peut vous parler, il est possible que nous recevions des matériaux. A part cela, je crois que seules des denrées seront transportées à Nephton. C'est une petite localité et le tonnage, en proportion du territoire, est peu élevé.

M. Green:

D. Le coût de la construction est très bas, n'est-ce pas?—R. Je me souviens que lorsque nous avons construit une ligne en Colombie-Britannique, \$100,000 le mille était un coût élevé qu'on n'aurait pas même soupçonné dans le temps. Dans le cas actuel, les premiers dix milles ne seront pas difficiles à construire, mais il n'en sera pas ainsi des derniers cinq milles.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Quelle comparaison faites-vous avec la ligne Terrace-Kitimat?—R. C'est une région où la construction est bien difficile.

D. Quel sera le coût?—R. Avez-vous des renseignements à ce sujet, monsieur Brydone-Jack?

M. BRYDONE-JACK: Environ \$65,000 le mille dans les prairies.

Le TÉMOIN: Non, la ligne Terrace-Kitimat?

M. BRYDONE-JACK: Je crois qu'ici l'affectation est d'environ 10 millions pour à peu près 45 milles.

M. Green:

D. Avez-vous des renseignements sur la ligne de Lynn-Lake?—R. Non; les seuls chiffres que j'ai ici sont 15 millions pour 155 milles. C'est à peu près la même chose que celle-ci, mais on y utilise de l'acier moins lourd.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Est-il à propos de vous demander si le coût de construction est plus élevé ou moindre que celui d'il y a un an, disons?—R. En fait, cette estimation a été faite il y a environ un an et le prix n'a que très peu varié.

D. Pour la main-d'œuvre et le matériel?—R. Il y a eu un léger changement pour le matériel, surtout pour le bois.

D. A la baisse?—R. Non.

D. A la hausse?—R. Oui.

M. Green:

D. C'est la première fois depuis quelques années que le Pacifique-Canadien entreprend la construction d'une ligne, n'est-ce pas?—R. Oui, en effet.

D. Quand la dernière a-t-elle été construite?—R. J'ai travaillé moi-même à la construction de plusieurs lignes vers les 1928-1929. Je me demande si nous en avons construit d'autres depuis lors.

Monsieur Brydone-Jack, vous souvenez-vous si nous avons construit des embranchements depuis la période de 1928 à 1930?

M. BRYDONE-JACK: Oui, nous avons construit une ligne au début des années 1930.

Le TÉMOIN: Il s'agissait de la construction d'un embranchement.

M. BRYDONE-JACK: Il n'y a rien depuis ce temps-là. Je crois que nous avons terminé en 1933.

Le TÉMOIN: Je ne puis me souvenir d'une autre dans le moment.

M. GREEN: C'est le premier embranchement que vous avez construit depuis 25 ans?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Holowach:

D. Est-ce que l'on trouve ce produit ailleurs au Canada?—R. Non.

D. Vous avez dit qu'il est possible que cette denrée se trouve en Russie soviétique. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements à cet égard?—R. Je ne le saurais, mais M. Nicholson pourrait peut-être vous en fournir. Tout

ce que je sais est qu'il y a de la syénite de néphéline dans cette région et que la seule autre source de production se trouve en Russie soviétique. M. Deeth ou M. Nicholson pourraient peut-être vous donner les renseignements supplémentaires.

M. Stanton:

D. Je me demande s'il y a eu des demandes de la part du National-Canadien?—R. Je crois qu'il y a eu certains pourparlers entre la *Nepheline Company* et le National-Canadien, mais ici encore je vous demanderais de vous en référer à eux. Les seuls renseignements que je possède proviennent de mes conversations avec le National-Canadien. Il faudrait vous en référer à M. Deeth.

D. Pour en revenir à cette localité en particulier, il n'est pas seulement nécessaire de construire cette ligne pour le bien-être général, mais il "faut" qu'elle soit construite?—R. Oui.

M. Fulton:

D. Cette ligne traversera-t-elle celle d'un autre chemin de fer et y a-t-il sur le vôtre un point plus rapproché que Havelock?—R. Non, monsieur, c'est la route la plus directe. La distance la moins considérable de tout chemin de fer est de 15 milles, et la ligne n'en traverse aucune autre.

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

M. Nicholson:

D. Oui. Pouvez-vous expliquer pourquoi le camionnage s'est fait à un point du National-Canadien plutôt qu'à Havelock? Y a-t-il une raison motivant la construction de la route?—R. De nouveau, je crois que vous devriez vous en référer à M. Deeth, parce que je ne connais pas de première main les débuts de la compagnie. Il me faudra demander à M. Deeth de répondre à cette question.

M. Purdy:

D. Tenant compte du tarif-marchandises actuel, quelle serait la différence en expédiant le produit à sa source principale de consommation par voie de Lakefield plutôt que par voie d'Havelock, supposant qu'il y a deux lignes de chemin de fer?—R. Je crois que le trafic en direction de l'ouest via Lakefield légèrement moindre et que celui en direction de l'est via Havelock serait un peu moins élevé que via Lakefield, à cause de la situation géographique. La marge n'est pas considérable, mais Lakefield est à l'ouest de la ligne à construire à partir d'Havelock. La différence est de quelques milles.

D. Mais 70 p. 100 de la production va vers l'ouest?—R. Non, 70 p. 100 va aux États-Unis.

D. Vous parlez de l'est et de l'ouest?—R. Oui.

D. La production est dirigée vers différentes parties des États-Unis. Quel est le pourcentage en direction de l'est et de l'ouest?—R. Je n'ai pas examiné la chose.

M. LANGLOIS: En raison de la faible population de Nephton, devons-nous conclure que vous ne vous attendez pas à un trafic-voyageur sur cette section?

Le TÉMOIN: Non; c'est simplement un embranchement.

M. GREEN: La compagnie est-elle à étudier d'autres embranchements?

Le TÉMOIN: Pas pour le moment. Tout dépendra des entreprises. Nous sommes disposés à aider toute entreprise, s'il y a lieu, mais, dans le moment, nous n'en voyons pas.

M. Holowach:

D. Avez-vous une idée du nombre des camionneurs qui seront atteints par le projet?—R. M. Deeth pourrait encore vous donner des renseignements sur ce sujet, mais la compagnie qui fait le camionnage continuera son service jusqu'à la carrière. Elle continuera d'avoir ses camions, de voir à la vente de la gazoline, à l'entretien et de la vente de nouvelles automobiles.

D. Vous n'avez pas de chiffres concernant les affaires?—R. M. Deeth peut en avoir.

M. Byrne:

D. En vertu de cette nouvelle entente, du moment que le Pacifique-Canadien aura construit le chemin de fer, est-il assuré qu'à l'avenir, il transportera tout le produit de la mine?—R. Oui.

D. Au point de vue financement, les frais d'immobilisation seront, si je comprends bien, supportés par la compagnie en raison de 50 p. 100?—R. C'est exact.

D. Et vous n'aurez pas beaucoup d'autre compensation pour l'autre 50 p. 100 de l'immobilisation, si ce n'est les quelques cents de plus que vous exigerez par tonne et le fait que vous transporterez tout le produit?—R. C'est la situation.

M. Hahn:

D. Quelle sera la fréquence des trains vers cet endroit?—R. Actuellement, et avec la production qu'il y a là, je devrais dire un train par jour, soit un dans 24 heures.

M. Montgomery:

D. Combien y aurait-il d'employés sur un train?—R. Sur un train de marchandises il y a cinq employés, sans tenir compte de la longueur.

D. Y aura-t-il une station à cet endroit?—R. Il y aura probablement une installation pour l'opérateur, mais pas de station de voyageurs, parce que nous n'en aurons pas.

M. BELL: Comment se fait-il que dans ce cas le chemin de fer peut faire concurrence à une compagnie de camionnage, alors que dans d'autres cas, nous constatons que des compagnies de camionnage exploitent à un taux moins élevé que les chemins de fer?

Le TÉMOIN: Je dois signaler ici que c'est l'industrie qui entretient la route.

M. GREEN: Autrement dit, si le gouvernement de l'Ontario s'emparait de la route, le tableau serait bien différent?

Le TÉMOIN: Cela se pourrait fort bien.

M. Purdy:

D. Je crois que vous avez dit, monsieur Crump, qu'il s'agit d'un embranchement industriel?—R. D'après le statut, il a plus de six milles et constitue un embranchement proprement dit, mais en fait, c'est une ligne courte qui ne dessert qu'une industrie.

D. Et il n'y a pas de différence dans le tarif-marchandises en général?—R. Non; permettez-moi d'expliquer.

M. HAHN: Vers quel endroit des États-Unis la majeure partie du produit est-elle dirigée?

M. LANGLOIS: Je propose que M. Deeth réponde à ces questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il est en meilleure position pour le faire.

M. NICHOLSON: Ce que je vais dire ne se rapporte pas beaucoup à la réponse faite à M. Green, mais les élévateurs ont été doublés à Churchill et le Pacifique-Canadien n'a pas été capable d'avoir beaucoup de grain de vos embranchements au Manitoba. A-t-on songé à augmenter les lignes pour le trafic de Churchill?

Le TÉMOIN: Pas du tout. Ce serait encore une duplication absolument inutile du réseau.

M. HODGSON: Vous espérez que votre ligne soit terminée dans cinq ans?

Le TÉMOIN: Ce serait plutôt cinq mois, si le bill est adopté.

M. H. Deeth, vice-président de l'American Nepheline Limited, est appelé.

Le président suppléant:

D. Monsieur Deeth, vous êtes le vice-président de l'American Nepheline Limited, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et vous représentez la compagnie ici aujourd'hui?—R. Oui. M. Crump vous a fait un tableau d'ensemble de toute l'affaire. Il vaut peut-être mieux que je réponde directement aux questions que vous jugerez à propos de me poser.

M. Carter:

D. A quoi sert votre produit?—R. Il est utilisé dans l'industrie de la céramique qui, d'une façon générale, comprend l'industrie du verre et des produits du verre. Le gros de notre production est destiné à la fabrication du verre aux États-Unis et au Canada.

D. En produit-on ailleurs au Canada?—R. Non, nous sommes les seuls producteurs de syénite de néphéline.

M. HOLOWACH: D'où avez-vous importé le produit?

Le TÉMOIN: Nous ne faisons pas d'importation. Nous sommes les pionniers de l'exploitation de la syénite de néphéline et nous possédons un territoire considérable qui renferme des millions de tonnes. Nous fabriquons le produit et il nous faut fournir le matériel qui y entre. Nous expédions notre matière première.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): La majeure partie de vos produits est expédiée à l'est des États-Unis?

Le TÉMOIN: Nos produits sont distribués un peu partout aux États-Unis. Nous faisons certaines affaires en Californie, mais la plus grande partie est dirigée vers la Pennylvanie, l'Indiana, l'Ohio, l'État de New-York et un peu vers le New-Jersey.

M. STANTON: Votre intention est-elle d'augmenter la production avec les années?

Le TÉMOIN: Comme je l'ai déjà dit, nous sommes les pionniers de cette industrie depuis quinze ans. Il y a eu une augmentation des ventes chaque année. Nous avons eu une période d'expansion et nous en sommes rendus à un point où, pour nous étendre davantage, il nous faut nécessairement un chemin de fer. Avec ce chemin de fer, nous pourrions établir nos plans pour l'avenir, sachant que nous avons un moyen de transport assuré.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Si la production augmente à cause de cette ligne, il est peu probable que vous soyez obligés d'importer de Russie?—R. Il va sans dire que nous ne savons pas ce qui se passe en Russie. Cette mention, employée très fréquemment, provient du fait que l'on a déjà dit il y a environ 15 ans que la Russie exploitait des gisements dans les monts Ourals. Beaucoup de ces brochures

techniques se rapportaient à la syénite de néphéline mais, jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de renseignements certains que la Russie exportait dans les autres pays.

D. Vous exportez aussi dans d'autres pays que les États-Unis?—R. Nous faisons certaines affaires avec le Royaume-Uni, quelques pays d'Europe, l'Amérique du Sud, Porto-Rico, comme M. Crump l'a dit.

D. Est-il à votre connaissance que d'autres pays à part la Russie produisent ce matériel?—R. Pas que nous sachions.

D. Qui possède cette compagnie?—R. La *Ventures Limited*, un organisme considérable d'administration au Canada, possède et contrôle 51 p. 100 du stock.

M. HODGSON: Quand avez-vous commencé l'exploitation de la mine?

Le TÉMOIN: Il y a 15 ans, et l'exploitation a augmenté graduellement.

M. Carter:

D. Avez-vous fait des explorations en vue de découvrir des gisements ailleurs?—R. Oui. Au cours des dernières années, nous avons trouvé des régions où il y a des gisements de néphéline, mais ce n'est pas là toute l'histoire. A moins que ces gisements ne puissent convenir à l'industrie de la céramique après traitement et que le produit ne soit uniforme, ils ne sont d'aucune utilité. Notre gisement est très uniforme à son état naturel. Nous pouvons en réduire le contenu de fer et en faire un produit acceptable pour l'industrie de la céramique.

D. Quelle est l'étendue de votre exploitation actuellement?—R. A quel égard, monsieur Carter?

D. Je veux parler du nombre d'employés et du nombre de tonnes.—R. Nous avons environ 125 employés à la mine de Nephton et environ 25 à Lakefield. Après la consolidation, nous en aurons à peu près 150.

D. Est-ce que Nephton est une localité?—R. Oui; nous avons là probablement 16 maisons et une maison de pension pour les hommes.

D. Quelle est la nature de la route que vous avez utilisée?—R. C'est une route secondaire, de township, que nous avons entretenue presque seuls.

D. Pensez-vous que le trafic sur cette route sera le même après la construction du chemin de fer?—R. Je ne le crois pas, monsieur Carter.

D. Toutefois, vous dites qu'il y a là une localité?—R. Oui, mais le trafic ne sera pas considérable.

M. Hahn:

D. Est-ce qu'il y a dans la région un autre minéral qui pourrait être exploité après l'épuisement de votre mine?—R. Comme M. Crump le sait, il y a du calcaire le long de la ligne de chemin de fer projetée et on pourrait l'utiliser plus tard.

D. A quelle distance de Nephton se trouverait ce gisement de calcaire?—R. A environ 14 ou 15 milles au sud de Nephton.

M. Green:

D. Avez-vous l'intention de développer votre moulin?—R. Oui, monsieur Green; nous avons des plans à cet effet.

D. Est-ce que cela signifiera une augmentation du nombre des employés?—R. Jusqu'à un certain point, oui.

D. Depuis combien de temps expédiez-vous du matériel à l'extérieur?—R. Depuis environ 15 ans.

D. Et pendant tout ce temps vos expéditions ont été faites par voie du National-Canadien, à partir de Lakefield, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Pourquoi alors vous adresser au Pacifique-Canadien?—R. Au début, en 1936, nos expéditions étaient d'environ 4,000 tonnes. L'an dernier, elles se sont élevées à 114,000 tonnes et il est absolument nécessaire qu'avec un tel tonnage nous ayons des facilités de chemin de fer à partir du point d'origine jusqu'au consommateur, plutôt que d'avoir à transborder des camions au chemin de fer.

D. Vous n'avez pas été capables de vous entendre avec le National-Canadien?—R. Nous avons eu des pourparlers, monsieur Green, mais la difficulté consistait dans la distance. A partir de Lakefield, la distance serait plus considérable qu'à partir d'Havelock. En plus, il en coûterait beaucoup plus cher à la compagnie.

M. Hodgson:

D. Combien de wagons vous attendez-vous d'expédier de Nephton chaque jour?—R. Il faudrait faire ici une estimation, mais voici: actuellement, nous expédions à peu près 12,000 tonnes par mois, disons 10,000 tonnes. Tout dépend de ce que vous pouvez mettre dans un wagon. Vous pouvez mettre 80 tonnes dans un wagon-trémies lourd, alors que le wagon fermé ordinaire ne peut contenir que 40 tonnes.

M. BELL: Où vous procurez-vous votre énergie électrique?

Le TÉMOIN: Par ligne directe de Healey's Falls.

M. Gagnon:

D. Voulez-vous dire que le National-Canadien n'était pas intéressé à construire cette ligne?—R. Non.

D. Et que vous n'avez pas pu vous entendre avec lui?—R. Je dois vous dire, monsieur Gagnon, que l'entente avec le Pacifique-Canadien était beaucoup plus satisfaisante.

D. Pour vous ou pour la compagnie?—R. Pour la compagnie, à cause de la distance totale en milles, ce qui signifie un projet moins coûteux et un raccordement plus rapide.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Avez-vous à l'origine construit la route qui conduit à cet endroit?—R. Je suis arrivé dans cette région il y a 15 ans, monsieur Murphy. Dans le temps, il y avait une route d'environ 25 milles. Il nous a fallu la continuer de même qu'améliorer la route secondaire qui existait déjà.

D. Et vous l'avez entretenue depuis lors?—R. Oui.

D. Le comté vous a-t-il aidé à cet égard?—R. Oui.

D. Jusqu'à concurrence de 50 p. 100, je suppose?—R. Je ne sais pas le pourcentage; il s'agissait d'une entente.

D. L'entente ordinaire concernant les routes de comté?—R. Je ne suis pas au courant des détails, monsieur Murphy.

D. Le comté paierait-il une moitié et vous, l'autre?—R. Ce n'était pas une question de paiements, mais plutôt d'accomplir les travaux. Il semble que nous en avons fait beaucoup. Nous avons dû acheter notre propre niveleuse, parce que Peterboro est un grand comté dont l'outillage est restreint.

M. FULTON: Avez-vous calculé combien il vous en a coûté par année pendant les 5 dernières années, disons, ou toute autre période que vous voudriez bien établir.

Le TÉMOIN: Je regrette, monsieur Fulton, mais je n'ai pas les chiffres.

M. HAHN: Quelle est la population le long de la ligne actuellement?

Le TÉMOIN: C'est une région rurale où il y a aussi un endroit de villégiature en été, mais je ne connais pas le chiffre de la population.

M. McIvor:

D. Combien d'employés avez-vous?—R. Environ 125 à la mine.

D. Vous attendez-vous à ce que ce nombre augmente?—R. Nos plans prévoient une certaine augmentation.

M. HOLOWACH: Pouvez-vous nous dire le montant du capital additionnel que vous avez l'intention de placer si le projet est adopté?

Le TÉMOIN: D'après nos plans actuels, il est à présumer que nous dépenserons une somme additionnelle d'un demi-million de dollars au cours des quelques prochaines années.

M. HOWE: Monsieur le président, je me demande si le témoin pourrait nous dire le montant que la compagnie a dépensé au cours des quelques dernières années pour l'entretien de cette route?

Le TÉMOIN: Je regrette, mais je n'ai pas les chiffres en main. Au point de vue de l'argent dépensé, il s'agirait principalement de l'emploi de nos niveleuses mécaniques, nos charrues à neige et ainsi de suite dans le but de tenir la route ouverte pour le transport continu par camion.

M. Murphy (Lambton-Ouest):

D. Combien de gens en plus de ceux de votre compagnie le chemin de fer proposé desservirait-il?—R. Je crois qu'un autre membre du Comité a posé la même question ce matin. Il est très difficile d'y répondre.

D. Est-ce que le nombre serait de 50 environ?—R. Il y en aurait probablement 100, pour la plupart des cultivateurs établis un peu partout dans la région.

D. Et après que vous aurez commencé à expédier par rail, la route serait entretenue par le comté?—R. Oui, par le comté et le township.

D. Ai-je raison de croire que la proposition de construire le chemin de fer devra d'abord être approuvée par la Commission des transports?

Le TÉMOIN: Je regrette, mais je ne le sais pas, monsieur Gagnon.

M. CRUMP: Oh! oui. Tout emplacement d'une ligne de chemin de fer doit être approuvé.

M. GAGNON: Est-ce que la construction de cette ligne devra être approuvée par la Commission des transports?

M. CRUMP: Oui. Notre ligne devra être approuvée lorsque les plans de construction auront été préparés, et avant de commencer l'exploitation.

M. HAHN: Si le chemin de fer est construit, la route actuelle restera-t-elle dans la même condition où elle était?

M. DEETH: Oui, mais elle n'aura pas à subir le trafic énorme des lourds camions d'aujourd'hui.

M. FULTON: Je désirerais obtenir quelques chiffres qui, je le crois, seraient utiles au Comité en général, relativement à ce qu'il en coûte à la compagnie pour entretenir cette route. Je sais qu'il y a ici des membres intéressés à la question du transport par rail en regard du transport par route. Sans vouloir retarder le bill, j'étais pour proposer que M. Deeth déposât plus tard les chiffres concernant le coût moyen. (Voir "appendice A")

Le TÉMOIN: Je le ferai avec plaisir.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ai pensé que quelqu'un ici pourrait nous fournir les chiffres ou, encore, que M. Deeth pourrait le faire plus tard.

M. CARTER: M. Deeth peut-il nous dire si le contrat qu'il a avec le Pacifique-Canadien protège la compagnie?

Le TÉMOIN: Je ne comprends pas la question.

M. CARTER: Lorsque vous construisez un chemin de fer avec la perspective de l'exploiter pendant vingt ans, comment savez-vous si dans dix ans il n'y aura pas de concurrence des camions qui rendra l'exploitation improfitable?

Le TÉMOIN: Nous avons un volume considérable de matière en vrac à transporter et c'est le transport par rail que nos clients désirent réellement. Je suppose que ce sera le moyen permanent d'expédition.

M. LANGLOIS: La compagnie ne s'est-elle pas engagée envers le Pacifique-Canadien à fournir un tonnage minimum pendant un certain temps?

Le TÉMOIN: Je ne crois pas qu'il y ait de garantie d'un tonnage minimum. Cependant, je pense que nous sommes convenus d'expédier par rail tous les matériaux de concurrence.

M. CRUMP: Il n'y a pas de garantie minimum.

M. Deschatelets:

D. Pouvez-vous nous dire quelle a été l'augmentation de la demande en comparaison de celle de l'an dernier?—R. Je puis vous fournir des chiffres. En 1952, nous avons expédié 83,000 tonnes et 114,000 en 1953.

D. Quels sont vos prix par rapport à ceux du produit russe sur le marché?—R. Nous n'avons pas rencontré de concurrence à cet égard.

D. Alors, il n'y a pas au monde de produit qui fasse concurrence au vôtre?—R. Le produit est indirectement du feldspath, un matériel du même genre.

D. Quels sont vos prix en comparaison de ceux-là?—R. Ils sont comparables.

D. Employez-vous de la main-d'œuvre syndiquée?—R. Oui.

M. Purdy:

D. Il a été question des chances de développement additionnel sur la ligne. A-t-on fait un relevé semblable sur les 24 milles?—R. Je ne suis pas au courant de cela. Je ne sais pas si on en a fait, mais il n'y a pas de bois dans cette région.

D. On a dit que si la ligne conduisait à Lakefield, le produit en direction de l'ouest serait transporté à un taux un peu moindre et que celui transporté vers l'est à Havelock le serait aussi à un taux un peu moins élevé. Pouvez-vous nous donner des chiffres par rapport à votre production actuelle?—R. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir des chiffres absolus. La chose peut être expliquée comme suit: sur la base actuelle des taux, notre taux par rail à partir de Nephton correspondrait au même taux qui existe maintenant à partir de Lakefield, excepté que sur certains points il peut y avoir une différence d'un ou deux cents les cent livres, mais à toutes fins utiles les taux seraient à peu près les mêmes.

D. Un ou deux cents le cent livres représenterait un montant considérable. Deux cents voudraient dire 40 cents la tonne?—R. Oui.

D. Combien de tonnes?—R. 114,000 dont 70 p. 100 irait aux États-Unis, mais nous n'en avons pas établi le détail.

D. Savez-vous ce qu'il serait?—R. Non.

M. McIvor:

D. Vous n'avez pas de difficulté à trouver un marché pour votre produit?—R. Notre principal effort des quinze dernières années a été d'étendre notre marché, et nous avons réussi chaque année.

D. Vous vendez à quiconque veut acheter?—R. Oui.

D. Avez-vous dit qu'actuellement, aucune fabrique canadienne n'utilise ce produit?—R. Non, j'ai dit qu'il est surtout utilisé aux États-Unis, mais nous approvisionnons plusieurs fabriques au Canada.

D. Votre compagnie n'a pas actuellement de fabriques au Canada?—R. Nous ne produisons que la matière première que nous expédions aux fabriques de céramique et de verre. Notre seule usine est à Nephton et Lakefield.

M. HAHN: Vous avez dit qu'il y a d'autres usines qui ne sont pas utilisées aujourd'hui. Y en a-t-il sur la côte du Pacifique ou dans les Prairies?—R. Pas que je sache.

M. Ellis:

D. M. Deeth a mentionné que sa compagnie avait obtenu un meilleur marché du Pacifique-Canadien et je désire lui demander si cela est dû au fait que s'il s'était adressé au National-Canadien, la compagnie aurait été requise de payer 50 p. 100 des frais d'immobilisation et, comme ce montant est plus considérable, la part de la compagnie aurait aussi été plus considérable?—R. Oui.

D. C'est la différence entre les marchés avec le Pacifique-Canadien et le National-Canadien?—R. Oui, cela aurait pu être un des facteurs.

D. Combien plus en coûtera-t-il à la compagnie?—R. Je ne suis pas au courant de tous les pourparlers à cet égard, mais en supposant que vous avez 24 milles de chemin de fer à construire, il est naturel que le coût va être beaucoup plus élevé.

M. HODGSON: La condition géographique de la région n'indique-t-elle pas qu'il serait plus facile de construire une ligne à Nephton plutôt qu'à Havelock?—R. Oui.

M. Hamilton:

D. Nous référant au prix, votre prix f.b. au point d'expédition serait probablement celui à Lakefield?—R. Oui.

D. Alors, lorsque la ligne sera construite, l'expéditeur paiera des frais à partir de la mine plutôt que de Lakefield?—R. Non. Notre méthode d'exploitation sera d'avoir un prix f.b. à Nephton qui serait notre point d'expédition.

D. C'est ce que je voulais savoir avant de poser une autre question. Par conséquent, toute l'épargne résultant du fait de ne pas être obligé de transporter le matériel par camion retournera à la compagnie?—R. Oui, après que nous aurons payé notre prime sur notre part du coût du chemin de fer.

M. Gagnon:

D. Avez-vous des contrats à long terme avec les compagnies qui utilisent votre produit?—R. Non.

D. Quels sont les noms des compagnies qui utilisent votre produit au Canada?—R. Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Nous en expédions aux grosses compagnies de verre au Canada et à quelques compagnies de céramique.

M. Hodgson:

D. A quelle distance vous trouverez-vous de certaines compagnies de fer au Canada, celle de Marmora, par exemple?—R. Vous voulez parler de la *Bethlehem Steel Mine*?

D. Oui.

M. CRUMP: Elle est sur la voie du National-Canadien.

M. HODGSON: L'exploitation du fer se fait dans toute cette région?

Le TÉMOIN: Je n'ai aucunement entendu parler de découvertes de fer dans ce territoire.

M. LANGLOIS: Je comprends que vous avez eu des pourparlers avec le National-Canadien avant de conclure le présent accord avec le Pacifique-Canadien. Pouvez-vous nous dire ce que le National-Canadien pensait de la proposition?

Le TÉMOIN: Je n'étais pas personnellement intéressé dans les pourparlers et je ne puis répondre la question de première main, mais je dois dire que naturellement le National-Canadien était intéressé, bien qu'il réalisât la distance plus considérable à surmonter en comparaison de notre ligne directe d'Havelock à la mine.

M. GAGNON: Le Pacifique-Canadien a-t-il fait des démarches auprès de vous?

Le TÉMOIN: Je ne puis répondre à cette question, parce que je ne le sais pas. Il y a déjà quelque temps de cela.

M. CRUMP: Puis-je vous venir en aide?

Le TÉMOIN: Il s'agit de savoir si nous avons fait des démarches auprès de vous ou si c'est vous qui en avez faites auprès de nous.

M. CRUMP: L'*American Nepheline Corporation* a d'abord fait des démarches auprès du Pacifique-Canadien dans l'été de 1946, puis en 1950 antérieurement aux présents pourparlers.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous avons entendu les témoignages de MM. Crump et Deeth. Le préambule du bill est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La clause 1 du bill est-elle adoptée?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le titre du bill est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le bill est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dois-je faire rapport du bill?

Adopté.

M. FULTON: Sommes-nous convenus que les renseignements seront produits par M. Deeth, afin de ne pas retarder le bill? Ils pourraient être imprimés plus tard comme appendice.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il est entendu que M. Deeth nous fournira ces renseignements. Ils pourront être imprimés comme appendice mais, dans l'intervalle, nous pourrions faire rapport.

M. FULTON: Oui, je ne voulais pas retarder le rapport du moment que nous consentons à ce que les chiffres soient fournis plus tard.

M. McIVOR: Monsieur le président, je désire exprimer mon appréciation de la manière courtoise dont les témoins ont répondu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, et au nom du Comité, je désire remercier les témoins de s'être présentés et d'avoir donné des explications si complètes sur toutes les questions qui leur ont été posées. Je vous remercie beaucoup.

Comme il n'y a pas autre chose devant le Comité, quelqu'un veut-il proposer l'ajournement?

M. McIVOR: Je le propose.

Renseignements fournis à la demande de M. Fulton.

Appendice "A"

AMERICAN NEPHELINE LIMITED

Lakefield, Ontario

23 FÉVRIER 1954.

M. Geo. H. Baillie,
Vice-président de la région de l'Est,
Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Toronto 1, Ontario.

Monsieur,

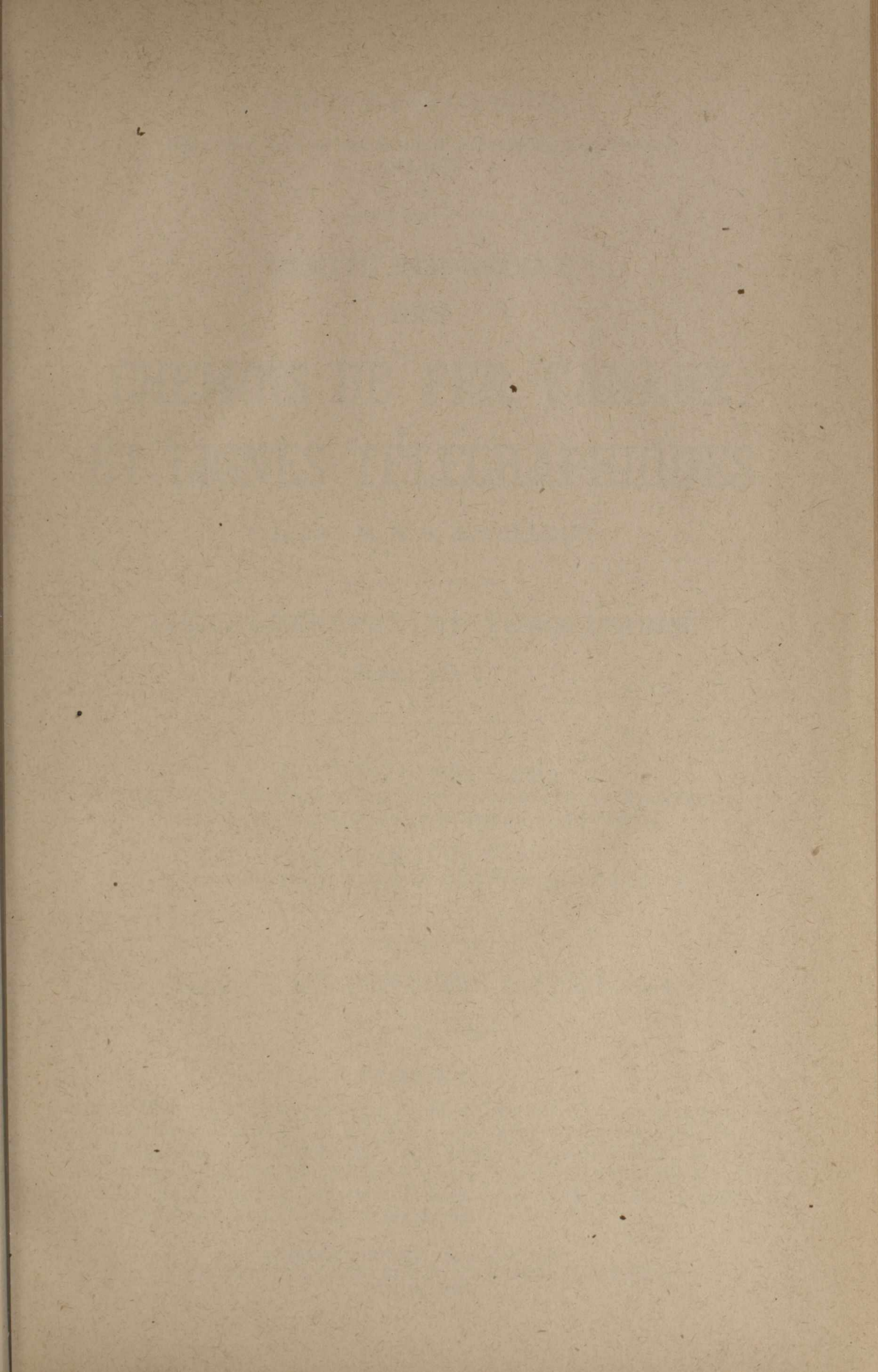
A votre demande, je vous donne ci-dessous un état des dépenses de l'*American Nepheline Limited* pendant les trois dernières années relativement à l'entretien général de la route conduisant de la grand'route n° 28 jusqu'à Nephton, une distance de 22 milles, l'embranchement de la grand'route n° 28 étant d'environ deux milles en dehors de Lakefield: 1951, \$28,241; 1952, \$22,351; 1953, \$29,461.

Les dépenses ci-dessus se rapportent au nivelage, à l'emploi des charrues à neige et aux réparations à la suite des dégels du printemps.

Votre tout dévoué,

E. CRAIG,

Vice-président et gérant général,
AMERICAN NEPHELINE LIMITED.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-deuxième Législature
1953-1954

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

Bill 325 (D-10 du Sénat)

Loi autorisant la *Niagara Gas Transmission Limited* à construire,
posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial

Bill 389 (S-11 du Sénat)

Loi concernant la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*

SÉANCE DU VENDREDI 2 AVRIL 1954

TÉMOINS:

M. K. B. Palmer, Q.C., avocat-conseil, M. Edward J. Tucker, vice-président
gérant général, M. George F. Knight, gérant général adjoint, de la *Niagara
Gas Transmission Limited*; M. Ray Milner, vice-président, M. Frank
Schultz, vice-président, de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*; M. Morris
Natelson, de Lehman Brothers, courtiers, New-York, et M. Baldwin, de
Nesbitt Thomson and Company, Montréal.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1954.

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch

Messieurs

Barnett,	Ferguson,	Kickham,
Batten,	Follwell,	Lafontaine,
Bell,	Fulton,	Langlois (<i>Gaspé</i>),
Bonnier,	Gagnon,	Légaré,
Boucher (<i>Restigouche- Madawaska</i>),	Garland,	McIvor,
Buchanan,	Goode,	Montgomery,
Byrne,	Gourd (<i>Chapleau</i>),	Murphy (<i>Westmorland</i>),
Campbell,	Green,	Murphy (<i>Lambton- Ouest</i>)
Carter,	Habel,	Nicholson,
Cauchon,	Hahn,	Nickle,
Cavers,	Harrison,	Purdy,
Chevrier,	Healy,	Richard (<i>Saint-Maurice- Laflèche</i>),
Clark,	Herridge,	Ross,
Conacher,	Hodgson,	Roy,
Decore,	Holowach,	Shaw,
Deschatelets,	Hosking,	Small,
Dupuis,	Howe (<i>Wellington- Huron</i>),	Stanton,
Ellis,	James,	Viau,
Eudes,	Johnston (<i>Bow-River</i>),	Villeneuve,
		Wood—60.

(Quorum 20)

Le Secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

ORDRES DE RENVOI

MARDI 23 février 1954.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité: Bill 296 (W-8 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Brazilian Telephone Company*".

(NOTE: *Aucun compte rendu sténographique n'a été pris à l'égard de ce bill*)

JEUDI 25 février 1954.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

MARDI 16 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité: Bill 325 (D-10 du Sénat), intitulé: "Loi autorisant la *Niagara Gas Transmission Limited* à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial".

JEUDI 25 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Decore soit substitué à celui de M. Hanna comme membre dudit Comité.

MARDI 30 mars 1954.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité: Bill 389 (S-11 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*".

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

JEUDI 25 février 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande qu'il soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

(Note: *Le troisième rapport du Comité se rapportait à un bill privé, et aucun compte rendu sténographique n'en a été pris.*)

LUNDI 5 avril 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les bills suivants et a convenu d'en faire rapport sans amendement:

Bill 325 (D-10 du Sénat), intitulé: "Loi autorisant la *Niagara Gas Transmission Limited* à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial".

Bill 389 (S-11 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*".

Est annexé au présent rapport une copie des témoignages rendus à l'égard des bills susmentionnés, de même que des témoignages enregistrés à l'égard du bill 252 (R-5 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien" dont le rapport a été fait le 22 février 1954.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 2 avril 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Byrne, Campbell, Carter, Cavers, Conacher, Deschatelets, Decore, Follwell, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton, Harrison, Healy, Herridge, Hodgson, Holowach, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Kickham, Légaré, McCollock (*Pictou*), McIvor, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nickle, Purdy, Richard (*Saint-Maurice-Lafèche*), Stanton, Viau et Wood.

Aussi présents: L'hon. George Prudham, ministre des Mines et des Relevés techniques; M. G. J. McIlraith, M.P.; M. R. Merriam, représentant M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire, M. K. B. Palmer, Q.C., avocat-conseil, M. Edward J. Tucker, vice-président et gérant général, et M. George F. Knight, gérant général adjoint, tous de la *Niagara Gas Transmission Limited*; M. J. Ross Tolmie, agent parlementaire, M. Ray Milner, vice-président, et M. Frank A. Schultz, vice-président, de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*; M. W. J. Matthews, directeur de l'administration et du contentieux, du ministère des Transports.

Le Comité se met à étudier simultanément le bill 325 (D-10 du Sénat), intitulé: "Loi autorisant la *Niagara Gas Transmission Limited* à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial" et le bill 389 (S-11 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*".

Lecture est faite du préambule des bills.

Résolu: Que les témoignages entendus serviront pour les deux bills.

M. R. Merriam présente les représentants de la *Niagara Gas Transmission Limited*. M. Palmer donne un aperçu des buts du bill 325 et, assisté de MM. Tucker et Knight, il répond aux questions concernant l'exploitation du pipe-line proposé.

Des copies du contrat entre la *Niagara Gas Transmission Limited* et la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* sont distribuées aux membres du Comité présents.

Le témoin s'engage à fournir au Comité une copie du permis d'exportation que sa compagnie a reçu de la *Federal Power Commission* des États-Unis.

M. Tolmie et les représentants de la *Trans-Canada Pipe Lines* sont présents. MM. Milner et Schultz sont interrogés au sujet de l'effet du contrat entre les deux compagnies et des intentions de la *Trans-Canada Pipe Lines* concernant la fourniture de gaz naturel à certaines régions.

Le Comité suspend la séance à 1 heure pour la reprendre à 3 heures 30 de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Byrne, Carter, Cavers, Conacher, Deschatelets, Decore, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Harrison, Herridge, Holowack, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Lafontaine, Légaré, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Murphy (*Lambton-Ouest*), Nickle, Purdy et Wood.

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce; l'hon. George Prudham, ministre des Mines et des Relevés techniques; M. G. J. McIlraith, M.P.; M. Morris Natelson, de *Lehman Brothers*, courtiers, New-York, et M. Baldwin, de *Nesbitt Thomson and Company*, Montréal; M. R. Merriam, représentant M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire, M. K. B. Palmer, Q.C., avocat-conseil, M. Edward J. Tucker, vice-président et gérant général, et M. George F. Knight, gérant général adjoint tous de la *Niagara Gas Transmission Limited*; M. J. Ross Tolmie, agent parlementaire; M. Ray Milner, vice-président, et M. Frank A. Schultz, vice-président, tous de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*.

Sur la proposition de M. Decore, appuyée par M. Wood,

Il est résolu,—Que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages rendus à l'égard des bills 325 et 389.

Le Comité poursuit l'interrogatoire des représentants de la *Niagara Gas Transmission Limited* et de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*.

Le très hon. C. D. Howe donne un aperçu du programme du gouvernement à l'égard de l'exportation de gaz naturel s'il existe un surplus disponible considérable et il souligne aussi les garanties établies pour protéger les intérêts des consommateurs canadiens.

MM. Natelson et Baldwin sont appelés et interrogés au sujet du financement de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*.

Le Comité étudie en détail, article par article, les bills 325 et 389.

Bill 325:

Le préambule, les articles 1 et 2, le titre et le bill sont étudiés séparément et adoptés.

Il est ordonné au président de faire rapport du bill à la Chambre, sans amendement

Bill 389:

Le préambule, l'article 1, le titre et le bill sont adoptés et il est ordonné au président de faire rapport du bill à la Chambre, sans amendement.

M. McIvor propose un vote de remerciements aux personnes qui se sont présentées devant le Comité.

Les témoins se retirent.

Le Comité s'ajourne à 5 h. 45 de l'après-midi pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le Secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 2 avril 1954,

10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Si vous le voulez bien, messieurs, nous allons commencer.

Nous avons à étudier les bills suivants: le bill 325, D-10 du Sénat, intitulé: Loi autorisant la *Niagara Gas Transmission Limited* à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial; et le bill 389, S-11 du Sénat, intitulé: Loi concernant la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*. M. Decore représente M. Ross Tolmie.

Le Comité désire-t-il étudier ces bills ensemble?

M. DECORE: Je crois que c'est préférable. Nous pouvons d'abord commencer par le bill de la *Niagara Gas Transmission Limited* et joindre la preuve qui servira aux deux.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

M. DECORE: Le préambule de quel bill?

Le PRÉSIDENT: Du bill 325.

M. GREEN: Je crois que l'idée de M. Decore est très juste. Il est évident que les deux bills concernent tout le principe de la *Trans-Canada Pipe Lines*. et je propose d'entendre les témoignages avant d'adopter une partie quelconque de l'un ou de l'autre bill.

M. DECORE: Nous pouvons peut-être appeler d'abord M. R. C. Merriam, l'agent parlementaire pour le premier bill, celui de la *Niagara Gas Transmission Limited*. Il pourrait nous expliquer brièvement la nature du bill, nous parler des témoins qui vont être appelés et du témoignage qu'il entend fournir.

M. R. C. MERRIAM: Monsieur le président et messieurs, il est vrai que nous sommes agents parlementaires et que nous sommes assez bien au courant de la situation générale, mais M. Palmer, Q.C., de Toronto, le procureur de la compagnie, est ici et il est bien plus au courant que nous ne le sommes. Je crois qu'il est plus en mesure d'expliquer le bill aux membres du Comité. M. Tucker est aussi présent et il sera prêt à répondre aux questions que vous jugerez à propos de lui poser.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Palmer.

M. K. B. Palmer, Q.C., procureur de la Niagara Gas Transmission Limited, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, la *Niagara Gas Transmission Limited* est une compagnie d'Ontario organisée en septembre 1952 pour construire un pipe-line à partir de la frontière internationale, dans la rivière Niagara, jusqu'à Toronto pour le transport du gaz en provenance du Texas et de la Louisiane. Des contrats ont été passés avec des producteurs des États-Unis et des ententes pour le transport du gaz ont été conclues avec la *Tennessee Gas and Transportation Company*. Dans l'intervalle, comme vous le savez, la loi sur les pipe-lines a été amendée au mois de décembre dernier en vue d'obliger toute compagnie qui désire construire et exploiter un pipe-line extra-provincial à obtenir la permission du Parlement. C'est le motif du présent bill. M. Tucker, de la compagnie de gaz, est ici et tout à fait disposé à répondre aux questions que les membres du Comité jugeront à propos de lui poser.

M. Cavers:

D. Monsieur le président, je désire poser une question à M. Palmer. Y a-t-il une limite à la période pendant laquelle cette compagnie aurait le droit d'importer du gaz des États-Unis?—R. Actuellement, elle a des contrats pour l'importation du gaz pendant vingt-huit ans, mais il y a eu des pourparlers avec la *Trans-Canada Pipe Lines* au cours de la dernière semaine et nous sommes convenus que la conduite serait construite par la *Trans-Canada*, qu'elle serait louée à la *Niagara* et exploitée par elle pendant cinq ans, que lorsque le gaz de l'Ouest sera aux portes de Toronto nous arrêterions celui en provenance des États-Unis pour prendre l'autre.

D. Quel est le parcours du pipe-line à partir de la frontière internationale, à la rivière Niagara, jusqu'à Toronto?—R. Je crois que M. Knight serait plus en mesure de répondre à cette question que moi-même. Le conduit part de Niagara, passe par le village d'Ancaster et se rend à Toronto.

D. Le conduit partant de la frontière internationale desservira-t-il la région de Niagara?—R. Pas en vertu des ententes actuelles. Il n'est destiné qu'à desservir la région concédée.

D. Toronto simplement?—R. Oui.

D. Une fois la période de cinq ans écoulée, continuerez-vous à amener du gaz plus loin que Toronto, ou vous arrêterez-vous là?—R. Ce serait à la *Trans-Canada* de répondre, parce que c'est cette compagnie qui transportera de l'Alberta le gaz que nous aurons. Nous serons en réalité un client du pipe-line de l'Ouest. Il n'est pas de mon ressort de dire où se trouvera le terminus définitif du gaz de l'Alberta.

D. Alors, après cinq ans et lors de l'expiration de votre entente, votre conduite serait à vide?—R. Non, je ne le prévois pas. On a suggéré des plans en vertu desquels il y aurait un courant contraire du gaz de l'Ouest. Autrement dit, le gaz des États-Unis sera arrêté et s'il y a un surplus de celui de l'Alberta, il pourrait être utilisé dans la région desservie par ce pipe-line.

D. D'après vos projets actuels, avez-vous l'intention de desservir la région entre Toronto et la frontière américaine?—R. A une exception près, non pas alors que nous recevons du gaz des États-Unis. Il se peut que la *Provincial Gas Company* en utilise une certaine quantité.

M. Herridge:

D. A propos de l'entente dont vous avez parlé, pouvons-nous en avoir des exemplaires maintenant?—R. Il me fera plaisir de vous en fournir.

D. Y en a-t-il pour tous les membres du Comité?—R. M. McIlraith en a quelques-uns de disponibles.

M. Green:

D. L'entente a-t-elle été réellement signée?—R. En fait, elle l'a été. C'est une entente entre la *Consumers Gas Company of Toronto*, la *Niagara Gas Transmission Limited*, la *Trans-Canada Pipe Lines* et la *Tennessee Gas Transmission Company*. Elle est signée par la *Consumers*, la *Niagara* et la *Trans-Canada* et il y en a des exemplaires à Houston (Texas) qui attendent la signature de la *Tennessee*. J'attends à tout instant un télégramme m'informant qu'elle a été signée et qu'elle est à la poste. Comme vous le voyez, l'exemplaire que j'ai ici porte la signature des trois parties principales. La *Tennessee* n'est en fait qu'une associée de la *Consumers*. Elle est devenue partie au contrat parce qu'elle est associée à la *Consumers* dans cette entreprise et aussi

dans le but de garantir que lorsque le gaz de l'Alberta arrivera à Toronto, elle le prendra en charge ou épargnera à la *Niagara* des obligations subséquentes découlant de ses contrats d'achat du gaz américain; c'est-à-dire que la *Tennessee* prendra en charge les contrats qui lient actuellement les producteurs avec la *Niagara*.

M. Holowach:

D. Si je vous comprends bien, monsieur Palmer, vous avez dit que la *Trans-Canada* financerait le conduit dont vous avez parlé?—R. En vertu de l'entente, la *Trans-Canada* construirait le conduit jusque là.

D. En quoi votre compagnie y est-elle intéressée? Ne doit-elle s'occuper que d'administration pendant cinq ans jusqu'à ce que le gaz de l'Ouest soit disponible?—R. Le conduit sera loué à la *Niagara* qui achète du gaz américain en vertu des contrats et qui doit nécessairement rester dans cette situation à cause des termes du permis émis par la *Federal Power Commission*. Il en résulte que la *Niagara* sera la locataire et l'exploitante du conduit pendant ces cinq années.

Comme je l'ai déjà dit, lorsque le gaz de l'Alberta arrivera à Toronto, ces contrats seront annulés et nous en passerons un nouveau pour le gaz de l'Alberta.

D. Tout dépendra si les conditions établies sont acceptables à la *Trans-Canada*.—R. Oh! oui; elle a signé une entente qui lui convient tout à fait. Je dois peut-être ajouter que dans le cas, peu probable d'ailleurs, que le conduit de l'Ouest ne soit pas construit, la *Niagara* a le choix de l'acquérir au prix coûtant, moins les frais de dépréciation, au bout de cinq ans, si le pipe-line de l'Ouest n'est pas encore aménagé à la fin de cette période.

M. HERRIDGE: Nous aimerions à avoir maintenant des exemplaires de cette entente, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vous en avez, monsieur McIlraith?

M. McILRAITH: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Veuillez avoir l'obligeance de les distribuer.

M. Campbell:

D. Lorsque le gaz de l'Alberta arrivera, est-ce que ce pipe-line sera disponible comme réserve au cas où le pipe-line de l'Ouest aurait une panne?—R. Vous voulez dire qu'il y aura du gaz américain en disponibilité?

D. Oui.—R. Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Je crois que nous aurons le conduit de l'Ouest et qu'il faudra compter sur les installations d'emmagasinage du Don à Toronto. Nous ne pouvons pas à la fois interdire le gaz américain et demander en même temps aux États-Unis de nous en fournir s'il y a urgence ou si l'approvisionnement de gaz de l'Ouest fait défaut. En somme, je ne le sais pas.

M. TUCKER: Les témoins de la *Trans-Canada* pourraient nous donner ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: M. Duncan McIlraith, un des agents, est malade actuellement et je me demande si le Comité pourrait entendre son frère M. George McIlraith.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Avez-vous présentement des facilités d'entreposage au Don?

Le TÉMOIN: Non.

M. CAVERS: Voulez-vous avoir l'obligeance de remettre les questions et les réponses jusqu'après la distribution des exemplaires de l'entente?

Le TÉMOIN: S'il n'y a pas suffisamment d'exemplaires, j'en ai ici un résumé que les membres pourraient trouver utile.

M. BYRNE: Pourquoi ne pas lire le résumé, monsieur le président?

M. McIVOR: Si j'en ai l'occasion, monsieur le président, j'aurais une question à poser.

Le TÉMOIN: Monsieur le président?

M. Hodgson:

D. La *Tennessee Transmission Company* a-t-elle un approvisionnement illimité de gaz?—R. Je regrette, mais je ne vous entends pas.

D. La *Tennessee* a-t-elle un approvisionnement illimité?—R. Vous voulez parler d'un approvisionnement disponible pour la *Tennessee*?

D. A la disposition de la *Consumers Gas* pour livraison?—R. D'après notre contrat passé avec les producteurs, la *Tennessee* ne fait que transporter le gaz et ce contrat s'étend à 22 billions de pieds cubes par année. Si, en aucun temps, il fallait plus de gaz, il nous faudrait passer un autre contrat et nous entendre pour un approvisionnement supplémentaire.

D. Vous ne prévoyez pas qu'elle ait plus de gaz qu'il serait nécessaire pour votre compagnie?—R. Notre compagnie, ou la *Consumers*, a passé des contrats pour une quantité qui suffit à ses propres besoins.

Si l'Ontario ou la région de la péninsule de Niagara ont besoin de plus de gaz que la quantité mentionnée dans les contrats, il faudra alors en passer d'autres.

D. S'il n'y a pas suffisamment de gaz pour subvenir à vos besoins empêcheriez-vous la *Trans-Canada* de vendre le long de sa route jusqu'à Toronto?—R. De quel conduit parlez-vous?

D. De celui qui part de Sarnia.—R. De Niagara à Toronto?

D. Oui.—R. Nous serons les locataires et les exploitants de ce conduit et, dans le moment, si l'on excepte la quantité prise par la *Provincial*, on envisage que le conduit ne servira qu'à transporter le gaz à la région des consommateurs. Alors, s'il y a plus de gaz qu'il est nécessaire à Toronto, il n'y a rien qui nous empêche de vendre le surplus.

D. Il serait utilisé pour la vente et non pas fourni à la *Trans-Canada*?—R. Selon l'entente entre les compagnies et la *Niagara*, l'exploitant conserve, pendant cette période intérimaire, la pleine direction et la pleine administration du conduit.

M. Follwell:

D. Lorsque ce conduit sera construit et en exploitation, la *Consumers Gas Company* fournira-t-elle du gaz naturel à tous ses clients ou se servira-t-elle encore de gaz fabriqué?—R. Non. On prévoit un changement complet au gaz naturel presque aussitôt.

D. Y aura-t-il un outillage de secours au cas où l'approvisionnement de gaz naturel ferait défaut?—R. Oui.

D. Si vous devez distribuer le gaz et surtout si vous êtes intéressés à desservir Toronto, vous voudrez donner le meilleur service possible à la région. Cependant, si le conduit *Trans-Canada* se construisait et avait du gaz en quantité à vendre, ne choisirait-on pas un autre emplacement afin que,

quand viendra le gaz de l'Ouest, on pourrait desservir une autre région? Je sais fort bien que lorsque ce conduit sera construit, il sera bien difficile d'effectuer un changement, et je suis intéressé au service des régions de Guelph, de Galt et Kitchener; il s'agit là de vastes régions très industrialisées qui pourraient être desservies par un conduit définitif, alors que si le conduit de la *Trans-Canada* est acheminé directement sur Toronto, plusieurs de ces régions ne seraient pas desservies, alors qu'elles devraient l'être. C'est là où je veux en venir.—R. Je crois, monsieur le président, que la *Trans-Canada* serait plus en mesure de répondre à la question, mais je dois dire que la *Niagara* ou la *Consumers* n'ont pas le dernier mot à dire en ce qui concerne la route que le conduit suivra. Autrement dit, la *Trans-Canada* va le construire. Ses ingénieurs en ont approuvé les plans et je suis certain que l'on songera à l'avenir.

D. Pendant les cinq premières années, votre compagnie seule ou vos compagnies pourront désigner les régions qui auront du gaz?

Le PRÉSIDENT: Non.

Le TÉMOIN: Je suppose qu'il en est peut-être ainsi, en somme. Nos ententes relatives à l'importation du gaz des États-Unis datent de trois ans. La documentation produite devant la *Federal Power Commission* a dû établir que nous entendions desservir une région déterminée, ou un endroit où il y avait un marché établi et aussi un marché possible.

M. Green:

D. Lorsque vous vous êtes adressés à la *Federal Power Commission* vous avez demandé précisément de desservir Toronto et sa banlieue?—R. Oui.

M. HERRIDGE: Le témoin aurait-il l'obligeance de parler plus fort; nous ne l'entendons pas.

Le PRÉSIDENT: Oui, le témoin et les membres devraient parler plus fort, afin que le sténographe puisse prendre ses notes aux fins du compte rendu.

M. DECORE: Il me semble que certaines questions posées au témoin devraient l'être aux représentants de la *Trans-Canada*. Nous pourrions épargner du temps, si un des témoins de la *Trans-Canada* était entendu. M. Palmer peut se tenir près et nous pourrions le rappeler si c'est nécessaire. Je crois que nous épargnerions bien du temps. D'ailleurs, la *Trans-Canada* connaît toute l'affaire.

M. Green:

D. Le procureur répond comme il convient aux questions que je lui pose. Vous avez dit, n'est-ce pas, que lorsque la *Niagara Gas Transmission Limited* s'est adressée à la *Federal Power Commission* pour obtenir un permis d'exportation du gaz des États-Unis au Canada, elle entendait desservir Toronto et sa banlieue?—R. C'est exact.

D. Et je suppose que votre permis est à cet effet?—R. Oui, monsieur.

D. Alors, si vous desservez une autre région que Toronto et sa banlieue, vous violez les conditions de votre permis, n'est-ce pas?—R. En effet, je le crois.

D. Et ce sera la situation pendant les cinq prochaines années, parce que la *Niagara Gas Transmission Limited* et la *Consumers* exploiteront exclusivement le conduit?—R. Oui. Permettez-moi d'apporter une réserve à ce que j'ai dit il y a un instant. Je crois qu'il n'y a rien dans le permis qui empêcherait la *Niagara* de vendre un surplus de gaz le long de la route. Autrement dit, bien que la documentation soumise à la *Federal Power Commission* établissait que la *Consumers* absorberait tout l'approvisionnement, la Commission était néanmoins

principalement intéressée à savoir s'il y avait un marché établi ou un marché qui pourrait être développé. Je crois que rien n'empêche la *Niagara* de vendre son surplus de gaz aux postes le long de la route.

D. Qu'entendez-vous par surplus de gaz?—R. Si pendant la période de développement à Toronto la *Consumers*, en sa qualité de distributrice, obtenait plus de gaz qu'elle n'était en mesure d'utiliser, je crois que la *Niagara* pourrait vendre le surplus. Je demande à M. Tucker de vérifier la chose, mais je crois qu'il en est ainsi.

M. TUCKER: Voici la situation à l'égard de la distribution du gaz. Diverses compagnies occupent des régions concédées et nous ne voulons pas nous nuire. Si une compagnie a son propre conduit, ou si nous pouvons construire le nôtre suffisamment près de son réseau de distribution et que nous ayons suffisamment de gaz pour lui en vendre, nous pouvons le faire, mais encore faut-il que le gaz ne soit vendu qu'à la compagnie distributrice et non pas à un particulier. Ce serait nuire à la région concédée de la compagnie. Alors, le gaz que nous avons acheté de la Louisiane est de 22 billions de pieds cubes par année au maximum, et c'est la quantité que vise notre permis. Si dans la région concédée de Toronto nous ne pouvons vendre que 20 billions de pieds cubes dans une année et une autre compagnie a besoin de gaz, nous pouvons vendre la différence entre ce dont nous avons besoin à Toronto et les 22 billions.

M. GREEN: A combien évaluez-vous vos besoins à Toronto?

M. TUCKER: Nous calculons que d'ici à cinq ans nous aurons besoin de 22 billions de pieds cubes par année.

M. GREEN: Alors, il en resterait fort peu à distribuer en dehors de la région de Toronto?

M. TUCKER: En vérité, nous avons sollicité les autres compagnies. Je les ai sollicitées moi-même avant de nous présenter devant la *Federal Power Commission*, afin de savoir si elles avaient besoin de gaz. Ce gaz aurait pu être inclus dans notre permis. A l'exception d'un seul cas, les compagnies ont répondu par la négative, ont dit qu'elles avaient conclu leurs propres ententes. Par conséquent, on ne prévoit pas de vendre du gaz à ces autres compagnies qui sont la *Dominion Natural Gas Company*...

D. Pouvez-vous nous donner une idée approximative des régions que ces compagnies desservent?

M. TUCKER: L'*Union Company* dessert le sud-ouest de l'Ontario, alors que la *Dominion Company* dessert une région un peu à l'est de l'autre. La *Niagara Gas Transmission Limited* n'a le droit de desservir aucune de ces régions, mais nous pouvons desservir les compagnies qui en ont le droit. C'est le point que je soulignais en premier lieu, c'est-à-dire qu'il ne nous est pas permis d'étendre notre service à toute la province.

M. GREEN: Votre permis est-il au nom de la *Niagara Gas Transmission Limited* ou au nom de la *Consumers Gas*?

Le TÉMOIN: Le permis d'importation est au nom de la *Niagara Gas Transmission Limited*.

M. GREEN: Pouvons-nous en avoir un exemplaire?

Le TÉMOIN: Je ne crois pas en avoir un ici. Un instant, je crois pouvoir vous le trouver; c'est un document volumineux.

M. GREEN: Est-ce que le permis comprend tout cela?

Le TÉMOIN: Il y a là une opinion qui accompagne le permis proprement dit.

M. GREEN: Le permis est très court, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Désirez-vous que je vous en lise la partie essentielle.

M. GREEN: Oui.

Le TÉMOIN: "La Commission décrète que la *Tennessee Gas Transmission Company* et la *Niagara Gas Transmission Limited* sont par les présentes autorisées à exporter du gaz naturel des États-Unis au Dominion du Canada de la manière, dans la mesure, aux conditions et à l'endroit spécifiés dans leur demande conjointe produite comme pièce G-1921, le tout sujet aux conditions suivantes:..." Suivent de nombreuses conditions que je ne crois pas nécessaires de lire. Il nous fallait obtenir un permis et nous l'avons obtenu. Il n'est pas permis à la *Tennessee* de livrer du gaz naturel à la *Niagara* en plus de la quantité déterminée. Il nous faut tenir des états quotidiens et ainsi de suite. Le permis n'est pas cessible et, comme je l'ai dit il y a un instant en réponse à une question posée dans ce coin de la salle, c'est pour cette raison entre autres que la *Niagara* doit continuer d'être l'acheteuse et l'importatrice du gaz des États-Unis.

D. Pourrions-nous avoir un exemplaire du permis?—R. Oui, je pourrai vous en procurer un.

M. Green:

D. Je crois que le témoin a dit que le permis était pour une période de vingt ans; est-ce bien cela?—R. Oui, monsieur.

D. Maintenant, vous allez importer du gaz pendant cinq ans seulement. Cela signifie, je suppose, qu'il vous faudra vous adresser de nouveau à la *Federal Power Commission* pour modifier les conditions de votre contrat primitif?—R. Je ne le crois pas. Autrement dit, nous avons le droit d'en exporter pendant une certaine période, mais je ne crois pas que nous sommes réellement tenus d'en exporter pendant vingt ans. D'autre part, il faudra que la *Tennessee* dispose du gaz que nous ne prenons pas et, sauf erreur, cette compagnie devra s'adresser à la commission pour obtenir l'autorisation de vendre le gaz ailleurs. D'ailleurs, elle se présente devant la commission presque chaque semaine.

D. Est-ce que la *Tennessee* a fait des démarches pour exposer la situation à la *Federal Power Commission* depuis ces pourparlers?—R. Je ne le sais pas; ces ententes ont été conclues il y a quelques jours seulement et je doute fort qu'il en ait été ainsi.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Vous étiez à nous parler des installations d'emmagasinage de la Don lorsque vous avez été interrompu.

Le TÉMOIN: Nous n'avons pas de renseignements sur les installations à cet endroit, mais la *Tennessee* en possède dans le Nord de l'État de New-York. Je demande à M. Tucker de me reprendre si jamais je suis dans l'erreur.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Vous ne prévoyez pas d'entente avec les compagnies de l'Ouest de l'Ontario quant à l'emmagasinage. Vous avez parlé de la *Dominion* et de l'*Union Gas*. Je crois que l'*Union Gas* possède actuellement toutes les installations d'emmagasinage de la Don.

M. TUCKER: La *Consumers* n'a pas d'entente pour l'emmagasinage. Je ne sais pas si la *Trans-Canada* en a en vue, parce que lorsque nous aurons besoin d'emmagasinage pour le gaz de l'Ouest, c'est elle qui devra le fournir.

M. Murphy (*Lambton-Ouest*):

D. Vous avez aussi dit, monsieur Palmer, qu'une disposition du contrat que vous avez déposé porte que si le gaz de l'Ouest n'arrivait pas à Toronto, la *Tennessee Gas Transmission Company* aurait la faculté de racheter le conduit de la *Trans-Canada*?—R. En effet; c'est prévu à l'article VIII, page 6.

De la manière dont vous avez répondu à une question, monsieur Palmer, ce qui m'a frappé est qu'il pourrait y avoir une possibilité que le gaz de l'Ouest ne se rende pas à Toronto. Puis-je me renseigner?—R. Je n'ai pas voulu donner à entendre que le conduit de l'Ouest éviterait la ville de Toronto à cause de cette disposition concernant la faculté d'achat.

D. Je ne veux pas dire éviter. D'après ce que vous avez dit, j'ai compris que la conduite de l'Ouest pourrait probablement ne pas dépasser Winnipeg ou un autre endroit des environs. Est-ce plausible?—R. Je suis d'opinion que l'article VIII reflète le pessimisme des avocats. Il n'est là qu'en cas de la possibilité éloignée que le pipe-line de l'Ouest ne serait pas construit.

D. Avez-vous une raison quelconque de croire que le conduit ne sera pas construit?—R. Aucune.

M. HOLOWACH: Monsieur Palmer, vu l'immense marché possible des régions où vous entendez construire vos conduites, avez-vous la certitude que l'entente que vous avez avec la *Tennessee* pour plusieurs années à venir est judicieuse? A supposer que, pour une raison imprévue, la *Trans-Canada* ne soit pas en mesure de vous fournir du gaz, pourrez-vous vous maintenir sur pied?

Le TÉMOIN: Je le crois, parce que ces ententes relatives à l'importation du gaz des États-Unis étaient non seulement prévues mais véritablement en instance bien avant que nous eussions une idée que l'Alberta avait un surplus de gaz à exporter.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Avez-vous des chiffres en main?

M. McIVOR: Monsieur le président, je ne suis pas avocat, mais cette entente me semble avoir été rédigée selon la façon suivie par un avocat. Je ne vois rien dans le bill qui nous indique que la *Niagara Gas Company* se retirera lorsque la *Trans-Canada* arrivera de l'Ouest. Y a-t-il, dans le bill, quelque disposition portant qu'elle se retirera après cinq ans?

Le PRÉSIDENT: Il me semble que M. Palmer pourrait répondre à cette question.

Le TÉMOIN: Il va sans dire que je ne puis pas parler au nom des membres de la Chambre, mais, d'après l'impression qu'ils me donnent, le fait d'accorder un permis à la *Niagara* ne devrait pas être un moyen d'empêcher ou de bloquer l'entreprise plus vaste. L'entente conclue avec la *Trans-Canada* est une entente ferme ayant pour but d'assurer à cette compagnie, en sa qualité de constructeur futur du conduit de l'Ouest, que la région de Toronto lui sera accessible à la fin des travaux.

M. McIVOR: Est-ce que cela sera inséré dans le bill?

Le TÉMOIN: C'est dans l'entente. Je ne crois pas que ce soit nécessaire de l'insérer dans le bill.

M. HARRISON: Autrement dit, si le gaz de l'Ouest est disponible avant la fin de la période de cinq ans, la compagnie des États-Unis sera-t-elle autorisée à le recevoir dès qu'il sera en disponibilité?

Le TÉMOIN: Oui; comme vous le voyez dans l'entente.

M. HAMILTON: Item 7, article II.

Le TÉMOIN: Il y a là deux importantes dispositions. A la page 5, article VI, il est dit:

La *Trans-Canada* et la *Niagara* passeront un bail prévoyant la location du conduit à la *Niagara* pour une période de cinq (5) ans à compter de la fin des travaux de construction ou jusqu'à ce que le conduit de la *Trans-Canada* soit construit ou que le gaz de l'Alberta soit à la disposition de la *Consumers*, ou la période la plus courte.

De sorte si le gaz de l'Ouest est disponible dans trois ans, notre bail prendra fin. En vertu de l'article X, à la page 7:

La *Consumers* convient avec la *Trans-Canada* qu'elle cessera d'acheter ou d'accepter livraison du gaz des États-Unis de la *Niagara*, et qu'elle mettra fin à son contrat avec la *Niagara* pour l'achat dudit gaz, lorsque le conduit de la *Trans-Canada* sera construit depuis l'Alberta jusqu'à un point de livraison du gaz des États-Unis dans le réseau de distribution de la *Consumers* et lorsque la *Trans-Canada* sera en mesure d'approvisionner la *Consumers* de gaz de l'Alberta en quantités suffisantes pour répondre aux besoins de la *Consumers* aux prix de zone publiés par la *Trans-Canada* et applicables à la région de Toronto.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Quand prévoyez-vous que la conduite sera terminée?

Le TÉMOIN: Le 1^{er} novembre 1954.

M. HERRIDGE: L'article V du contrat se lit comme suit:

La *Trans-Canada* convient de commencer la construction de la conduite sur l'émission d'une ordonnance des Commissions des transports (sic) mentionnée dans l'article IV et de procéder ensuite à la construction et au parachèvement du conduit avec toute la célérité possible afin que la conduite soit terminée et prête à être exploitée avant le 1^{er} novembre 1954. La *Tennessee* convient que la construction des installations nécessaires pour relier la conduite au réseau de transmission de la *Tennessee* sera aussi terminée avant le 1^{er} novembre 1954. La *Tennessee* convient en plus de mettre à la disposition de la *Trans-Canada*, au prix payé par la *Tennessee*, des tuyaux que la *Tennessee* s'est engagée jusqu'ici à fournir pour la construction de la conduite.

Ma question est la suivante: le témoin est-il tout à fait sûr que la *Tennessee* terminera cette partie du contrat à l'époque déterminée?

Le TÉMOIN: Oui, parce que c'est la partie la plus courte de la conduite. La *Tennessee* doit construire environ 45 milles du côté américain, et la partie canadienne est d'environ 85 milles. Comme il est indiqué dans cet article, les tuyaux requis pour toute la conduite, y compris la partie américaine, font déjà l'objet d'une option prise auprès de la *Tennessee*.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hosking.

M. Hosking:

D. Monsieur le président, c'est une question bien compliquée. Le point que je désire souligner est celui-ci: est-il avantageux pour la *Trans-Canada* de desservir ces gens-là, ou y a-t-il dans le contrat quelque chose qui leur permette de vendre le gaz à des prix si bas à la *Trans-Canada* qu'ils pourraient le vendre ailleurs à des prix plus élevés et l'empêcher ainsi de se rendre à Toronto? La région avoisinante est vivement intéressée à toute forme d'énergie, et le gaz en est une. Vous n'avez pas de développement sans énergie, et on l'a constaté dans les provinces de l'Ouest. La région qui avoisine le district Toronto-Hamilton est fortement industrialisée, et je désire m'assurer que rien dans ce contrat ne nuira à la *Trans-Canada* quand elle voudra desservir Toronto, parce que cela voudrait dire que nous autres nous serions exclus du service de cette conduite. Je voudrais que la *Tennessee* nous dise si elle a plus de gaz disponible que la quantité qu'elle fournira à la *Consumers*. Y a-t-il ici quelqu'un qui représente la *Tennessee*?—R. Non. Comme je l'ai déjà dit, la *Tennessee* ne vend pas le gaz à la *Niagara*; elle ne fait que le transporter, et les contrats de la *Niagara* sont passés avec des compagnies productrices de la Louisiane et du Texas.

D. Ces compagnies ont-elles plus de gaz que la quantité requise par les consommateurs?—R. Je crois que les quantités visées par nos contrats sont infiniment petites par rapport à l'approvisionnement. M. Tucker serait plus en mesure que moi de répondre à la question, mais 22 billions de pieds cubes par année n'est qu'une bien petite quantité par rapport aux approvisionnements acheminés par des pipe-lines aux États-Unis.

D. Pour en revenir au danger que cette conduite ne permette pas à la *Trans-Canada* une exploitation avantageuse dans le Sud d'Ontario...—R. Puis-je vous interrompre un instant. La *Niagara* et la *Consumers*,—ou plutôt la *Consumers*,—sont fermement engagées par ce contrat à couper l'approvisionnement du gaz des États-Unis et à prendre celui de l'Alberta.

D. Il se peut qu'il en soit ainsi, mais si vous avez passé un contrat avec la *Trans-Canada*, de sorte qu'il ne soit pas à son avantage de vendre son gaz à Toronto, et qu'elle trouve des marchés où elle retirera davantage, elle pourrait ne jamais désirer de se rendre dans le Sud de la province. Si la compagnie a un acheteur qui lui offre un prix plus élevé, il ne serait pas alors à son avantage de desservir cette région, et toute la région industrielle de la province d'Ontario serait alors privée de cet approvisionnement.—R. Sur ce point, la *Consumers* aura changé au gaz naturel et elle aura accepté du gaz des États-Unis pendant une période de 3 ou 4 ans. La *Consumers* a passé un contrat pour acheter du gaz de la *Trans-Canada*, et celle-ci en a passé un pour en vendre à la *Consumers* à des prix applicables à la région de Toronto. Il me semble que la *Trans-Canada* serait plus en mesure que moi de répondre à votre question. Je crois qu'il est juste de dire que la fourniture du gaz à la région de Toronto constitue toute la base et la raison *sine qua non* du présent bill, parce que cette conduite ne serait pas économique si la région de Toronto était éliminée.

M. CAVERS: Mais le but n'est pas de desservir Toronto seulement?

Le TÉMOIN: Non.

M. CAVERS: Mais de desservir également d'autres parties du Canada?

Le TÉMOIN: Oui, mais, comme je l'ai toujours compris, la demande de la région de Toronto est d'importance primordiale au succès du pipe-line de l'Ouest.

M. HOSKING: Je désire poser une autre question à M. Tucker. La *Guelph Light and Power* vous a-t-elle demandé du gaz? Est-elle une des compagnies que vous avez sollicitées?

M. TUCKER: Je lui en ai parlé, mais elle a un engagement avec l'*Union Gas Company of Ontario* qui dessert le sud-ouest de l'Ontario. L'*Union Gas* a déjà publié un plan pour construire un pipe-line à partir de Toronto, je crois, qui passera par Hamilton et se rendra jusqu'à la Don, dans le comté de Lambton, pour desservir les trois centres que vous avez mentionnés, Waterloo, Kitchener et Guelph. Nous n'avons pas d'intérêt dans ces centres, parce qu'ils sont à proximité du territoire concédé de l'*Union*.

M. HOSKING: L'*Union Company* a-t-elle passé un marché avec vous?

M. TUCKER: Non. Je parle des potins ordinaires que l'on entend ici et là, soit qu'elle a en vue de desservir les trois villes que vous avez mentionnées, Guelph, Kitchener et Waterloo, en utilisant le gaz de l'Ouest. Lorsque ce gaz atteindra Toronto, elle construira un conduit pour desservir Hamilton et les trois autres villes. C'est entièrement dans les mains de l'*Union Gas Company*.

M. HOSKING: Au bout de cinq ans, lorsque le présent contrat prendra fin, supposons que la conduite de la *Trans-Canada* est rendue dans l'Ontario, mais n'a pas été reliée à ce pipe-line, faudra-t-il reprendre le présent bill? Si les gens de la province d'Ontario ne sont pas satisfaits, pourront-ils mettre fin au contrat avec la *Tennessee*?—R. Un point sur lequel nous devrions insister c'est qu'au bout de cinq ans, si la *Tennessee* n'a pas fait ce qu'elle devrait faire pour le développement de l'Ontario, sa conduite devrait être coupée.

M. TUCKER: La *Trans-Canada* sera rendue ici avec du gaz en quantité et elle pourra prendre soin de tout l'Est du Canada.

M. DECORE: Je crois que nous épargnerions du temps, si nous entendions le témoignage d'un représentant de la *Trans-Canada*. Plusieurs de ces questions s'appliquent aux témoins de cette compagnie.

M. CAVERS: Je désire poser une question. Quel est le parcours de cette conduite, et d'où part-elle? Il est dit quelque part qu'elle s'étend depuis la frontière internationale jusqu'à Toronto. J'aimerais connaître la route exacte.

M. TUCKER: Voici un croquis de projet.

M. CAVERS: Est-ce ce gros trait?

M. TUCKER: Oui.

M. CAVERS: Passant par Niagara, trois milles au sud de Lewiston, puis par Allenburg, Thorold, à moins de cinq milles de St. Catherines, Campden, Grimsby-Centre, Grassie, Tapleyton et Ancaster. Monsieur Tucker, la *Dominion Natural Gas Company* vous a-t-elle demandé des droits sur le gaz transporté par cette conduite?

M. TUCKER: Non, monsieur.

M. CAVERS: Vous n'aurez pas l'intention de fournir du gaz pour le développement d'une des régions à travers lesquelles vous passez?

M. TUCKER: Vous avez parlé de Grimsby il y a un instant. La *Grimsby Gas Company* est une entreprise locale...

M. CAVERS: Je le sais; je représente ce district.

M. TUCKER: J'ai actuellement sur mon bureau une lettre dans laquelle cette compagnie demande si nous pourrions lui fournir du gaz à même cette conduite. Je n'y ai pas répondu.

M. HOSKING: Serez-vous en mesure de le faire?

M. TUCKER: Oui, je le crois.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): En votre qualité de représentant de la *Consumers Gas Company*, pouvez-vous nous dire si l'importation du gaz par la voie de la conduite projetée aura quelque portée sur le prix actuel exigé du consommateur?

M. TUCKER: Oh! oui. Nous croyons qu'elle le réduira considérablement.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): De combien?

M. TUCKER: Le gaz naturel a deux fois la puissance calorifique du gaz manufacturé.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Éclaircissons d'abord le premier point. Le gaz que vous fournissez est manufacturé?

M. TUCKER: Oui, et il coûte en moyenne \$1.60 le mille pieds. Lorsque nous utiliserons le gaz naturel, nous espérons pouvoir le vendre à meilleur marché.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Qui établira le prix?

M. TUCKER: Il nous faudra l'établir, mais le soumettre d'abord au contrôleur du combustible.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Au contrôleur du combustible de l'Ontario, à Toronto?

M. TUCKER: Ou au gouvernement de l'Ontario.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Avez-vous un contrat perpétuel pour approvisionner Toronto?

M. TUCKER: Oui, sans limite quant à la durée.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Pouvez-vous nous dire quelle pourrait être la différence du prix demandé à la *Consumers Company*, lorsque le pipe-line de la *Trans-Canada* sera terminé?

M. TUCKER: Entre le nouveau prix et celui qu'il nous faudra demander?

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Oui, le prix du gaz de l'Ouest à Toronto?

M. TUCKER: Nous croyons que le travail de construction sera bien fait, et nous espérons que le prix ne changera pas.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Mais il ne sera pas moins élevé?

M. TUCKER: Non, je ne crois pas qu'il soit moins élevé. Ils peuvent parler pour eux-mêmes. Nous avons tous vu les frais, mais lorsque nous serons rendus à Toronto, nous espérons que le prix à l'entrée de la ville ne sera pas de beaucoup différent.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Une autre question: supposons qu'après avoir reçu le gaz de l'Ouest à Toronto nous sommes en mesure d'en transporter aux États-Unis par ce nouveau conduit. Est-ce que cela n'atteindra pas le prix exigé des consommateurs de Toronto ou de l'Ontario?

M. TUCKER: Je comprends que le gaz qui pourra être exporté aux États-Unis sera du gaz de l'Ouest rendu ici. On n'utilisera le conduit que pour transporter le gaz à Buffalo, et cela ne fera pas de différence. Le marché sera entre l'exportateur et celui qui importera la gaz aux États-Unis, parce que nous ne sommes pas les propriétaires du conduit.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Un volume plus considérable ne causera pas de différence dans le prix?

M. TUCKER: J'espère qu'il en causera au point de vue des gens de la *Trans-Canada*.

M. BYRNE: Monsieur le président, nous avons décidé au début que nous étudierions les deux bills en même temps, présumant qu'ils étaient supposés se compléter, et que nous pourrions ainsi procéder méthodiquement. M. Decore a demandé à différentes reprises de faire venir les témoins des deux compagnies en même temps. Je désirerais poser plusieurs questions qui, d'après moi, sont étroitement connexes, et afin que je ne sois pas obligé de poser les mêmes questions deux ou trois fois, serait-il possible d'avoir les témoins de la *Trans-Canada Pipe Lines* en même temps?

M. GREEN: Vous voulez dire qu'ils soient à notre disposition?

M. BYRNE: Oui, pour répondre à des questions étroitement connexes.

M. HOLOWACH: Gardons M. Tucker à la barre des témoins.

M. CONACHER: Pourquoi ne pas avoir tous les témoins ici. Il n'y a pas de mal à cela?

M. DECORE: Nous pourrions appeler maintenant les témoins de la *Trans-Canada*; nous pouvons toujours poser d'autres questions aux témoins qui sont actuellement présents.

M. HAHN: J'étais pour proposer la même chose et joindre mes questions, afin que toutes aient une réponse en même temps.

M. DECORE: Nous pourrions peut-être appeler maintenant M. Tolmie qui pourrait nous donner les grandes lignes de la *Trans-Canada* et nous dire quels devraient être les premiers témoins.

M. BYRNE: Je songe à plusieurs choses à la fois. Il y a deux demandes qui vont être confondues lorsque l'on s'adressera à la *Power Commission* des États-Unis, et je désirerais poser des questions aux témoins de la *Niagara Transmission* et à ceux de la *Trans-Canada Pipe Lines*. Si cela ne convient pas, je ne poserai alors des questions qu'aux témoins de la *Niagara*, puis il me faudra recommencer pour coordonner toute l'affaire. Ce sera très embrouillant. Nous sommes à étudier les deux bills à la fois; alors, pourquoi ne pas avoir les témoins ensemble?

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je propose de demander à M. McIlraith de nous donner les noms des témoins de la *Trans-Canada* que nous devrions entendre, et j'appuie la proposition de M. Byrne.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIlraith.

M. MCILRAITH: Si vous me le permettez, messieurs, je vais tâcher d'éclaircir le point où vous voulez en venir. Il y a deux agents parlementaires qui s'occupent du bill de la *Trans-Canada* et, si vous le voulez bien, je vais parler au nom de l'un d'eux. Je propose d'expliquer au Comité qui sont les témoins. En premier lieu, nous avons ici M. Ray Milner, Q.C., vice-président de la *Trans-Canada*; puis M. Frank Schultz, aussi vice-président de la même compagnie; et, en dernier lieu, M. Ross Tolmie, un des agents parlementaires présents ici, qui est aussi un vice-président. Ce que vous désirez se rapporterait à la construction du pipe-line et non pas aux articles du bill concernant la capitalisation. Alors, je crois que ce sont les témoins que vous désirez entendre et nous pourrions faire en sorte de les avoir tous les trois ensemble. Je crois que dans le premier cas les questions pourraient être posées à M. Milner. Il pourrait éclaircir les questions qui surgissent entre les conduits de transport et les compagnies de consommation ou de détail. Alors, si vous le voulez bien, je propose que nous appelions les messieurs suivants: M. Ray Milner, un des vice-présidents; M. Frank Schultz, un autre vice-président; et M. Ross Tolmie.

Voici M. Ray Milner, un des vice-présidents. C'est un Q.C. d'Edmonton (Alberta). Ce monsieur est Frank Schultz, de Dallas (Texas), un autre vice-président. Et voici M. Ross Tolmie que vous connaissez, je crois. Il est l'agent parlementaire domicilié à Ottawa; il est aussi vice-président.

M. BYRNE: On a déjà fait remarquer que lorsque la *Niagara Transmission Company* s'est adressée à la *Federal Power Commission* pour obtenir un permis d'importation ou d'exportation du gaz des États-Unis, ce qui inquiétait la commission était de savoir auparavant si la compagnie avait un marché assuré.

Le TÉMOIN: C'était une des considérations, mais non pas la seule. Je crois que la commission était régie par l'article 3 du *Natural Gas Act* qui établit que tout permis accordé par la commission ne doit pas être incompatible avec l'intérêt public. Je crois que c'est l'expression utilisée.

M. GREEN: Aux États-Unis.

M. BYRNE: La raison pour laquelle j'ai posé la question est la suivante: nous savons par expérience que la *Federal Power Commission* des États-Unis est quelque peu susceptible d'une façon ou d'une autre, parce que, depuis assez

longtemps déjà; nous avons eu, sur la côte ouest, des demandes d'exportation de gaz naturel au Nord-ouest du Pacifique, et nous ne voudrions pas maintenant compromettre la situation. Lorsqu'on en est venu à cette décision, il était entendu que la *Niagara Gas Company* prendrait du gaz pendant 20 ans; c'est-à-dire que la demande visait une période de 20 ans. Je vois ici, dans votre contrat, que vous n'atteindrez pas le maximum de 22 billions de pieds cubes avant l'expiration de cinq ans. Il est maintenant proposé, dans une entente conclue il y a quelques jours, que, si vous avez atteint votre consommation maximum au bout de cinq ans, le gaz sera coupé. La *Federal Power Commission* est-elle au courant de cela, ou croyez-vous que sa décision aurait été la même si elle avait su qu'il était pour en être ainsi?

Le TÉMOIN: Pour ce qui concerne votre première question, j'ai dit il y a quelques minutes que je doute fort que la *Tennessee* se soit abouchée avec la *Federal Power Commission* à ce sujet. Il y a quelques jours que la décision a été prise. Quant à votre seconde question, à savoir si la décision de la commission aurait été la même si la demande avait visé une période de 5 ans au lieu de 20, je n'en sais rien, mais je ne crois pas qu'il y ait eu de différence.

M. BYRNE: Vous comprenez sans doute que la commission voulait s'assurer qu'il existait un marché et que la demande visait une période de 20 ans. Je désire poser une question à M. Milner. Comme le laisse entendre le bill modificateur, la *Trans-Canada* est maintenant une compagnie intégrée. C'est-à-dire que vous vous êtes joints à une compagnie qui était prête à transporter du gaz vers l'est jusqu'à Winnipeg, et ensuite vers le sud jusqu'à la région de Minneapolis?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répondre, monsieur Milner?

M. MILNER: En effet.

M. BYRNE: Je suppose que la question d'exporter du gaz à la région de Minneapolis est très importante par rapport au plan général de la construction du pipe-line dans l'Ouest du Canada?

M. MILNER: Oui, elle est très importante, principalement à cause de son effet salulaire sur les prix, lorsque le gaz de l'Ouest sera rendu dans l'est du Canada.

M. BYRNE: Il est alors possible que, si la *Federal Power Commission* retarde d'accorder un permis d'importation, toute l'affaire soit remise? Que pensez-vous alors de la décision que la commission pourrait rendre? Y a-t-il danger que ce contrat puisse préjudicier à sa décision?

M. MILNER: A tout événement, nous nous en venons vers l'est.

M. BYRNE: La conduite principale s'en vient vers l'est, qu'il y ait ou non un permis d'exportation?

M. MILNER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hahn.

M. Hahn:

D. D'après ce que je comprends, monsieur Palmer, la *Niagara Gas Company* n'a pas de contrat avec aucune autre compagnie pour vendre du gaz dans la péninsule de Niagara. Est-il vrai qu'actuellement on a du gaz de la *Tennessee*? —R. C'est exact. Il n'existe pas de contrats fermes avec aucune autre compagnie. Plus tôt aujourd'hui, j'ai parlé de la *Provincial Gas* qui a manifesté son désir d'obtenir une certaine quantité de gaz, mais il n'existe pas de contrat ferme dans le moment.

D. Si jamais la *Trans-Canada* construit ce pipe-line jusqu'à Toronto, la seule garantie que nous avons est qu'elle n'aura que la région de Toronto à sa disposition?

Le TÉMOIN: La seule garantie?

M. HAHN: La garantie qu'elle n'aura que la région de Toronto? Elle n'est pas nécessairement tenue de vendre du gaz à d'autres conduites provinciales, parce que vous n'avez pas de contrat?

Le TÉMOIN: C'est exact en ce qui concerne tout contrat passé entre nous, la *Niagara* ou la *Consumers*. Je ne sais pas si, oui ou non, la *Trans-Canada* a passé des contrats avec d'autres que la *Niagara* ou la *Consumers*. M. Milner pourrait peut-être répondre.

M. HAHN: En effet, M. Milner pourrait répondre. Avez-vous passé d'autres contrats avec ces autres compagnies?

M. MILNER: Non, nous n'avons pas encore passé de contrat. Nous sommes en pourparlers avec les différentes compagnies. Nous nous attendons à amener ici suffisamment de gaz de l'Alberta pour répondre aux besoins de l'Ontario, mais il va sans dire qu'il nous faut les mesures législatives nécessaires et les permis. Lorsque nous les aurons obtenus, il nous faudra nous présenter devant la Commission des transports, établir notre cas en détail et obtenir son approbation. Cela prendra encore un certain temps. Il y a nombre de contrats qu'il faut négocier et régler aussi rapidement que possible. C'est-à-dire qu'il nous faut passer des contrats avec les distributeurs de l'Ontario, de même qu'avec les producteurs de pétrole de l'Alberta, afin que le tout soit relié.

M. HAHN: Y a-t-il une entente entre la *Tennessee* et vous-mêmes, ou peut-être par l'entremise de la *Niagara*, en vertu de laquelle, du moment où vous serez en exploitation dans la région de Toronto, la *Tennessee* ne fournira pas de gaz à ces autres endroits, de sorte que votre marché serait ainsi protégé?

M. MILNER: Présentement, il n'y a pas d'entente, mais il est fort probable qu'il y en ait une. D'abord, il faudra que la compagnie passe des contrats avec d'autres et qu'elle construise d'autres conduits. Il lui faudra aussi obtenir un permis de la *Federal Power Commission* et tout le reste. En plus, elle n'a pas de gaz à vendre ici.

M. HAHN: Du moment que les 22 billions de pieds cubes de gaz seront disponibles dans la région de Toronto, Toronto ne pourra plus acheter d'elle et le gaz sera à la disposition du reste de la région.

M. MILNER: Non; vous remarquerez que le gaz importé par la *Consumers* est le gaz de la *Niagara* qui n'est pas la propriété de la *Tennessee* ou de la *Consumers*. La *Tennessee* ne fait que prêter ses installations, moyennant redevance, pour transporter le gaz depuis le champ jusqu'à Niagara.

M. HAHN: C'est tout; je vous remercie.

M. NICKLE: Monsieur le président, je désire d'abord poser une question à M. Tucker. On a déjà demandé si, oui ou non, la *Tennessee Transmission* ou la *Panhandle*—bien que la *Panhandle* n'ait pas été mentionnée—pourraient avoir une capacité additionnelle pour livrer du gaz américain dans l'Est du Canada. N'est-il pas vrai que le fait que la *Federal Power Commission* ait permis l'exportation de 22 billions de pieds cubes de gaz à la *Niagara Transmission* indique que la *Tennessee Transmission* a encore une capacité de transport non engagée de 45 billions de pieds cubes par année dont une partie pourrait être momentanément à la disposition du Canada?

M. TUCKER: Il va sans dire que je ne puis répondre pour la *Federal Power Commission*, mais la *Tennessee Gas Transmission* et la *Panhandle* ont des réserves énormes et d'immenses facilités de transport. Je ne sais pas si elles

pourraient obtenir de la *Federal Power Commission* la permission d'en exporter en plus de la quantité déjà autorisée. Je sais pertinemment que le gaz dont nous parlons ici appartient à la *Niagara Gas Transmission* ou à la *Consumers*, comme vous le voudrez. C'est notre gaz; il nous appartient. Nous avons fait ceci dans le but d'éviter toute tentative de nous l'enlever le long de la route, et la *Tennessee* n'est que notre transporteur public. Maintenant, si nous en voulons davantage, elle peut facilement nous en envoyer, mais il nous faudrait nous adresser à la *Federal Power Commission* et, à tout événement, nous ne nous attendons pas qu'il en soit ainsi pendant au moins cinq ans. Comme M. Milner l'a dit, lorsque l'entreprise nationale sera terminée, il y aura du gaz en quantité pour desservir tout l'Ontario. Nous ne prévoyons pas un instant un manque de gaz de quelque source que ce soit.

M. NICKLE: Dans le contrat entre la *Niagara Transmission* et la *Trans-Canada*, je trouve à la clause 8 les mots suivants: "L'importation du gaz des États-Unis pendant la période antérieure à la date où la construction du conduit *Trans-Canada* sera terminée est essentielle à la bonne exploitation du conduit de la *Trans-Canada*. On entend sans doute que l'établissement à Toronto d'un marché ménager plus lucratif et alimenté de gaz américain améliorera considérablement l'économie générale du conduit de la *Trans-Canada*. Est-ce que j'ai raison?"

M. TUCKER: C'est tout à fait exact. C'est une des principales raisons pour lesquelles la compagnie désire transporter du gaz maintenant. Elle en a à sa disposition au milieu de la rivière Niagara et elle ne peut pas le bouger de là, mais je serai en mesure de fournir le service du gaz à environ 1,300,000 personnes et à peu près à moitié prix, comme je vous l'ai dit. Je veux agir maintenant, non pas dans cinq ans. Lorsque ce conduit sera construit, nous passerons au gaz de l'Ouest, parce que c'est une entreprise canadienne. Voilà pleinement notre intention.

M. NICKLE: Conformément à votre thèse, monsieur Tucker, à savoir que l'établissement d'un marché préalable alimenté de gaz américain est essentiel à la bonne exploitation de la *Trans-Canada*, ne pourrions-nous pas aussi présumer que la situation économique générale de la *Trans-Canada* pourrait s'améliorer davantage si vous pouviez obtenir momentanément plus de gaz des compagnies américaines, que ce soit de la *Tennessee Transmission* ou de la *Panhandle* qui approvisionne l'*Union* à Windsor, de sorte que vous pourriez desservir plus de marchés dans l'Ouest de l'Ontario et vous rendre peut-être rapidement à des endroits à l'est de Toronto, notamment à Ottawa et Montréal?

M. TUCKER: Voilà toute une proposition. Il faudrait être assez bien au courant de la situation économique du conduit, du débit, du facteur du débit et le reste, mais je dois dire que le même raisonnement que nous appliquons à notre entreprise s'appliquerait aussi à toute autre situation semblable.

M. NICKLE: Naturellement, la construction dont j'ai parlé serait celle d'un conduit passant par le Sud de l'Ontario et, en direction de l'est, par Toronto jusqu'à Ottawa et Montréal. Il ferait partie du réseau éventuel de la *Trans-Canada*, de sorte qu'effectivement, si la situation économique de la construction de ce conduit relativement court est justifiée, elle serait considérablement meilleure si nous dépensions immédiatement environ 200 autres millions pour la construction du pipe-line de la *Trans-Canada* entre Winnipeg et Toronto. N'est-il pas vrai qu'en abaissant la mise de fonds immédiate, nous améliorerions réellement la situation économique de cet approvisionnement de gaz?

M. TUCKER: La situation économique de la construction et de l'exploitation d'un pipe-line est reliée au volume de gaz que vous pouvez transporter et aux frais de transport. Je n'aime pas répondre à une question si compliquée. Il se peut que M. Milner soit bien au courant, et je préfère le laisser répondre.

M. NICKLE: En dernier lieu, il y a la question de prix. Il y a quelque temps, on a fait une certaine publicité au sujet du prix probable du gaz américain délivré à vos portes, c'est-à-dire à la porte de la *Consumers Gas*. Je crois que le prix publié était d'une fraction au-dessus de 53 cents le mille pieds cubes. Croyez-vous que c'est ce prix, ou un autre extrêmement rapproché, qui prévaudra en vertu des ententes actuelles par lesquelles la *Trans-Canada* construira le pipe-line et vous le louera ensuite de Niagara à Toronto?

M. TUCKER: Dans la mesure où il s'agit de ce prix de 53·17 cents, c'est celui convenu dans l'entente. Maintenant, il a été question de savoir s'il fallait reviser les frais de transport aux États-Unis; il se peut qu'on ajoute un ou deux cents, mais il se peut aussi qu'il n'y ait pas de changement. En vertu de notre contrat, le prix est actuellement de 53·17 cents à la frontière. On n'a pas encore publié le prix qui sera exigé de la *Trans-Canada* dans les mêmes circonstances. Il n'a pas été calculé; je ne sais donc pas ce qu'il pourrait être. Mais si l'un quelconque des experts à ma droite veut deviner un prix, il me fera plaisir de l'entendre. Toutefois et de toute façon, nous nous attendons à payer un peu pour notre nationalisme.

M. NICKLE: Vous attendez-vous que le prix du gaz canadien soit plus élevé que celui du gaz américain?

M. TUCKER: Il y a eu un silence inquiétant; alors, je crois qu'il en sera ainsi.

M. NICKLE: Puis-je poser quelques questions aux représentants de la *Trans-Canada*? M. Schultz pourrait peut-être répondre. Sur la question de la fixation du prix du gaz dans l'Est du Canada, M. Tucker a fait remarquer que le prix du gaz américain livré à Toronto sera d'environ 53·17 cents le mille pieds cubes et que le prix du gaz canadien sera plus élevé que cela. Dans le sud-ouest de l'Ontario, nous avons actuellement du gaz américain livré à l'*Union Gas Company* de Windsor au prix approximatif de 33 cents le mille pieds cubes. Si le débit du gaz américain est coupé à Toronto, lorsque le gaz canadien atteindra cette ville, croyez-vous que le débit du gaz américain à l'*Union Gas Company* de Windsor le sera en même temps?

M. SCHULTZ: Non. Votre question comporte deux points. En premier lieu, le gaz que l'*Union* achète maintenant de la *Panhandle* est pour fins d'emmagasinage. Elle le reçoit pendant les mois d'été, alors que la *Panhandle* peut le lui fournir. C'est sur une base d'option du vendeur. L'*Union* doit recevoir ce gaz et l'emmagasiner; il est évident qu'il lui faut exiger le coût de l'emmagasinage. Elle doit payer ce gaz 33 cents à l'entrée, mais elle ne peut pas l'emmagasiner et le vendre à ce prix. Lorsqu'elle le vend pour faire face à la forte demande de l'hiver, le coût à l'*Union* est beaucoup plus élevé que 33 cents.

M. NICKLE: Combien plus élevé?

M. SCHULTZ: Je ne sais pas ce qu'elle ajoute comme frais d'emmagasinage. Lorsque la *Trans-Canada* était dans le même cas, j'ai dit à l'*Union* que nous n'interviendrions pas dans l'emmagasinage du gaz qu'elle reçoit.

M. NICKLE: J'en conclus que le gaz américain à bon marché continuera à nous arriver dans le sud-ouest de l'Ontario, le gaz naturel de l'*Union*, mais que le gaz meilleur marché sera coupé à Toronto. Est-ce exact?

M. SCHULTZ: D'après nous, il ne sera pas meilleur marché. Comme M. Tucker l'a dit lorsqu'il a fait savoir qu'il y aurait des ajustements des frais de transport aux États-Unis et tel que je comprends le contrat, ... je ne veux pas parler pour M. Tucker mais, d'après moi, le prix contractuel a commencé à 53; au bout de trois ans, il était rendu à environ 58 cents, et il est probable

que les ajustements seront ajoutés à cela. Dès le début, notre intention est de fournir du gaz à Toronto à meilleur marché qu'il peut être importé des États-Unis.

M. NICKLE: Avez-vous une idée de ce que sera le prix du gaz de l'Alberta à l'entrée de Toronto?

M. SCHULTZ: Pas dans le moment. Nous sommes actuellement à reviser tous nos frais. Lorsque le présent bill aura été adopté par le Comité et le Parlement, nous avons l'intention de nous entendre aussitôt avec la *Consumers* et de négocier un contrat; c'est prévu dans l'entente que j'ai sous les yeux.

M. NICKLE: N'est-il pas vrai que le coût du gaz de l'Alberta dépendra en grande partie du marché global qui sera desservi par le pipe-line entièrement canadien, ou le pipe-line venant de l'Ouest, et que son entrée dans un marché déjà établi, comme celui de Toronto, diminuera le coût de transport par unité de gaz? Est-ce une interprétation juste?

M. SCHULTZ: Je dois dire que tout ce qui contribuera à augmenter le débit domestique et industriel ici, dans l'Ontario, aidera la *Trans-Canada*.

M. NICKLE: De plus, l'addition d'autres marchés pour le pipe-line de la *Trans-Canada*, de marchés en dehors du Canada, par exemple, ne contribuerait-elle pas aussi à abaisser le coût du transport par unité de gaz?

M. SCHULTZ: Je le crois, mais si l'approvisionnement est limité, la Commission des transports peut exiger que les consommateurs domestiques soient servis les premiers.

M. NICKLE: Mais des marchés extérieurs contribueraient-ils à diminuer le coût?

M. SCHULTZ: Cela dépend de l'endroit où le gaz est vendu et du prix que vous pouvez obtenir.

M. NICKLE: Pouvez-vous songer à des marchés américains qui pourraient être desservis par les pipe-lines de la *Trans-Canada* afin d'améliorer la situation économique générale de ces pipe-lines projetés?

M. SCHULTZ: Le seul marché auquel on pourrait songer est celui de Minneapolis.

M. NICKLE: Que pensez-vous de la livraison de gaz à Niagara par l'entremise de la *Tennessee Transmission and Gas Company* jusqu'à Buffalo et New-York, jusqu'aux États de l'Est?

M. SCHULTZ: D'après moi, faire fonctionner ce conduit en sens inverse et vendre du gaz à la *Tennessee Transmission and Gas Company* ne serait d'aucun avantage pour la *Trans-Canada*.

M. NICKLE: Croyez-vous qu'il serait avantageux d'en vendre à Minneapolis?

M. SCHULTZ: Pendant une période d'établissement seulement.

M. NICKLE: Croyez-vous que la vente de gaz à Minneapolis dans la mesure où le gaz canadien pourrait s'y rendre, soit en construisant le pipe-line en deux stades, ou en vendant du gaz à Minneapolis à même le conduit qui atteint Winnipeg, améliorerait la situation économique?

M. SCHULTZ: Il est évident que plus vite vous avez des revenus lorsque vous construisez un pipe-line, mieux c'est pour vous. Il y a des éléments sur lesquels la *Trans-Canada* n'a pas de contrôle. La *Trans-Canada* va construire un pipe-line, et je crois que l'on va nous dire comment et quand le construire. Si on nous dit de construire un pipe-line entièrement canadien, c'est ce que nous allons faire. D'autre part, si on nous permet de vendre à Minneapolis...

M. NICKLE: Vous dites que le présent projet de pipe-line est plus dicté par les exigences politiques que par les besoins économiques?

M. SCHULTZ: Je ne dirais pas cela.

M. NICKLE: Monsieur Schultz, dans les exposés primitifs que la *Trans-Canada* a présentés à l'*Alberta Conservation Board* il y a environ un an, les prix proposés étaient de 55 à 57 cents à l'entrée pour les compagnies canadiennes d'utilités publiques. On a aussi fixé à 45 cents le mille pieds cubes le prix de vente au marché industriel ininterrompu. Croyez-vous maintenant qu'il pourrait y avoir un marché considérable de gaz industriel dans l'Est du Canada à 45 cents le mille pieds?

M. SCHULTZ: Nous en aurons une bonne partie à 45 cents et, de fait, je crois que la *Trans-Canada* sera en mesure de vendre le gaz à meilleur marché que 45 cents pour les ventes ininterrompues.

M. NICKLE: Il y a deux ou trois semaines, j'ai vu dans les journaux qu'un des membres de la Commission de l'hydro de l'Ontario a déclaré publiquement que le prix de concurrence du gaz naturel pour les deux usines à vapeur de la Commission à Windsor et à Toronto était de 32 cents le mille pieds, et que ce commissaire ne s'attendait pas que l'hydro utilisât le gaz de l'Alberta, parce qu'il ne pouvait être livré à un prix de concurrence. Un peu plus tard, le président de la Commission a déclaré que la Commission utiliserait le gaz de l'Alberta à raison de 10 à 15 billions de pieds par année. Pouvez-vous nous expliquer comment il en serait ainsi? Le prix sera-t-il de plus de 32 cents, ou songez-vous à le couper et l'exiger d'un autre?

M. SCHULTZ: Nous n'avons pas inclus la Commission de l'hydro dans nos plans. Si elle désire acheter du gaz, nous serons heureux de lui en vendre. Toutefois, nous n'avons jamais pensé qu'elle serait une cliente.

M. NICKLE: Actuellement, le seul marché considérable possible dans le Nord de l'Ontario est l'*International Nickel* à Sudbury. J'ai entendu dire qu'à 38 cents le mille pieds, le gaz peut faire concurrence au charbon. Croyez-vous que la *Trans-Canada* peut lui fournir du gaz à ce prix?

M. SCHULTZ: Nous n'avons pas encore négocié de contrat, mais le charbon leur coûte environ \$12.50 la tonne livrée. Ils ont des frais de garde; il leur faut disposer des cendres et ainsi de suite. Si je me souviens bien, nous avons calculé un prix d'environ 45 cents.

M. NICKLE: Votre évaluation est plus élevée que la leur.

M. SCHULTZ: J'ai pensé que nous nous entendrions assez bien, mais nous n'avons pas de contrat ferme et je ne saurais dire ce que nous pouvons faire à cet égard. Nous avons certaines idées, mais l'*International* tient son bout et nous voulons avoir un prix raisonnable.

M. NICKLE: Croyez-vous que si un conduit était immédiatement construit dans l'Est du Canada vous pourriez réellement, à raison de 45 cents le mille pieds cubes, y trouver un marché aussi considérable que celui mentionné dans le mémoire de la *Trans-Canada* d'il y a un an environ?

M. SCHULTZ: Je le crois.

M. NICKLE: Êtes-vous satisfait de cela?

M. SCHULTZ: Oui. Je ne suis pas un vendeur expert, mais nous avons retenu les services de deux des meilleurs organismes de vente et nous nous basons sur leur jugement. Ils ont dépensé beaucoup d'argent pour nous dire que nous pouvons trouver le marché.

M. NICKLE: Pour revenir un peu en arrière, votre mémoire d'il y a environ un an stipulait un prix pour le gaz recueilli,—j'emploie le mot recueilli pour différencier du prix à la source qui n'a jamais été mentionné en ce qui concerne les conduits canadiens. Vous commencez avec un prix de 6 cents supposé atteindre 10 cents dans cinq ans. Puis, le printemps dernier, dans un autre exposé au *Conservation Board* de l'Alberta, vous avez dit que si le gouvernement vous accordait des concessions, il pourrait être possible de porter le prix du gaz recueilli à 10 cents pour commencer et l'échelonner jusqu'à 12 cents dans cinq ans. A quoi songiez-vous en parlant de concessions du gouvernement?

M. SCHULTZ: Voulez-vous parler d'une aide?

M. NICKLE: Oui.

M. SCHULTZ: Bien, nos experts n'ont jamais prétendu que nous avons besoin d'aide pour accomplir ce travail. Je ne dis pas qu'une entreprise d'une aussi grande importance nationale ne devrait pas être aussi bien traitée qu'une entreprise interprovinciale ou autre importante par voie d'exonérations de taxes de vente et de droits. Mais même sans cela, je ne crois pas que nous ayons besoin d'aide, parce que nous entendons conduire l'entreprise à bonne fin. Tout revient à ce que nous avons déjà dit, soit que l'entreprise passera à travers trois rudes années, puis qu'elle deviendra entièrement économique et pourra se suffire à elle-même lorsque le marché aura été établi.

M. NICKLE: Comment proposeriez-vous ces concessions du gouvernement dont vous avez parlé au *Conservation Board*?

M. SCHULTZ: En vertu du nouveau régime, le *Board* n'est plus beaucoup le maître de la situation en Alberta et, d'après ce que je comprends, la *Trans-Canada* négocie à distance avec le gouvernement provincial; et je ne sais pas quel sera le prix coûtant. A ma connaissance, la compagnie n'est pas encore organisée officiellement; elle n'a pas encore d'employés ni d'administrateurs avec qui nous pouvons traiter.

M. NICKLE: Vous achèterez votre gaz de l'*Alberta Grid Company* à la limite est de l'Alberta?

M. SCHULTZ: Je ne sais pas quel en sera le prix.

M. NICKLE: Il ne sera pas possible de s'assurer de la praticabilité économique de l'entreprise de la *Trans-Canada*, comme elle est maintenant entrevue, d'abord tant qu'un prix n'aura pas été fixé par l'*Alberta Grid Company* à la limite de l'Alberta dans l'espoir que le prix d'accumulation conviendra au gouvernement de l'Alberta et, en second lieu, tant que vous n'aurez pas conclu une entente avec les diverses compagnies d'utilités dans l'est du Canada quant au volume suffisant et à la demande continue de gaz; troisièmement, et c'est là où je veux en venir, tant qu'il n'y aura pas une garantie satisfaisante pour les compagnies d'assurance qui devront avancer la plus grande partie de l'argent pour financer le pipe-line; il s'agit ici de la garantie que les obligations seront émises par la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*. Vous vous souvenez que, dans le cas des deux entreprises de pipe-lines à pétrole, la *Trans-Mountain* a garanti que toutes les obligations étaient émises sur une base très solide au moyen d'engagements faits par un groupe des principales compagnies de pétrole. Croyez-vous que ces mêmes compagnies dont l'intérêt financier dans le pipe-line à gaz ne peut se rapprocher de celui qu'elles ont dans le pipe-line à pétrole fourniront la même garantie pour que les obligations de la *Trans-Canada Pipe Lines* soient un placement légal pour les compagnies d'assurance canadiennes et américaines?

M. SCHULTZ: Non; nous n'avons pas l'intention de demander aux compagnies de pétrole d'agir ainsi ou de faire quoi que ce soit pour prendre charge des contrats. Je ne veux pas parler pour les financiers, parce que je suis géologue.

Toutefois, je comprends que ce qui intéresse les compagnies d'assurance est l'administration de la dette garantie par obligations, et s'il nous faut prendre charge des contrats pour qu'il en soit ainsi, c'est tout.

M. NICKLE: Croyez-vous qu'il ne serait pas essentiel au projet que les obligations fussent garanties par le gouvernement fédéral?

M. SCHULTZ: Je ne songerais jamais à cela.

M. NICKLE: Vous pensez que le tout peut se faire sans la garantie du gouvernement?

M. SCHULTZ: Oui.

M. NICKLE: C'est tout.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Je désire poser à M. Tucker une question qui peut être quelque peu embarrassante. J'espère qu'elle ne l'est pas, mais si elle l'est, je m'en excuse. Je m'intéresse à l'U.T.B. du gaz que vous délivrez aux consommateurs de Toronto. Ce gaz sera-t-il le même quant à l'U.T.B.?

M. TUCKER: Tel que nous le recevons, 1,000 U.T.B.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Est-ce votre expérience à l'égard de tous les distributeurs de gaz?

M. TUCKER: C'est ce que la plupart d'entre eux font maintenant, bien qu'ils aient essayé de mélanger ce gaz avec un autre de moindre valeur thermique.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Ils pourraient le mélanger avec de l'air, n'est-ce pas?

M. TUCKER: Oui, mais ils ne le font pas. Ils expédient un gaz d'environ 800 U.T.B.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Oui.

M. TUCKER: Mais tous ont fait une seconde démarche. Tous les appareils et les brûleurs doivent être ajustés pour brûler le gaz le plus riche et, afin que la conversion fût moins rigoureuse, ils avaient entrepris d'expédier un mélange, mais, dans tous les cas, ils sont revenus au gaz primitif de 1,000 U.T.B. et c'est notre intention d'expédier ce gaz de 1,000 U.T.B. tel que nous le recevons, dès le début.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): N'est-il pas vrai que quelques-uns des distributeurs de gaz vendent aussi des appareils et des calorifères à gaz?

M. TUCKER: Oui.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Et n'est-il pas vrai que quelques-uns des distributeurs de gaz de l'Ontario mélangent certains autres éléments avec le gaz naturel qu'ils reçoivent du pipe-line?

M. TUCKER: Pas à ma connaissance; je n'en connais pas. La *Dominion* et l'*Union* expédient du gaz de 1,000 U.T.B.

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Y a-t-il probabilité que le coût du gaz en provenance de l'emmagasinage de la vallée de la Don devienne un peu élevé?

M. TUCKER: Vous voulez savoir s'il y aura une différence?

M. MURPHY (*Lambton-Ouest*): Oui.

M. TUCKER: Je ne le crois pas.

M. GREEN: Certaines déclarations ont été faites au sujet des prix à Toronto, monsieur Tucker, et vous-même avez fait quelques remarques. Je désire traiter cette question. Apparemment, le prix sur lequel vous comptez aujourd'hui dépasse un peu 53 cents, c'est-à-dire du gaz de la *Tennessee Transmission Company* à l'entrée de la ville de Toronto. Est-ce exact?

M. TUCKER: Oui.

M. GREEN: Et M. Schultz a laissé entendre qu'il y aurait une augmentation après les trois premières années, ce qui porterait le prix à environ 58 cents.

M. TUCKER: Le prix sera définitivement de 53 cents pendant les trois premières années. Après cela, les producteurs recevront un peu plus et les frais de transport pourront être ajustés quelque peu mais, à tout prendre, je ne crois pas que ce soit une question importante ou que l'augmentation du prix actuel soit très considérable.

M. GREEN: Cela peut être correct. Toutefois, le prix est très important, lorsque nous songeons au gaz de l'Ouest.

M. TUCKER: Je ne connais pas grand chose sur ce point. Nous avons entendu ce que M. Schultz avait à dire au sujet du prix.

M. GREEN: Mais la *Federal Power Commission* a cru que vous devriez demander un certain taux pour le gaz. Je crois qu'elle vous a placés dans ce qu'on appelle la zone 5.

M. TUCKER: C'est une zone de transport. Cela n'a rien à faire avec nos prix qui ne sont pas stabilisés.

M. GREEN: Mais cela pourrait augmenter le prix?

M. TUCKER: Peut-être.

M. GREEN: De combien?

M. TUCKER: D'un montant quelconque.

M. GREEN: Mais il n'y a pas encore eu de changement.

M. TUCKER: Il n'y a pas eu de changement du prix que j'ai établi et que j'ai annoncé, si je puis m'exprimer ainsi, ou indiqué. Le prix est encore de 53 cents.

M. GREEN: Quel a été l'effet de vous placer dans la zone 5 plutôt que dans la zone 4?

M. TUCKER: Je crois que l'effet principal serait qu'il y avait peut-être une différence maximum de 4½ cents le mille pieds. Je ne veux pas revenir sur le sujet, mais un représentant de la *Trans-Canada* était à Washington et c'était à l'avantage de cette dernière que les prix que l'on nous faisait seraient si élevés que nous voudrions acheter son gaz de préférence. La question a été soulevée et on a dit que j'avais fait un bon marché, un meilleur marché que Buffalo, et on a cru qu'il était injuste que les Américains payassent leur gaz plus cher que moi. Finalement, on n'a fait que prendre note des arguments, et mes transporteurs, la *Tennessee Gas Transmission Company*, a jusqu'à 60 jours avant de commencer à me transporter du gaz pour disposer un taux et le justifier.

M. GREEN: Que dites-vous là?

M. TUCKER: Déposer un taux, un taux de transport.

M. GREEN: Alors, la question du taux à l'entrée de la ville de Toronto est encore à débattre?

M. TUCKER: Oui, monsieur.

M. GREEN: La *Tennessee Transmission Company* devra faire une demande à la *Federal Power Commission*, ou est-elle sur le point de le faire?

M. TUCKER: Pas avant le mois de mai.

M. GREEN: Elle fera une demande?

M. TUCKER: Je ne connais pas la date.

M. GREEN: Désire-t-elle obtenir une augmentation?

M. TUCKER: Je n'ai pas dit cela. Elle dépose un taux, afin que la Commission sache à quoi s'en tenir. Il s'appliquera à toute compagnie qui se trouve dans la même catégorie, et je ne crois pas qu'il soit différent de celui que j'ai maintenant.

M. GREEN: Il pourrait être plus élevé?

M. TUCKER: Oui, ou moins élevé.

M. GREEN: Il est peu probable qu'il soit de beaucoup moins élevé.

M. TUCKER: Je n'ai jamais entendu parler de prix qui baissent mais, à tout événement, c'est la situation.

M. GREEN: Savez-vous quel sera le taux, ou avez-vous entendu des rumeurs à cet égard? En d'autres termes, la *Tennessee Transmission* qui est votre associée et qui partage avec vous la propriété de la *Niagara Transmission Limited*...

M. TUCKER: Elle va s'efforcer de me trouver un bon taux.

M. GREEN: Vous a-t-elle dit quel taux elle entendait soumettre à la *Federal Power Commission*?

M. TUCKER: Non, monsieur.

M. GREEN: Et je suppose que vous ne connaissez pas le taux de la *Trans-Canada*?

M. TUCKER: Non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur James.

M. James:

D. Le témoin peut-il nous dire quelque chose au sujet de la conversion des appareils dont il est question pour la ville de Toronto?—R. M. George Knight, l'ingénieur de la compagnie, devrait répondre à cette question.

M. KNIGHT: Je suppose que vous ne désirez pas savoir la date précise de la conversion, mais simplement avoir une idée générale de la manière dont elle sera accomplie?

M. JAMES: Oui.

M. KNIGHT: Nous nous proposons de diviser la ville de Toronto en zones et de procéder à la conversion, zone par zone, pendant une période de 90 jours, à partir de la partie ouest où elle durera peut-être deux jours. Lorsque cette zone sera terminée et aura 100 p. 100 de gaz naturel, nous entreprendrons la zone centrale et ainsi de suite à travers la ville. Avant la date réelle de la conversion, nous ferons un relevé de l'outillage concerné. A la date de la conversion proprement dite, il s'agit de changer les brûleurs, de percer un petit orifice et d'y introduire suffisamment de gaz pour chaque client et de lui fournir le même montant d'air, de sorte que le gaz aura les mêmes caractéristiques de combustion que le gaz fabriqué.

M. JAMES: Cette conversion sera-t-elle affectuée et payée par le consommateur?

M. KNIGHT: Oui.

M. JAMES: Le client n'a rien à y faire, si ce n'est qu'il vous laisse entrer dans sa maison?

M. TUCKER: Ne nous bernons pas; le client paiera l'installation, mais nous ne demandons rien directement.

M. JAMES: Vous attendez-vous à ce que le travail sera terminé dans les 90 jours?

M. KNIGHT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hosking.

M. HOSKING: Monsieur le président, je désire poser une question à M. Schultz après en avoir posé une à M. Palmer. M'avez-vous dit, monsieur Palmer, que Guelph, Kitchener et Galt devront faire affaire avec l'*Union Gas Company*?

Le TÉMOIN: Je ne me souviens pas avoir dit cela. M. Tucker l'a peut-être dit.

M. TUCKER: Je vous demande pardon, mais à Galt, ce sera la *Dominion Natural Gas Company*.

M. HOSKING: Et à Guelph?

M. TUCKER: Actuellement, Guelph possède sa propre usine à Gaz et dirige son affaire.

M. HOSKING: Est-ce la *Guelph Light, Heat and Power*?

M. TUCKER: Oui, c'est une usine que la ville possède et dirige. Cependant, s'il arrive du gaz naturel dans les environs, elle voudra en avoir.

M. HOSKING: Doit-elle faire affaire directement avec l'*Union Gas Company* qui se trouve dans la région de Chatham, comme vous me l'avez déjà dit?

M. TUCKER: Oui.

M. HOSKING: Pourquoi ne fait-elle pas affaire directement avec la *Trans-Canada*?

M. TUCKER: Parce que *Trans-Canada* est un pipe-line qui dessert ou qui desservira, je suppose, l'*Union Company* et celle-ci exercera alors sa concession.

M. HOSKING: Ce que je désire savoir est ceci, et il s'agit d'une grosse affaire et non pas d'une petite. Pourquoi les villes de Guelph, Galt, Kitchener et Waterloo ne peuvent-elles pas faire affaire directement avec la *Trans-Canada*? Pourquoi leur faut-il acheter de l'*Union Company* qui est intéressée dans une autre partie tout à fait différente de la province?

M. TUCKER: Elles s'adressent à Sarnia aussi. Je ne sais pas si j'ai une carte ici.

M. HOSKING: Pourquoi nous faut-il faire affaire avec l'*Union*? Pourquoi ne pouvons-nous pas nous adresser directement à la *Trans-Canada*?

M. TUCKER: Je ne puis répondre au sujet du programme, mais c'est un fait que la province a déjà le gaz naturel.

M. HOSKING: Pas là où nous sommes. Pas à Galt ou Guelph.

M. TUCKER: A Galt, oui.

M. HOSKING: Je veux dire Kitchener, Waterloo ou Guelph.

M. TUCKER: Non, mais vous avez dit Galt.

M. HOSKING: J'ai dit Galt, parce que nous groupons ordinairement les trois ensemble, vu qu'elles sont rapprochées; mais à l'exception de Galt, les autres n'ont pas de gaz.

M. TUCKER: Je ne puis répondre à votre question.

M. HOSKING: Puis-je poser cette question à M. Schultz. Si vous construisez maintenant ce pipe-line pour desservir Toronto, pourquoi ne pas desservir aussi quelques-uns des autres districts qui se trouvent sur le parcours? Pourquoi se rend-il exclusivement et directement de la péninsule de Niagara à Toronto? Pourquoi ne pourrais-je pas dire à la *Guelph Light, Heat and Power Commission* que si elle s'abouchait avec la *Trans-Canada* et construisait un pipe-line à partir de Guelph jusqu'à votre conduit à Burlington, elle pourrait avoir du gaz. Il est possible que ce pipe-line pourrait desservir Kitchener et Waterloo, une distance de vingt et quelques milles?

M. SCHULTZ: C'est une question qui devrait être posée à M. Tucker; mais il s'agit de son gaz.

M. HOSKING: Mais vous construisez la conduite, vous la possédez et vous la leur louez?

M. SCHULTZ: Mais, il s'agit de son gaz.

M. HOSKING: Mais, il s'agit de votre gaz et, en fin de compte, vous allez en prendre possession. Vous faites un marché avec la *Consumers Gas*. Pourquoi n'en pas faire un avec quelques-unes des autres villes qui sont autant intéressées à obtenir du gaz que la *Consumers*?

M. SCHULTZ: Je ne puis parler pour la *Federal Power Commission*, mais je comprends qu'elles ont un certificat pour la tâche spécifique d'amener le gaz à 21...

M. HOSKING: Qu'entendez-vous par "elles"?

M. SCHULTZ: La *Consumers*, la *Niagara* et la *Tennessee*.

M. HOSKING: Vous voulez dire que la *Consumers Gas* a demandé ce certificat spécifiquement?

M. SCHULTZ: Il lui a été accordé.

M. HOSKING: D'accord, mais cela ne devrait pas empêcher aucune des autres compagnies de demander de se relier au pipe-line que vous construisez. C'est réellement sérieux... la partie industrielle et commerciale du Dominion du Canada.

M. SCHULTZ: La *Consumers* s'est rendue à Washington et a lutté. Elle a gagné son point et obtenu du gaz; c'est à elle et, légalement, je ne puis répondre à la question concernant les droits des autres localités. La *Consumers* a dépensé son argent et elle a gagné une lutte de trois ans...

M. HOSKING: Mais nous sommes à passer un bill et quelques-uns d'entre nous, en dehors de la ville de Toronto, pourraient être intéressés, même très intéressés. Tout ce que je veux savoir est ce que la population considérable de cette région industrielle de la province d'Ontario a à faire pour avoir du gaz. Vous avez des droits exclusifs, je suppose?

M. SCHULTZ: Non, si la *Trans-Canada* construit son pipe-line de l'Alberta à l'Est du Canada, ces localités pourront acheter tout le gaz qu'elles désirent.

DES VOIX: Très bien.

M. HOSKING: Mais, en même temps, ce serait difficile de faire cela plus tard, alors qu'il serait très avantageux d'accomplir maintenant ce qui peut être fait. Maintenant, tout ce que je veux savoir est ceci: si les villes que j'ai mentionnées ne sont pas engagées avec d'autres compagnies, pourraient-elles, en faisant les démarches voulues, se relier à votre pipe-line?

M. SCHULTZ: Je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi, s'il y a du gaz disponible.

M. HOSKING: Elles pourraient prendre votre pipe-line à bail pour s'approvisionner?

M. SCHULTZ: S'il y a un surplus de débit, je ne vois pas de raison pour ne pas s'entendre.

M. HOSKING: Vous parlez d'un surplus de débit; ce n'est pas suffisant. A-t-on songé à ce que serait leur situation, si elles demandaient du gaz?

M. SCHULTZ: Je crois qu'il leur faudrait s'adresser à la *Federal Power Commission* et lutter pendant trois ans, tout comme la *Consumers*.

M. HOSKING: Avez-vous passé un contrat qui ne vous laisse guère de latitude? Ce point se présente trop souvent, et c'est le temps d'agir.

M. HAHN: Quelqu'un peut-il nous dire si la chose peut être faite légalement?

M. TUCKER: Elle ne peut l'être.

M. HOSKING: Pourquoi?

M. TUCKER: Parce qu'il faut considérer les règles et les règlements de la concession, et c'est une industrie qui est réglementée du commencement à la fin.

M. HOSKING: Réglementée?

M. TUCKER: Oui, réglementée du commencement à la fin. Je ne penserais pas à aller vendre du gaz sans m'aboucher avec la *Dominion Natural Gas Company*.

M. CAVERS: Refuseriez-vous de vendre du gaz à St. Catharines?

M. TUCKER: La *Dominion* y en vend.

M. CAVERS: Si la *Dominion* voulait du gaz de ce pipe-line, vous lui en fourniriez?

M. TUCKER: Oui.

M. CAVERS: Si Grimsby voulait du gaz de ce pipe-line, lui en fourniriez-vous?

M. TUCKER: Êtes-vous personnellement intéressé dans cette affaire?

M. CAVERS: Non, et je ne possède pas d'actions dans une compagnie ou quoi que ce soit. Je m'occupe uniquement des intérêts de mes électeurs. Si la *Dominion Natural Gas Company* désirait du gaz pour St. Catharines, lui en fourniriez-vous à même ce pipe-line?

M. TUCKER: Je crois devoir vous donner ici une explication qui répondra à votre question. La *Dominion* a des concessions à Galt et à St. Catharines, et je suis scrupuleusement d'avis qu'elle y voie elle-même. Je ne m'aboucherais avec elle que pour lui offrir les installations que j'aurais à ma disposition, ce que j'ai déjà fait d'ailleurs. Je lui ai demandé si, en construisant le pipe-line, je devais lui conserver de l'espace. Elle m'a répondu dans la négative et qu'elle avait d'autres projets. Je ne lui ai pas demandé quels étaient ces projets. Elle m'a répondu catégoriquement qu'elle ne voulait pas de mon gaz. La quantité de gaz que j'ai acheté en Louisiane et pour lequel la *Federal Power Commission* m'a accordé un permis d'importation est pour mon propre territoire, plus un autre aux environs de Welland, de Port-Union et des chutes Niagara.

M. HOSKING: Avez-vous correspondu avec la *Dominion*?

M. TUCKER: J'ai vu tout ce monde avant de commencer.

M. HOSKING: Avez-vous de la correspondance indiquant que la compagnie ne voulait pas de gaz?

M. TUCKER: J'ai mes oreilles, c'est tout.

M. HOSKING: Vous n'avez rien par écrit?

M. TUCKER: Non.

M. HOSKING: Supposons que la *Dominion* écrit et manifeste son désir d'avoir du gaz?

M. TUCKER: Il est trop tard. Le conduit est construit et installé. La *Dominion* aurait dû en parler lorsque je me suis rendu à Washington. Il m'a fallu trois ans pour obtenir un permis, et il a fallu bien du temps pour mettre les choses dans l'ordre où elles sont maintenant. J'y ai travaillé bien longtemps. La population de 1,300,000 que nous desservons dans l'Ontario aura un approvisionnement de gaz naturel dès maintenant.

M. HOSKING: Voulez-vous répondre à la question?

M. CAVERS: Je crois que M. Tucker veut en finir.

M. TUCKER: J'ai un approvisionnement de gaz de la Louisiane; il est ici maintenant et il sera à notre disposition le 1^{er} novembre. Depuis le début de tout cela, le développement de l'Ouest s'est effectué et il semble que notre marché est essentiel à la construction de cette conduite pour les autres parties

du Canada. Nous nous sommes entendus avec ceux dont nous avons acheté le gaz de bonne foi pour qu'ils ne nous en fournissent plus lorsque l'heure sera disponible. Je ne crois pas que nous puissions rien faire de plus. Nous espérons pouvoir trouver d'autres clients.

M. HOSKING: Avez-vous eu de la difficulté à obtenir votre approvisionnement de gaz?

M. CONACHER: Il a fallu trois ans.

M. HOSKING: Les pourparlers peuvent durer encore trois ans, mais voici ce que je veux savoir. Ne désiraient-ils pas inclure les endroits où il n'y a pas d'approvisionnement de gaz?

M. TUCKER: Je ne connais rien au sujet de Guelph ou St. Catharines.

M. HOSKING: S'il n'y a qu'une certaine quantité de gaz?

M. TUCKER: J'ai acheté ce dont j'avais besoin.

M. HOSKING: Le gouvernement américain ne désire-t-il pas exporter ce gaz?

M. TUCKER: Non, c'est toute une histoire que d'exporter le gaz.

M. HOSKING: Une autre question et j'ai fini. Monsieur le président, est-ce qu'ils ont le droit exclusif de construire un pipe-line, ou d'autres pourrout-ils en construire un par la suite?

M. TUCKER: Oui. Ce n'est pas le seul pipe-line qui sera construit. Le *Trans-Canada* construira le sien avant bien longtemps.

M. HARRISON: Je crois que ma question peut être plutôt posée aux représentants de la *Trans-Canada*. Je crois que l'intention primitive de la *Trans-Canada* était de construire un pipe-line pour desservir l'Est du Canada. Qu'en pensez-vous, monsieur Tucker ou monsieur Schultz?

M. MILNER: C'était l'intention primitive. La *Western* envisageait de construire d'abord jusqu'à Winnipeg et Minneapolis, puis de se rendre jusqu'ici ensuite.

M. HARRISON: J'avais compris que la *Western* devait approvisionner la région des environs de Minneapolis et que la *Trans-Canada* approvisionnerait l'Est du Canada, mais je crois que, depuis que ces plans primitifs ont été faits, le gouvernement de l'Alberta a décidé qu'il serait mieux pour les deux compagnies d'agir de concert. Qu'en pensez-vous, monsieur Milner?

M. MILNER: C'était chose évidente, et il n'y a eu rien de forcé. On en a parlé comme d'un mariage forcé, mais il n'y avait rien de tel. Les deux parties désiraient se réunir, parce que les deux entreprises pouvaient être exploitées au bénéfice des deux.

M. HARRISON: Après que le gaz aura quitté la frontière, de l'*Alberta Gas Conservation Board* pourra-t-il vous indiquer les endroits où vous pourrez le vendre? Êtes-vous libre de le vendre n'importe où?

M. TUCKER: Les choses ne pourraient peut-être pas être les mêmes avec le gouvernement de l'Alberta.

M. HARRISON: Quelle serait l'attitude du gouvernement à cet égard?

M. MILNER: Il est en faveur d'un projet conjoint, c'est-à-dire d'aller vers l'est et aussi à Minneapolis si l'on peut obtenir un permis américain.

M. HARRISON: On insistera pour approvisionner les deux marchés?

M. MILNER: Si cela peut se faire.

M. HARRISON: D'après ce plan, quel sera le prix de l'entrée de Winnipeg?

M. MILNER: Nous ne pouvons rien dire de bien définitif à cet égard. Il serait dans la même zone que le gaz délivré à la *Northern Natural* à la frontière; quelque chose d'à peu près semblable.

M. WOOD: Le même prix?

M. MILNER: Je ne saurais dire cela.

M. HARRISON: Avez-vous une idée aproximative du prix à Winnipeg?

M. MILNER: Non, mais le prix fait à la *Northern Natural* est de 34 cents à la frontière.

M. HARRISON: Serait-il plus élevé ou moins élevé à Winnipeg?

M. MILNER: Nous essayons de le maintenir à environ ce montant. Winnipeg utilisera beaucoup moins de gaz et il se peut qu'il y ait un certain écart.

M. HARRISON: Le prix pour les usagers industriels de Winnipeg sera-t-il à peu près le même que pour les usagers de Minneapolis?

M. MILNER: Je ne puis vous le dire. Tout dépend des circonstances. Je ne me souviens pas du taux industriel à Minneapolis. Cela dépend du facteur débit, de la saison et de plusieurs autres facteurs.

M. HARRISON: Je comprends que l'engagement primitif de la *Northern* était de livrer le gaz à 27·8 cents à la frontière, et que l'engagement à cet effet était ferme.

M. MILNER: A un certain moment, il a été question de 28·6 cents.

M. HARRISON: Est-ce qu'il y a aura un écart considérable pour l'industrie au Canada et aux États-Unis? C'est une ressource canadienne et nous ne sommes pas particulièrement disposés à permettre à nos voisins d'outre-frontière de tourner nos propres armes contre nous.

M. MILNER: La quantité de gaz que nous livrerions à la *Northern Natural* est bien faible en proportion de ce qu'elle distribue. Elle distribue actuellement environ 250 billions de pieds cubes par année. Au début, nous ne lui en fournirons pas plus de 35 billions.

M. HARRISON: M. Schultz a dit il y a quelques instants que la compagnie envisagerait encore de livrer du gaz à cet endroit à environ 45 cents. Je suppose que le diamètre de la conduite y serait pour quelque chose?

M. MILNER: Cela dépend de la charge de la conduite.

M. HARRISON: Quel est le diamètre prévu de votre conduite actuelle?

M. MILNER: 36 pouces jusqu'à Winnipeg et de 28 pouces de Winnipeg en allant vers l'est. C'est encore sujet à étude.

M. HARRISON: Serait-il avantageux pour les usagers de cette partie du pays d'avoir une conduite de 36 pouces à partir de Winnipeg en allant vers l'est, si le débit l'exigeait?

M. MILNER: Si vous pouviez la remplir et la garder remplie peu de temps après la construction. Mais les frais généraux d'un pipe-line sont très élevés, et si vous n'utilisez que 50 p. 100 de la capacité pendant plusieurs années, il se peut que vous fassiez faillite. Si la conduite est d'un diamètre plus petit, elle peut rapporter suffisamment pour vous permettre d'en construire une seconde en temps voulu.

M. HARRISON: Quelle serait la capacité des conduites allant vers l'est?

M. MILNER: Cinq cents millions.

M. HARRISON: Je comprends que lorsque vous commencerez à dépasser 500 millions par jour, il est probable qu'une conduite de 6 pouces serait une affaire qui rapporte, particulièrement pour les consommateurs de cette partie.

M. MILNER: Une conduite de 36 pouces vous amènerait à environ 800 millions, mais pendant un nombre d'années, avec une telle conduite, vous ne vendrez pas plus de 300 millions.

M. HARRISON: En supposant que vous dépassiez ce débit de 500 millions et que vous vendiez 650 ou peut-être 700 millions, quel sera l'effet sur le consommateur de cette partie si vous ne construisez qu'une conduite de 30 pouces?

M. MILNER: Nous ferions ce que toute autre compagnie a fait, soit commencer à boucler.

M. HARRISON: Mais si vous agissez ainsi, vos immobilisations augmenteraient encore, n'est-ce pas?

M. MILNER: Oui, mais dans l'intervalle, nous n'aurions pas à supporter des immobilisations exceptionnelles.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Conacher.

M. CONACHER: Monsieur Tucker, 22 billions de pieds cubes seront importés pour satisfaire les besoins de Toronto, mais dans le cas où la *Dominion Gas Company* vous en aurait demandé 2 ou 3 billions de plus lorsque vous étiez à étudier son problème, vous auriez essayé d'en obtenir 25 billions pour le résoudre?

M. TUCKER: Oui.

M. CONACHER: Je vous remercie.

M. HOLOWACH: Je crois qu'il convient maintenant de féliciter MM. Milner, Schultz et Tolmie d'avoir comparu ici comme représentants d'une seule corporation plutôt que de deux compagnies rivales, et aussi de remercier tous ceux qui ont appuyé le principe du fusionnement à la Chambre, de même que l'honorable M. Manning, le premier ministre de l'Alberta, qui n'est pas présent, mais qui a proposé l'amalgamation des deux compagnies. Maintenant, M. Milner peut-il me dire s'il est satisfait du marché soumis par la *Niagara Transmission Limited*? La raison pour laquelle je pose cette question est la suivante: les plans de cette compagnie sont-ils de quelque manière en désaccord avec ceux de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*?

M. MILNER: Non. Je crois que c'est un excellent marché au point de vue de toutes les parties. Personne ne le critique. Naturellement, j'hésite à parler pour la *Consumers*, mais je crois qu'il en est de même pour elle. Ce marché résout certains problèmes sérieux d'une manière satisfaisante pour nous tous.

M. HOLOWACH: Vous avez dit qu'au point de vue économique, il est désirable de trouver un marché pour le pipe-line *Trans-Canada* dans le Mid-ouest américain, afin d'atteindre un triple objectif: un revenu convenable pour les producteurs de l'Alberta, la possibilité économique de la conduite et un approvisionnement à bas prix à la disposition des consommateurs du marché de l'Est. Prévoyez-vous de la difficulté à approvisionner le marché de l'Ouest américain et, dans l'affirmative, comment?

M. MILNER: Vous voulez parler du marché de l'Ouest, de celui de Minneapolis?

M. HOLOWACH: Oui.

M. MILNER: Nous pouvons commencer à l'approvisionner de gaz en très grande quantité du moment que la conduite aura été construite. Il en absorbera sans trêve environ 100 millions de pieds cubes par jour pendant toute l'année. Il va sans dire que cela nous procurera un revenu qui, au cours des premières années, ne sera pas élevé ici, alors que notre marché sera relativement faible pendant un certain temps. Le marché de Minneapolis nous aidera beaucoup à supporter le fardeau.

Bien que le maximum paraisse petit, nos ingénieurs nous disent que dans les premiers temps les ventes seront faibles dans l'Est du Canada et que le producteur de l'Est aura un profit d'environ 10 cents. Au fur et à mesure des années et lorsque les ventes seront plus élevées, le profit ne sera peut-être pas si important, mais il sera encore d'environ 5 cents.

M. HOLOWACH: Naturellement, les gens de l'Alberta sont très intéressés au pipe-line et à sa possibilité économique. Entrevoyez-vous la nécessité d'une subvention des autorités fédérales pour que ce soit possible?

M. MILNER: Je n'aime pas à parler de dollars tant que nous n'aurons pas les chiffres définitifs, mais je ne le crois pas. Il est certain qu'aucune subvention n'a été demandée et qu'aucune n'a été promise. C'est un projet de grande envergure et bien des facteurs sont encore inconnus. Par exemple, les détails des contrats que nous pouvons avoir ici sont encore bien vagues. Mais j'espère que l'entreprise pourra être menée à bonne fin sur une base solide et sans assistance.

M. HOLOWACH: Une dernière question. Le projet initial de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* ne comportait-il pas un service plus impressionnant pour l'Est du Canada que celui soumis par la *Niagara Gas*?

M. MILNER: Je ne vous comprends pas très bien.

M. HOLOWACH: Pour ce qui est du marché de l'Est, le projet initial de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* n'était-il pas de plus vaste envergure que celui soumis par la *Niagara*?

M. MILNER: La différence est la suivante, et veuillez me corriger si je me trompe. D'abord, la *Trans-Canada* ne prévoyait pas que du gaz serait importé d'outre-frontière pour desservir la région de Toronto. La situation a changé sur un point et un point seulement; c'est-à-dire que nous allons importer du gaz américain pendant une courte période,—deux ans ou un peu plus,—ce qui permettra d'établir le marché de Toronto. Lorsque le gaz de l'Ouest arrivera, il y trouvera un marché considérable tout établi. Autrement, ce marché serait inexistant.

M. HOLOWACH: Monsieur Milner, les premiers plans de la *Trans-Canada* ne comportaient-ils pas le service de quelques-unes des villes qui ne sont pas mentionnées dans ceux de la *Niagara Gas*, comme Galt et quelques autres endroits?

M. MILNER: Oui, la *Trans-Canada* prévoyait desservir le même territoire, mais probablement d'une manière différente. La conduite de la *Niagara* change nos plans jusqu'à un certain point, mais non pas le résultat final.

M. HOLOWACH: Ne trouvez-vous pas que vous étiez plus ou moins forcés d'accepter la proposition de la *Niagara Gas* et que, pour ainsi dire, vous n'aviez pas le choix.

M. TUCKER: Je ne suis pas prêt à dire cela, parce qu'un pipe-line ici est d'une importance considérable au point de vue national, et le marché y est aussi considérable. La différence entre la *Trans-Canada* et nous-mêmes à l'origine n'était qu'une question de synchronisation. Nous avons cru devoir essayer d'établir le marché de Toronto, afin qu'il ne fût pas inexistant à l'arrivée du gaz de l'Ouest. La *Trans-Canada* pensait qu'elle trouverait un marché plus ou moins inexistant, c'était là le point de conflit d'opinions. Ce que la *Consumers* a accompli, et ce que l'*Union* et les autres compagnies accompliront, je l'espère, a amené la solution de la différence, parce qu'on est présentement à établir le marché.

M. HOLOWACH: Je suppose qu'après avoir reçu la charte, la prochaine démarche sera d'obtenir la permission du gouvernement de l'Alberta?

M. MILNER: Les auditions se sont terminées la semaine dernière et j'imagine que la question sera réglée dans deux semaines, tout au plus.

M. HOLOWACH: Prévoyez-vous une difficulté technique quelconque provenant du gouvernement de l'Alberta sur la question d'accorder un permis d'exportation?

M. MILNER: Non.

M. HOLOWACH: J'ai posé ces questions, parce que je suis primordiallement intéressé à protéger les meilleurs intérêts du pipe-line de la *Trans-Canada*, comprenant bien qu'il aura un effet économique énorme et positif sur le pays, sans compter que c'est un des grands exploits du génie du présent siècle.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hamilton.

M. HAMILTON: Monsieur le président, je suis quelque peu inquiet à la suite des questions et des réponses de ce matin, à savoir si la région à l'est de Toronto a été omise de l'Est du Canada complètement...

Des VOIX: Très bien!

M. HAMILTON: ...et je me demandais justement si M. Milner peut nous dire si on a songé à étendre le pipe-line de la *Trans-Canada* à l'est de Toronto pour desservir le marché de Montréal et la région entre ces deux villes. C'est ma première question.

M. MILNER: Nous sommes certainement très intéressés à desservir Montréal et à y conduire le pipe-line. Nous avons eu de nombreux entretiens et pourparlers avec la Commission de l'Hydro-Québec et nous envisageons certainement nous rendre jusqu'à Montréal où il y a un marché possible très considérable. Pour préciser, notre projet comprend ce qu'on appelle l'Est et le Centre du Canada. Nous nous rendrons partout où il y a un marché à desservir.

M. HAMILTON: Pouvez-vous dire que jusqu'à date l'Hydro-Québec vous a prêté une oreille sympathique?

M. MILNER: Oh! très sympathique.

M. HAMILTON: En supposant que vous atteigniez Toronto dans l'espace de cinq ans prévu dans le contrat que nous avons devant nous, avez-vous une idée du nombre d'années qui devront s'écouler avant que le gaz naturel ne soit rendu à Montréal?

M. MILNER: Je désire éclaircir ce point des cinq ans. Le contrat mentionne cinq ans, mais il mentionne aussi cinq ans à compter du 1^{er} novembre 1954, ou lorsque le gaz de l'Ouest arrivera ici, soit celle de ces périodes qui est la plus rapprochée. Nous espérons certainement que le gaz sera rendu ici à la fin de 1956. C'est en effet deux ans et demi plutôt que cinq ans. Comme partie du projet général, nous espérons pouvoir continuer immédiatement jusqu'à Montréal.

M. HAMILTON: Croyez-vous que les deux régions pourraient être desservies avec un pipe-line de 30 pouces?

M. MILNER: Oui.

M. HAMILTON: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: M. Palmer a en main un télégramme qu'il désire lire.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, j'ai dit plus tôt ce matin que ce contrat avait été souscrit par la *Consumers Gas*, la *Niagara* et la *Trans-Canada* et que des copies étaient entre les mains des compagnies pour exécution. Je viens de recevoir un télégramme de Houston (Texas):

“Avons souscrit contrat avec *Consumers*, *Niagara* et *Trans-Canada*. Reçu aujourd'hui. Nous avons envoyé par la poste des copies souscrites. *Tennessee Gas Transmission Company*.”

Le vice-président,
N. W. Freeman.”

M. HOSKING: M. Schultz peut-il me dire avec qui il a communiqué dans la ville de Guelph? Est-ce avec le président de l'*Hydro Electric Power Commission*? Je regrette; je devrais m'adresser à M. Tucker.

M. TUCKER: Je n'ai pas communiqué avec qui que ce soit à Guelph, mais je sais pertinemment que les commissaires de cette ville ont signé une lettre manifestant leur intention d'acheter du gaz naturel de l'*Union Gas Company* et que lorsque celle-ci sera en mesure de desservir la ville de Guelph, elle le fera.

M. NICKLE: Je désire poser une question qui se rapporte à ce que M. Milner a dit. Celui-ci a déclaré qu'en reliant Minneapolis le coût du gaz dans l'Est du Canada serait réduit d'environ 10 cents le mille pieds cubes pendant les premières années, ce qui se monterait, naturellement, à plusieurs millions de dollars par année. A la longue, cela épargnerait probablement environ 5 cents le mille pieds. A ce propos, monsieur Milner, croyez-vous que le marché de Minneapolis pourrait être obtenu sur une base interrompue, ou faudrait-il ou devrait-il y avoir un engagement ferme de fournir du gaz de la frontière jusqu'à Minneapolis afin d'assurer l'obtention de marché très important pour le succès de la compagnie canadienne?

M. MILNER: La distance est considérable; elle est d'environ 400 milles de la frontière.

M. NICKLE: Oui.

M. MILNER: Il faudra que j'étudie cette question bien soigneusement, parce que tout dépend du prix qu'il faudrait payer pour obtenir du gaz naturel ailleurs. Comme vous le savez, il y a des possibilités dans le bassin Williston, mais elles ne mûrissent pas rapidement. Il va sans dire que, jusqu'à date, la *Northern Natural* est à court de gaz, mais c'est un projet qui n'a certainement pas été étudié sérieusement.

M. NICKLE: Vu ce qui se passe au bassin Williston, plus vite vous vous implantez sur le marché de Minneapolis, meilleures seront les perspectives économiques du marché canadien?

M. MILNER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous allons suspendre la séance jusqu'à 3 heures 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

M. DECORE: Je propose que le Comité fasse imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages concernant les bills 325 et 389.

M. HAHN: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé de faire imprimer 650 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages concernant les bills 325 et 389. Ceux pour?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. GREEN: Je crois que le parrain du bill de la *Niagara* nous a dit au cours des débats à la Chambre que nous aurions les contrats à notre disposition, et je me demande si nous pouvons avoir une copie des contrats entre la *Consumers* et la *Tennessee*, de même que des contrats pour obtenir leur gaz aux États-Unis. Je crois que tous les contrats devraient être déposés ici.

M. K. B. PALMER, Q.C., procureur de la *Niagara Gas Transmission Limited*, est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, nous n'avons pas ces contrats aujourd'hui mais, toutefois, nous avons une copie du contrat entre la *Trans-Canada* et la *Consumers* et la *Niagara*. Si le Comité désire des copies des autres contrats qui sont des documents publics, nous pouvons les obtenir, mais pas aujourd'hui.

M. GREEN: Monsieur le président, je crois que ces contrats devraient être déposés, afin d'avoir une vue d'ensemble. Y a-t-il objection à cela?

Le TÉMOIN: Pas de notre part?

M. GREEN: Allez-vous les déposer?

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je vais voir à ce que vous en ayez des copies.

M. WOOD: Monsieur le président, les remarques de M. Schultz concernant le débouché à Minneapolis m'ont intéressé. Je crois qu'il a dit espérer vendre 100 millions de pieds cubes par jour à raison de 28·6 cents.

M. SCHULTZ: Il n'a pas été question de 28·6 cents.

M. WOOD: Quel est le diamètre du conduit que vous entendez construire jusqu'à Minneapolis?

M. SCHULTZ: 24 pouces.

M. WOOD: Quel genre de marché prévoyez-vous pouvoir desservir aux États-Unis?

M. SCHULTZ: M. Milner pourrait mieux répondre à votre question.

M. MILNER: Le conduit alimenterait le réseau de la *Northern Natural* qui recevrait le gaz et le distribuerait. Du moment que le gaz a traversé la frontière, nous n'avons pas à y voir.

M. WOOD: Il alimenterait le marché domestique et commercial?

M. MILNER: Oui. Comme je l'ai fait remarquer ce matin, 100 millions par jour. La *Northern Natural* en distribue déjà 250 millions.

M. WOOD: La question est que le chiffre que vous m'avez donné ce matin me semble plutôt élevé en comparaison de ce que vous vous attendez de livrer à Toronto. Tenant compte de la grandeur de Minneapolis, je crois que le chiffre est hors de proportion.

M. MILNER: Il s'agit d'établir un marché domestique. Par exemple, pour la cinquième année, ce contrat prévoit 21 et 22 billions dans la région de Toronto.

Actuellement, le réseau de Calgary et d'Edmonton distribue environ 26 ou 28 billions. Grandes sont les possibilités. La population d'un endroit est de 200,000 et à Toronto, d'environ 1,250,000.

M. WOOD: Quelle est la population de Minneapolis?

M. MILNER: Environ 2,000,000.

M. WOOD: Elle a dû augmenter plutôt vite ces derniers temps. Pouvez-vous me dire le prix que vous vous attendez de demander à l'entrée de Minneapolis?

M. MILNER: Nous pensons demander 38 cents, mais aucun contrat n'a encore été passé. C'est à la frontière et non pas à l'entrée.

M. WOOD: Quel prix demanderez-vous aux consommateurs de Winnipeg?

M. MILNER: A peu près le même. Le débit de Minneapolis a beaucoup plus de valeur. Le facteur débit à Winnipeg est très mauvais. La première année, il est d'environ 3½ billions, puis il monte à quelque chose comme 10 ou 11 billions. Ici encore, c'est une question de clientèle et de savoir combien vite vous pourrez vendre non seulement dans le territoire existant, mais dans toutes les régions qui progressent.

M. WOOD: Pourquoi dites-vous qu'il y a des hauts et des bas? Est-ce à cause des saisons?

M. MILNER: Oui.

M. WOOD: Il s'agit de la consommation industrielle?

M. MILNER: Non, domestique, du chauffage.

M. WOOD: Estimez-vous que le prix à Winnipeg sera plus élevé que celui du gaz expédié aux États-Unis?

M. MILNER: Non, je crois qu'il sera à peu près le même, laissant l'avantage à Winnipeg.

M. WOOD: Je me demandais quel serait l'effet sur la consommation de l'Est si le prix était plus élevé là-bas. Toronto aurait-elle un prix moins élevé que quelques-unes des villes de moindre importance?

M. MILNER: En dernière analyse, cela dépend toujours du débit que vous pouvez avoir.

M. WOOD: Tout le gaz expédié à la *Northern Natural Gas Company*, qui desservirait Minneapolis, serait-il à la disposition du Centre du Canada s'il existait un marché plus considérable que celui que l'on prévoit actuellement?

M. MILNER: Il en a déjà été question, mais tout dépend de si, comment et quand. Je ne dis pas qu'il ne serait pas disponible, mais nous ne prévoyons pas de pénurie de gaz en Alberta. Les nouvelles découvertes se révèlent de plus en plus riches. Ce n'est pas une question de savoir si nous pouvons desservir les marchés ici, mais plutôt de savoir s'il ne nous faudra pas avoir un autre marché plus tard.

M. WOOD: Vous êtes-vous engagés au point où il ne serait pas du tout disponible?

M. MILNER: Non.

M. WOOD: Si vous aviez ici un marché plus considérable que celui prévu, et capable d'absorber tout le gaz de l'Alberta, est-ce que le gaz que vous livrez à Minneapolis serait disponible pour ce marché?

M. MILNER: Pas immédiatement. Il faudrait leur donner un très long préavis. Si nous lui coupons le gaz, il faudra que Minneapolis s'en trouve ailleurs aux États-Unis.

M. McIVOR: Et quant au prix du gaz à Fort-William?

M. MILNER: Il serait un peu plus élevé, mais pas beaucoup. Nous en aurons bien soin, si elle achète le gaz.

M. CAVERS: J'aurais besoin d'un mot d'explication. Qui construit le conduit qui va de la frontière internationale, de la rivière Niagara jusqu'à Toronto?

M. SCHULTZ: Il sera construit par la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*.

M. CAVERS: Et vous en aurez la possession et la propriété?

M. SCHULTZ: Non. Le conduit est loué à la *Consumers* par bail qui restera en vigueur jusqu'à ce que le pipe-line ouest-est de la *Trans-Canada* soit terminé et que nous soyons en mesure de fournir à la *Consumers* du gaz de qualité en abondance.

M. CAVERS: Ce pipe-line de la *Trans-Canada* s'étendra de la frontière jusqu'à Toronto en suivant la route dont il a été question ce matin?

M. SCHULTZ: Oui.

M. CAVERS: Et vous vous proposez alors de louer le pipe-line à la compagnie connue sous le nom de *Niagara Gas Transmission Company*?

M. SCHULTZ: C'est exact.

M. CAVERS: C'est un bail pour une période de cinq ans?

M. SCHULTZ: Oui, ou jusqu'à ce que le pipe-line ouest-est entièrement canadien soit terminé, soit celle de ces périodes qui est la plus courte.

M. CAVERS: Vous voulez dire la plus rapprochée?

M. SCHULTZ: Oui.

M. CAVERS: Permettez-moi de vous poser cette question, parce que je n'ai pas eu l'occasion d'examiner tout le contrat en détail. Y a-t-il quelque chose dans le contrat qui prévoit une option ou un renouvellement du bail à l'expiration de la période de cinq ans?

M. SCHULTZ: Non. Si, à l'expiration de cette période et pour une raison imprévisible, le pipe-line de la *Trans-Canada* n'est pas construit, la *Consumers* a la faculté de l'acquérir.

M. CAVERS: Si le pipe-line de la *Trans-Canada* n'est pas construit?

M. SCHULTZ: Oui.

M. CAVERS: Est-ce que cela signifie au delà d'un point, jusqu'à un certain point, ou doit-il être construit jusqu'à Toronto?

M. SCHULTZ: Si le pipe-line est construit jusqu'à Toronto et si nous pouvons fournir du gaz à la *Consumers*, le bail prend fin.

M. CAVERS: Je comprend. M. Milner a dit que vous prévoyez avoir du gaz en quantité suffisante pour approvisionner tout l'Est du Canada.

M. SCHULTZ: C'est exact.

M. CAVERS: Et si vous étendez votre pipe-line jusqu'à Toronto, vous construisez immédiatement une section de Toronto jusqu'à la rivière Niagara?

M. SCHULTZ: Oui.

M. CAVERS: S'il en est ainsi, votre compagnie, la *Trans-Canada*, entreprendra de fournir du gaz aux points intermédiaires autour du lac à partir de Toronto jusqu'à la rivière Niagara?

M. SCHULTZ: C'est ce que nous ferons. De fait, nous prévoyons entamer des pourparlers pour passer des contrats fermes avec ces régions immédiatement.

M. CAVERS: Cela soulève un autre point. Entreprendez-vous de passer ces contrats avec les compagnies actuelles, comme l'*Union Gas*, la *Dominion Natural Gas Company*, la *Grimsby Gas Company* et la *Guelph Light, Heat and Power*, ou en passerez-vous de nouveaux avec les municipalités intéressées?

M. SCHULTZ: Nous ne pouvons pas empiéter sur le territoire du marché de l'*Union*. Ce pipe-line en est essentiellement un pour la transmission du gaz, et s'il a été décidé qu'une certaine région se trouve dans le territoire du marché de l'*Union*, il nous faudra nous entendre avec celle-ci.

M. CAVERS: Si vous entriez dans une région comprise dans un territoire où une compagnie de gaz privée a une concession, il vous faudrait nécessairement traiter avec elle et non pas directement avec toute autre compagnie?

M. SCHULTZ: Oui, monsieur.

M. CAVERS: Alors, dans le cas de Guelph, il vous faudrait traiter avec la *Guelph Light, Heat and Power Company*?

M. SCHULTZ: Si c'est dans le territoire de sa concession.

M. CAVERS: S'il s'agissait de la *Dominion Natural Gas*?

M. SCHULTZ: La même chose.

M. CAVERS: Et de la *Grimsby Gas Company* et des autres?

M. SCHULTZ: Pareillement, et nous espérons passer des contrats fermes dans les deux ou trois mois suivants.

M. CAVERS: Alors, pendant la durée du bail avec la *Niagara Gas Transmission Company*, quel est le montant du loyer convenu entre vous-mêmes et la compagnie concernant l'usage du pipe-line? Est-il établi dans l'entente?

M. SCHULTZ: Oui, mais d'une façon très générale. Cependant, le montant du loyer doit suffire à couvrir les frais fixes, le coût du droit de passage et le reste.

M. CAVERS: Il y a autre chose, monsieur Schultz. Comment vous proposez-vous de faire franchir à votre pipe-line de *Niagara Power Diversion Development*, à Queenston, et le canal Welland? Est-ce votre intention de le faire passer sous ces installations?

M. SCHULTZ: Je suis sûr qu'il passera au-dessous.

M. CAVERS: Savez-vous s'il en a été ainsi actuellement?

M. SCHULTZ: Non, je ne suis pas assez au courant pour le dire.

M. CAVERS: Vous ne pouvez dire si le pipe-line passera au-dessous?

M. SCHULTZ: C'est mon opinion, mais je crois que la *Consumers* serait beaucoup mieux renseignée, parce qu'elle a étudié la question plus en détail que nous-mêmes. Je ne fais qu'exprimer une opinion, mais je crois que le pipe-line passera au-dessous.

M. CAVERS: Quant à l'emjambée de la rivière Niagara, il y a, à Queenston, une dérivation d'énergie hydraulique en provenance de Chippawa et, en plus, il y a le canal Welland. Savez-vous si on a songé à tout cela?

Le TÉMOIN: Personnellement, je ne saurais me prononcer, mais je crois que les ingénieurs de la *Tennessee* ont étudié la question et je suis à peu près certain que la conduite sera construite sous l'eau. Je sais que nous passons sous le terrain de la *Niagara Parks Commission* et sous la rivière Niagara. Je ne vois pas pourquoi nous ne passerions pas sous le canal.

M. TUCKER: L'hydro est actuellement à faire des excavations, alors qu'il n'y a pas d'eau dans le canal, et je crois que notre installation passera au-dessous de la sienne.

M. CAVERS: Êtes-vous en mesure de nous assurer, monsieur Schultz, que lorsque la *Trans-Canada* prendra possession du pipe-line reliant Toronto à la frontière, il vous sera possible d'avoir recours à une méthode inverse et de fournir à la région du gaz autre que celui en provenance des États-Unis, de façon à ce que la région soit suffisamment approvisionnée?

M. SCHULTZ: Je puis dire que nous fournirons à la région plus de gaz qu'elle sera disposée à acheter. C'est tout simplement cela.

M. McIVOR: Doute-t-on que le pipe-line de la *Trans-Canada* soit jamais construit?

M. SCHULTZ: D'après moi, il n'y a aucun doute à cet égard.

M. McIVOR: Cela me suffit, mais il y a autre chose. Je crois qu'il devrait y avoir un autre article dans le bill, parce que, nous de la région de la tête des Lacs, nous voulons être assurés que le pipe-line sera entièrement canadien et que rien ne pourra l'arrêter. Est-ce que cet acte est authentique? Monsieur McIlraith, est-ce que cet acte lie aussi légalement que le bill?

M. McILRAITH: La réponse est du domaine d'un avocat. L'incidence est différente, mais l'acte lie tout autant légalement. Je ne saurais donner des détails sur la différence entre un contrat, un bill et une loi du Parlement.

M. CAVERS: Un contrat ne touche que les parties.

M. McILRAITH: Chose curieuse, c'est qu'il existe actuellement un contrat qui lie toutes les parties et, cependant, il n'y a pas de loi.

M. HAHN: M. Milner peut-il nous dire quel serait l'effet de la perte du marché prévu de Minneapolis sur le prix du gaz en Ontario?

M. MILNER: Nous croyons que ce serait malheureux mais, comme je l'ai dit, nous continuerons de construire vers l'est; il sera bien plus difficile de placer l'entreprise sur une base payante.

M. HAHN: Vous avez parlé d'environ 10 cents. Est-ce que ce sera la perte minimum par mille pieds?

M. MILNER: Non. J'ai dit que jusqu'à ce que le marché de l'est soit établi, nous aurons un profit d'environ 10 cents.

M. HAHN: Espérez-vous particulièrement établir ce marché de l'est en expédiant du gaz à la ville de New-York et aux États du nord-est?

M. MILNER: Non.

M. HAHN: Actuellement, il n'y a pas d'espoir de vendre ce gaz aux États-Unis?

M. MILNER: Je ne le crois pas.

M. HAHN: Alors, la suggestion faite de temps en temps qu'il y aurait un débit inverse de gaz dans le conduit de la *Tennessee* en direction des États-Unis n'est pas fondée?

M. MILNER: Je ne suis pas prêt à dire qu'elle n'est pas fondée, mais il n'y a rien en vue pour un avenir prochain.

M. HAHN: Est-ce qu'en vertu de ce contrat, un conduit de 30 pouces pourra transporter tout le gaz requis dans l'est du Canada?

M. MILNER: Je crois que pendant bien longtemps ce conduit transportera plus de gaz que nous ne serons capables d'en vendre ici.

M. GREEN: Monsieur Schultz, est-ce que le projet actuel de la *Trans-Canada* de construire un pipe-line pour desservir l'Ontario et le Québec et celui d'aller jusqu'à la frontière pour desservir Minneapolis sont intégrés?

M. SCHULTZ: Oui, c'est un projet combiné.

M. GREEN: C'est réellement un projet combiné?

M. SCHULTZ: Oui.

M. GREEN: A-t-il été présenté à l'*Alberta Conservation Board* sur cette base?

M. SCHULTZ: Oui.

M. GREEN: Jusqu'à quel point la construction d'un pipe-line entièrement canadien dépend-t-il de la *Federal Power Commission* des États-Unis pour donner la permission d'importer le gaz à la frontière du Manitoba?

M. SCHULTZ: La construction ne dépend d'aucune façon de la *Federal Power Commission*. Elle est divisée, pouvons-nous dire, en deux projets: "A" et "B". Le projet "A" comprend le pipe-line entièrement canadien, et le "B", celui en direction de Minneapolis, et nous n'avons aucunement l'intention d'attendre l'approbation de la *Federal Power Commission* pour le projet "B" avant de commencer le projet "A".

M. GREEN: Quel est le projet qui sera d'abord terminé?

M. SCHULTZ: Il est difficile de répondre à cette question. Je m'imagine que si nous avons la permission de la Commission des transports, nous pourrions terminer les deux pipe-lines en même temps.

M. GREEN: Quel est le pipe-line que vous entendez construire d'abord, celui en direction de l'Est canadien ou celui en direction de la frontière américaine?

M. SCHULTZ: Je tiens au pipe-line entièrement canadien depuis toujours, et je crois que c'est de ce côté que nous allons d'abord tendre nos efforts. Si nous pouvons profiter du marché de Minneapolis, ce sera très utile à la *Trans-Canada* pendant les trois premières années, mais ce n'est pas l'intention de retarder la construction de la partie canadienne du projet dans le but d'obtenir la permission de la *Federal Power Commission* pour la construction de la section de Minneapolis.

M. GREEN: Je suis inquiet de savoir si le pipe-line en direction de Minneapolis sera le conduit principal, alors que celui en direction de l'est du Canada ne sera qu'un embranchement. Je crois qu'environ 99 p. 100 des députés de la Chambre sont de mon opinion et qu'ils s'inquiètent. Nous voulons être sûrs d'éviter qu'il en soit ainsi.

M. SCHULTZ: Je ne suis pas avocat, mais il me semble que si la *Trans-Canada* agissait ainsi, elle excéderait sa juridiction. Il me semble que c'est à la Commission des transports de nous dire ce que nous pouvons faire, soit de construire "A" et "B" ou "A" plus "B".

M. GREEN: Où en serait tout le projet si la *Federal Power Commission* refusait de permettre l'importation du gaz aux États-Unis?

M. SCHULTZ: Nous continuerions la construction du pipe-line entièrement canadien.

M. GREEN: C'est ce que vous feriez?

M. SCHULTZ: Oui.

M. GREEN: Allez-vous construire votre second pipe-line en direction de la frontière américaine, au Manitoba, avant d'avoir obtenu de la *Federal Power Commission* la permission d'importer du gaz aux États-Unis?

M. SCHULTZ: Non, monsieur, nous ne pourrions faire cela. Nous ne pourrions pas financer le projet. Les compagnies d'assurance ne s'en occuperaient pas à moins que tous les permis nécessaires n'aient été émis, et nous ne pourrions pas construire un pied de pipe-line en direction des États-Unis sans avoir l'approbation de la *Federal Power Commission*.

M. GREEN: Est-ce que la *Northern Natural Gas Company*, ou toute autre compagnie américaine, ont déjà demandé à la *Federal Power Commission* la permission d'importer du gaz aux États-Unis?

M. MILNER: Je me souviens qu'il y a une sorte de demande reliée à une autre et dont il n'est plus beaucoup question maintenant. Franchement, je ne saurais vous dire.

M. SCHULTZ: Je crois que l'attitude de la *Northern Natural* est à l'effet que si nous concluons un marché avec elle, elle devrait faire une autre demande.

M. GREEN: Il lui faudrait faire une nouvelle demande à la *Federal Power Commission* pour obtenir la permission d'importer aux États-Unis.

M. SCHULTZ: C'est exact.

M. GREEN: Qu'arriverait-il alors si la *Federal Power Commission* retardait à rendre sa décision. Je pose cette question parce que sur la côte du Pacifique, la *Federal Power Commission* nous a déjà entravés pendant deux ans; il en est de même dans l'est au sujet de la canalisation du Saint-Laurent. Il semble que tout dépend de la rapidité avec laquelle elle travaille et elle paraît ne pas être bien pressée.

M. SCHULTZ: C'est un organisme qui prend bien son temps.

M. GREEN: Quel sera l'effet d'un délai de la *Federal Power Commission*?

M. SCHULTZ: C'est la raison pour laquelle nous avons divisé l'entreprise en "A" et "B", de sorte qu'il n'y aura pas de retard dans la construction du pipe-line entièrement canadien. Il y a un autre point. Avant que la divergence vers Minneapolis devienne une réalité, il faudra obtenir la permission d'exporter du ministre du Commerce.

M. GREEN: Vous avez fait une demande à l'*Alberta Conservation Board* sur la base de deux entreprises, d'une entreprise intégrée?

M. SCHULTZ: Une entreprise divisée en "A" et "B".

M. GREEN: Oui. Est-ce que cela signifie que le gouvernement de l'Alberta allouera une certaine quantité de gaz à "A" et une certaine quantité à "B"?

M. SCHULTZ: L'audition s'est terminée mardi; nous ne savons pas sous quelle forme le permis sera émis, mais nous avons demandé 540 millions de pieds cubes de gaz pour les entreprises combinées. Je ne sais pas si le gaz nous parviendra en bloc ou si le gouvernement en allouera 350 millions de pieds pour le pipe-line entièrement canadien, et le reste pour l'autre. Nous ne le saurons pas tant que le permis ne sera pas rendu ici.

M. GREEN: Supposons que le gouvernement de l'Alberta alloue une certaine quantité de gaz pour le pipe-line de Minneapolis et une autre pour le pipe-line de l'est du Canada, qu'arrivera-t-il si vous ne pouvez pas entrer aux États-Unis?

M. SCHULTZ: Nous irions de l'avant avec le pipe-line entièrement canadien.

M. GREEN: Oui, mais pouvez-vous diriger vers l'est du Canada le gaz destiné à Minneapolis par le gouvernement de l'Alberta?

M. SCHULTZ: Non, mais dès que nous nous sommes adressés à l'*Alberta Conservation Board*, nous avons demandé 350 millions de pieds cubes pour le pipe-line entièrement canadien. Nous croyons que cela permettra de mettre le pipe-line en marche et si l'allocation du gouvernement de l'Alberta est divisée en deux, il est probable que nous ayons suffisamment de gaz pour le pipe-line entièrement canadien.

M. GREEN: Dans ce cas, si vous ne pouvez pas obtenir la permission d'entrer aux États-Unis, vous ignoreriez la quantité allouée à l'entreprise "B" et vous continueriez avec le *Trans-Canada*?

M. SCHULTZ: Je ne suis pas prêt à dire que nous n'en tiendrions pas compte, mais nous n'arrêterions certainement pas la construction du pipe-line entièrement canadien à cause de notre incapacité d'atteindre le marché de Minneapolis.

M. GREEN: Et vous n'avez pas l'intention de vous rendre jusqu'à la frontière, à partir de Winnipeg, jusqu'à ce qu'un permis soit accordé par la *Commission*?

M. SCHULTZ: C'est une parole à propos. La *Northern Natural* ne serait pas disposée à construire un pipe-line de sa région de Minneapolis jusqu'à la frontière canadienne,—ce qui est une affaire de 350 milles et qui comporte une dépense d'environ 20 millions,—tant qu'elle n'aura pas un permis, et nous ne dépenserions certainement pas 2 millions ou 3 millions,—plus que cela, 5 millions,—pour construire un conduit de 60 milles tant qu'elle ne sera pas prête à nous rejoindre à la frontière.

M. GREEN: Vous avez dit ce matin que le pipe-line en direction de Minneapolis n'aiderait celui en direction de l'Est que pendant la construction, n'est-ce pas?

M. SCHULTZ: Je crois avoir dit cela, mais je désire faire une mise au point. Tout en causant avec M. Milner à l'heure du lunch, j'ai appris qu'après mon départ de Calgary, la semaine dernière, nos ingénieurs ont travaillé sur la question en vue de la demande que nous avons faite au gouvernement de l'Alberta, et d'après ce que m'a dit M. Milner, il y a un effet permanent qui aide l'Est du Canada. Il y a une aide permanente pour le prix qu'il nous faudra obtenir ici.

M. GREEN: Vous tenez ces renseignements de M. Milner?

M. SCHULTZ: Oui, et il les a obtenus des ingénieurs de la *Trans-Canada*.

M. GREEN: Alors, il est évident que si le gouvernement de l'Alberta alloue une certaine quantité de gaz au projet de Minneapolis, ce gaz est perdu pour les Canadiens de l'Est.

M. SCHULTZ: Je ne saurais dire cela.

M. GREEN: Ce n'en est pas loin.

M. SCHULTZ: Il y a tellement de gaz là-bas que ce sera une question de trouver un marché. On a fait deux découvertes très importantes au cours de la semaine dernière et je crois que le *Conservation Board* réalise pour la première fois le travail énorme qu'il lui faudra faire pour placer son gaz sur le marché. Je suis convaincu que nous serons en mesure d'obtenir de l'Alberta et de la Saskatchewan tout le gaz dont nous avons besoin pour approvisionner le marché de l'est du pays, et nous avons une bonne idée de ce que sera ce marché d'ici à dix ans. Si nous ne pouvions compter que sur les 350 millions de pieds cubes que nous avons demandés, l'entreprise ne serait pas très avantageuse, mais nous avons beaucoup de foi dans ce que vont être les réserves de gaz de l'Alberta et de la Saskatchewan et nous savons que le marché se trouve dans l'Est; il y aura du gaz en quantité presque illimitée pour suffire aux besoins de ce marché.

M. GREEN: Autrement dit, pensez-vous que si le gouvernement de l'Alberta décidait de n'allouer présentement que 350 millions de pieds aux marchés de l'Est du Canada, le gaz serait si abondant avant longtemps qu'il lui faudrait vous en allouer davantage, ou que vous en auriez davantage de la Saskatchewan?

M. SCHULTZ: Absolument.

M. GREEN: A quelle quantité évaluez-vous les besoins de l'Est du Canada? Vous commencez avec 350 millions. Que sera-t-elle par la suite?

M. SCHULTZ: Nous prévoyons une demande d'un billion par jour dans dix ans.

M. GREEN: Un billion par jour dans dix ans?

M. SHULTZ: Mettons de la dixième à la vingtième année.

M. GREEN: En plus de 350 millions que vous avez dans le moment?

M. SCHULTZ: Oui.

M. GREEN: Si c'est ce que vous prévoyez, pourquoi ne pas construire un pipe-line de 36 ou de 34 pouces vers l'Est du Canada plutôt qu'un de 30 pouces?

M. SCHULTZ: Parce que pendant les dix premières années, une partie de la capacité d'un conduit de 36 pouces serait inutilisée et que vous paieriez pour une chose dont vous ne vous servez pas. Il vaut mieux construire un pipe-line économique et lorsque nous aurons plus de gaz de l'Alberta, nous commencerons à boucler et nous obtiendrions ainsi un élément de sûreté qu'un conduit de 36 pouces ne pourrait nous procurer. Avec deux conduits de 30 pouces dans l'est du Canada, nous ne discontinuons pas le service si l'un d'eux vient à faire défaut, et l'entreprise est beaucoup plus économique.

M. GREEN: Une boucle est beaucoup plus coûteuse qu'un conduit plus considérable?

M. SCHULTZ: Je crois que c'est juste, mais si vous avez un conduit de 36 pouces que vous n'utilisez pas pendant dix ans et que vous en payez la moitié sans jamais vous en être servis, vous faites tout aussi bien d'utiliser cet argent pour construire des boucles au fur et à mesure que vous en avez besoin.

M. GREEN: M. Milner et vous-même dites qu'un pipe-line de 30 pouces dans l'est du Canada est économique et que vous n'aurez pas besoin d'autre aide que l'aide ordinaire fournie aux autres compagnies. Alors, vous vous tirez d'affaire avec un conduit de 30 pouces. Quelle est la différence du coût d'une conduite de 34 et de 36 pouces en comparaison d'une de 30? Veuillez nous donner des chiffres.

M. SCHULTZ: C'est un vrai compliment, mais je ne puis le faire, parce que je n'ai pas les chiffres à la mémoire. Il y a certainement une différence de coût, mais la quantité de gaz qui nous sera allouée est un facteur, parce que les compagnies d'assurances, lorsqu'elles avancent les fonds, veulent savoir qu'il y aura approximativement un trillion de pieds de gaz pour chaque 100 millions de pieds distribués. Ce montant approximatif garantit plus ou moins une pleine durée de la capacité de débit du pipe-line. La capacité de débit d'un pipe-line de 30 pouces peut être économique, mais à quoi bon avoir un pipe-line d'un diamètre plus considérable, puisqu'il n'y a pas aujourd'hui en Alberta un trillion de pieds cubes de gaz à lui attribuer.

M. GREEN: Vous attendez-vous à ce qu'il vous en soit attribué beaucoup plus?

M. SCHULTZ: Les banques ne se basent pas beaucoup sur ce à quoi vous vous attendez. Elles insistent sur des contrats fermes. Je puis m'attendre à ce qu'il y ait suffisamment de gaz en Alberta pour approvisionner cinq ou six pipe-lines, mais les banques ne nous avanceraient pas beaucoup de fonds sur mes prévisions.

M. GREEN: Quelle est la différence entre un pipe-line de 34 pouces et un de 36 pouces.

M. SCHULTZ: Un pipe-line de 34 pouces transporterait 700 millions de pieds cubes par jour.

M. GREEN: Je comprends qu'à cause du terrain qu'il faudra traverser, un conduit de 34 pouces pourrait être beaucoup plus avantageux qu'un de 36 pouces?

M. SCHULTZ: Quant à moi, oui. On n'a jamais construit un pipe-line de 36 pouces. Au début, quelques pipes-lines de 34 pouces ont été construits en Californie. Si j'avais à choisir maintenant pour construire 1,200 milles d'un ouvrage nouveau ou pour étendre un ouvrage qui a déjà été fait, je préférerais le pipe-line de 34 pouces.

M. GREEN: Pouvez-vous me fournir un état estimatif de la différence du coût?

M. SCHULTZ: Pas de mémoire.

M. GREEN: Est-il juste de dire qu'un pipe-line de 34 pouces signifierait du gaz à meilleur marché dans l'est du Canada et à un prix plus élevé pour le producteur?

M. SCHULTZ: Pas nécessairement. Si vous pouviez utiliser à sa pleine capacité un conduit de 34 pouces et obtenir en Alberta du gaz en quantité illimitée, je crois que le gaz serait meilleur marché dans l'Est du Canada, mais si vous n'en obtenez qu'une certaine quantité et que la demande ici soit limitée, il est évident que pendant les années d'établissement le gaz vous coûtera plus cher.

M. GREEN: Pendant les années de l'établissement?

M. SCHULTZ: Oui.

M. GREEN: Combien d'années faudra-t-il?

M. SCHULTZ: Je crois que nous aurons du gaz disponible pendant au moins les quinze prochaines années.

M. GREEN: Qu'entendez-vous par établissement?

M. SCHULTZ: Voir le pipe-line de 30 pouces fonctionner à pleine capacité?

M. GREEN: Oui.

M. SCHULTZ: On a accusé nos ingénieurs d'être optimistes, mais ils croient, tout comme moi d'ailleurs, que dans cinq ou six ans le pipe-line fonctionnera à pleine capacité.

M. GREEN: Croyez-vous que votre plan primitif d'un pipe-line, sans embranchements vers les États-Unis, serait une entreprise économique?

M. SCHULTZ: Oui.

M. GREEN: Vous n'avez pas changé d'idée à ce sujet?

M. SCHULTZ: Pas depuis que je suis venu ici il y a trois ans.

M. HOSKING: Quel est le diamètre de la conduite que vous vous proposez de construire jusqu'à Winnipeg?

M. SCHULTZ: Notre demande se rapporte à un conduit de 36 pouces, mais nous avons informé le *Conservation Board* que lorsque nos plans seraient terminés, nous pourrions peut-être nous présenter de nouveau devant lui et changer le conduit à 34 pouces. Nous allons examiner si un conduit de 36 pouces peut être construit.

M. HOSKING: Quel est le diamètre de la conduite que vous avez l'intention de construire jusqu'à Minneapolis?

M. SCHULTZ: 24 pouces.

M. HOSKING: Et quant à la conduite en direction de l'est du Canada?

M. SCHULTZ: 30 pouces.

M. HOSKING: Augmenterez-vous les pressions dans les conduites de 30 et de 24 pouces, parce que la capacité en sera beaucoup plus considérable que celle de la conduite de 36 pouces?

M. SCHULTZ: Non, le pipe-line de l'Alberta à Winnipeg en sera un, puis il y aura celui de 24 pouces jusqu'à la frontière et un autre de 30 pouces en direction de l'Est.

M. HOSKING: C'est bien vrai, mais la capacité d'une conduite de 36 pouces est, par comparaison, de 13, celle d'une canalisation de 30, de 9, et celle de 20 pouces, de 4, de sorte que si vous avez une conduite de 36 pouces allant à Winnipeg et une de 30 pouces en direction de l'est du Canada, vous ne pouvez alimenter plus qu'une conduite de 20 pouces en direction des États-Unis, à moins d'utiliser des tuyaux plus épais et d'augmenter la pression. Mais en supposant que vous utilisiez la même pression, l'espace d'une conduite de 20 et de 30 pouces est égal à celui d'une conduite de 36 pouces. Je ne désire aucunement décourager le projet; je veux plutôt l'encourager.

M. SCHULTZ: Je ne suis pas ingénieur, mais je crois qu'une conduite de 20 pouces absorberait environ 110 millions de pieds par jour, une de 36 pouces, environ 800 millions, et une de 30 pouces, environ 540 millions.

M. HODGSON: Les surfaces des conduites sont dans la proportion de 13, 9 et 4. Vous pourriez avoir une perte due à la friction.

M. SCHULTZ: Apparemment, cette perte cause la différence.

M. HOSKING: La chose qui nous intéresse tous, particulièrement, à partir de Winnipeg en allant vers l'Est, est qu'il n'y ait pas de danger que l'embranchement de Minneapolis qui conduit à un marché avantageux, comme vous l'avez déjà dit, reçoive plus de gaz lorsque nous en aurons besoin davantage. Vous avez dit que la période pourrait être de cinq ans; ce n'est pas bien long.

M. SCHULTZ: Il y a deux garanties. Il nous faut avoir un permis d'exportation pour tout le gaz expédié aux États-Unis, et aussi obtenir l'approbation de la Commission des transports avant de pouvoir exporter du gaz de l'Alberta. Je ne suis pas très bien au courant, mais je suppose que lorsque nous aurons un permis de la Commission, ce sera pour un nombre déterminé de millions de pieds. Je suppose aussi que ce permis nous permettra d'expédier un certain nombre de millions de pieds par jour et que si nous sommes capables d'obtenir plus de gaz de l'Alberta, il faudra d'autres séances de la Commission avant que nous puissions l'utiliser.

M. HOSKING: Quelle serait l'attitude de la Commission des transports si le marché de Minneapolis que vous dites avantageux parce qu'il comporte un débit stable qui ne varie pas selon les saisons de chauffage, soutirait plus de gaz que nous ne le voudrions pendant les cinq années?

M. SCHULTZ: C'est une question à laquelle il m'est terriblement difficile de répondre.

M. HOSKING: Je crois que la plupart des membres du Comité et la plupart des Canadiens désirent particulièrement s'assurer que lorsque le Canada sera développé au point de pouvoir utiliser tout le gaz que ces pipe-lines de 30 pouces peuvent transporter, le gaz ne sera pas drainé vers Minneapolis. Toute compagnie doit faire de l'argent, et si la vôtre ne pouvait en faire, elle ne construirait pas le pipe-line. Mais c'est une chose que nous devrions savoir. Monsieur le président, est-ce qu'il y a ici quelqu'un qui représente la Commission des transports?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

M. HOSKING: Est-ce que quelqu'un peut nous dire ce que sera l'opposition au pipe-line d'ici cinq ans?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le témoin vous a expliqué la chose.

M. HOSKING: Non. Il ne dit pas si la Commission des transports peut mettre fin à un contrat avec le marché de Minneapolis.

M. SCHULTZ: Franchement, je ne le sais pas.

M. NICKLE: Poursuivant l'interrogatoire de M. Schultz, il y a la question de disponibilité du gaz de l'Ouest et il a été déclaré que la quantité approximative requise pour approvisionner l'Est seul pendant les vingt prochaines années est d'environ 3,500 billions de pieds cubes.

M. SCHULTZ: Pas pour approvisionner. Trois trillions et demi serait un projet économique, mais nous espérons que si l'on trouve en Alberta du gaz dépassant les besoins de cette province, être capables d'en obtenir davantage.

M. NICKLE: Vous calculez qu'au bout de dix ans, vous seriez en mesure de vendre un billion de pieds cubes par jour, soit 365 billions par année. Maintenant, si nous prenons ce chiffre comme votre maximum, nous aurions alors besoin d'environ 3.6 trillions de pieds pour la dixième ou la vingtième année, n'est-ce pas?

M. SCHULTZ: Non, cela signifierait environ 10 trillions de pieds pour que le projet soit complet.

M. NICKLE: Quelle quantité de gaz vous attendez-vous d'utiliser dans l'est du Canada pendant les 10 ou les 20 premières années de l'exploitation du pipe-line?

M. SCHULTZ: Nous n'avons jamais calculé cela de cette manière, mais nous pouvons faire en sorte que le projet se suffise à lui-même avec 350 billions de pieds par jour. Nous espérons pouvoir obtenir plus de gaz de l'Alberta au fur et à mesure que l'on y en trouvera en quantité dépassant les besoins de la province. Cela ne signifie pas que nous serons en mesure d'obtenir de l'Alberta tout le gaz que nous pouvons utiliser pour établir cette région du marché.

M. HOSKING: Vous dites qu'avec 3½ trillions de pieds, le pipe-line serait économique pour l'est du Canada. Pour autant qu'il s'agit de Minneapolis, les engagements actuels seraient d'environ 100 millions de pieds de gaz par jour ou de 36 billions par année, ce qui au cours de 20 ans et en supposant que la vente ne serait pas plus considérable, ne représenterait que 750 billions de pieds. C'est votre entente?

M. SCHULTZ: Oui.

M. NICKLE: Maintenant, le *Conservation Board* de l'Alberta a conclu que l'augmentation réelle des réserves nettes prouvées de gaz dans une période de 18 mois qui s'est terminée le 30 juin dernier était de 4,700 billions de pieds.

M. SCHULTZ: Je ne me souviens pas de cette déclaration.

M. NICKLE: C'est dans le rapport du *Board*.

M. SCHULTZ: On a donné 4.7 trillions de pieds comme étant l'augmentation en 18 mois.

M. NICKLE: Dans votre propre témoignage devant l'*Alberta Board*, il est dit, je crois, que depuis le 30 juin, on a prouvé des réserves de 2,000 autres trillions de pieds cubes de gaz.

M. SCHULTZ: Oui.

M. NICKLE: Pendant la même période d'un peu plus de deux ans, 1952-1954, comprenant les réserves prouvées de l'Alberta et les réserves trouvées à Calgary, possiblement, et dans le sud de la Saskatchewan, nous avons dans l'ouest du Canada des réserves prouvées dépassant 8,000 billions de pieds cubes, ou 4,000 billions par année. Je crois, tout comme vous, je suppose, mais je désirerais entendre vos commentaires à cet égard, que si cet état de choses se continue, le taux de l'augmentation des réserves continuera d'être au moins de 4,000 billions de pieds cubes par année.

M. SCHULTZ: J'hésiterais à employer ce chiffre marginal, mais je crois que la découverte de réserves de gaz va continuer d'augmenter.

M. NICKLE: C'est une bonne réponse et je suis heureux qu'elle vienne de vous, mais je veux en revenir à la déduction de 36 à 50 billions de pieds cubes par année pour un marché spécifique américain, que ce soit celui de Minneapolis ou tout autre; nous ne déduirions réellement qu'un très faible pourcentage des nouvelles réserves de gaz prouvées dans l'ouest du Canada, de sorte que de fait il n'y aurait aucun danger pour l'ouest, l'est ou toute autre partie du Canada d'être à court de gaz en détournant une partie des réserves existantes vers des marchés américains ou en améliorant la situation économique des diverses entreprises de la côte ouest ou trans-canadiennes.

M. SCHULTZ: C'est le moindre de nos soucis. La disponibilité du gaz augmente à une allure colossale; et, comme vous le dites, ce volume des réserves est infiniment petit en comparaison des réserves totales disponibles dans l'ouest du Canada.

M. NICKLE: J'en viens maintenant à la question du pipe-line à l'est de Winnipeg et en direction de l'est du Canada. Le plan actuel comporte un conduit de 30 pouces à l'est de Winnipeg. Supposons qu'un marché américain soit relié à l'extrémité est de ce conduit, soit pour la vente de gaz à la *Tennessee Transmission Company* à Niagara, ou à la *Panhandle Eastern* à Windsor; n'obtiendriez-vous pas au cours des premières années d'exploitation de ce pipe-line un facteur débit et un volume total de charge suffisants pour justifier un conduit de 36 ou de 34 pouces plutôt qu'un de 30 pouces à l'est de Winnipeg?

M. SCHULTZ: Non, je ne le crois pas. Notre estimation de ce que la *Tennessee* peut payer à la compagnie pour le gaz est son niveau actuel. Elle peut avoir une idée différente, mais nous disons qu'elle peut avoir du gaz à Buffalo pour environ 31 à 32 cents; si ce pipe-line peut vendre du gaz à 31 ou 32 cents, cela signifierait que la demande industrielle interrompue dans l'est du Canada absorberait le tout.

M. NICKLE: Les journaux ont rapporté, je crois, que la *Tennessee Transmission* est actuellement prête à payer de 38 à 39 cents au début; la compagnie le prendrait sur la quantité réservée au débit élevé de consommation pour le transporter dans l'Est du Canada.

M. SCHULTZ: Nous avons entendu ce que nous avons cru n'être que des bruits concernant ce prix de 38 cents, mais nous sommes retournés et avons fait une étude complète de la question et si nos chiffres sont exacts, soit que son prix actuel est de 31 cents, il n'y a pas alors de raison pour que la *Tennessee* nous paie 36 ou 38 cents.

M. NICKLE: La *Trans-Canada* a-t-elle discuté récemment avec la *Tennessee Transmission* la question d'une renverse de débit ou de mouvement de gaz dans son réseau à Niagara?

M. SCHULTZ: Je crois que M. Milner a eu certains entretiens avec la *Tennessee*, mais je ne sais pas si ce point a été soulevé.

M. NICKLE: Je me demande si M. Milner pourrait ajouter quelque chose à la question.

M. MILNER: J'ai eu de nombreux entretiens avec les représentants de la *Tennessee*, mais ils n'ont jamais réellement abouti à grand-chose. La situation de la *Tennessee* n'est pas très claire, même pour elle-même, et je ne crois pas qu'elle puisse nous faire connaître avant un certain temps sa décision définitive quant à une quantité illimitée ou à un approvisionnement ferme. D'autre part et en réalité, la situation à Minneapolis est tout à fait claire. Tout ce que vous avez à faire est de construire le pipe-line, d'ouvrir le robinet, et le gaz affluera. En plus des raisons que M. Schultz a données, nous croyons fermement qu'un

“tiens” vaut mieux que deux “tu l’auras”, et que nous devrions poursuivre les travaux aussi rapidement que possible. Nous voulons immédiatement un marché qui soit relié à ceux qui sont là et disponibles.

M. NICKLE: Comme celui de Minneapolis?

M. MILNER: Oui, là où nous pourrions nous rendre et faire un contrat en n’importe quel temps, du moment que nous aurons les permis et pourrions agir.

M. NICKLE: Pour résumer les réponses aux questions que j’ai posées plus tôt aujourd’hui et que je pose de nouveau: d’après les réponses que j’ai reçues, il semble que le projet de la *Trans-Canada* soit comme suit: il est très avantageux de favoriser le réseau de la *Trans-Canada Pipe Lines* pour les raisons suivantes: 1. établir aussi vite que possible un marché avant une hausse des prix et avant la livraison de gaz canadien dans l’est du pays; 2. améliorer considérablement la situation économique en s’emparant du marché du mid-ouest américain, et 3. le problème n’en est pas un de pénurie de gaz pour exportation du Canada, mais c’en est plutôt un qui concerne l’endroit où diable nous allons mettre sur le marché un surplus qui augmente rapidement et qui, avant que le pipe-line soit complété dans l’est du Canada, nous fournirait suffisamment de gaz additionnel pour approvisionner ailleurs un ou deux autres pipe-lines importants. Approuvez-vous ces trois points?

M. SCHULTZ: Je les approuve d’une manière générale, bien que je ne veuille pas laisser l’impression que nous ne pouvons pas construire un pipe-line alternatif si le marché de Minneapolis nous est refusé, parce que je suis fermement convaincu que nous pouvons construire un pipe-line alternatif sans Minneapolis. Je conviens que le marché de Minneapolis contribuerait au développement national, mais nous ne comptons pas sur lui.

M. NICKLE: Vous approuvez ces trois points, monsieur Milner?

M. MILNER: Oui, je crois qu’ils sont justes.

M. NICKLE: Le seul autre sujet sur lequel j’ai des questions à poser est le suivant: je désire me renseigner sur le capital-actions de la compagnie qui, je le constate, consiste en dix millions d’actions ordinaires d’une valeur au pair de \$1 chacune, et en un million d’actions privilégiées d’une valeur au pair de \$50 chacune, plus l’émission d’obligations. D’après ce que je comprends par les rapports des journaux et les témoignages rendus devant le *Conservation Board* de l’Alberta, l’intention est d’obtenir un montant d’environ 297 millions qui ne comprendrait pas le système d’accumulation en Alberta qui, il va sans dire, est l’affaire d’une autre compagnie; et, sur ces fonds, 36 millions proviendraient de la vente des actions privilégiées, et 36 millions de la vente des actions ordinaires et de l’émission d’obligations. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur la distribution probable des actions ordinaires et des actions privilégiées de la compagnie lorsque le financement aura lieu?

M. MILNER: Non, je ne puis rien vous donner de déterminé dans le moment. Comme vous le comprenez, il est assez difficile d’établir votre structure financière tant que vous n’aurez pas toutes les précisions nécessaires et, comme vous le savez tous, le marché des valeurs varie très rapidement. Parfois, on veut vendre des obligations avec ou sans les privilèges de convertibilité, et il en est de même pour les actions ordinaires et le reste.

Nous désirons ardemment que le présent bill soit adopté. D’abord, le capital prévu dans la loi primitive est évidemment insuffisant maintenant et, en second lieu, nous voulons un certain degré de flexibilité, de sorte que lorsqu’il s’agira de déposer nos livres, nous aurons une certaine liberté de mouvement. Comme vous le savez, ce montant est absolument essentiel. Il est tout à fait évident que toute compagnie à charte ou à fonds social n’aurait qu’à produire des règlements amendés pour obtenir une augmentation de capital.

Nous ne savons pas exactement l'usage que nous allons en faire, et je ne crois pas qu'il y ait au pays un financier qui pourrait nous renseigner sur la répartition des actions ordinaires. Naturellement, il faudra les mettre sur le marché. Nous ferons tout en notre possible pour que le public canadien ait tout ce qu'il désirera acquérir. Il est assez difficile de dire quoi que ce soit en plus de cela.

M. NICKLE: Vous vous attendez à ce qu'il y ait une émission publique?

M. MILNER: Oui.

M. NICKLE: D'une partie des actions ordinaires au Canada?

M. MILNER: Oui.

M. BELL: Je désire poser une question à M. Milner. Ce matin, lorsque vous parliez du financement de l'entreprise, vous avez dit que vous ne voudriez probablement pas demander au Gouvernement de garantir les obligations, mais votre exposé contenait une réserve à l'effet qu'il pourrait être nécessaire de demander des subventions ou des concessions que d'autres compagnies industrielles semblables ont demandées.

M. MILNER: Non, c'était M. Schultz. Il faisait allusion aux concessions accordées aux mines d'or et aux pipe-lines à pétrole au sujet de la taxe de vente et des taxes d'accise.

M. BELL: Alors, nous pouvons être assurés qu'en autant qu'il est à votre connaissance, il n'y aura pas de saignée véritable du contribuable canadien. Je comprends qu'il doit y avoir flexibilité.

M. MILNER: Oui, mais je ne sais pas d'où viendra le capital; et aucune autre personne ne le sait.

M. JAMES: Quand vous attendez-vous de commencer la construction du pipe-line *Niagara*?

M. MILNER: Dès que le bill sera adopté. Il faut d'abord terminer ce travail, puis il nous faudra nous présenter devant la Commission des transports pour obtenir divers autres permis, mais nous désirons commencer les travaux aussi vite que possible. Vous savez que la saison de construction n'est pas très longue au pays.

M. JAMES: Quand espérez-vous commencer la construction du pipe-line de la *Trans-Canada*?

M. MILNER: Dès que nous aurons les permis. Ce ne sera certainement pas plus tard que le printemps prochain, peut-être auparavant.

M. JAMES: Voulez-vous dire 1954 ou 1955?

M. MILNER: 1955. Si nous commençons les travaux en 1955, nous croyons pouvoir les terminer en 1956.

M. DECORE: Je désire poser une question à M. Schultz. Je ne suis pas encore certain de l'avantage que le détournement de ces 100 millions de pieds par jour vers Minneapolis pourrait procurer à la *Trans-Canada* ou à la *Consumers*, qui desserviront l'Est canadien.

M. SCHULTZ: Un marché immédiat.

Le PRÉSIDENT: Et un coût moins élevé.

M. SCHULTZ: A la longue, le coût du gaz sera moins élevé dans l'Est du Canada. Plus nous transmettons de gaz et plus l'installation est puissante, moins le coût du transport est élevé.

M. DECORE: Pouvez-vous m'expliquer la suggestion qui a été faite à l'effet qu'il y aurait un profit de 10 cents pendant une période de trois ans?

M. MILNER: D'abord, nous avons un revenu réel pendant la première année de la construction. C'est-à-dire que l'année avant d'atteindre l'est du Canada, nous avons un revenu qui aide considérablement. Puis, nous avons

un prix extrêmement avantageux pour le gaz; du moins, nous l'espérons. Ce revenu sera utilisé en partie pour réduire le prix ici. Autrement dit, supposons que les choses se passent ainsi: si nous construisons un pipe-line jusqu'à Winnipeg et Minneapolis seulement, que nous puissions y vendre du gaz, supporter le fardeau à 28 cents, et que nous puissions aussi vendre à la partie ouest du pipe-line à 33 ou 34 cents, il y a évidemment là une différence considérable qui peut être appliqué à des fins générales.

M. DECORE: Vous voulez dire que le détournement de ce coût à Minneapolis rapportera un profit de 10 cents pendant un certain temps?

M. MILNER: Au début, il serait de dix cents et, plus tard, d'environ cinq cents.

M. DECORE: Pendant combien de temps?

M. MILNER: La valeur diminuerait au fur et à mesure de l'augmentation du débit mais, au début, nous obtiendrions bon prix.

M. DECORE: Comment en êtes-vous venu à ces dix et cinq cents?

M. MILNER: Je n'ai pas vu les chiffres, mais les ingénieurs me les ont fournis par téléphone; je crois moi-même qu'ils sont exacts. Vous pouvez comprendre que si nous construisons un pipe-line jusqu'à Winnipeg, soit sur une distance de 30, 34 ou 36 milles, et qu'il nous faille arrêter pendant une saison et continuer l'année suivante vers Toronto, nous n'aurions que la vente pendant l'année que nous construisions à l'est de Winnipeg et notre revenu ne serait que sur la vente de 3 billions de pieds cubes. C'est bien différent du revenu sur 36 billions additionnels.

M. DECORE: Alors, pour la première année, nous avons un revenu appréciable?

M. MILNER: Oui, et que nous n'aurions pas du tout autrement. Ce revenu augmenterait graduellement la deuxième, la troisième, la quatrième année et ainsi de suite. Je ne suis pas un mathématicien, et je ne puis le calculer pour vous.

M. DECORE: Au lieu d'un détournement de 100 millions de pieds par jour vers le marché de Minneapolis, supposons qu'il soit du double; est-ce qu'il y aurait une augmentation correspondante de profit?

M. MILNER: Certainement.

M. DECORE: De combien?

M. MILNER: Juste le double.

M. DECORE: Et si c'était quatre fois autant?

M. MILNER: De quatre fois autant.

M. DECORE: Puis, en fin de compte, ce ne sera plus rien; c'est ce que vous voulez nous dire?

M. MILNER: Non. Les 100 millions par jour, voyez-vous, correspondent à peut-être 10 millions par jour jusqu'à Winnipeg, puis lorsque vous avez 300 millions par jour dans l'est du Canada et 100 millions de Minneapolis, la situation est complètement renversée. L'approvisionnement de Minneapolis est un quart du marché, alors qu'au début, il fournissait 90 p. 100. Le marché perd de sa valeur relative à mesure que les années passent.

M. DECORE: Combien longtemps en sera-t-il ainsi?

M. MILNER: Trois ou quatre ans, en tout cas.

M. DECORE: Par la suite, le consommateur de l'est du Canada profitera d'environ 5 cents le mille pieds?

M. MILNER: Absolument. Cela peut signifier la différence entre une affaire relativement solide et une qu'il est très difficile de mener à bien.

M. DECORE: Vous dites qu'au début le profit serait de 10 cents et, par la suite, de 5 cents?

M. MILNER: Oui, et il peut descendre à un cent avec les années, parce qu'il perd de la valeur.

M. DECORE: Combien d'années, d'après vous?

M. MILNER: Je ne sais pas, mais lorsque nous vendons 500 millions par jour ici, vous pouvez voir que l'effet n'est pas aussi considérable.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. BARNETT: Je désire poser une question à propos de la clause 11 de ce contrat. Comme vous le remarquerez, cette clause se rapporte au consentement de la *Tennessee* d'annuler son contrat. Je me demande dans quelles circonstances ou à quelle condition la *Tennessee* s'est montrée si disposée à annuler un contrat de 20 ans pour fournir du gaz au marché canadien?

M. MILNER: Je n'ai pas de querelle avec la *Tennessee*, mais je crois que M. Palmer pourrait répondre à cette question.

Le TÉMOIN: La question a été débattue à fond par la *Tennessee* et elle en est venue à la conclusion,—et ici je crois établir sa situation exactement—que, pour deux raisons, elle était disposée à convenir de cette annulation. La première est qu'elle est intéressée dans la *Niagara* dont elle possède 35 p. 100 des actions, et qu'elle est pleinement au courant de l'importance, au point de vue canadien, d'un pipe-line entièrement canadien, et qu'elle est prête à coopérer à la réalisation de ce dernier projet. La seconde raison, d'après moi, est qu'elle croit ne pas avoir à éprouver de la difficulté à disposer du gaz compris dans nos contrats actuels.

M. Barnett:

D. Pouvez-vous m'indiquer dans quelle direction elle s'attendrait de disposer de cette quantité supplémentaire de gaz sur d'autres marchés?—R. Je ne saurais dire, mais elle possède un réseau de distribution énorme partout dans les États-Unis; son marché pourrait être celui de la Nouvelle-Angleterre, ou du long de la côte à partir du golfe, mais je ne le sais pas.

D. Pensez-vous qu'elle pourrait songer à en distribuer dans le nord-ouest du Pacifique?—R. La *Tennessee*?

D. Oui.—R. Je n'ai jamais entendu dire qu'il en avait été question.

D. Vous ne croyez pas qu'il y ait une relation possible entre son empressement à passer le présent contrat et un projet de détourner le gaz de cette région aux États-Unis?—R. A ma connaissance, il n'en existe pas. La *Tennessee* a été associée à cette entreprise dès le début; elle a coopéré largement en faisant tout son possible dans les premiers temps pour aider la *Consumers* à obtenir un approvisionnement de gaz aux États-Unis, et depuis l'exploitation des réserves de l'Alberta et le lancement de la *Trans-Canada*, elle a également coopéré en nous disant et en disant à la *Consumers* qu'elle ne ferait rien du tout pour intervenir dans la construction du pipe-line canadien. Elle voit l'importance de l'entreprise au point de vue national, à notre point de vue national, et elle coopérera de toute façon pour amener l'annulation de nos contrats d'achat de gaz et nous en défaire. Au cours des entrevues que nous avons eues, jamais rien ne m'a laissé entendre qu'elle avait un motif secret en adoptant cette politique. Si elle nous libère du contrat, il y a lieu de croire qu'elle essaiera de vendre le gaz. Il lui faudra s'adresser de nouveau à la *Federal Power Commission* pour obtenir un permis, mais en autant qu'il s'agit des annulations, je crois pouvoir vous assurer qu'à ma connaissance, elles ne font pas partie d'un programme; c'est tout simplement un geste de coopération.

D. Vous pouvez comprendre facilement que la question de ce retard de la *Federal Power Commission* des États-Unis au sujet du gaz dans le nord-ouest a déjà été soulevée par quelques autres députés de l'Ouest, et je crois que c'en est une qui les intéresse beaucoup.—R. Je ne puis parler pour la *Tennessee*. Je ne connais pas ses projets ou ce qu'elle a en vue pour les dix prochaines années. Tout ce que je puis dire c'est que, pour ma part, je suis tout à fait persuadé qu'en passant le présent contrat, elle l'a fait sans motif secret que nous sachions.

M. BARNETT: Pendant que j'y suis, je désire poser une ou deux autres questions. On a souvent parlé de l'établissement d'un marché pour le gaz naturel dans l'est du Canada. Je suppose qu'en grande partie il ne s'agira pas de la création d'un nouveau marché pour fins de chauffage, mais du remplacement des combustibles actuellement en usage. Si M. Milner est la personne désignée pour répondre à une question de cette nature, peut-il nous donner une idée de l'avantage qu'il y aurait, quant au coût, d'employer le gaz naturel au lieu de l'électricité et du charbon?

M. MILNER: Je pourrais sans doute vous faire un long discours sur ce sujet, mais je dois vous dire brièvement que la population de cette partie-ci du pays augmente rapidement, comme vous le savez. On y ouvre de nouvelles régions, on y établit de nouvelles industries, et je crois que nous aurions une grosse partie des affaires. Quant aux autres combustibles, je suis d'opinion qu'en autant qu'il s'agit de la concurrence avec le charbon domestique, nous avancerons très rapidement. La concurrence avec le pétrole sera plus lente, mais nous progresserons tout de même. Les avantages du gaz sur tout autre combustible sont si considérables au point de vue commodité que vous avez là une bonne perspective de vente aussi longtemps que vos prix ne seront pas hors de proportion, mais il est bien difficile de dire que nous allons obtenir tant cette année et tant une autre année, parce que tout dépend du travail des compagnies de distribution dans les diverses régions. Nul doute qu'elles pousseront la vente dans toute la mesure de leur capacité, mais la vente du gaz fait un peu penser à la vente d'une chemise. A moins qu'un homme ne sache qu'il a là en mains la meilleure chemise qu'il peut acheter au plus bas prix, il est fort probable qu'il ne l'achète pas. C'est simplement une question d'art de vendre. Pour ma part, je crois que nous pourrions être surpris du progrès accompli en trouvant un marché ici. D'un autre côté, nous pourrions être surpris d'une autre façon.

M. BARNETT: Pouvez-vous nous donner une idée de ce à quoi vous pouvez vous attendre lorsque vous serez rendus, mettons, sur le marché de Montréal, c'est-à-dire la différence en termes d'U.T.B. ou en tous autres termes de comparaison avec le système actuel?

M. MILNER: Je ne saurais vous le dire, mais vous ne devez pas oublier qu'à Montréal il y a déjà 240,000 compteurs qui distribuent du gaz artificiel d'une valeur calorifique de la moitié de celle du gaz naturel. Cela vous donne immédiatement une entrée sur le marché. Je crois qu'à Toronto, il y a environ 120,000 compteurs. La situation est quelque peu différente, lorsque vous allez à tâton et devez vous aboucher avec des inconnus. Les autres sont déjà habitués à employer le gaz et sont satisfaits. Si vous pouvez leur fournir du gaz de deux fois la valeur à un coût beaucoup moins élevé, je crois que vous ferez de rapides progrès, mais il est difficile d'établir une base et de dire que vous pouvez vendre du gaz à tant de moins que le charbon et à tant de moins que le pétrole, surtout qu'au cours des derniers mois, le prix du pétrole a varié d'une manière fantastique. Nous confrontons un problème, mais je ne doute pas que nous réussissions. Je crains que ce ne soit une pauvre réponse, mais vous ne pouvez rien faire à la situation.

M. HOSKING: Le pipe-line de 36 pouces atteindra-t-il sa capacité en cinq ans? Autrement dit, votre programme actuel de devoir en construire un autre pour alimenter celui de 30 pouces n'est-il pas d'une portée trop étendue? Au point de vue de la compagnie, je me fais une image complète de vos besoins, c'est-à-dire que vous aurez cinq ans pour faire de l'argent avec le conduit de 30 pouces et que vous aurez ensuite, comme vous le dites, les fonds requis pour en construire un autre.

M. HARRISON: Au point de vue du consommateur, est-ce que ce dernier n'en profiterait pas plus immédiatement, parce que vous auriez la mise de fonds qu'exigeraient les conduits supplémentaires? Le consommateur n'y gagnerait-il pas si, au début, vous construisiez un pipe-line d'un diamètre plus considérable?

M. SCHULTZ: Je ne le crois pas, à cause du volume restreint de gaz que nous obtiendrons de l'ouest du Canada en vertu des permis que nous nous attendons d'obtenir de l'*Alberta Conservation Board*. Plus le diamètre du pipe-line est considérable, plus vous pouvez y introduire du gaz à un coût moins élevé, mais si vous avez un pipe-line d'un grand diamètre et que vous ne puissiez l'utiliser à sa pleine capacité, votre coût par unité augmentera.

M. HARRISON: Nous avons eu beaucoup de chiffres concernant l'approvisionnement du marché de l'Est que je considère important. Des experts de haute compétence ont fait de nombreuses analyses sur ce que pourrait être le marché du centre du Canada. Je suis d'opinion que s'il y a un marché disponible, comme l'*Ontario Hydro Commission* ou la *Polymer Corporation*, à laquelle il est difficile de vendre, dit-on, il serait possible de s'en emparer si le prix était dans les environs de 37 cents. Entrevoyez-vous la possibilité de pouvoir fournir du gaz à un prix à peu près semblable dans la région?

M. SCHULTZ: Je crois que nous aurons certaines qualités de gaz qu'il serait possible de vendre à ce prix, à la discrétion du vendeur, mais nous n'avons jamais inclus l'hydro de l'Ontario dans notre programme, à cause du prix extrêmement minime qu'elle paie pour le charbon.

M. HARRISON: Ce prix de 37 cents en serait-il un de concurrence?

M. SCHULTZ: Je ne le crois pas. Le prix dont nous avons entendu parler était aux environs de 32 cents.

M. HARRISON: Une autre question comme suite à celle que M. Wood vous a posée: je m'intéresse particulièrement au coût comparatif du gaz au pays et aux États-Unis et de la répercussion qu'il peut avoir sur les industries des deux côtés de la frontière au sujet de leurs frais de production. Je comprends que le gaz livré à Minneapolis doit être transporté à la *Northern Natural Gas*. Est-ce que celle-ci aura alors un approvisionnement qui lui permettra d'augmenter ses livraisons aux usagers industriels en dehors des heures de pointe?

M. SCHULTZ: Je ne suis pas assez au courant de son système pour répondre à votre question d'une manière intelligente, mais si nous réussissons à lui vendre du gaz, il ne représentera que 7 p. 100 de la quantité totale dont elle dispose chaque jour. Ce ne serait qu'une faible partie et je ne sais pas l'effet qu'elle pourrait avoir sur l'ensemble.

M. HARRISON: Elle peut ne pas avoir une aussi grande répercussion que je pensais. On m'informe qu'en dehors des heures de pointe, son prix de livraison actuel est de 22.1 cents le mille pieds cubes, et que votre prix à Winnipeg sera vraisemblablement plus près de 40 que de 22.1.

M. SCHULTZ: Nous avons pensé pouvoir vendre le gaz 34 cents à la frontière.

M. HARRISON: Il ne serait pas moins élevé que cela à Winnipeg?

M. SCHULTZ: Si le projet est mené à bonne fin, la *Northern* et Winnipeg se trouveront dans la même zone.

M. HARRISON: D'après les chiffres que vous avez cités ce matin, soit 34 cents et 22 cents en dehors des heures de pointe, vous accorderiez aux industries manufacturières de l'autre côté de la frontière tout un avantage sur l'industrie canadienne, et vous couperiez leurs frais de combustible par plus de 50 p. 100.

M. SCHULTZ: Je ne connais pas le prix en dehors des heures de pointe que vous citez, mais je sais fort bien que lorsque nous passerons un contrat avec la compagnie, il faudra encore qu'elle transporte le gaz environ 350 milles pour l'introduire dans son réseau. Rendu dans le réseau, ce gaz coûtera environ 38 cents, et je ne vois pas comment la compagnie pourrait le vendre 22 cents en dehors des heures de pointe.

M. HOSKING: Quelle est la quantité de gaz disponible? Je croyais que nous avions un approvisionnement illimité en Alberta. N'en est-il pas ainsi?

M. SCHULTZ: Le *Conservation Board* contrôle la quantité à la disposition de la *Trans-Canada*.

M. HOSKING: Quelle quantité vous a-t-on allouée?

M. SCHULTZ: Nous avons demandé 540 millions. Les séances viennent de se terminer et nous espérons avoir une décision avant deux semaines.

M. HOSKING: Cela m'inquiète quelque peu. Espérez-vous que l'Alberta vous accordera plus de gaz?

M. SCHULTZ: Oh! oui, et la Saskatchewan aussi.

M. HOSKING: Vous croyez qu'il y a lieu d'espérer?

M. SCHULTZ: Oui. Les découvertes en Alberta vont se continuer; les producteurs vont vouloir vendre et le gouvernement de l'Alberta va vouloir avoir ses redevances.

M. HOSKING: Pourquoi le gouvernement retient-il le gaz?

M. SCHULTZ: D'après lui, cela représente l'excédent sur les besoins actuels de l'Alberta.

M. HOSKING: Apparemment, ils n'ont pas là l'approvisionnement de gaz?

M. SCHULTZ: Ils ont tout ce dont nous aurons besoin pour les fins du projet actuel et, quant au marché de l'Est, nous entendons bien nous adresser de nouveau au gouvernement de l'Alberta pour obtenir au besoin des approvisionnements supplémentaires.

M. HAHN: Auriez-vous pu en obtenir davantage si vous l'aviez demandé?

M. SCHULTZ: Je ne le crois pas.

M. HOSKING: Cela m'effraie quelque peu. Je n'aime pas à penser que cela vous enlèvera presque tout le gaz que vous avez, celui à destination de Minneapolis et le gaz que l'Alberta aura immédiatement.

M. SCHULTZ: Tout le gaz que nous vendrons sur ce marché sera toujours soumis à la juridiction d'une commission.

M. HOSKING: Il devrait y avoir ici un fonctionnaire compétent de la Commission des transports qui nous dirait ce que nous avons à faire. La question est devenue assez sérieuse.

M. McILRAITH: L'intéressé est le ministre du Commerce. Il leur faudrait obtenir un permis d'exportation.

M. HOSKING: Le permis d'exportation peut-il être révoqué? C'est un excellent projet que je ne critique pas. Il faut que la compagnie ait de l'argent pour construire; elle désire exporter du gaz à Minneapolis.

M. McILRAITH: Nous avons le pourcentage du gaz qu'elle exporte et le pourcentage du gaz de l'Est.

M. HOSKING: Je parle des moyens disponibles pour le transporter. Vous avez 534 millions de pieds pour un conduit de 30 pouces; et 500 millions.

M. McILRAITH: Oui.

M. HOSKING: Si la compagnie est pour expédier 500 millions de pieds à l'Est et que le pipe-line qu'elle construit se rende à Minneapolis où le marché sera bon, quand pourra-t-elle se retirer de ce marché et fournir les 500 millions à l'Est?

M. McILRAITH: Le projet de Minneapolis était de 100 sur 540 millions.

M. HOSKING: Avec un conduit de 34 pouces?

M. McILRAITH: Il n'y a pas d'endroit pour expédier le gaz dans l'Est avec un conduit de 36 pouces. Le problème est de trouver des commandes jusqu'au maximum d'un conduit de 36 pouces. C'est ce qui tracasse la compagnie et c'est la preuve que nous avons ici aujourd'hui.

M. HOSKING: Je conviens que vous avez un approvisionnement disponible de 540 millions de pieds et que votre pipe-line en transportera 500 dans l'Est du Canada.

M. McILRAITH: C'est exact.

M. HOSKING: Maintenant, il pourrait survenir deux choses lorsque nous serons prêts à transporter les 500 dans l'Est du Canada. Tout ira bien si nous avons un approvisionnement illimité de l'Alberta, mais si l'Alberta ne veut pas l'augmenter, nous nous trouverons dans la situation où nous aurons un conduit de 24 pouces qui transportera 300 et quelques millions de pieds qui seront utilisés à Minneapolis, parce que le marché y est déjà établi.

M. McILRAITH: Le gouvernement de l'Alberta a juridiction sur son propre gaz naturel et il pourrait, je le suppose, bien que je ne puisse m'imaginer qu'il agisse jamais ainsi, refuser tout permis d'exportation de gaz de l'Alberta. C'est son droit, et il pourrait s'en prévaloir. Aussitôt qu'il y aura une perspective quelconque d'utiliser le gaz dans l'Est, la compagnie pourra s'adresser à l'*Alberta Conservation Board* pour obtenir un permis d'exportation. De plus, il est démontré que l'approvisionnement en Alberta dépassera de beaucoup tous les besoins prévus ou possibles dans l'Est. Le Comité et les compagnies ne peuvent rien faire à ce stade qui puisse engager l'*Alberta Conservation Board*. Et je crois avoir raison.

M. CAVERS: Nous n'avons aucun pouvoir.

M. HOSKING: Le Comité peut être assuré par la Commission des transports que lorsque nous voudrons expédier 500 millions de pieds dans notre conduit de 30 pouces, ils y seront. Si le gouvernement de l'Alberta accorde 500 millions de pieds, il n'a plus juridiction du moment que le gaz est sorti de la province.

M. McILRAITH: Je ne crois pas que la Commission des transports ait le pouvoir de donner une assurance semblable au Comité. C'est un organisme quasi judiciaire qui ne peut s'occuper que des demandes qui lui sont soumises. Le ministre du Commerce est celui qui a juridiction sur le point qui vous inquiète. Je crois que ce qui vous inquiète est qu'un permis soit accordé pour l'exportation aux États-Unis de si grandes quantités de gaz qu'il n'en resterait plus suffisamment pour rencontrer les besoins de l'Est du Canada. Il existe deux contrôles sur ce point: le premier est l'*Alberta Board* et l'autre consiste dans le fait qu'il faut un permis du ministre du Commerce pour exporter en dehors de l'Est du Canada.

M. HOSKING: Ne pourrions-nous pas faire venir le Ministre?

M. McILRAITH: Je crois qu'il pourrait régler ce point rapidement, parce qu'il en a été question dans son discours à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Nous allons appeler le très honorable M. Howe.

M. HOLLOWACH: Je désire poser deux ou trois courtes questions sur un point qui inquiète et intéresse beaucoup la population canadienne. Quel sera le coût définitif de cette entreprise, telle que vous vous la représenterez actuellement?

M. MILNER: Le coût du pipe-line?

M. HOLLOWACH: Oui.

M. MILNER: Environ 300 millions.

M. HOLLOWACH: Dans toute l'histoire du pays, ce sera alors une des entreprises les plus considérables commanditées par du capital privé?

M. MILNER: Oui.

M. HOLLOWACH: Vous avez dit qu'on a bien pourvu à ce que la population canadienne ait l'occasion de participer au financement de cette entreprise en y plaçant des fonds?

M. MILNER: Oui.

M. HOLLOWACH: Pouvons-nous conclure que cette déclaration est une assurance de priorité et que ces avantages prévaudront lorsqu'on en viendra au financement réel de la compagnie?

M. MILNER: Oh! oui. Le public canadien aura toute l'occasion voulue de participer tant qu'il le désirera.

M. BELL: J'ai une autre question. Je ne veux pas être trop direct, mais a-t-on pensé que des contrats spéciaux qui seraient accordés pourraient faire une différence dans une industrie rivale?

M. MILNER: Non.

M. HAHN: A propos du bill de la Trans-Canada, le but de l'amendement est d'augmenter le capital-actions de la compagnie, mais je ne crois pas que l'on ait discuté cette question du tout. Ne pourrions-nous pas la discuter?

M. CAVERS: Nous pourrions probablement nous en occuper lorsque nous en serons venus aux articles.

M. McIVOR: Continuons l'étude du bill.

M. GREEN: Lorsqu'on lui a demandé combien il faudrait de temps avant de commencer l'exécution du programme, je crois que M. Milner a répondu: lorsque nous aurons les permis; nous espérons les obtenir pas plus tard qu'en 1955. Voulez-vous dire par là que l'entreprise ne serait pas du tout commencée avant d'avoir les permis requis pour exporter du gaz aux États-Unis.

M. MILNER: Ah! non. J'ai dit que nous faisons les démarches voulues pour obtenir ces permis aussi vite que possible, mais je ne sais pas si la construction du pipe-line pourrait être commencée cette année; elle serait certainement commencée au printemps de l'année prochaine et nous nous rendrions à Winnipeg au cours de l'automne et, dans l'Est, l'automne de l'année suivante. C'est en effet un travail de construction de deux ans.

M. GREEN: De quels permis avez-vous besoin pour construire le pipe-line de la *Trans-Canada*?

M. MILNER: Je crois avoir parlé de permis et de contrats. Quant aux permis, il nous faut obtenir l'autorisation de l'*Alberta Conservation Board*; nous espérons l'obtenir d'ici deux semaines. Puis il nous faut nous présenter devant la Commission des transports et soumettre notre cas avec bien des détails. Nous n'avons pas de pouvoir d'expropriation; nous n'avons pas le pouvoir d'exproprier des droits de passage avant d'avoir obtenu l'approbation de la Commission des transports. Ce ne sont là que deux choses. Ensuite, il nous faut passer des contrats avec ceux qui vont vendre le gaz, c'est-à-dire avec ceux à qui nous allons le vendre et qui le distribueront. Puis, il nous faut passer des contrats avec ceux qui vont nous vendre le gaz, c'est-à-dire les producteurs de l'Alberta.

C'est un travail considérable, parce qu'il ne s'agit pas simplement de discuter avec eux et de passer des contrats et, sans exception aucune, il n'y a pas un seul champ en Alberta qui pourrait nous fournir la quantité de gaz que nous voulons expédier à Winnipeg et à Minneapolis, sans parler de l'est du Canada. Il va falloir que tous se mettent à l'œuvre et qu'ils creusent d'innombrables puits. Quelques champs, comme Pincher-Creek, doivent construire une usine de préparation pour séparer les autres produits, comme la gazoline, et extraire le soufre; et il faut qu'ils construisent leur réseau d'emmagasiner, puis une chose et une autre. De fait, ils ne seront pas en mesure de nous livrer une quantité raisonnable de gaz avant la fin de l'année prochaine, parce qu'ils ne peuvent pas exécuter les travaux dans l'espace de trois ou quatre mois. Il faudra du temps.

M. GREEN: Vous n'avez que deux permis à obtenir pour la *Trans-Canada*?

M. MILNER: Oui. Je crois avoir dit "permis et contrats".

M. GREEN: Et quant au pipe-line en direction de la frontière américaine, il vous faut obtenir en plus un permis de la *Federal Power Commission* et un autre du ministre du Commerce?

M. MILNER: Oui.

M. GREEN: Et vous êtes prêts à aller de l'avant avec le pipe-line de la *Trans-Canada* lorsque vous aurez ces permis, sans attendre d'avoir celui du Gouvernement?

M. MILNER: Oui, vous pouvez obtenir les permis nécessaires lorsque vous avez les contrats.

M. GREEN: Songez-vous à construire une conduite de 30 pouces plutôt que de 24 pouces de Winnipeg à Buffalo?

M. MILNER: Une conduite de 30 pouces à partir d'où?

M. GREEN: Je vous demande si vous songez à construire une conduite de 30 pouces plutôt que de 24 pouces de Winnipeg à la frontière?

M. MILNER: Non, on n'y a même jamais pensé.

M. GREEN: Vous ne le feriez pas; il n'y aurait pas de conduite plus grande que 24 pouces?

M. MILNER: Je ne suis pas certain si elle est de 24 pouces; elle peut être plus petite que cela, mais pas plus grande.

M. GREEN: Je crois que vous-même ou M. Schultz avez donné au Comité votre prix estimatif à l'entrée de Toronto?

M. MILNER: Non, pas moi. Il n'est pas encore possible de le donner.

M. GREEN: Vous devez avoir une idée quelconque du prix, n'est-ce pas?

M. MILNER: Nous avons eu au moins une douzaine d'états estimatifs.

M. GREEN: Je crois que c'est très important. Nous avons pu obtenir les chiffres de la *Tennessee*; quel est votre prix correspondant?

M. MILNER: Je ne le sais pas, mais je ne crois pas qu'il dépasse celui de la *Tennessee*.

M. GREEN: Il sera au moins aussi bas que celui de la *Tennessee*?

M. MILNER: Je ne le sais pas, mais je ne crois pas qu'il dépasse celui de la *Tennessee*.

M. GREEN: Il sera au moins aussi bas que celui de la *Tennessee*?

M. MILNER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le très honorable M. Howe doit assister à une autre réunion; pouvez-vous l'entendre maintenant?

Le très hon. M. HOWE: Monsieur le président, le programme du Gouvernement a été établi, et il est à l'effet qu'aucun gaz ne peut être exporté à moins que les besoins présents et prévus du Canada ne soient d'abord comblés.

Maintenant, il y a un pipe-line d'une certaine capacité à construire à partir de l'Ouest jusqu'à Toronto et, afin de le financer, il faudra que certaines quantités de gaz lui soient allouées. Est-ce bien cela, monsieur Milner?

M. MILNER: Oui, monsieur.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que les chiffres dont on a parlé peuvent avoir été changés. La dernière fois que j'ai parlé à M. Manning, il s'agissait de 3½ trillions de pieds cubes alloués pour desservir le pipe-line de l'Est, et c'était alors considéré suffisant. Un jour peut venir où il y aura plus de gaz disponible en Alberta et où il n'y aura pas de débouché particulier en tant qu'il s'agit du Canada. S'il en est ainsi nous examinerons la question d'exportation, mais pas avant d'être assurés que le pipe-line sera construit jusqu'à l'Est du Canada. Tant que ce pipe-line n'aura pas été entièrement financé, nous ne discuterons pas d'exportation avec qui que ce soit. M. Manning a un désir d'exportation ancré dans son esprit, et il croit qu'il existe un marché considérable pour le gaz à Minneapolis. Nous n'avons pas décidé si nous accorderons un permis d'exportation de gaz à Minneapolis, mais le programme du Gouvernement, comme je l'ai dit à la Chambre et ailleurs, est à l'effet que si les besoins du Canada sont entièrement satisfaits et qu'il y ait un surplus de gaz, nous étudierons l'exportation. C'est le programme: par exemple, lorsque les besoins de la Colombie-Britannique auront été comblés, nous permettrons l'exportation aux États-Unis au moyen du pipe-line proposé de l'Ouest. La situation dans l'Est est exactement la même. Après que tous nos désirs prévus auront été comblés, nous permettrons d'exporter aux États-Unis.

Des VOIX: Très bien!

M. HOSKING: Puis-je poser une question? On nous a laissés entendre que la compagnie se propose de construire une conduite de 34 ou 36 pouces de diamètre de l'Alberta à Winnipeg, puis de le séparer en deux conduites dont l'une, de 24 ou de 20 pouces en direction de Minneapolis, et l'autre, de 30 pouces, en direction de l'Est du Canada. Le point qui nous inquiète est le suivant: si la conduite de 24 pouces est construite jusqu'à Minneapolis, elle absorbera environ 450 millions de pieds cubes de gaz, et si elle est mise en exploitation avant que la conduite en direction de l'Est du Canada ne soit terminée, et que le gouvernement de la Colombie-Britannique ait limité la quantité disponible...

Des VOIX: De l'Alberta.

M. HOSKING: ...de l'Alberta, à 540 millions, il ne nous resterait que 90 millions de pieds cubes pour l'Ontario.

Le PRÉSIDENT: Il ne pourrait en être ainsi d'après les explications fournies par M. Howe.

Le très hon. M. HOWE: Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. J'ai dit qu'une certaine quantité de gaz serait livrée à la conduite allant vers l'Ontario et le Québec. Je crois que cette quantité est de 3½ trillions de pieds, et elle peut être de 4 trillions maintenant. De toute façon, ce sera suffisant pour desservir ce pipe-line à perpétuité à moins que tout le projet ne s'écroule. C'est un bloc de gaz réservé à l'Est du Canada. Ce bloc ne pourrait être dirigé vers Minneapolis en tout ou en partie. Tout gaz dirigé de ce côté doit être en plus de celui réservé à la région de l'Est. Vous avez parlé des conduites de 30 et de 36 pouces comme étant des conduites ordinaires. On n'a jamais construit une conduite de 36 pouces pour le gaz. Ce sera le pipe-line du plus grand diamètre jamais construit. Je crois qu'il y en a une de 36 pouces quelque part dans l'Ouest, mais le tuyau de 36 pouces est en effet d'un diamètre considérable, et il en est ainsi du tuyau de 30 pouces. Je ne pense pas que les pipe-lines sortant du Texas mesurent plus de 30 pouces, de sorte que nous ne parlons de faibles quantités de gaz.

M. HOSKING: Nous n'avons que 540 millions de pieds cubes et une conduite de 24 pouces en absorbera 430 millions.

Le très hon. M. HOWE: Il n'enlèvera pas le gaz réservé au pipe-line en direction de l'Est du Canada.

M. HOSKING: Êtes-vous bien certain de cela?

Le très hon. M. HOWE: Oui. Ai-je raison, monsieur Milner?

M. MILNER: Nous nous engagerons à livrer 350 millions à l'Est du Canada.

Le très hon. M. HOWE: Il vous faut avoir quantité suffisante de gaz réservé pour que les gens fournissent 300 millions de dollars pour compléter le pipe-line, et ils verront à ce que rien n'en soit détourné.

M. WOOD: En supposant que le marché ici soit plus considérable que celui prévu, seriez-vous en mesure d'obtenir une certaine partie de ce gaz réservé à Minneapolis pour satisfaire nos exigences plus tard?

Le très hon. M. HOWE: Cela dépend de la nature du contrat. Je ne crois pas que vous le pourriez, parce qu'ordinairement, il vous faut passer un contrat d'environ 20 ans. Cela dépend du besoin de continuité de l'approvisionnement. Vous pouvez arrêter la livraison de certaines sortes d'énergie et, conséquemment, passer un contrat qui peut être interrompu, mais je ne crois pas que vous pourriez le faire pour ce gaz. Si nous permettons l'exportation à Minneapolis, il faudra avant d'émettre un permis, que nous soyons convaincus qu'en plus de la quantité réservée au conduit de l'Est, il y ait un surplus de gaz pour lequel il fallait nécessairement un débouché.

M. GREEN: La capacité totale de la conduite de l'Est est supposée être de 500 millions de pieds, mais on n'en a demandé que 350 millions.

Une VOIX: Cinq cent quarante millions.

Une VOIX: Trois cent-quatre-vingts millions.

M. HOSKING: Alors, nous sommes plus ou moins assurés que Minneapolis ne peut toucher à ce qui a été réservé à l'est du Canada?

Le très hon. M. HOWE: Minneapolis ne peut y toucher tant que nous n'aurons pas accordé un permis d'exportation. Nous allons voir à ce que notre propre pipe-line soit bien protégé avant d'accorder un permis d'exportation. Nous n'avons pas d'engagement d'accorder un permis d'exportation à Minneapolis.

M. McIVOR: Comme je veux être bien certain, je demande à M. Howe si nous avons besoin d'un article supplémentaire dans le bill afin de nous assurer que lorsque la *Trans-Canada* se rendra à Toronto, elle aura le droit de passage?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que cela est garanti par contrat entre la *Trans-Canada Pipe Lines* et la *Consumers Gas*. Je suppose que le contrat a été signé et distribué.

M. McILRAITH: Oui, il a été signé et des copies en ont été distribuées ici.

Le très hon. M. HOWE: Après tout, Dan, c'est le pipe-line d'une entreprise privée, et si la *Trans-Canada* n'est pas suffisamment habile pour se protéger, je crains que le gouvernement ne puisse faire grand chose pour elle.

M. DECORE: Au cours des débats à la Chambre l'automne dernier, M. Chevrier a fait une déclaration à propos de l'amendement au bill. Je crois qu'il est correct de dire que du moment qu'un pipe-line international-interprovincial a été approuvé par la Commission des transports, cet organisme n'a pas juridiction sur le volume de gaz transporté et ne peut décider si, oui, ou non, le pipe-line peut être bouclé. Si mon interprétation est juste, et si c'est vrai, nous sommes alors inquiets...

Le très hon. M. HOWE: Le gouvernement doit accorder un permis pour chaque unité de gaz qui sort du pays. Nous pouvons accorder un permis d'exportation pour 100,000 unités, 200,000 unités; une peine est infligée à

ceux qui prennent plus que la quantité spécifiée dans le permis. Ce pouvoir est prévu dans la Loi de l'exportation de l'électricité et des fluides d'abord adoptée en 1908. Nous avons toujours conservé ce contrôle. M. Chevrier parlait du gaz entrant au Canada, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Peut-être; je ne me souviens pas. Le préambule du présent bill est-il adopté?

M. GREEN: Je comprends qu'il y a ici des représentants de ceux qui financeront le pipe-line de la *Trans-Canada*.

M. DECORE: Il y a ici M. Natelson qui représente Lehmann Brothers; il a eu affaire à la *Trans-Canada Pipe Lines* dès le début. M. Baldwin, de *Nesbitt Thomson and Company*, de Montréal, est aussi présent.

M. McILRAITH: Monsieur le président, je suis heureux que ces témoins aient été appelés, mais en toute justice pour le Comité, je dois ajouter qu'au point de vue financement de la *Trans-Canada*, ils ne peuvent maintenant nous dire grand chose de plus que ce que M. Milner nous a dit il y a quelques minutes. Si le Comité désire les entendre, il va sans dire que j'en suis bien aise.

M. GREEN: On a déclaré à la Chambre que ce pipe-line ne pourrait être financé sans l'accomplissement de telle ou telle chose. Apparemment, ce sont les hommes qui établissent les détails du financement du pipe-line, et j'ai pensé qu'il serait très utile s'ils nous confirmaient que le projet serait mené à bonne fin.

M. McILRAITH: Je suis heureux qu'ils aient été appelés.

M. GREEN: Quelle société représentez-vous, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: La maison *Nesbitt, Thomson and Company Limited*, de Montréal. Je représente aussi la maison *Wood Gundy* et une autre société avec laquelle nous sommes associés.

M. GREEN: Quel est le nom de votre associé.

M. BALDWIN: M. Natelson, de *Lehmann Brothers*, de New-York.

M. GREEN: Vous avez entendu les témoignages d'aujourd'hui. Pouvez-vous nous dire ce que vous considérez possible de faire ou de ne pas faire à propos du financement du présent projet?

M. BALDWIN: Évidemment, nous avons suivi le projet dès le début, bien nettement persuadés qu'une des plus grandes responsabilités des maisons de placements est de diriger chaque effort en vue de trouver le capital nécessaire pour développer nos ressources nationales. Nous avons été énormément intrigués, et je vous dirai tout simplement que ma société, ceux avec qui nous sommes associés et moi-même personnellement croyons très fermement que les fonds nécessaires peuvent être souscrits sur une base favorable. Maintenant, je ne saurais vous dire la manière dont nous nous proposons d'obtenir ces fonds, ni quelle sera la forme des valeurs.

M. GREEN: Je ne vous demande pas cela.

M. BALDWIN: Parce qu'il nous faut voir les contrats, obtenir des états estimatifs des recettes et mille et une autre choses que les prêteurs et les acheteurs voudront avoir. Notre intention a toujours été d'atteindre autant de Canadiens que possible lorsqu'il s'agira de la disposition des actions ordinaires et, à cet égard, nous utiliserons tous nos bureaux disponibles dans chacune des principales villes du Canada, afin qu'ils aient l'occasion de souscrire. Nous sommes en faveur de la distribution. Y a-t-il autre chose, monsieur?

M. GREEN: Monsieur Natelson, voulez-vous nous donner votre opinion?

M. NATELSON: Je crois avoir étudié le projet un peu plus que M. Baldwin, parce que je ne sais pas si ce dernier a été en contact aussi étroit que je l'ai été avec les diverses institutions financières des États-Unis. Je crois qu'il serait fort avantageux de pouvoir vendre les valeurs actuellement. Le marché s'y prête à l'extrême. Je crois que nous pourrions vendre les titres hypothécaires, qui constituent la partie la plus difficile des ventes, avec beaucoup plus de facilité maintenant et peut-être sur une base bien plus avantageuse que celle que nous pouvions espérer il y a pas plus de six mois. Les diverses institutions sont très intéressées dans ce projet de pipe-line. J'ai une liste d'environ vingt de ces institutions de tous genres, y compris des fonds de pension, des compagnies d'assurances et de fiducie, qui ont demandé qu'on leur fournisse l'occasion d'examiner ces obligations, dès qu'elles seront prêtes, et l'occasion d'en acheter. Nous avons été au moins deux ans en relations avec diverses institutions des États-Unis où la majeure partie de ces obligations seront vendues, et l'intérêt créé a été si considérable que je crois que lorsque nous serons prêts à les vendre, une bonne partie du travail aura déjà été accomplie et que la tâche réelle de vendre sera terminée en beaucoup moins de temps. Elles se sont intéressées à l'état des réserves de gaz et à l'état du marché. Je désire dire une chose qui est peut-être quelque peu en contradiction avec des déclarations d'un de mes associés, M. Schultz, qui pensait que les compagnies d'assurances insisteraient beaucoup sur toutes les sources d'approvisionnement. Elles insisteront, mais je crois qu'elles rogneront leurs états estimatifs concernant l'approvisionnement nécessaire, parce qu'elles ont toutes une confiance énorme dans la réserve accumulée en Alberta et en Saskatchewan, en Alberta surtout. Je crois que notre problème principal sera de déterminer l'étendue du marché sous forme d'engagements fermes d'acheter du gaz. Je ne crois pas que nous ayons autant de difficulté quant à l'étendue de l'approvisionnement ou même à celle de l'allocation, de sorte que bien que $3\frac{1}{2}$ trillions de pieds peuvent ne pas paraître une quantité très considérable pour supporter une capacité de 500 millions par jour, je crois que si nous avons des contrats démontrant que nous pourrions vendre 500 millions par jour, nous pourrions vendre les obligations même avec une allocation de $3\frac{1}{2}$ ou 4 trillions de pieds. La théorie est qu'avec le temps, plus de gaz sera exploité en Alberta, plus l'allocation sera forte. La seule difficulté, je crois, pourrait se trouver dans les conditions d'émission des obligations, parce qu'on permettra que celles-ci soient remboursées dans la période déterminée à compter de l'allocation en rapport avec la vente, mais je ne crois pas qu'il soit difficile de vendre les obligations si le marché est plus considérable que l'allocation semblerait le justifier.

M. NATELSON: Mais je crois que la partie la plus importante du travail à accomplir est d'établir qui va acheter le gaz, en quelles quantités et à quelles conditions.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Construction et exploitation d'un pipe-line extra-provincial

1. La compagnie *Niagara Gas Transmission Limited*, constituée par lettres patentes émises sous l'autorité et en conformité des dispositions de *The Companies Act* de la province d'Ontario, le 19^e jour de septembre 1950, est autorisée à construire, posséder et exploiter un pipe-line extra-provincial, tel que défini à la Loi sur les pipes-lines, chapitre 211 des Statuts révisés du Canada, 1952.

M. BARNETT: Il y a un point à l'article 1 que je voudrais tirer au clair. Cet article décrète que la *Niagara Gas Transmission Limited* est autorisée à construire, posséder et exploiter ce pipe-line en particulier. D'autre part, le contrat dit que la *Trans-Canada Pipe Lines* va construire et posséder deux pipes-lines. En vertu de quelle autorité l'autorisation accordée d'après le présent bill à la *Niagara Gas Transmission Limited* est-elle transportée à la *Trans-Canada Pipe Lines*. C'est un point que je voudrais voir éclairci.

M. McILRAITH: L'autorisation de construire ne se rattache pas au bill de la *Niagara Transmission* qui est amplement autorisée dans sa charte actuelle. Elle ne se rattache pas au bill que vous êtes maintenant à étudier. C'est un bill de la *Niagara* qui l'autorise à exploiter et à posséder le pipe-line—vous remarquerez l'article "dans le cas où l'autre gaz ne serait pas disponible à l'expiration de cinq ans".

M. BARNETT: La *Trans-Canada Pipe Lines* a aussi le droit de construire en vertu de sa charte actuelle?

M. McILRAITH: N'importe quel pipe-line.

M. BARNETT: Alors, si nous adoptons l'article, le contrat entrera en vigueur?

M. PALMER: Il l'est actuellement. La situation est en réalité comparable à celle de la *Trans-Canada* et de la *Western Pipe Lines*. Celle-ci a reçu l'autorisation d'exploiter un pipe-line, mais en vertu de son contrat avec la *Trans-Canada*, en assumant le pouvoir qui était confirmé par le bill n'exerce pas celui qui lui était conféré par le bill et, de plus, en vertu du présent contrat, la *Niagara* n'exercera pas le pouvoir que dans le sens strict du bill, elle serait autorisée à accepter.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill?

Adopté.

Maintenant, le bill 389. Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Abrogation

1. Est abrogé l'article 3 de la Loi constituant en corporation *Trans-Canada Pipe Lines Limited*, chapitre 92 des statuts de 1951, et le suivant y est substitué:

Capital social

"3. (1) Le capital social de la Compagnie consiste en

a) dix millions d'actions communes de la valeur au pair de un dollar par action, et

b) un million d'actions privilégiées de la valeur au pair de cinquante dollars par action.

(2) La Compagnie peut, par voie de règlement

Conditions couvrant les actions privilégiées

- a) pourvoir à la création de catégories d'actions privilégiées comportant les préférences, privilèges ou autres droits spéciaux, restrictions, conditions ou limitations qui peuvent être déterminées dans le règlement, à l'égard des dividendes ou du capital ou à d'autres égards;

Modification des actions privilégiées non émises

- b) subdiviser, consolider en actions de plus grande valeur au pair ou reclassifier toutes actions privilégiées non émises, et modifier, varier, altérer ou changer toutes préférences, privilèges, droits, restrictions, conditions ou limitations attachées aux actions privilégiées non émises.

Validation du règlement

Toutefois, aucun règlement à l'effet susdit ne sera valide ou effectif avant d'avoir été sanctionné par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des porteurs d'actions communes de la Compagnie, régulièrement convoqués pour étudier le règlement, ni avant que pareil règlement ait été approuvé par la Commission des transports du Canada.

(3) Les administrateurs peuvent prescrire, par résolution, dans les limites indiquées par tout règlement adopté sous l'autorité du paragraphe (2), les modalités d'émission, ainsi que les préférences, privilèges, droits, restrictions, conditions ou limitations précises de toute catégorie d'actions privilégiées, à l'égard des dividendes ou du capital ou à d'autres égards.

Actions privilégiées ne comportant pas droit de vote

(4) Les porteurs d'une catégorie quelconque d'actions privilégiées n'ont aucun droit de voter, autre que celui auquel pourvoit un règlement adopté sous l'autorité du paragraphe (2), et ne sont pas qualifiés pour recevoir les avis d'assemblées de porteurs d'actions communes de la Compagnie, ni pour assister à ces assemblées, sauf le droit d'assister et de voter à des assemblées générales sur toute question affectant directement un droit ou autre privilège attaché à cette catégorie d'actions privilégiées, et alors il y aura un vote par action; mais aucun changement affectant défavorablement les droits ou privilège d'une catégorie d'actions privilégiées ne doit être opéré avant d'avoir été ratifié par au moins les deux tiers des votes déposés à une assemblée générale extraordinaire des porteurs de telle catégorie d'actions privilégiées émises et en circulation, régulièrement convoqués pour étudier ce changement, ni avant que ce changement ait été approuvé par la Commission des transports du Canada.

(5) La propriété d'actions privilégiées ne qualifie aucune personne à devenir administrateur de la Compagnie."

M. HAHN: A propos de l'article 1 "capital social", le capital de la compagnie consiste en ...", je me demande quel est le pourcentage détenu par la *Western Pipe Lines Limited* ou la *Canadian Delhi Limited*? Est-ce qu'il y a là des rapports?

M. MILNER: Les deux ont un intérêt égal.

M. HAHN: Quel serait le pourcentage du tout?

M. MILNER: Nous ne le savons pas encore.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill?

Adopté.

M. McIVOR: Je dois exprimer les remerciements du Comité aux témoins pour la manière dont ils ont répondu aux questions que nous leur avons posées.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-deuxième Législature
1953-1954

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

Bill 394 (J-13 du Sénat)

Loi concernant la "*Eastern Telephone and Telegraph Company*"

SÉANCE DU VENDREDI 9 AVRIL 1954

TÉMOINS:

M. W. G. Thompson, président de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*, et M. R. C. Merriam, avocat-conseil

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch
et Messieurs

Barnett,	Follwell,	Langlois (<i>Gaspé</i>),
Batten,	Fulton,	Légaré,
Bell,	Gagnon,	McIvor,
Bonnier,	Garland,	Montgomery,
Boucher (<i>Restigouche-</i> <i>Madawaska</i>),	Goode,	Murphy (<i>Westmorland</i>),
Buchanan,	Gourd (<i>Chapleau</i>),	Murphy (<i>Lambton-</i> <i>Ouest</i>),
Byrne,	Green,	Nicholson,
Campbell,	Habel,	Nickle,
Carter,	Hahn,	Purdy,
Cauchon,	Harrison,	Richard (<i>Saint-Maurice-</i> <i>Laflèche</i>),
Cavers,	Healy,	Ross,
Chevrier,	Herridge,	Roy,
Clark,	Hodgson,	Shaw,
Conacher,	Holowach,	Small,
Decore,	Hosking,	Stanton,
Deschatelets,	Howe (<i>Wellington-</i> <i>Huron</i>),	Viau,
Dupuis,	James,	Villeneuve,
Ellis,	Johnston (<i>Bow-River</i>),	Wood—60.
Eudes,	Kickham,	
Ferguson,	Lafontaine,	

(Quorum 20)

Le secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 6 avril 1954.

*Il est ordonné,—*Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 394 (J-13 du Sénat), intitulé: Loi concernant la *Eastern Telephone and Telegraph Company*.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 9 avril 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 394 (J-13 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Eastern Telephone and Telegraph Company*", et a convenu d'en faire rapport sans amendement.

Une copie des témoignages rendus à cet égard est annexée au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 9 avril 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bonnier, Byrne, Campbell, Carter, Ellis, Gourd (*Chapleau*), Green, Hahn, Harrison, Herridge, Hodgson, Holowach, Kickham, Lafontaine, Légaré, McCulloch (*Pictou*), McIvor, Nicholson, Purdy et Villeneuve.

Aussi présents: M. S. R. Balcom, M.P.; M. R. C. Merriam, représentant M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire; et M. W. G. Thompson, président de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*.

Le Comité commence l'étude du bill 394 (J-13 du Sénat), intitulé: Loi concernant la *Eastern Telephone and Telegraph Company*.

Sur la proposition de M. Harrison, appuyée par M. Carter,

Il est ordonné,—De faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill 394.

M. Merriam, appelé, donne un aperçu des buts du bill et il est interrogé à cet égard.

M. Thompson, appelé, ajoute au témoignage de M. Merriam et s'étend sur les aspects techniques et financiers de l'entreprise proposée.

Sur la proposition de M. Green, appuyée par M. Herridge,

Il est ordonné,—Que le contrat relatif à la construction et à l'entretien d'un câble transatlantique entre le ministre des Postes du Royaume-Uni, l'*American Telephone and Telegraph Company*, la Société canadienne des télécommunications transmarines et l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* soit imprimé comme annexe aux témoignages de ce jour (*Voir annexe "A"*).

Le Comité continue l'étude détaillée du bill.

Le préambule, les articles 1 et 2 et le titre sont adoptés.

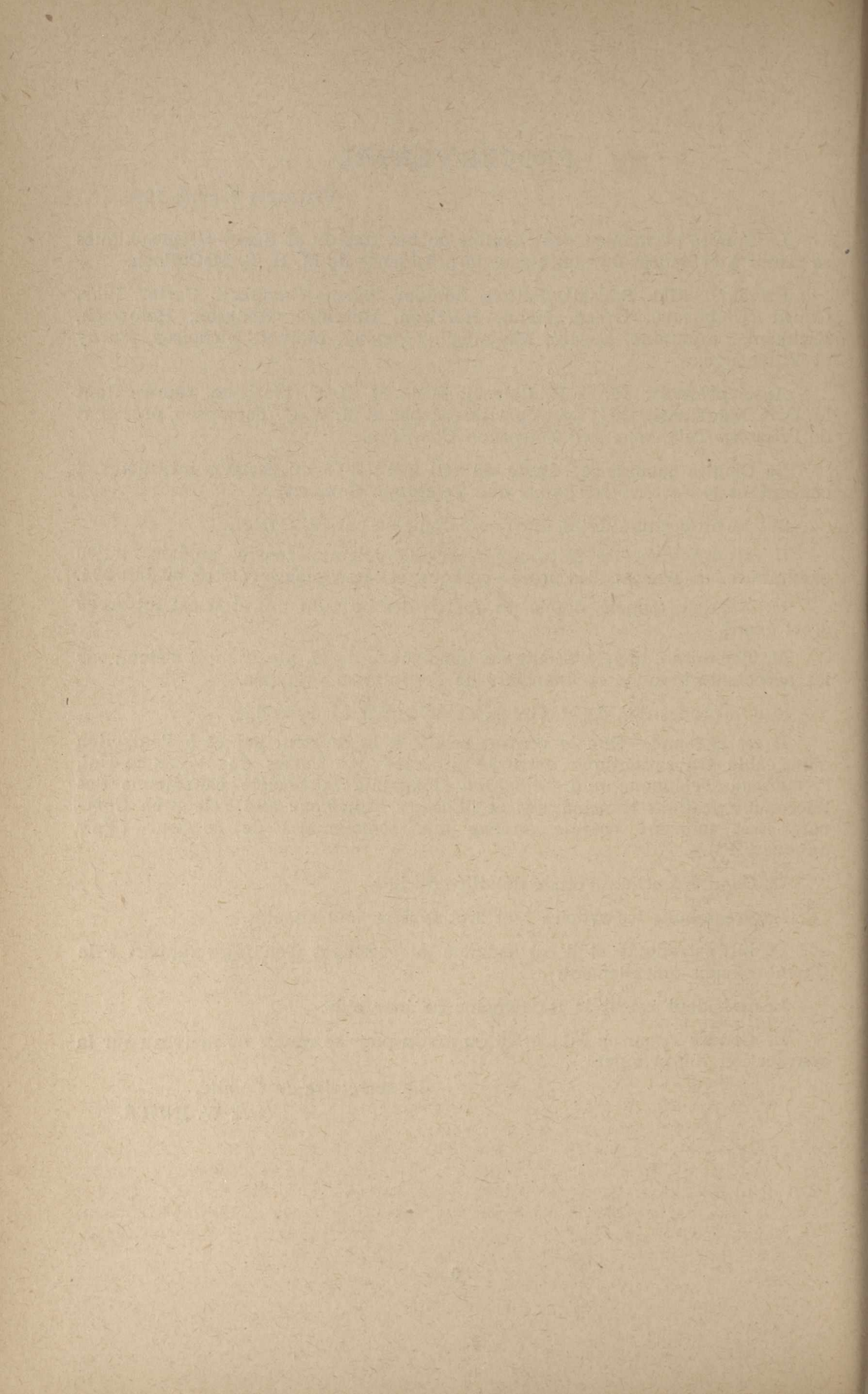
Le bill est adopté et il est ordonné au président d'en faire rapport à la Chambre, sans amendement.

Le président remercie les témoins de leur aide.

Le Comité s'ajourne à 11 h. 45 du matin pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

E. W. INNES.



TÉMOIGNAGES

9 avril 1954,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons à étudier ce matin le bill 394 (J-13 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Eastern Telephone and Telegraph Company*".

C'est l'habitude, je crois, de présenter une motion concernant l'impression du compte rendu de la séance.

M. HARRISON: Monsieur le président, je propose d'en faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français.

Le PRÉSIDENT: M. Harrison, appuyé par M. Carter, propose...
Adopté.

M. W. G. Thompson, le président de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*, est présent et il répondra à toutes les questions que vous voudrez bien lui poser. Voulez-vous vous approcher, monsieur Thompson?

M. W. G. Thompson, président de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*, est appelé:

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, M. Merriam désirerait peut-être donner quelques explications.

M. MERRIAM (agent parlementaire): Comme le président vient de le dire, M. W. G. Thompson, le président de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*, pétitionnaire du bill, est au milieu de nous et il répondra à toutes les questions que les membres voudront bien lui poser au sujet des détails de la présente requête.

Cependant, il est possible que les membres du Comité désirent d'abord avoir au moins une explication générale des circonstances qui entourent le présent bill.

L'*Eastern Telephone and Telegraph Company* est une compagnie qui a été constituée en 1917 par une loi d'intérêt privé du Parlement du Canada et qui, en 1929, est devenue la filiale, acquise en pleine propriété, de l'*American Telephone and Telegraph Company*.

L'intention, dans le temps, était de construire un câble de téléphone transatlantique reliant le Royaume-Uni, le Canada et les États-Unis, et le but, en acquérant l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* qui n'avait pas été trop active, était de procurer un anneau canadien à la chaîne. Comme les membres le savent fort bien, tout le plan économique mondial a été changé après 1929 et, comme résultat, le projet a été mis de côté, mais il n'a jamais été oublié.

L'*Eastern Telephone Company* est demeurée inactive pendant plusieurs années et pour cette raison, lorsqu'il est devenu évident en 1931 que l'entreprise ne pouvait être menée à bonne fin immédiatement, le capital de la compagnie a été réduit au montant comparativement nominal de \$75,000.

Justement l'an dernier, en 1953, on a finalement passé et signé un contrat qui prévoit la réalisation de ce projet qui avait été à l'étude depuis plusieurs années. Les parties au contrat sont le ministre des Postes de Grande-Bretagne, la Société canadienne des télécommunications transmarines qui est une société

de l'État responsable au ministre des Transports et agissant sous sa direction, l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* et l'*American Telephone and Telegraph Company*.

Le contrat prévoit la construction d'un câble de téléphone transatlantique multiple qui, il va sans dire, augmentera de beaucoup les facilités actuelles des communications transatlantiques. Comme vous le savez, les communications se font maintenant par radio, et ce sera le premier câble de téléphone transatlantique au moyen duquel les communications téléphoniques pourront se faire par câble par opposition à la radio.

Il va sans dire que le projet sera coûteux: environ 35 millions de dollars pour le tout. La part approximative de l'*Eastern* sera de 5 à 7 millions, mais il est actuellement impossible de donner les chiffres avec certitude. Toutefois, nous pouvons dire aux membres du Comité que la part de l'*Eastern* sera de 5 à 7 millions; celle de la S.C.T.T. d'à peu près 4 millions, et que le projet dans son ensemble comporte environ 35 millions.

Comme cette mise de fonds est requise par l'entremise de l'*Eastern*, et c'est à dessein que je dis "par l'entremise", parce qu'en tant qu'il s'agit de l'*Eastern*, c'est la compagnie-mère qui fournira les fonds, il est devenu opportun de pourvoir sa filiale d'un capital autorisé plus considérable que le montant nominal actuellement en cours. En conséquence, la compagnie s'est présentée devant le Parlement et a demandé qu'une loi fût adoptée pour augmenter son capital autorisé à 5 millions de dollars.

En même temps, on a cru à propos de changer quelque peu le quorum du conseil d'administration qui, comme les membres du Comité pourront le constater, ne devra pas être de moins de cinq et de pas plus de neuf. Auparavant, il fallait une majorité pour former un quorum.

C'était tout à fait satisfaisant lorsque la compagnie n'était pas engagée dans une exploitation active, mais on a cru que maintenant qu'elle sera intéressée dans une entreprise internationale plutôt importante qui exigera que des décisions importantes soient prises de temps en temps à des assemblées régulières du conseil, il serait difficile d'avoir la présence d'une majorité. C'est pourquoi, afin de faciliter les travaux de la compagnie, on a cru que c'est dans son intérêt que le quorum fût fixé à pas moins d'un tiers des membres de son conseil d'administration.

Quant au conseil lui-même, et je crois que cela a aussi une certaine portée sur la situation en tant qu'il s'agit du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, nous sommes informés que le président de la *Maritime Telephone and Telegraph Company* et le président de la *New Brunswick Telephone and Telegraph Company* ont été approchés et que tous deux ont consenti à faire partie du conseil de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*. Je vous donne ce renseignement, messieurs, pour indiquer que ce n'est pas un projet qui fera concurrence à ces deux compagnies de service d'utilité publique.

M. Stewart, avocat d'Halifax, est un autre administrateur canadien; il est probablement connu de plusieurs d'entre vous. En définitive, le nombre total des membres du conseil n'a pas encore été fixé à ma connaissance, et je ne puis vous fournir le nom des autres, mais j'ai cru que les membres du Comité seraient intéressés à connaître au moins ceux dont j'ai parlé. Maintenant, si vous désirez me poser des questions, il me fera grand plaisir d'essayer d'y répondre. D'autre part, M. Thompson, ici présent, est au courant des négociations et de la préparation du projet depuis bien longtemps et il est tout à fait au courant de tous les détails. Il sera heureux de vous fournir les explications que vous pouvez désirer.

M. CARTER: Le témoin ou M. Merriam peut-il nous dire quand débiteront les travaux et la date approximative où ils seront terminés?

M. MERRIAM: J'imagine qu'ils doivent commencer aussitôt que possible, presque immédiatement. Je crois que M. Thompson devrait nous parler de la date de la fin des travaux.

Le TÉMOIN: En fait, les plans et les travaux préliminaires sont commencés depuis l'automne dernier. Les travaux de construction proprement dits commenceront d'ici deux mois, et on espère qu'ils seront terminés en décembre 1956. C'est une entreprise énorme, et notre temps est plutôt limité. Cependant, nous dirigeons tous nos efforts à terminer les travaux en décembre 1956.

M. CARTER: Est-ce que ce sera un réseau de câbles multiple?

Le TÉMOIN: Oui, un réseau multiple qui fournira 36 circuits à travers l'Atlantique. M. Merriam a dit que les conditions économiques de 1929 ont retardé la réalisation du projet. Dans un sens, c'est chose heureuse, parce qu'au point de vue technique, les trois pays n'étaient pas bien avancés. Nous n'aurions eu qu'un réseau d'un seul circuit, ce qui aurait été un facteur économique bien désavantageux, mais avec le progrès de l'électronique depuis quelques années, nous aurons un réseau de 36 circuits qui sera beaucoup plus avantageux pour les trois pays.

M. McIvor:

D. Vos travaux de construction seront considérables, n'est-ce pas?—

R. Oui, très considérables.

D. Emploirez-vous de la main-d'œuvre canadienne?—R. Oui. Tous les travaux de l'installation canadienne seront effectués par des Canadiens et lorsque le réseau sera terminé, le personnel de l'entretien sera canadien.

D. Je vous remercie.

M. Carter:

D. Où se trouveront les terminus du câble?—R. Il y aura à vrai dire trois terminus. Celui du Royaume-Uni est à Oban, en Écosse. Je souligne l'Écosse, parce qu'au comité du Sénat, le sénateur Reid voulait s'assurer que le terminus fût en Écosse. Le câble traverse ensuite l'océan et aboutit à la baie de la Trinité, Terre-Neuve, puis il traverse la péninsule sur une distance de 60 milles jusqu'à Terrenceville.

D. C'est ma circonscription, et je la connais.—R. Ensuite, le câble traverse jusqu'à un peu à l'ouest de Sydney-Mines, puis il continue par terre comme réseau radiophonique à ondes ultracourtes à travers la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick directement à Portland aux États-Unis. C'est tout un parcours de plus de 3,000 milles.

M. Byrne:

D. Qui a d'abord proposé le contrat? Votre compagnie a été inactive depuis 1917. Qui a pris l'initiative du projet?—R. Je dois dire que l'idée a été presque simultanée dans les trois pays. Chacun y songeait depuis plusieurs années et, lorsqu'il y a environ trois ans les conditions de la radio furent particulièrement mauvaises, il est devenu évident qu'il fallait faire quelque chose, et je dois ajouter que les trois pays ont pensé à la fois qu'il fallait agir.

D. Vous avez répondu à une autre question à laquelle je songeais. Si nous trouvons maintenant que les communications par radio ne donnent pas satisfaction, nous n'aurons pas beaucoup de difficulté?—R. Oui, monsieur, mais d'après nous, il faut et la radio et le câble pour des raisons stratégiques et aussi pour des raisons commerciales. Il est bon d'avoir deux cordes à son arc. La radio a ses qualités et ses désavantages. Dû aux conditions atmosphériques, il y a un cycle de onze ans et, à la fin de ce cycle, la radio est très mauvaise, parce que les perturbations du pôle magnétique descendent et traversent l'Atlantique. Vous constaterez que parfois la radio est très mauvaise. D'autre part,

la radio a certains avantages dont il faut tenir compte. Ceux qui s'occupent des communications et des postes au Canada sont de cet avis. Nous voulons renforcer et compléter ce que nous avons déjà.

D. Le ministre des Postes est-il responsable des communications en Grande-Bretagne?—R. Oui, des communications à l'intérieur et à l'extérieur.

M. Carter:

D. Ces câbles pourront-ils servir à d'autres fins qu'à la transmission de la voix? Pourra-t-on les utiliser pour le Morse ou la télévision?—R. Non, ils ne sauraient servir à la télévision; ils sont généralement posés pour le téléphone. La Société canadienne des télécommunications transmarines en utilisera une partie pour le télégraphe. Nous n'avons pas l'intention de nous en servir pour le télégraphe aux États-Unis. Nous voudrions bien nous servir du câble pour la télévision, mais personne n'a encore inventé un répéteur qui passerait une bande suffisamment large pour la télévision. Les répéteurs que nous avons sur terre sont espacés à des intervalles relativement très courts et on peut y placer des tubes amplificateurs, et ainsi de suite. Les tubes qu'il nous faudra fabriquer pour aller au fond de l'océan comportent bien des restrictions, et personne n'en a encore inventé un sur lequel on peut se fier raisonnablement. Nous espérons qu'il en sera ainsi un jour, mais pas avec le câble actuel.

M. Holowach:

D. Il s'agit d'une compagnie privée?—R. Oui.

D. Quant au contrat passé le 22 novembre 1953 avec la Société canadienne des télécommunications transmarines, l'*American Telephone and Telegraph Company* et le ministre des Postes du Royaume-Uni, est-ce que ceux-là possèdent des actions de la compagnie?—R. Non, personne ne possède des actions de l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* à l'exception des administrateurs et, il va sans dire, c'est une filiale entièrement possédée par l'*American Telephone and Telegraph Company*, mais ni la S.C.T.T. ni le ministre des Postes ne possèdent d'actions.

D. Votre compagnie prévoit-elle demander une aide financière au gouvernement fédéral pour construire ce moyen de communication?—R. Je regrette, mais je n'ai pas saisi votre question.

D. Prévoyez-vous une demande de subvention ou d'autre aide financière du gouvernement fédéral pour construire cette ligne?—R. Non, monsieur. Le 26 novembre dernier, un arrêté en conseil autorisait le ministre des Transports et la S.C.T.T., une société de l'État, à participer et, au meilleur de ma connaissance, c'est tout l'intérêt que le gouvernement aura dans l'entreprise.

M. Nicholson:

D. Vous allez engager de 5 à 7 millions et la S.C.T.T., 4 millions. Et quant au Royaume-Uni?—R. Environ 11 millions et demi.

D. Et le solde?—R. Il proviendra des États-Unis.

D. L'entreprise aura-t-elle pour résultat de réduire ou d'augmenter le prix des communications transatlantiques?—R. Elle ne l'augmentera pas, mais je ne crois pas qu'elle le réduise. Elle procurera un service meilleur et plus rapide, mais je ne crois pas que le prix en soit abaissé.

M. McIVOR: Il n'en coûtera rien au Gouvernement du Canada?

Le TÉMOIN: Non, si ce n'est que le Gouvernement fournit les fonds à la S.C.T.T., société de l'État.

M. Nicholson:

D. Est-ce que cela pourrait réduire le tarif du côté canadien? Actuellement, il en coûte beaucoup plus cher d'envoyer un câblogramme d'ici au

Royaume-Uni que du Royaume-Uni au Canada. La situation pourrait-elle changer?—R. Je n'en sais rien, mais je pense qu'un représentant de la S.C.T.T. pourrait répondre à la question. Je crois cependant que c'est dû à la baisse de la livre sterling. La même situation existe entre les États-Unis et le Royaume-Uni. Lorsque la livre a baissé, le gouvernement britannique n'a pas élevé le taux de la taxe et les Canadiens et les Américains n'ont pas changé le leur du tout; je crois que c'est ce qui explique la différence.

D. Je me suis aperçu que je pouvais envoyer un câblogramme de Londres à ma demeure de la Saskatchewan pour un coût moins élevé qu'un télégramme de Montréal au même endroit. Comment peut-il en être ainsi?—R. Je ne suis pas bien au courant des questions qui se rapportent au télégraphe, et je ne saurais vous le dire.

M. Carter:

D. Est-ce le premier câble de téléphone transatlantique?—R. Ce n'est pas seulement le premier câble de téléphone transatlantique, mais le premier câble d'une grande longueur au monde qui contienne des répéteurs; c'est-à-dire que c'est un câble à canaux multiples. Il n'en existe qu'un autre d'une assez grande longueur entre les États-Unis et Cuba. Il y en a une couple d'autres dans la mer d'Irlande et dans la mer du Nord où, comme vous le savez, les distances ne sont pas considérables.

M. Herridge:

D. Le Gouvernement de la Grande-Bretagne et la Société canadienne des télécommunications transmarines ont-ils jamais songé à posséder conjointement cette entreprise et à faire de l'*American Telephone Company* une filiale? Pour quelle raison est-elle une filiale de l'*American Telephone Company*? Évidemment, j'aimerais que le Canada et la Grande-Bretagne en fussent les propriétaires.—R. Le besoin des États-Unis d'avoir un nombre de circuits avec la Grande-Bretagne est même plus grand que celui des communications entre le Canada et le Royaume-Uni, et si nous pouvons mettre nos ressources en commun, comme nous l'avons fait, c'est tout à l'avantage des trois pays. Le mouvement total par ce canal est d'environ 20 p. 100 anglo-canadien et d'environ 80 p. 100 anglo-américain. Alors, les pays profitent de la mise en commun de leurs ressources, et c'est la raison. Si nous avions des câbles séparés, nous paierions davantage.

M. Green:

D. Que vient faire l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* dans cette affaire? Pourquoi ne serait-ce pas un marché entre le Gouvernement du Royaume-Uni et la Société canadienne des télécommunications transmarines? Quel est l'avantage de faire revivre cette compagnie et d'en faire une quatrième partie?—R. Nous avons cru juste et raisonnable d'agir ainsi. L'*American Telephone and Telegraph Company* ne fait pas d'affaires au Canada. Nous avons cru que l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* devrait en faire.

D. Pourquoi la Société canadienne des télécommunications transmarines ne pourrait-elle pas s'occuper de l'affaire au Canada?—R. Elle va s'occuper de toutes les affaires canadiennes qui passent par le câble, mais vu qu'une partie des circuits se prolongent aux États-Unis, nous désirons naturellement y avoir un intérêt.

M. McIVOR: Les actionnaires canadiens sont-ils protégés? Ils ne perdent rien?

Le TÉMOIN: Oh! non.

M. Green:

D. Il n'y a pas d'actionnaires canadiens; l'*American Telephone and Telegraph Company* détient toutes les actions.—R. Excepté les actions des administrateurs.

D. Avez-vous l'intention d'offrir des actions au public?—R. Non, monsieur, il n'y aura pas d'émission d'actions au public.

D. Au Canada?—R. Non.

D. Alors, la disposition portant que la vente des actions au public sera soumise à la Commission des transports n'est en réalité d'aucune importance, parce que de telles actions n'existent pas.—R. Non, mais il est nécessaire de le dire, parce que toutes les compagnies de téléphone et de télégraphe sont soumises à cette disposition. Quant aux administrateurs, nous nous proposons d'avoir une majorité canadienne et, en plus des trois dont M. Merriam a parlé, nous nous attendons à avoir deux autres administrateurs canadiens qui n'ont pas encore été choisis.

D. Les deux compagnies dont M. Merriam a parlé sont des entreprises privées, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Il a parlé de services provinciaux, mais ce ne sont pas des services du gouvernement?—R. Non, ce sont des compagnies privées.

D. Sont-elles des filiales de l'*American Telephone and Telegraph Company*?—R. Non.

D. Ou de la *Bell Telephone Company*?—R. Je crois que la Bell est intéressée dans une des compagnies, la *New Brunswick Company*, mais je ne sais pas jusqu'à quel point.

D. La *Bell Telephone* et l'*American Telephone and Telegraph Company* sont associées d'une manière quelconque?—R. L'*American Telephone and Telegraph Company* possède un faible pourcentage des actions de la *Bell Telephone Company of Canada*; elles ont un permis entre elles pour les services et les brevets.

M. Carter:

D. Vous avez dit, monsieur Thompson, qu'il y a 36 circuits dans votre câble. Combien de personnes pourront utiliser un circuit à la fois?—R. Une seule conversation à la fois sur chaque circuit, mais vous pouvez avoir 36 conversations simultanées.

D. Mais vous ne pouvez pas superposer sur un circuit?—Non, nous avons fait cela autant que possible maintenant et nous avons déjà rempli l'espace des 36 circuits. Je dois ajouter une autre chose qui devrait vous intéresser, messieurs, et elle se rapporte à une question que vous avez soulevée, monsieur Green. Il sera possible d'avoir un bien meilleur service entre Terre-Neuve et le reste du Canada. Cependant, ni le ministre des Postes, ni l'*Eastern Telephone and Telegraph Company* ou l'*American Telephone and Telegraph Company* ne sont directement intéressés dans ce service. La S.C.T.T. nous a demandé si nous construirions un câble entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse de façon qu'elle ait de bons circuits entre ces deux endroits, et c'est ce que nous nous proposons de faire. Si l'entreprise avait été séparée, elle aurait coûté énormément cher au Canada. Généralement parlant, le projet comporte un autre avantage, c'est qu'il est d'une valeur militaire stratégique pour le pays.

D. Vous voulez dire qu'il y aura plus de circuits entre Terrenceville et Sydney Mines que dans le reste du câble?—R. Oui, monsieur.

D. Pouvez-vous me dire combien de plus?—R. Nous ne sommes pas certains du nombre que nous pourrions avoir, mais il sera beaucoup plus élevé. La distance, voyez-vous, est le facteur dominant. La distance n'est pas si considérable que vous ne pouvez pas faire certaines choses spéciales. Le problème consiste en ce que lorsque vous avez un parcours de 2,000 milles, il vous faut

fournir l'énergie aux tubes à vide sur toute la distance; cette énergie diminue au fur et à mesure qu'elle avance et c'est à peu près la limite, alors que sur une limite de 350 milles, vous pouvez faire des choses que vous ne pourriez pas sur une distance de 2,000 milles.

D. N'est-il pas possible de surélever cette énergie entre vos terminus?—R. C'est précisément ce que nous pouvons faire dans le cas actuel, mais nous avons atteint la limite de notre capacité de transmettre de l'énergie à travers l'Atlantique et nous allons installer deux arrêts de répéteurs supplémentaires pour assurer un certain service à Terre-Neuve.

M. Green:

D. Serait-il possible d'inclure dans le procès-verbal d'aujourd'hui une copie du contrat?—R. Je vous en fournirai des copies avec plaisir. Je crois que le contrat est déposé aux archives du ministère des Transports, parce qu'il a été approuvé par le gouverneur en conseil en novembre dernier.

D. Ce sera beaucoup plus facile pour nous si le contrat est inclus dans le compte rendu. Y a-t-il un contrôle quelconque sur les taux qui peuvent être exigés?—R. Il n'est pas du tout question des taux au sujet de ce câble qui est simplement une installation. Toutes les dispositions concernant la circulation et les taux entre le Royaume-Uni et le Canada et entre le Royaume-Uni et les États-Unis sont comprises dans les contrats existants. Elles n'ont rien à faire avec ce câble.

D. Est-ce qu'il y a un contrôle gouvernemental sur les taux au Canada?—R. Je ne puis répondre à cette question, monsieur, parce que je ne le sais pas. Je ne suis pas bien renseigné sur la loi canadienne.

D. Vous ne savez pas si la Commission des transports exerce un certain contrôle sur les taux?—R. Il m'est impossible de répondre à cette question, parce que je ne suis pas suffisamment au courant de la loi canadienne.

Le PRÉSIDENT: Est-il désirable que le contrat soit annexé au compte rendu?

M. GREEN: Oui, comme annexe au procès-verbal d'aujourd'hui.

M. Green:

D. Y aurait-il une objection sérieuse à ce que la Société canadienne des télécommunications transmarines s'occupât de toute la partie canadienne de l'entreprise plutôt que faire intervenir cette compagnie filiale?—R. Lorsque vous parlez de "la partie canadienne de l'entreprise", voulez-vous dire la circulation canadienne réelle? C'est ce que la Société va faire.

D. Je ne comprends pas pourquoi il a été nécessaire de faire intervenir l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*, alors que nous avons déjà une compagnie connue sous le nom de Société canadienne des télécommunications transmarines qui, d'après nous, était pour accomplir toute cette sorte de travail pour le Canada.—R. Pour le Canada, oui, mais, voyez-vous, les Américains n'étaient pas disposés à placer leurs fonds dans un câble allant d'Oban à Terre-Neuve sans avoir un intérêt quelconque dans le trait d'union qui l'amenait aux États-Unis. En toute sincérité, nous n'aurions pas été satisfaits de l'arrangement, financièrement et politiquement, si nous n'avions pas eu notre mot à dire.

M. HERRIDGE: Quel sera le coût global?

Le TÉMOIN: Environ 35 millions.

M. HERRIDGE: Le Canada aurait pu faire le travail bien facilement.

Le TÉMOIN: Je ne veux pas dire que le Canada n'est pas un pays riche et qu'il n'aurait pas pu faire le travail, mais je crois qu'en combinant les intérêts, tout le monde y gagnera.

M. HOLOWACH: Avez-vous des chiffres indiquant la quantité d'actions que l'*American Telephone and Telegraph Company* possède dans cette compagnie?

Le TÉMOIN: Nous en posséderons 100 p. 100.

M. HOLOWACH: Je suppose que vous avez déjà reçu l'approbation du gouvernement des États-Unis relativement à vos projets?

Le TÉMOIN: Oui, et nous avons aussi reçu l'approbation des gouvernements britannique et canadien.

M. HOLOWACH: Pouvez-vous nous donner quelques explications sur la réserve introduite à l'article 1 du bill?

Toutefois, la Compagnie ne doit faire aucune émission ou vente publique de son capital social ou d'une partie de ce capital avant que la Commission des transports du Canada ait approuvé le chiffre, les termes et les conditions de cette émission ou vente publique.

Pouvez-vous nous donner quelques explications à ce sujet?

Le TÉMOIN: Je crois que M. Merriam devrait répondre à votre question.

M. MERRIAM: La réponse est celle-ci: en vertu de la Loi sur les chemins de fer, aucune compagnie de télégraphe ou de téléphone ne peut vendre ses titres au public sans avoir d'abord obtenu l'approbation de la Commission des transports quant au prix et au nombre d'actions mises en souscriptions. Il s'agit en réalité d'insérer dans la présente loi une réserve déjà contenue dans la Loi sur les chemins de fer et à laquelle, à tout événement, la compagnie est assujétie.

M. Herridge:

D. Je désire poser une question au témoin. Les États-Unis ou votre compagnie auraient-ils été satisfaits si le Gouvernement de la Grande-Bretagne et celui du Canada avaient été en possession complète du câble et avaient ensuite loué 80 p. 100 des services aux États-Unis?—R. Non, monsieur.

D. Pourquoi pas?—R. Ce serait politiquement inacceptable pour les États-Unis, j'en suis sûr, et financièrement inacceptable pour nous. D'abord, 80 p. 100 de l'usage du câble se fera aux États-Unis, et nous aurions bien de la difficulté à prouver à notre gouvernement que nous ne devrions pas avoir d'intérêt dans le câble. En second lieu, c'est nous qui avons développé l'art d'accomplir ce travail.

D. C'est-à-dire que vous avez les brevets?—R. Nous n'avons pas seulement que les brevets; nous avons dépensé trente ans à développer ce système de câble.

D. Cela veut-il dire que si le Gouvernement de la Grande-Bretagne et celui du Canada, par l'entremise de la société canadienne, avaient décidé de construire le câble eux-mêmes, ils n'auraient pas pu le faire sans les brevets appartenant à l'*American Telephone and Telegraph Company*?—R. Je ne dis pas qu'ils n'auraient pas pu le faire avec le temps, mais pas dans le moment, j'en suis persuadé. Je ne veux pas que l'honorable député croie par là que nous avons conclu un marché sur cette base. Non. Si le Canada et le Royaume-Uni avaient voulu un câble distinct, je suis sûr que des dispositions auraient pu être prises en vertu desquelles nous pourrions leur avoir permis d'utiliser nos brevets, parce que nous ne voudrions certainement pas nuire à un lien de cette nature. Quant à nous, cependant, nous n'avons pas cru devoir construire un câble distinct sans inviter le Canada à se joindre, et c'est exactement ce qui est arrivé. Je crois que c'est ce que le gouverneur en conseil a étudié et adopté, lorsqu'il a vu toute la situation.

D. C'est-à-dire que vous avez invité le Canada à prendre part à un câble atterrissant sur le sol canadien?—R. Non, nous l'avons invité à prendre part

à un câble à travers l'Atlantique. Il peut y avoir, à travers l'Atlantique, un câble qui n'atterrisse pas sur le sol canadien. Il ne sera pas aussi avantageux, mais il peut y en avoir un.

M. ELLIS: Ce câble-là n'aurait pu être construit sans la coopération du Canada.

Le TÉMOIN: Évidemment. Je dis que c'est une entreprise canadienne conjointe dans l'intérêt des trois pays.

M. Holowach:

D. Quel est le nom de la compagnie qui, de fait, construira le câble?—R. Il n'y aura pas de compagnie distincte. C'est une entreprise commune dans laquelle nous sommes tous intéressés.

D. Je suppose que vous avez réparti la tâche.—R. Comme vous le voyez dans le contrat, nous nous sommes attribués entre nous la responsabilité de la construction de telle ou telle section.

D. Je suppose que des mesures ont été prises pour employer autant de Canadiens que possible sur la partie canadienne du câble, n'est-ce pas?—R. Absolument. Tous les travaux d'installation à faire sur le sol canadien seront faits par des Canadiens. Les bâtiments nécessaires seront construits par des Canadiens. Tout travail qui pourra possiblement être fait au Canada par des Canadiens sera fait par des Canadiens.

M. CARTER: Vous proposez-vous de commencer de l'est en allant vers l'autre bout?

Le TÉMOIN: Nous ne procéderons probablement pas de cette manière. Nous poserons probablement le câble sur une distance de quelques cents milles à partir du rivage et le retiendrons au moyen de bouées, puis nous partirons de l'Angleterre pour rejoindre cette partie. La raison en est que les travaux de posage sont limités par la capacité de transport du navire. Il n'y a qu'un seul navire au monde qui puisse transporter ce lourd câble, et c'est le *Monarch* qui appartient au ministère des Postes. Même ce navire n'est pas suffisamment gros pour transporter tout le câble. Le posage devra se faire par parties. Les deux bouts ne seront pas raccordés en haute mer. Le câble traversera probablement l'océan pour rejoindre la partie de ce côté-ci.

M. Hahn:

D. Vous avez parlé des influences magnétiques qui nuisent actuellement aux communications radiophoniques. Avez-vous des chiffres démontrant le pourcentage d'influence que cela peut avoir sur l'efficacité des communications radiophoniques entre les continents?—R. Non, monsieur; cette influence varie de temps en temps.

D. Vous n'avez rien qui indique un pourcentage annuel général?—R. Non, cette influence varie d'année en année. Elle n'a pas seulement qu'un effet saisonnier au cours d'une année, mais elle en a un qui varie sur une période de 11 ans.

D. Est-ce sur une base cyclique?—R. Oui.

D. Ces influences magnétiques ont-elles un effet sur toutes les fréquences de la radio?—R. Toutes les fréquences à ondes courtes employées à travers l'Atlantique sont atteintes par ces influences.

D. La construction de cette ligne voudra-t-elle dire que nous n'aurons pas de communications radiophoniques?—R. Non, monsieur. Je crois avoir déjà dit que nous nous attendons à maintenir en service un certain nombre de circuits radiophoniques. Du moins, c'est l'intention des États-Unis, et je suppose que c'est aussi celle du Canada.

D. Excusez-moi, mais j'étais à faire une conférence sur la radio.—R. Comme je l'ai dit auparavant, il est d'une grande importance stratégique d'avoir

les deux moyens de communication au point de vue de la défense du Canada, des États-Unis et du Royaume-Uni. Si le câble était coupé, vous pourriez toujours recourir à la radio.

D. Il peut y avoir d'autres fréquences que vous ne connaissez pas et qui ne seraient pas atteintes par les influences magnétiques.—R. Il se peut. Je me suis occupé des télécommunications transmarines depuis 25 ans, et il y a 25 ans que j'en cherche une. Je ne veux pas être trop prévoyant.

D. Au meilleur de notre connaissance, il n'en existe pas actuellement?—R. C'est exact. Un jour viendra peut-être où la radio ne sera pas atteinte par les tempêtes, mais l'art n'indique pas que c'est probable.

D. Je pense particulièrement à certains appareils que nous avons maintenant, comme les émetteurs-récepteurs portatifs auxquels nous n'aurions jamais songé dans les premiers jours de la radio.—R. Oui, et espérons que quelque chose deviendra possible un jour, parce que nous sommes encore au stade de croissance de la radio et de l'électronique.

M. Holowach:

D. Vous avez parlé de la valeur militaire du câble. Je suppose que vous avez consulté ou que vous consultez les autorités militaires américaines, de même que les autorités militaires canadiennes, au sujet de la construction du câble?—R. Je puis parler pour le côté américain. Nous avons consulté nos autorités militaires, et je suppose que la S.C.T.T. et le ministère des Transports ont consulté les leurs. Je sais que les Britanniques ont consulté les leurs, et je suppose que le Canada a fait de même.

D. Avez-vous leur approbation?—R. Oui et, de fait, je dirais que nous avons une approbation enthousiaste.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill?

Adopté.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, puis-je ajouter un mot? Je veux simplement dire aux membres du Comité que ce sera une entreprise de grande envergure pour les trois pays. Depuis plusieurs années, le projet a été le rêve de tous ceux qui s'occupent de communications dans les trois pays, et je suis persuadé qu'il renforcera de beaucoup tous les liens qui nous unissent. J'apprécie beaucoup l'avantage que j'ai eu de me présenter devant vous ce matin, et de vous fournir des renseignements sur le projet. Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je sais que le Comité désire remercier M. Thompson et M. Merriam de leurs témoignages précis.

ANNEXE "A"

27 novembre 1953

CONTRAT RELATIF À LA CONSTRUCTION ET À
L'ENTRETIEN D'UN CÂBLE TRANSATLANTIQUE

ENTRE

LE MINISTRE DES POSTES DE SA MAJESTÉ DANS
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET DE
L'IRLANDE DU NORD

et

L'AMERICAN TELEPHONE AND TELEGRAPH COMPANY

et

LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS
TRANSMARINES

et

L'EASTERN TELEPHONE AND TELEGRAPH COMPANY

MÉMOIRE D'UN CONTRAT fait et passé ce 27^e jour de novembre 1953 entre le très hon. Herbrand Edward Dundonald Brassey, comte de La Warr, ministre des Postes de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord (ci-après appelé le "ministre des Postes", laquelle expression comprendra ses successeurs en fonctions), au nom de Sa Majesté britannique aux droits du Royaume-Uni, partie de première part, et l'*American Telephone and Telegraph Company*, un corps social constitué et existant en vertu des lois de l'État de New-York dans les États-Unis d'Amérique et ayant son bureau principal à 195 Broadway, dans la ville de New-York, (ci-après appelée la "Compagnie", laquelle expression comprendra ses successeurs), partie de deuxième part, et la Société canadienne des télécommunications transmarines, un corps social constitué et existant en vertu des lois du Canada et ayant son bureau principal à 211, rue Saint-Sacrement, dans la ville de Montréal, (ci-après appelée "S.C.T.T.", laquelle expression comprendra ses successeurs), partie de troisième part, et l'*Eastern Telephone and Telegraph Company*, un corps social constitué et existant en vertu des lois du Canada et ayant son bureau principal à 435, rue Barrington, dans la ville d'Halifax (ci-après appelée "Eastern", laquelle expression comprendra ses successeurs), partie de quatrième part, dont tout le capital social en cours est en la possession de la Compagnie.

Les présentes font foi de ce qui suit:

Attendu qu'au moyen d'installations transatlantiques de radio, le ministre des Postes et la Compagnie fournissent un service de téléphone entre le Royaume-Uni et les États-Unis et que le ministre des Postes et la S.C.T.T. fournissent un service semblable entre le Royaume-Uni et le Canada;

Et attendu qu'il est opportun de fournir un réseau sous-marin de câble de téléphone pour le service transatlantique de téléphone entre les États-Unis et le Canada dans l'ouest et le Royaume-Uni dans l'est;

Et attendu qu'il est maintenant opportun de définir les termes et les conditions dans lesquels ledit réseau de câbles sera fourni, construit et entretenu,

A ces fins, en considération des conventions mutuelles exprimées ici, lesdites parties sont convenues entre chacune d'elles de ce qui suit:

1. Aux termes des dispositions du présent contrat, un réseau de câbles sera fourni, construit et entretenu, lequel, pour les fins du présent contrat, sera considéré comme composé des tronçons suivants, savoir:

TRONÇON A. Câble sous-marin, muni d'amplificateurs sous-marins intermédiaires, reliant Oban, Écosse, à Sydney-Mines, Nouvelle-Écosse, via Clarenville, Terre-Neuve, de même qu'un équipement connexe de station de câble à Oran, Clarenville et Sydney-Mines. L'expression "câble sous-marin" comprend tout câble du type sous-marin posé sur terre; l'expression "équipement de station de câble" signifie l'équipement de terminus (y compris l'équipement d'énergie), d'entretien et les appareils d'essai associés à tel équipement, au câble et aux amplificateurs sous-marins, mais ne comprends pas le terrain et les bâtiments où cet équipement et ces appareils sont emmagasinés.

TRONÇON B. Terrain et bâtiments propres à l'atterrissage du câble et à l'équipement de station de câble à Oban.

TRONÇON C. Terrain et bâtiments propres à l'atterrissage du câble et à l'équipement de station de câble à Clarenville et Sydney-Mines, à l'équipement des appareils de relais à Sydney-Mines, l'équipement d'amplificateurs de radiodiffusion et à l'équipement du circuit de terminus à un point dans le tronçon D où les circuits anglo-canadiens bifurquent pour se relier aux installations canadiennes de communication domestique aux termes du paragraphe 4 (lequel point est désigné dans le contrat sous le nom de "point de jonction").

TRONÇON D. Un réseau de radiodiffusion à ondes ultracourtes entre la station de câble de Sydney-Mines et la frontière canado-américaine, à l'exclusion du terrain et des bâtiments formant partie du tronçon C. Le tronçon D comprend deux parties: (1) Le tronçon D (nord) étant l'équipement propre au réseau de radiodiffusion à Sydney-Mines, le terrain, les bâtiments, les pylônes et l'équipement propre au réseau de radiodiffusion entre Sydney-Mines et le point de jonction et l'équipement d'amplificateurs de radiodiffusion et l'équipement de circuit de terminus au point de jonction; et (2) le tronçon D (sud) étant le reste du tronçon D.

Chaque tronçon sera censé comprendre ses parties constituantes de rechange connexes (par exemple, des amplificateurs et des longueurs de câble sous-marin).

2. a) Le tronçon B sera selon le plan du ministre des Postes, qui le fournira et le construira, ou le fera fournir et construire, à ses frais, d'accord avec la S.C.T.T. et la Compagnie dans la mesure où ces parties peuvent l'exiger.

b) Le tronçon C sera selon le plan de la Compagnie, et l'*Eastern* le fournira et le construira, ou le fera fournir et construire, d'accord avec la S.C.T.T., la Compagnie et le ministre des Postes dans la mesure où ces parties peuvent l'exiger. Le tronçon D sera selon le plan de la Compagnie, et l'*Eastern* le fournira et le construira, ou le fera fournir et construire, et, en ce qui concerne le tronçon D (sud), à ses frais.

c) Dans cette partie du tronçon A depuis Oran jusqu'à la limite des eaux territoriales du Canada à l'est de Clarenville, l'équipement de station de câble connexe et les amplificateurs seront fournis et construits par la Compagnie, ou cette dernière les fera fournir et construire; dans cette partie du tronçon A de Clarenville à Sydney-Mines, l'équipement de station de câble

et les amplificateurs connexes seront fournis et construits par le ministre des Postes ou ce dernier les fera fournir et construire; et dans la dernière partie du tronçon A, l'équipement de station de câble connexe et les amplificateurs seront fournis et construits par l'*Eastern*, ou cette dernière les fera fournir et construire.

d) Le ministre des Postes fournira et construira, ou fera fournir et construire, une telle partie du câble sous-marin dans le tronçon A (y compris une longueur de rechange de câble semblable que le ministre des Postes, la Compagnie et la *Eastern* peuvent convenir de fournir) qui servira à garantir que, sur le calcul final des paiements devant être effectués par les parties à l'égard de la fourniture, la construction, l'installation et le posage du réseau de câbles, le montant des paiements effectués ou devant être effectués par le ministre des Postes à la Compagnie et à l'*Eastern* en conformité de l'alinéa c) de l'article 5) et les paiements permis d'une somme globale de loyer par le ministre des Postes à la Compagnie et à l'*Eastern* en conformité de l'article 8 ne dépassera pas le montant desdits paiements effectués ou devant être effectués par la Compagnie, l'*Eastern* et la S.C.T.T. au ministre des Postes, l'intention des parties étant qu'aucun reliquat de tels paiements ne devra être payé soit par le ministre des Postes à la Compagnie et à l'*Eastern*, ou par la Compagnie, l'*Eastern* et la S.C.T.T. ou ministre des Postes, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement entre les parties.

e) L'*Eastern* fournira et construira, ou fera fournir et construire, toute partie du câble sous-marin dans le tronçon A entre Sydney-Mines et la limite des eaux territoriales canadiennes à l'est de Clarendville que le ministre des Postes n'a pas fournie et construite, ou fait fournir et construire.

f) La Compagnie fournira et construira, ou fera fournir et construire, toute partie du câble sous-marin dans le tronçon A (y compris ladite longueur de câble de rechange) à laquelle il n'est pas prévu en vertu des alinéas d) et e) de l'article 2.

3. a) La section du tronçon A d'Oban à Clarendville sera selon le plan de la Compagnie, et la section du tronçon A de Clarendville à Sydney-Mines sera selon le plan du ministre des Postes. Le ministre des Postes et la Compagnie conviendront du devis pour l'exécution des deux sections du tronçon A, travaillant ensemble, et ils conviendront aussi du devis compatible pour l'exécution de chaque section, travaillant individuellement et séparément. L'exécution de chaque section du tronçon A, effectuée individuellement et séparément, sera conforme au devis ainsi convenu pour tel mode d'exécution. La partie responsable du plan d'une section du tronçon A préparera le devis des parties constituantes de cette section avec les détails dont la Compagnie et le ministre des Postes conviendront, et les deux parties conviendront de tel devis.

b) La partie responsable de la fourniture et de la construction d'une section du tronçon A accordera les contrats pour l'approvisionnement de cette section, et tous tels contrats, avant d'être passés, devront être approuvés par le ministre des Postes et la Compagnie.

c) Chaque tel contrat (sauf si le ministre des Postes et la Compagnie en conviennent autrement) devra contenir des conditions qui assureront

(i) que le ministre des Postes et la Compagnie seront responsables conjointement de l'inspection et de la réception des articles devant être fournis et des services devant être rendus en vertu du contrat;

(ii) le droit d'accès du ministre des Postes et de la Compagnie aux livres et dossiers de l'entrepreneur en tant que tels livres et dossiers se rapportent auxdits articles et services ou aux frais à leur charge des parties, y compris les frais généraux;

(iii) le droit d'accès de la Compagnie et de la S.C.T.T., par l'entremise de leurs employés, et du ministre des Postes, par l'entremise des fonctionnaires de son ministère, aux fabriques et autres places d'affaires

de tels entrepreneurs aux fins d'inspecter les articles devant être fournis et les services devant être rendus en vertu du contrat, y compris la matière première, les pièces, les méthodes de fabrication, les procédés d'essai, de même que les dossiers d'essai et d'inspection relatifs aux services et à la fabrication, l'inspection et l'essai des articles.

Les dispositions précédentes du présent alinéa s'appliqueront à tout sous-traité et à tout sous-traitant si le ministre des Postes ou la Compagnie l'exigent et dans la mesure où ils pourront l'exiger. La Compagnie ou le ministre des Postes devront, avant que tout sous-traité ne soit accordé, fournir à l'un ou l'autre l'occasion raisonnable de faire une telle demande, si nécessaire.

d) Les dispositions prises pour l'installation ou le posage de chaque section du tronçon A devront être satisfaisantes pour toutes les parties qui sont responsables de la fourniture et de la construction du tronçon A.

c) Chacune des parties au présent contrat aura droit, sur demande, de recevoir un exemplaire de tout devis au sujet duquel un accord est requis en vertu de l'alinéa a) ci-dessus et de tout contrat et tous détails de tout accord auquel les alinéas a), b), c) ou d) se réfèrent.

f) Le ministre des Postes, la S.C.T.T. (exception faite du tronçon D (sud)), la Compagnie et la *Eastern* devront convenir des installations devant être fournies et du devis pour l'exécution du tronçon D. L'exécution du tronçon D, lorsqu'elle sera terminée, devra être telle qu'elle pourra être reçue par toutes les parties.

4. Le ministre des Postes, la S.C.T.T. et la Compagnie, chacun à ses propres frais, lors du parachèvement du réseau de câbles, ou auparavant, devront faire ou faire faire tous tels actes et choses qui peuvent être nécessaires dans leur pays respectif pour fournir une connexion convenable du réseau de câbles aux points respectifs de connexion, avec des installations appropriées de communication, c'est-à-dire le ministre des Postes du Royaume-Uni avec connexion à Oban; la S.C.T.T. au Canada avec connexion à un poste de relais de radio dans le tronçon D devant être choisi par la S.C.T.T.; la Compagnie aux États-Unis avec connexion à la frontière canado-américaine. Les parties responsables de la fourniture et de la construction des divers tronçons feront tous leurs efforts pour compléter le réseau de câbles et le mettre en service le ou avant le 1^{er} décembre 1956.

5. a) Les tronçons A, C et D (nord) seront la propriété commune des parties en parts indivises, comme il suit: le ministre des Postes, 50 p. 100, moins la part de la S.C.T.T.; la S.C.T.T., 9·028 p. 100, si la capacité initiale de ces tronçons est de 36 circuits de téléphone directs ou plus (ou si la capacité initiale est de moins de 36 circuits de téléphone, un pourcentage égal à 325 divisé par la capacité totale de circuits de téléphone; et si la capacité totale de circuits de téléphone est augmenté subséquentment, mais est de moins de 36 circuits, le pourcentage sera alors 325 divisé par la nouvelle capacité totale de circuits de téléphone et ainsi de suite de temps à autre; et si la capacité totale de circuits de téléphone est augmentée subséquentment à 36 circuits ou plus, le pourcentage sera de 9·028 p. 100; et lors de chaque augmentation subséquent jusqu'à 36 circuits, les parties feront un ajustement approprié à l'égard des paiements effectués jusqu'alors en vertu des articles 5 c) et 8); la Compagnie, 50 p. 100 de cette section du tronçon A depuis et y compris l'équipement connexe de station de câble à Oban jusqu'à la limite des eaux territoriales du Canada à l'est de Clarendville; et l'*Eastern*, 50 p. 100 du reste du tronçon A, 50 p. 100 du tronçon C et 50 p. 100 du tronçon D (nord). Le tronçon B sera la propriété du ministre des Postes. Le tronçon D (sud) sera la propriété de l'*Eastern*. Lors de chaque augmentation subséquent, comme susdit, de la capacité des tronçons A, C et D (nord), les parties souscriront les documents

et accompliront les actes dont elles ou l'une d'elles peuvent (ou peut) raisonnablement avoir besoin pour assigner le titre en commun des parts indivises modifiées dans les tronçons A, C et D (nord).

b) Tous les droits constituant la propriété des tronçons A, C et D (nord) et toutes les décisions prises et les actes accomplis dans leur exercice seront, à moins qu'il ne soit autrement prévu dans le présent contrat, exercés, pris ou accomplis par les parties agissant ensemble selon la décision de la majorité, la Compagnie, ou l'*Eastern*, en tant que leurs droits de propriété respectifs sont en jeu, ayant 50 votes, le ministre des Postes, 41, et la S.C.T.T., 9.

c) Le coût de la fourniture, de la construction, de l'installation et du posage du tronçon A, et de la fourniture et de la construction des tronçons C et D (nord) sera répartie entre les parties dans les proportions où elles se partagent la propriété de ces tronçons en vertu de l'alinéa a) de l'article 5. Au fur et à mesure que le ministre des Postes, la Compagnie et l'*Eastern* fourniront et construiront, ou feront fournir et construire les tronçons A, C et D (nord) et installeront et poseront, ou feront installer et poser le tronçon A, il ou elle en facturera le coût à l'autre partie ou aux parties et l'autre partie ou les autres parties s'en acquitteront selon le droit de propriété, comme il est énoncé dans l'alinéa a) de l'article 5. Les comptes peuvent être remis au fur et à mesure que la dépense est effectuée au cours de la fourniture, de la construction, de l'installation et du posage, mais pas plus souvent qu'à tous les trois mois, et lorsqu'ils sont présentés, ils seront payables par la partie à laquelle ils ont été remis, à moins que cette partie ne s'oppose par écrit avant la fin du mois du calendrier suivant immédiatement le mois du calendrier où le compte a été remis. Si une telle objection n'est pas soulevée, les sommes dues d'une partie à l'autre seront acquittées au cours du mois de calendrier suivant la fin du mois où la facture a été établie. Les paiements effectués par une partie avant le commencement de l'exploitation du réseau de câbles seront à valoir sur la part de coût afférent à cette partie. Lorsque le réseau de câbles commencera à opérer, le montant de la part du coût de chaque partie sera définitivement établi, et les paiements et remboursements nécessaires seront faits entre les parties à titre de règlement final, afin que chaque partie puisse supporter sa juste part du coût, tel qu'il est indiqué au présent alinéa. En tout temps avant le règlement final, l'intérêt de chaque partie dans la propriété afférent aux tronçons A, C et D (nord), séparément devra correspondre à la proportion entre les paiements totaux effectués jusqu'alors par cette partie (y compris les frais à la charge de cette partie en procurant et construisant et aussi, dans le cas du tronçon A, en installant et posant tel objet dont elle est propriétaire, dans la mesure où cette partie doit être remboursée) et tous les frais occasionés jusqu'alors à toutes les parties à l'égard du tronçon A ou, si tel est le cas, du tronçon C ou D (nord). Aussitôt que possible après le règlement final, les parties souscriront les documents et accompliront les actes dont elles ou l'une d'elles peuvent (ou peut) raisonnablement avoir besoin pour assigner le titre en commun des parts indivises mentionnées à l'alinéa a) de l'article 5, et toutes les dépenses effectuées seront assumées par les parties intéressées dans les mêmes proportions.

d) Si, à la suite du parachèvement du réseau de câbles en vertu du présent contrat, une propriété additionnelle est incorporée au tronçon A, C ou D (nord) du réseau, les parties, sur paiement de leur quote-part du coût des immobilisations dans les proportions applicables alors en vertu de l'alinéa a) de l'article 5, deviendront propriétaires de la propriété additionnelle dans ces mêmes proportions. La propriété additionnelle ainsi incorporée au tronçon B sera la propriété du ministre des Postes et la propriété additionnelle ainsi incorporée au tronçon D (sud) sera la propriété de l'*Eastern*. Dans le présent contrat, les renvois à tout tronçon quelle que soit l'expression, comprendront les renvois à la propriété additionnelle qui y est incorporée, à moins que le contexte ne l'exige autrement.

6. Le coût, ou le coût des immobilisations, tel qu'il est établi au présent contrat relativement à la fourniture et à l'aménagement des installations du réseau de câbles, y compris le terrain et les bâtiments, ou pour les faire fournir et construire ou pour poser ou faire poser les câbles et les amplificateurs ou pour installer ou faire installer l'équipement de station de câble et l'équipement de radiodiffusion à ondes ultracourtes, devra comprendre toutes les dépenses assumées dont les parties sont convenues qu'elles sont d'un montant juste et raisonnable et quelles ont été directement et raisonnablement effectuées relativement ou imputables à la fourniture et à la construction ou au posage ou à l'installation, y compris, mais sans limiter, le prix d'achat du terrain et les frais afférents, le coût de construction, les sommes engagées pour la mise en valeur, les travaux de génie, les plans, les matériaux, la fabrication, la fourniture et l'inspection, les essais connexes au posage ou à l'installation, les taxes (sauf l'impôt assujétissant le revenu net d'une partie aux présentes), la surveillance, les frais généraux et l'assurance ou une provision raisonnable au lieu de l'assurance si une partie choisit d'assumer elle-même un risque semblable à celui qui a fait l'objet d'une police d'assurance par une autre partie aux présentes ou qui en fait habituellement l'objet ou qui en serait raisonnablement l'objet.

7. a) Six circuits et demi de téléphone directs ou 18·056 p. 100 du nombre total desdits circuits, soit celui des deux nombres qui sera le plus élevé, dans les tronçons A et D (nord), seront affectés à la S.C.T.T. et au ministre des Postes pour les communications entre le Royaume-Uni et le Canada, y compris les communications en transit sur tels circuits, sous réserve des dispositions suivantes:

(1) La moitié des circuits ainsi affectée servira à fournir six circuits de télégraphe (ou tout nombre plus élevé qu'on pourra en obtenir de temps en temps), et les autres circuits seront utilisables par le service de télégraphe et de téléphone seront fournis devront être ceux dont la S.C.T.T. et le ministre des Postes pourront convenir.

(2) En plus d'autre usage pour les communications en transit, les circuits ainsi affectés pourront être utilisés pour le service de téléphone entre le Canada et des points du continent européen par raccordement direct dans le Royaume-Uni avec des installations appropriées fournies par le ministre des Postes et une ou des agences européennes appropriées pour compléter la terminaison en Europe, sous réserve d'un contrat entre le ministre des Postes et la S.C.T.T. portant sur la disponibilité des circuits et établissant les termes et conditions de l'utilisation desdits circuits.

(3) Si le Gouvernement du Royaume-Uni ou le Gouvernement du Canada requiert l'usage de circuits de téléphone ou de télégraphe pour les fins d'un ministère, autres que le service public de communications, ces circuits seront loués s'ils sont en disponibilité; et, si le ministre des Postes et la S.C.T.T. le décident, ces circuits peuvent, s'ils sont disponibles, être loués pour usage privé. Tout bail de cette nature devra être en conformité des termes et conditions dont le ministre des Postes et la S.C.T.T. pourront convenir.

(b) A part les circuits directs affectés aux communications entre le Royaume-Uni et le Canada, tel qu'il est prévu aux alinéas a) et c) de l'art. 7, tous les circuits directs du réseau de câbles seront affectés à la Compagnie et au ministre des Postes pour les communications entre les États-Unis et le Royaume-Uni, y compris les communications en transit sur lesdits circuits, sous réserve des dispositions suivantes:

(1) Les circuits ainsi affectés seront utilisés pour le service de téléphone entre les États-Unis et le Royaume-Uni, sous réserve d'un accord entre le ministre des Postes et la Compagnie établissant les termes et conditions de la fourniture desdits services.

(2) En plus d'autre usage pour les communications en transit, les circuits ainsi affectés pourront être utilisés pour le service de téléphone entre les États-Unis et des points du continent européen par raccordement direct, dans le Royaume-Uni, aux installations appropriées fournies par le ministre des Postes et une ou des agences européennes appropriées aux fins de compléter la terminaison en Europe, sous réserve d'un contrat entre le ministre des Postes et la Compagnie portant sur la disponibilité de circuits et établissant les termes et conditions de l'utilisation desdits circuits.

(3) Si le Gouvernement du Royaume-Uni ou le Gouvernement des États-Unis requiert l'usage de circuits de téléphone ou de télégraphe pour les fins d'un ministère, autre que le service public de communications, ces circuits seront loués s'ils sont en disponibilité; et si le ministre des Postes et la Compagnie le décident, les circuits de téléphone peuvent, s'ils sont disponibles, être loués pour usage privé. Tout bail de cette nature devra être en conformité des termes et conditions dont le ministre des Postes et la Compagnie pourront convenir.

(4) Tout autre usage de télégraphe ou location pour fins de télégraphe entre le Royaume-Uni et les États-Unis de circuits ainsi affectés seront assujétis à l'approbation des autorités gouvernementales intéressées et feront l'objet d'un accord entre le ministre des Postes et la Compagnie portant sur tel usage ou telle location et établissant les termes et conditions afférents.

c) Lorsque, ultérieurement à l'attribution primitive des circuits de téléphone conformément au présent article, le nombre de tels circuits dans le réseau de câbles est augmenté, les circuits additionnels, sur paiement par les parties au présent contrat de leur quote-part du coût des immobilisations afférentes dans les proportions alors applicables en vertu de l'alinéa a) de l'art. 5 et de tout montant global approprié de loyer ou de loyer périodique en vertu de l'article 8, seront attribués à l'usage entre les parties, comme ils auraient été attribués en vertu des alinéas a) et b) du présent article si lesdits circuits additionnels avaient été inclus dans la capacité primitive du réseau de câbles.

d) Lorsqu'un circuit de téléphone ou une partie de circuit a été attribué à deux des parties qui n'en ont pas besoin dans le moment, ces parties peuvent, au moyen d'un bail approprié, mettre le circuit en tout ou en partie, à la disposition de deux des trois parties auxquelles des circuits ont été attribués. Un circuit ou une partie de circuit qui fait l'objet d'une telle location sera loué à raison d'un loyer annuel dont les modalités seront établis à ce moment-là.

e) La capacité de circuit dans toute section du tronçon A ou du tronçon D (nord) en surplus de celle requise pour les circuits directs peut être utilisée ou louée pour des fins autres que celles spécifiées aux alinéas a) et b) de l'art 7, sous réserve d'un accord entre les trois parties auxquelles des circuits directs ont été attribués portant sur l'usage ou la location et établissant les termes et les conditions afférents.

f) La Compagnie et l'*Eastern* conviennent que le tronçon D (sud) sera limité aux communications transatlantiques des États-Unis (y compris les communications transatlantiques passant normalement par les États-Unis) sur le réseau de câbles, tel qu'il est prévu dans le présent contrat.

8. La S.C.T.T. et la Compagnie acquerront le droit de location (c'est-à-dire le droit irrévocable de l'usager) pendant la durée du présent contrat, en ce

qui concerne le tronçon B, et le ministre des Postes, le droit de location (c'est-à-dire le droit irrévocable de l'usager) pendant la durée du présent contrat, en ce qui concerne le tronçon C et les circuits à lui attribués en surplus de ceux représentant sa part de propriétaire dans les tronçons A et D, en payant loyer établi de la façon suivante:

(i) par la S.C.T.T. au ministre des Postes, une somme globale représentant la même proportion relativement au coût des immobilisations du tronçon B que la part de propriétaire de la S.C.T.T. dans les tronçons A, C et D (nord) établie en vertu de l'alinéa a) de l'art. 5 représente par rapport à l'ensemble; ou, au choix de la S.C.T.T., un loyer périodique dont le montant et les modalités seront convenus entre les parties.

(ii) par la Compagnie au ministre des Postes, une somme globale égale à la moitié du coût des immobilisations du tronçon B, moins un montant égal à la somme globale de loyer facultatif de la S.C.T.T. mentionné dans la disposition (i) ci-dessus; ou, au choix de la Compagnie, un loyer périodique dont le montant et les modalités seront convenus entre les parties.

(iii) par le ministre des Postes à la Compagnie et à l'*Eastern*, selon leurs droits de propriété respectifs, une somme globale égale à la moitié du coût des immobilisations du tronçon D (sud) et une somme globale égale à la contribution de la S.C.T.T. à l'égard du coût des immobilisations des tronçons A, C et D (nord); ou, au choix du ministre des Postes, un loyer périodique dont le montant et les modalités seront convenus entre les parties.

Tous ces paiements de loyer en une somme globale devront être effectués au moment du parachèvement des tronçons respectifs (ou, selon le cas, de toute addition apportée) à la satisfaction des parties intéressées.

9. a) Le ministre des Postes, la Compagnie et l'*Eastern* feront tous les efforts possibles pour maintenir le tronçon A du réseau de câbles en bon état de fonctionnement d'après les modes spécifiques de coopération dont il sera convenu ci-après et visant à exécuter des réparations rapides et efficaces. Le ministre des Postes fera tous les efforts possibles pour maintenir le tronçon B en bon état de fonctionnement, et l'*Eastern* fera de même en ce qui concerne le tronçon C. L'*Eastern* s'appliquera à maintenir en bon état de fonctionnement le tronçon D qu'elle exploitera. Le ministre des Postes sera responsable de l'exploitation de la station de câbles à Oban et l'*Eastern*, sauf en ce qui est prévu au présent alinéa, sera responsable de l'exploitation de câbles à Clarenville et à Sydney-Mines. L'une et l'autre des parties devront fournir des renseignements complets concernant le fonctionnement de son propre équipement à l'autre partie qui, en raison des dispositions du présent alinéa, devra le faire fonctionner. Toute partie au présent contrat pourra de temps à autre ou en tout temps, surveiller et vérifier le fonctionnement et l'entretien de toute partie du réseau de câbles dans laquelle des circuits lui sont attribués et elle pourra s'aboucher avec toute autre partie responsable de tel entretien et fonctionnement. A Clarenville et à Sydney-Mines, l'équipement de station de câbles, de même que l'équipement au point de jonction, seront logés de façon à ce que

(i) tout appareil particulier aux circuits directs entre le Canada et le Royaume-Uni sera sous les soins, le fonctionnement et le contrôle exclusifs et indépendants de la S.C.T.T., qui (à moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les parties) sera chargée de son fonctionnement, et

(ii) tout appareil particulier aux circuits directs entre les États-Unis et le Royaume-Uni sera sous les soins, le fonctionnement et le

contrôle exclusifs et indépendants de l'*Eastern*, qui (à moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les parties) sera chargé de son fonctionnement.

b) Aucune des parties ne sera responsable envers les autres de toute perte ou dommage à la suite d'un manque ou d'un arrêt des installations ou d'une interruption de service, quelle que soit la cause de ce manque, de cet arrêt ou de cette interruption, et quelle qu'en soit la durée, mais si la partie responsable de l'entretien et de l'exploitation d'un tronçon ou d'une partie quelconque de ce tronçon néglige de maintenir le tronçon ou la partie de tronçon en bon état de fonctionnement et d'exploitation après avoir été requise de le faire par toute autre partie à laquelle des circuits sont attribués dans ce tronçon, cette autre partie peut remettre le tronçon ou partie de tronçon en bon état de fonctionnement et d'exploitation, et elle peut exiger des autres parties auxquelles sont attribués des circuits dans ce tronçon leur part appropriée des dépenses raisonnablement effectuées pour le faire.

c) Les dispositions des deux alinéas précédents seront exécutées de manière à réduire au minimum les paiements nets en dollars par le ministre des Postes en vertu du présent article dans la mesure où ce sera compatible avec leur exécution rapide et efficace.

d) Les frais d'entretien des tronçons A, B, C et D (nord) et les frais d'exploitation des tronçons A et D (nord) seront répartis entre

(i) le ministre des Postes et la Compagnie et l'*Eastern* (également entre le ministre des Postes, d'une part, et la Compagnie et la *Eastern*, dans la mesure de leurs intérêts respectifs, d'autre part) et

(ii) le ministre des Postes et la S.C.T.T. (également entre eux) en proportion des circuits directs attribués dans les tronçons A et D (nord) pour le service entre le Royaume-Uni et les États-Unis et le service entre le Royaume-Uni et le Canada, respectivement, et le coût de l'entretien et de l'exploitation du tronçon D (sud) sera également réparti entre le ministre des Postes et l'*Eastern*. Le coût auquel le présent alinéa se réfère est celui raisonnablement occasionné pour l'entretien et l'exploitation desdits tronçons, y compris, mais sans limiter, le coût de la surveillance, des essais, des ajustements, des réparations et des remplacements, des taxes (sauf l'impôt assujétissant le revenu net d'une partie aux présentes) payé à l'égard desdits tronçons, et les frais et dépenses raisonnablement occasionnés à la suite de réclamations faites par ou contre d'autres personnes en ce qui concerne lesdits tronçons ou parties visées par de telles réclamations. Les frais et les dépenses, de même que les dommages ou les compensations payables aux parties à la suite de telles réclamations seront répartis entre elles dans les mêmes proportions. Chaque partie devra rendre à l'autre des comptes trimestriels des dépenses et des recettes dont il est ici fait mention, et elle devra fournir de temps à autre les détails additionnels que les autres peuvent raisonnablement exiger. Les dispositions de l'alinéa c) de l'article 5 concernant la réception et le paiement s'appliqueront à ces comptes lorsqu'ils seront présentés.

e) Les expressions "exploiter" et "exploitation" employées dans le présent contrat visent la conception et la surveillance d'ordre technique de l'équipement et des installations de circuits, par opposition à l'exploitation du trafic, et l'expression "circuits directs" employée dans le présent contrat signifie soit les circuits entre Oban et le point de jonction soit les circuits entre Oban et la frontière canado-américaine, selon ce que le contexte peut exiger.

10. Chaque partie devra tenir des livres, dossiers, pièces justificatives et la comptabilité de toutes ses dépenses concernant la fourniture et la construction, l'installation et le posage, l'entretien et le fonctionnement des installations

du réseau de câbles, qui peuvent être nécessaires pour justifier le facturation desdits frais aux autres parties, et elle devra en tout temps raisonnable les mettre à la disposition des autres parties pour qu'elles puissent les inspecter.

11. Les montants dûs par une partie à l'autre en vertu du présent contrat seront payables au bureau principal du bénéficiaire et en monnaie du pays où se trouve ledit bureau, à condition, cependant, que les parties, en effectuant les paiements et les règlements en exécution du présent contrat, s'efforcent, dans la mesure du possible, d'éviter la conversion de la monnaie d'un pays en celle d'un autre pays.

12. La Compagnie devra consentir et assurer que ses filiales accorderont au ministre des Postes, et, en tout temps à la requête de ce dernier, à tout autre ministère du Gouvernement de Sa Majesté Britannique pour le Royaume-Uni qui puisse le désirer, et le ministre des Postes, au nom de Sa Majesté Britannique, devra accorder à la Compagnie des permis absolus et sans réserve, libres de toute redevance ou de tout autre paiement, pour fabriquer ou faire fabriquer, et pour utiliser, louer ou vendre par eux-mêmes ou par l'entremise de leurs agents un câble sous-marin coaxial, des amplificateurs sous-marins utilisant des tubes thermioniques (lampes électroniques) comme élément d'amplification, et l'équipement de terminus, d'énergie, d'entretien et d'essai connexe audit câble ou aux amplificateurs et l'équipement de posage de câble, en vertu de brevets d'inventions entre cette date et la fin d'une année à compter de la date où le réseau de câbles commencera à fonctionner, par des employés de la Compagnie ou de ses filiales, ou par des officiers ou serviteurs de Sa Majesté Britannique aux droits du Royaume-Uni, ou par tels employés, officiers et serviteurs, conjointement, dans l'accomplissement des travaux entrepris spécifiquement pour les fins du présent contrat. L'octroi à la Compagnie devra comprendre la permission d'accorder des sous-permis à ses filiales aux États-Unis et à l'*Eastern*. Ces permis devront se continuer pendant la durée desdits brevets. Au cas où une invention serait faite conjointement par un employé de la Compagnie ou de ses filiales ou par un officier ou serviteur de Sa Majesté Britannique aux droits du Royaume-Uni, les parties se consulteront pour déterminer le pays où une demande de lettres patentes à cet égard sera d'abord déposée avant de faire la demande. Le présent article et toute question ou objet connexe se rapportant aux lettres patentes ou à la demande de brevet devront être interprétés et définies selon les lois du pays où ces lettres patentes ou cette demande de brevet sont accordées ou déposées.

13. La Compagnie, ayant passé le présent contrat pour la fourniture d'un câble transatlantique de téléphone entre les États-Unis, le Canada et le Royaume-Uni comme première étape de l'exploitation d'un câble téléphonique transatlantique entre ces pays, déclare par les présentes que son intention est la suivante:

a) Elle coopérera entièrement avec le ministre des Postes dans la mise au point de plans visant à assurer une capacité additionnelle de communications téléphoniques entre les États-Unis et le Royaume-Uni aussitôt que ce sera économiquement avantageux.

b) Si, avant l'établissement d'un second câble entre les États-Unis et le Royaume-Uni, la Compagnie propose l'aménagement d'un câble entre les États-Unis et le continent européen, elle devra, à condition que le projet ne soit pas contraire à l'intérêt public des États-Unis, entrer en pourparlers avec le ministre des Postes afin d'établir si un tel câble peut être projeté, avec toutes les dérivations et extensions nécessaires, de manière à inclure les besoins de capacité entre les États-Unis et le Royaume-Uni sans passer par l'Europe continentale.

c) Pareillement, et sous réserve de ce qui est stipulé à l'alinéa b), elle devra entrer en pourparlers avec la S.C.T.T. et le ministre des Postes afin d'étudier s'il importe de prendre des dispositions pour les besoins de capacité entre le Canada et les États-Unis.

d) Si une telle entente s'avère réalisable et avantageuse, la Compagnie entrera en pourparlers avec la partie ou les parties voulant y participer en vue de préparer le plan en détail et régler les conditions de l'entente.

Les parties reconnaissent conjointement et solidairement qu'en projetant une capacité additionnelle en vertu des dispositions précédentes, il importe de bien considérer la possibilité d'éliminer les paiements d'une partie à une autre en ce qui concerne le coût imputable à la dépense annuelle et aux immobilisations.

14 a) Sous réserve de l'article 22, le présent contrat prendra effet le jour et l'année indiqués au début et il continuera d'être en vigueur pendant une période initiale de vingt-cinq ans au moins et la Compagnie ou le ministre des Postes pourront y mettre fin par un avis écrit, aux autres parties, de deux ans au moins, à l'expiration de la période initiale ou en tout temps par la suite; à condition que la S.C.T.T. puisse mettre fin à la participation au présent contrat par un avis semblable expirant comme susdit. L'extinction par un moyen quelconque du présent contrat n'infirmera pas les alinéas b) et c) du présent article et ne nuira pas à leur application.

b) L'intérêt des parties dans toute section du réseau de câbles qui prend fin à cause de l'extinction du présent contrat par un moyen quelconque sera censé se continuer aussi longtemps que nécessaire pour accomplir les fins de l'alinéa c) du présent article, et les sections du réseau de câbles où se trouvait cet intérêt seront en conséquence détenues en fiducie par les parties qui en sont propriétaires.

c) Lors de l'extinction du présent contrat, les parties feront tout leur grand possible pour liquider toute partie du réseau de câbles dans un temps raisonnable, soit par vente ou autre disposition entre les parties ou l'une d'elles soit par vente à d'autres organismes ou personnes, mais ni vente ni disposition ne sera effectuée si ce n'est après entente entre les parties qui ont ou sont censées avoir des intérêts dans la matière. Le produit net de toute vente ou disposition sera partagé entre les parties qui avaient ou étaient censées avoir des intérêts dans la matière (autre que les parties ou la partie, s'il y en a, qui verse la somme ainsi produite dans les proportions où les parties recevant le produit net ont contribué au coût des immobilisations de la section qui fait l'objet de ladite vente ou disposition. Dans ce but, la contribution d'une partie sera le total net des paiements effectués moins les paiements reçus, conformément aux dispositions des alinéas a), c), et d) de l'article 5, plus les paiements de loyer en somme globale versés conformément aux dispositions de l'article 8 (ou, dans le cas de paiements périodiques de loyer conformément à l'article 8, la portion qui représente la contribution au coût des immobilisations) moins tout paiement de loyer en somme globale (ou partie desdits paiements périodiques de loyer) reçu.

d) Si la S.C.T.T. met fin à sa participation au présent contrat de la façon prévue ci-dessus, elle vendra et les autres parties, ou l'une ou plus d'une d'elles qui pourront décider, devront acheter chacun des intérêts de la S.C.T.T. dans ou à l'égard du réseau de câbles (autre que ses droits de vote en vertu de l'alinéa b) de l'article 5) à tel prix et à telles conditions dont conviendront la S.C.T.T. et l'acquéreur ou les acquéreurs à l'égard de cet intérêt. Les acquisitions de tous ces intérêts seront complétées à la date où il sera mis fin ou aussitôt que possible après; et, par la suite, les obligations concernant lesdits

intérêts imposées par le présent contrat à la S.C.T.T. aussi longtemps qu'elle se continuent, lieront l'acquéreur ou les acquéreurs qui devront les remplir. La S.C.T.T. et les autres parties ou celles d'entre elles qui sont intéressées souscriront tous documents et feront toutes affaires qui seront nécessaires pour transporter le titre à l'acquéreur ou aux acquéreurs. Immédiatement après les acquisitions et la livraison des documents comme susdit, les droits de vote de la S.C.T.T., en vertu de l'alinéa b) de l'article 5 seront dévolus sans autre transfert au ministre des Postes et exercés par lui subséquemment.

15. Le rapport entre ou parmi les parties aux présentes ne devra pas être celui d'associés et rien y contenu ne sera censé constituer une société entre elles, et l'entreprise commune entre les parties devra être limitée aux dispositions formelles du présent contrat. En mettant à la disposition du réseau de câbles des installations dans lesquelles elle est intéressée, en rendant des services et en agissant autrement qu'il est prévu au présent contrat, l'*Eastern* agira comme entrepreneur indépendant et non pas comme agent d'aucune autre partie. La Compagnie sera responsable au ministre des Postes et à la S.C.T.T. de l'accomplissement convenable des obligations de l'*Eastern* en vertu des dispositions du présent contrat.

16. L'exécution du présent contrat par les parties dépend de l'obtention et de la continuation de tels approbations, consentements, autorisations gouvernementales, licences et permis qui peuvent être requises ou jugées nécessaires aux parties et leur conviennent, et les parties feront tous leurs efforts pour obtenir et continuer ces approbations, consentements, autorisations, licences et permis. Une partie demandant l'un quelconque de ces approbations, consentements, autorisations, licences ou permis concernant toute section du réseau de câbles devra permettre et accorder la facilité à toute autre partie qui a ou aura une part de propriété dans cette section en vertu de l'article 5 de se joindre à la demande et de devenir une bénédiction conjointe de l'octroi.

17. Chacune des parties aux présentes se réserve spécifiquement, et chacune des autres parties le lui accorde, dans toute action, tout arbitrage ou autre procédure entre les parties ou l'une d'elles dans un pays autre que celui de cette partie, le droit de privilège, aux termes des lois du propre pays de cette partie, à l'égard de tout document ou de toute communication au sujet desquels le privilège pourrait être réclamé ou revendiqué par cette partie aux termes de ces lois, et tel privilège, quelles que soient sa nature et l'époque où il peut être réclamé ou revendiqué, sera accordé à cette partie tout comme il l'aurait été si l'action, l'arbitrage ou les autres procédures avaient eu lieu devant un tribunal ou un arbitre du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord où cette partie est le ministre des Postes, ou, lorsque cette partie n'est pas le ministre des Postes, le pays auquel cette partie doit allégeance.

18. Les titres marginaux ne font pas partie du présent contrat et ils n'auront aucun effet sur son interprétation.

19. a) Le présent contrat devra être souscrit en quatre exemplaires et chaque exemplaire, lorsqu'il sera souscrit et délivré, deviendra un original; et ces exemplaires constitueront ensemble (de même que séparément) un seul et même document.

b) Si une divergence d'opinion (n'en étant pas une en vertu de l'article 12) surgit entre les parties ou l'une d'elles relativement à l'interprétation ou à l'effet du présent contrat ou à une partie ou disposition dudit contrat, ou leurs droits ou responsabilités en découlant, et qu'en raison de cela il faudra décider par quelle loi municipale ou nationale le présent contrat ou toute partie ou disposition du contrat est régi, les faits suivants ne devront pas être pris en considération, c'est-à-dire que le présent contrat renferme l'article 22, qu'il a

été fait dans un pays en particulier et qu'il peut sembler qu'en raison de sa forme, de son style, son langage ou autrement, il a été dressé à un degré prépondérant en rapport à un régime particulier de droit municipal ou national; l'intention des parties étant que lesdits faits seront considérés par les parties et devant toutes les cours et tribunaux, où qu'ils se trouvent, comme étrangers à la question susdite et à la décision en découlant.

20. Il peut être modifié ou ajouté au présent contrat et à chacune de ses dispositions par toute autre entente écrite portant signature d'une personne dûment autorisée du nom de chaque partie.

21. Aucun membre de la Chambre des communes du Royaume-Uni ou du Sénat ou de la Chambre des communes de l'Irlande du Nord ou de la Chambre des communes du Canada ne pourra participer au présent contrat ni en tirer bénéfice (voir House of Commons (Disqualification) Acts, 1792 et 1801, Government of Ireland Act, 1920, et House of Commons Disqualification (Declaration of Law) Act, 1931; voir aussi les Statuts révisés du Canada, 1952, chap. 249).

21. Aucun membre de la Chambre des communes du Royaume-Uni ou du Sénat ou de la Chambre des communes de l'Irlande du Nord ou de la Chambre des communes du Canada ne pourra participer au présent contrat ni en tirer bénéfice (voir House of Commons (Disqualification) Acts, 1792 et 1801, Government of Ireland Act, 1920, et House of Commons Disqualification (Declaration of Law) Act, 1931; voir aussi les Statuts révisés du Canada, 1952, chap. 249).

22 a) C'est une condition du présent contrat qu'il ne liera pas tant qu'il n'aura pas été approuvé par une résolution de la Chambre des communes du Royaume-Uni.

b) Tant que cette approbation n'aura pas été donnée, toute partie au contrat est libre de se retirer sans obligation envers toute autre partie ou les autres parties.

EN FOI DE QUOI le ministre des Postes a apposé son seing et son sceau et, en sa capacité civile, son sceau officiel, et la Compagnie, la S.C.T.T. et l'*Eastern* ont séparément fait signer les présentes en leur nom par les membres de leur bureau de direction respectifs dûment autorisés à ces fins.

SIGNÉ, SCELLÉ ET DÉLIVRÉ par le ministre des Postes de Sa Majesté en ses qualités civile et ministérielle non civile en présence de

(Signé) D. E. MITCHELL
Bureau de poste général,
Bureau Principal,
à Londres,
Fonctionnaire.

(Signé) DE LA WARR... (SCEAU)

Maitre de poste
de Sa Majesté (SCEAU)

AMERICAN TELEPHONE AND TELEGRAPH COMPANY

(SCEAU)

Par (signé) CELO F. CRAIG
Président.

Témoin:

(signé) S. WHITNEY LANDON
Secrétaire.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS TRANSMARINES

(SCEAU)

Par (signé) D. F. BOWIE
Président.

Témoïn:

(signé) B. E. BERINI

Par (signé) R. J. CASSIDY
Secrétaire trésorier.

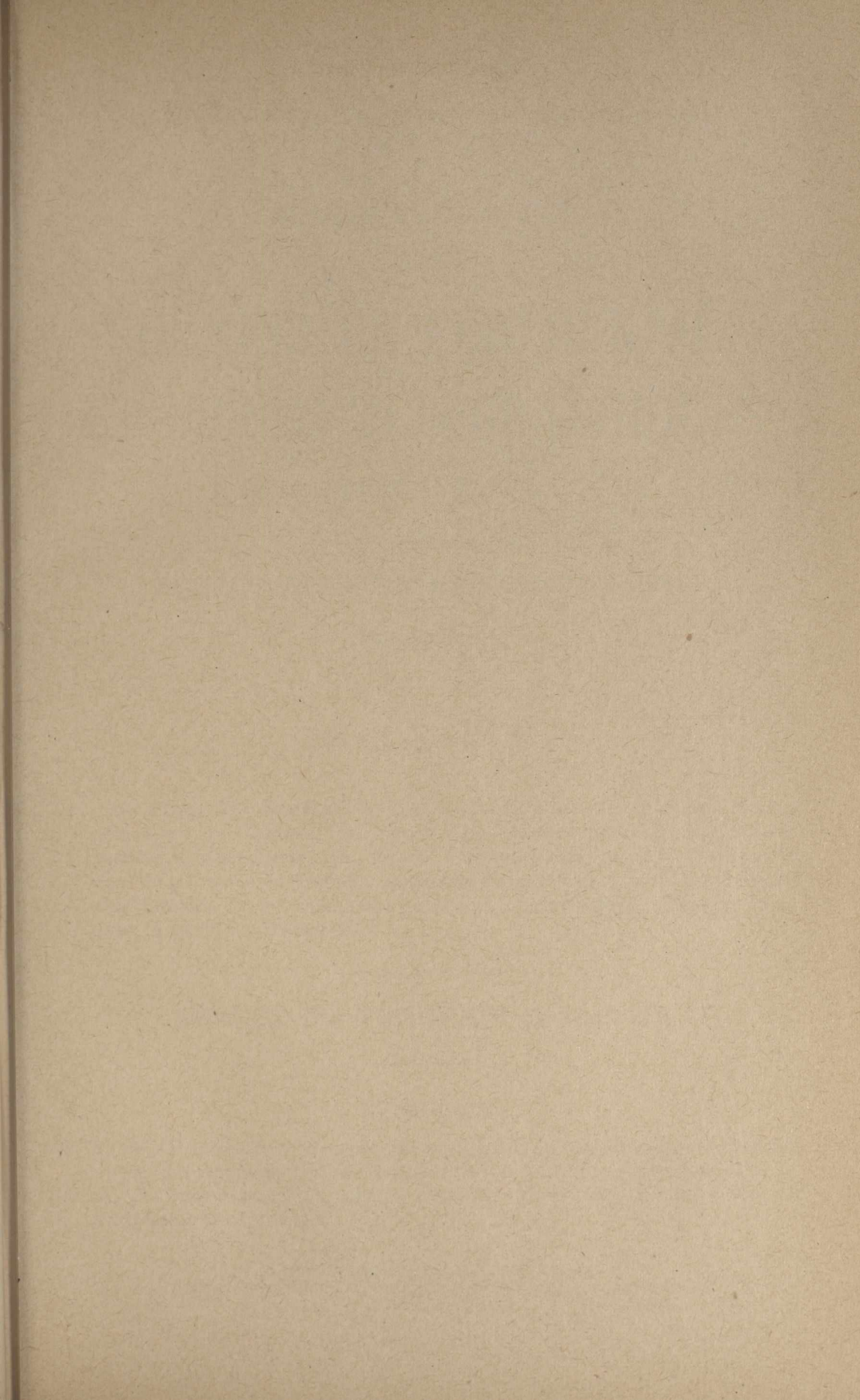
EASTERN TELEPHONE AND TELEGRAPH COMPANY

(SCEAU)

Par (signé) W. G. THOMPSON
Président.

Témoïn:

(Signé) ERNEST D. NORTH
Secrétaire.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-deuxième Législature
1953-1954

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

BILL 442

Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de lignes ferroviaires depuis Saint-Félicien jusqu'à Chibougamau et depuis Chibougamau jusqu'à Beattyville, dans la province de Québec, et depuis Hillspport, sur la voie principale des Chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à Manitouwadge-Lake, dans la province d'Ontario.

SÉANCE DU VENDREDI 21 MAI 1954

TÉMOINS:

- M. S. W. Fairweather, vice-président chargé du Service des recherches et du développement des Chemins de fer nationaux du Canada.
M^e A. B. Rosevear, Q.C., avocat général adjoint des Chemins de fer nationaux du Canada.

ORDRES DE RENVOI

MERCREDI 12 mai 1954.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Dumas soit substitué à celui de M. Légaré; et

Que le nom de M. Gauthier (*Lac-Saint-Jean*) soit substitué à celui de M. Cauchon sur la liste des membres dudit Comité.

MERCREDI 19 mai 1954.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 442, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de lignes ferroviaires depuis Saint-Félicien jusqu'à Chibougamau et depuis Chibougamau jusqu'à Beattyville, dans la province de Québec, et depuis Hillspport, sur la voie principale des Chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à Manitouwadge-Lake, dans la province d'Ontario.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 24 mai 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 442, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de lignes ferroviaires depuis Saint-Félicien jusqu'à Chibougamau et depuis Chibougamau jusqu'à Beattyville, dans la province de Québec, et depuis Hillsport, sur la voie principale des Chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à Manitouwadge-Lake, dans la province d'Ontario, et a décidé de faire rapport dudit bill avec des modifications.

Le texte des témoignages entendus est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 21 mai 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Batten, Bell, Bonnier, Boucher (*Restigouche-Madawaska*), Buchanan, Byrne, Carter, Chevrier, Deschatelets, Dumas, Ellis, Gagnon, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Goode, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton, Holowach, James, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Montgomery, Nicholson, Purdy, Stanton, Villeneuve et Wood.

Aussi présents: MM. S. W. Fairweather, vice-président, K. M. Ralston, ingénieur minier, et G. H. Hoganson, ingénieur de bureau, tous trois du Service des recherches et du développement des Chemins de fer nationaux du Canada; M^e A. B. Rosevear, Q.C., avocat général adjoint des Chemins de fer nationaux du Canada, et M. W. J. Matthews, directeur des services administratifs et du contentieux, au ministère des Transports.

Le Comité entreprend l'étude du bill 442, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de lignes ferroviaires depuis Saint-Félicien jusqu'à Chibougamau et depuis Chibougamau jusqu'à Beattyville, dans la province de Québec, et depuis Hillsport, sur la voie principale des Chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à Manitowadge-Lake, dans la province d'Ontario.

Sur la proposition de M. Byrne,

Il est ordonné,—Que le Comité fasse imprimer 500 exemplaires en anglais et 500 en français des Procès-verbaux et des témoignages recueillis à l'égard du bill 442.

M. Fairweather, appelé, fait un exposé relatif au projet prévu par le bill, puis il est interrogé à cet égard.

Au cours de l'interrogatoire de M. Fairweather, M^e Rosevear répond à des questions qui lui sont directement adressées.

Le Comité commence à étudier le bill 442 article par article.

Article 1:

M. Gagnon propose,

Que l'article 1 du bill 442 soit modifié par la substitution d'un point-virgule au point final de l'article et par l'addition des mots suivants:

toutefois, la construction des sections A et B de l'embranchement n^o 1 doit être entreprise simultanément.

A 1 h. 5 de l'après-midi, le débat sur ladite modification est interrompu et le Comité suspend la séance jusqu'à 3 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Barnett, Bell, Bonnier, Boucher (*Restigouche-Madawaska*), Byrne, Campbell, Carter, Chevrier, Deschatelets, Dumas, Ellis, Gagnon, Gauthier (*Lac-Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Hamilton, Holowach, James, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Montgomery, Nicholson, Purdy, Villeneuve et Wood.

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

L'interrogatoire de M. Fairweather est repris

L'article 1 et l'amendement y afférent proposé par M. Gagnon sont mis en discussion.

Invoquant le règlement, M. Chevrier soulève alors le point de savoir si ledit amendement est régulier.

Après un débat prolongé, le président décide que l'amendement est irrégulier.

M. Gauthier (*Lac-Saint-Jean*) propose alors

Que l'article 1 du bill 442 soit modifié en y biffant, à la deuxième ligne, les mots "ou en partie".

Après débat et mise aux voix, ledit amendement est rejeté.

M. Nicholson propose alors

Que l'article 1 du bill 442 soit modifié en y biffant, à la 9^e et à la 10^e lignes, les mots "ou telle autre date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer".

Après débat et mise aux voix, ledit amendement est rejeté.

L'article 1 est adopté.

Les articles 2 et 3 sont étudiés et adoptés.

Article 4

M. Green propose

Que les mots "quarante-quatre millions cinq cent soixante-deux mille cinq cents dollars", à la 11^e et à la 12^e lignes dudit article, soient biffés et remplacés par les suivants: *trente-huit millions sept cent cinquante mille dollars*.

Après débat et mise aux voix, ledit amendement est adopté.

L'article 4, ainsi modifié, est étudié puis adopté.

Article 5:

M. Green propose

Que les mots "quarante-quatre millions cinq cent soixante-deux mille cinq cents dollars", à la 7^e et à la 8^e lignes dudit article, soient biffés et remplacés par les suivants: *trente-huit millions sept cent cinquante mille dollars*.

Après débat et mise aux voix, ledit amendement est adopté.

L'article 5, ainsi modifié, est étudié puis adopté.

Les articles 6, 7, 8 et l'annexe sont successivement étudiés et adoptés.

Le titre est étudié et adopté.

Le bill est approuvé dans sa forme modifiée et le président reçoit instructions d'en faire immédiatement rapport à la Chambre.

A 4 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

TÉMOIGNAGES

Le 21 mai 1954.

10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Comme nous sommes saisis du bill 442, qui concerne la construction d'une ligne ferroviaire, le Ministre aimerait peut-être en dire quelques mots.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, messieurs, à l'étape de la deuxième lecture, la Chambre a renvoyé le projet de loi en question au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. En règle générale, le rôle du Comité consiste alors à étudier le bill article par article et aussi à se procurer des auteurs de la mesure tous les renseignements qu'il peut juger utiles.

Nous avons parmi nous MM. S. W. Fairweather, K. M. Ralston et A. B. Rosevear, trois fonctionnaires supérieurs du National-Canadien, ainsi que M. G. H. Hoganson, ingénieur de bureau au Service des recherches et du développement. Il ne sera peut-être pas nécessaire de les appeler tous, mais il en sera comme le Comité décidera.

Si le Comité le désire, M. Fairweather peut témoigner dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nos comptes rendus sont d'habitude imprimés et j'aimerais savoir combien d'exemplaires il faudra commander.

M. BYRNE: Je proposerais d'en faire imprimer 500 en anglais et 200 en français.

M. LAFONTAINE: Cette quantité d'exemplaires en français sera peut-être insuffisante.

M. GAUTHIER (*Lac-Saint-Jean*): Il en faudrait peut-être 500.

Le PRÉSIDENT: Mettons 500 exemplaires en anglais et 500 en français.

(Adopté)

Ce point étant réglé, vous pouvez maintenant interroger M. Fairweather si vous le désirez.

M. S. W. Fairweather, vice-président chargé du Service des recherches et du développement aux Chemins de fer nationaux du Canada, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, si vous me permettez quelques mots d'introduction, on pourrait alors situer le projet dans la perspective qui lui convient.

Depuis au moins vingt-cinq ans, le National-Canadien s'intéresse à la mise en valeur des territoires situés au nord du Transcontinental-National; à diverses reprises nous avons cherché à voir si les initiatives de mise en valeur avaient atteint assez d'importance pour justifier le National-Canadien d'entreprendre la construction de lignes de chemin de fer dans l'Abitibi et au lac Saint-Jean.

Peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale, nous avons conclu que le moment était venu d'entreprendre de nouvelles constructions ferroviaires et nous avons demandé l'autorisation d'aménager, de Barraute à Kiask-Falls, une ligne traversant la rivière Bell. A l'époque, le projet comportait des études

relatives à une voie ferrée allant de Barraute jusqu'à près de Saint-Félicien. Nous n'avons pas demandé l'autorisation de la construire en entier parce que les perspectives de mise en valeur nous paraissaient insuffisantes à l'époque. A vrai dire, quoique nous ayons eu l'autorisation de construire jusqu'à Kiask-Falls, nous nous sommes en fait arrêtés à Beattyville.

Par la suite, nous avons continué à surveiller d'un œil attentif le territoire compris entre Beattyville et Saint-Félicien car nous estimions que ses ressources minières et forestières lui conféraient une grande importance.

De plus, en établissant nos plans d'ensemble, nous avons toujours cru que le port de Chicoutimi, à la tête du Saguenay, était d'un grand avantage pour la mise en valeur du pays situé à l'est. Dans des entretiens que nous avons eus avec des citoyens importants de Chicoutimi, nous avons esquissé les grandes lignes de nos plans en vue d'améliorer, à Chicoutimi même et dans les environs, une situation qui est loin d'être idéale à l'heure actuelle. Tout cela faisait partie du plan d'expansion échelonné sur plusieurs années.

Cette année, à la suite d'autres études très approfondies, nous nous sommes décidés à demander la permission de construire la ligne de Beattyville à Saint-Félicien. Nous nous sommes enquis, auprès de tous ceux qui avaient participé de façon pratique au développement de la région, des perspectives de trafic-marchandises assuré, à la fois des points de vue quantité et direction. Nous avons pratiqué pareille enquête parce que l'entreprise demande une mise de fonds considérable, quelque chose comme 35 millions de dollars; en tant qu'administrateurs prudents, nous ne pouvons affecter pareille somme à une nouvelle ligne sans avoir l'assurance raisonnable que cette ligne sera rentable. Autrement, ce serait créer des déficits pour le National-Canadien, ce que nous voulons éviter à tout prix. Nous favorisons l'expansion, bien sûr, mais nous n'en voulons pas au prix de déficits, et cela nous oblige à exercer une grande prudence. Lorsque nous avons pressenti les industries, nous avons vu que les seules qui avaient un intérêt immédiat dans la région au point d'y placer leur argent étaient l'industrie minière de Chibougamau, les papeteries du lac Saint-Jean et la société Howard Smith, propriétaire de concessions forestières à l'est de Beattyville. Nous étant abouchés avec ces industriels, nous leur avons tenu à peu près ce langage: "Nous voulons construire un embranchement ferroviaire que nous estimons rentable. A notre avis, il entre dans le cadre des plans généraux établis en vue de l'expansion éventuelle du Canada et nous aimerions connaître l'étendue du trafic-marchandises qu'elle transportera pour votre compte."

La société *Campbell Chibougamau Mines*, exploitante de mines à Chibougamau, qui y possède une assez importante propriété contenant une quantité prouvée de trois à quatre millions de tonnes de minerai et qui détient un contrat avec les États-Unis, s'est montrée fort désireuse de voir le chemin de fer s'établir. A nos questions sur l'importance et la destination de leurs expéditions, les autorités de la mine ont répondu qu'elles voulaient envoyer leurs concentrés à Noranda.

Pressenties de la même façon, les autorités des mines de cuivre d'Opémiska, propriété sise sur notre chemin de fer projeté, à quelques milles à l'ouest de Chibougamau, voient d'un très bon œil l'arrivée éventuelle de la voie ferrée. En effet, il leur en coûte les yeux de la tête pour transporter leurs concentrés par camion d'Opémiska à la tête de ligne de Saint-Félicien.

Interrogés sur le transport qu'elles pourraient confier à la nouvelle ligne, ces autorités ont répondu qu'elles expédieraient tant de tonnes de concentrés par année à destination de Noranda.

Nous nous sommes adressés aux autres industries de la région, aux fabriques de pâte et papier qui possèdent des concessions entre Saint-Félicien et Chibougamau, c'est-à-dire aux grandes sociétés, à celles qui sont fort

intéressées dans la région. Nous leur avons demandé ce qu'elles en pensaient, si elles avaient besoin d'un chemin de fer. "Un chemin de fer ne nous est pas indispensable", nous ont-elles répondu. "Il nous serait commode, cependant, et si vous voulez bien nous faire un prix pour l'expédition de notre bois à pâte qui soit inférieur à ce que nous coûte le flottage, vous aurez notre clientèle." Nous avons fait des calculs et nous avons constaté que dans ces conditions nous ne retirerions aucun bénéfice parce que le flottage est un moyen très bon marché d'expédier du bois à pâte à Saint-Félicien. Quoi qu'il en soit, voilà ce que nous avons appris des fabriques de pâte et papier de la région. "Nous aimerions à coup sûr avoir un chemin de fer, nous ont-elles dit, mais nous avons pris toutes nos dispositions pour le flottage. Toutes nos concessions sont desservies par la rivière Ashuapmuchuan et d'autres et nous ne ferions grand usage de votre chemin de fer que si vous nous faisiez un prix qui nous rende le transport de notre bois meilleur marché par rail." Nous nous sommes ensuite adressés à l'*Howard Smith Company*, qui possède des concessions à l'est de la rivière Bell, et nous lui avons demandé ce qu'elle en pensait. "Nous sommes fort intéressés dans un chemin de fer", nous a-t-on dit. "Notre problème est celui de la mise en valeur des ressources forestières et un chemin de fer nous intéresse beaucoup." Nous avons demandé à la compagnie où elle expédierait son bois. "Le bois à pâte que nous expédierions serait acheminé en entier dans la province de Québec, aux usines de Windsor et de Crabtree", nous a-t-on répondu. Cela nous assurait un intéressant et long trafic de bois à pâte qui nous fournissait l'occasion de réaliser des revenus raisonnables. Nous avons ensuite tout calculé et nous avons constaté que nous serions justifiés de construire dès maintenant une ligne à partir de Chibougamau jusqu'à Beattyville d'après le trafic que ces gens-là nous fournirait. Cela établi, nous nous sommes de nouveau adressés à la compagnie et lui avons dit qu'il ne nous suffisait pas de savoir qu'elle souhaitait un chemin de fer et nous fournirait tel volume de trafic. Nous voulions être plus fixés. Voudrait-elle appuyer son opinion d'un contrat? Voudrait-elle passer un contrat avec nous? Nous garantirait-elle un certain volume de trafic? La compagnie s'est rendue à nos demandes. Forts de ces garanties, nous nous sommes crus hautement justifiés de construire une ligne à partir de Beattyville jusqu'à Chibougamau.

Nous aurions pu nous en tenir là. L'aurions-nous fait que nous aurions encore eu à l'esprit la pensée que nous viendrions plus tard demander la construction d'une ligne depuis Chibougamau jusqu'à Saint-Félicien. Nous avons beaucoup réfléchi à la question, mais en examinant le tableau d'ensemble de la mise en valeur de la région nous nous sommes rendus compte que, même si nous ne réussissions pas dès maintenant à nous assurer suffisamment d'un trafic qui justifierait l'aménagement immédiat de l'embranchement Chibougamau-Saint-Félicien, nous devons néanmoins annoncer sans délai notre intention de construire la ligne dans sa totalité depuis Beattyville jusqu'à Saint-Félicien à titre d'entreprise appelée à aider à la mise en valeur de la région. La raison, à ce point de vue, en était que, assurés que nous étions autorisés à construire la ligne, le Parlement l'ayant permise et nous ayant donné un délai raisonnable pour réunir assez de trafic pour la justifier, nous pouvions nous adresser aux industries; s'il en était une qui songeât à une expansion qui exigeait l'existence du chemin de fer, nous serions en mesure de lui dire au cours des négociations: "Engagez vos capitaux dans une usine et nous allons engager les nôtres dans l'extension du chemin de fer." Nous avons de plus pensé,—et nous pensons sincèrement,—que si l'on nous accorde l'autorisation de construire la ligne depuis Chibougamau jusqu'à Saint-Félicien, comme partie de tout le programme, nous pouvons raisonnablement compter réunir assez de trafic pour en justifier l'aménagement. Prudents administrateurs du National-Canadien, nous ne pouvons pas au point où en sont les choses vous assurer que le tronçon de Chibougamau à Saint-Félicien se suffira à lui-même.

Voilà pourquoi nous vous saisissons de l'ensemble du projet et déclarons que le tronçon de Beattyville à Chibougamau est rentable et répond aux désirs de l'industrie. Après tout le National-Canadien a pour raison d'être de servir l'industrie et il s'occupe de ses besoins. Si nous construisons des lignes dans des endroits auxquels l'industrie ne s'intéresse pas activement, nous nous exposons à de graves difficultés. Comme l'industrie veut la construction de la ligne de Beattyville à Chibougamau et a conclu avec nous à l'appui de ses désirs des contrats de trafic, nous, du National-Canadien, nous avons décidé, songeant aux perspectives de développement qui se rattachaient à la ligne de Chibougamau à Saint-Félicien, de demander la permission de construire toute la ligne.

Voilà à peu près l'exposé général des motifs de cette proposition particulière. Il y a une foule de détails concernant les ressources naturelles et le reste dont je serai heureux de parler si on le désire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions que vous aimeriez à poser à M. Fairweather?

M. Wood:

D. Le témoin a mentionné que le National-Canadien s'est adressé aux hommes d'affaires et exploitants de mines, leur a dit qu'il allait construire le chemin de fer et leur a demandé ce qu'ils en pensaient. En d'autres mots, il semble que la compagnie fût décidée à construire le chemin de fer avant même de savoir si elle obtiendrait du trafic. Je voudrais un mot d'explication.—R. Quelle est la question au juste?

D. Vous avez dit que vous vous êtes adressés aux industries minières et autres de la région où vous entendiez construire le chemin de fer et leur avez déclaré que vous alliez construire un chemin de fer et que vous vouliez maintenant connaître le trafic qu'elles vous fourniraient.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'a pas dit cela. Il leur a dit qu'il était question de construire un chemin de fer.

M. WOOD: Non. Il n'a pas dit cela.

Le TÉMOIN: Nous ne sommes certainement pas allés dire à ces gens-là que nous construisions un chemin de fer. Nous nous sommes adressés à eux, non pas une seule fois, mais une douzaine de fois et leur avons dit...

M. Wood:

D. Vous avez dit que vous vous êtes à ces occasions adressés aux établissements et leur avez demandé ce qu'ils pensaient de l'aménagement d'un chemin de fer.—R. C'est exact.

D. Ne le saviez-vous pas déjà?—R. Nous connaissions nos besoins. Nous ne savions pas si ces établissements pourraient fournir du trafic.

D. Vous m'avez donné l'impression que, ayant décidé de construire le chemin de fer, vous êtes allés ensuite vous enquérir du trafic.—R. Non. L'exploration des possibilités d'un chemin de fer consiste à faire une étude très minutieuse des ressources naturelles et aussi de la situation du développement de ces ressources d'après les projets de l'entreprise privée. Il nous faut nous renseigner pleinement là-dessus et c'est ce que nous avons fait. Nous avons tenu des entretiens afin de nous renseigner, mais nous n'avons certainement pas dit aux établissements que nous allions construire un chemin de fer et que nous voulions connaître le trafic qu'ils pourraient nous fournir. Nous leur avons demandé de nous dire jusqu'à quel point un chemin de fer les intéressait et ce qu'ils étaient disposés à faire pour favoriser le projet.

M. Hahn:

D. Y a-t-il des mines de Chibougamau à Saint-Félicien?—R. Il s'agit là des ressources naturelles du pays. Pour répondre de façon précise à votre question, monsieur Hahn, je dois vous dire qu'au delà de la hauteur des terres entre Chibougamau et le lac Saint-Jean on se trouve dans une région où l'on n'a jamais encore découvert d'indice de mine.

La géologie de la région change brusquement à la hauteur des terres qui se trouve juste à l'est de Chibougamau.

A l'ouest de la hauteur des terres, la géologie présente un caractère fort différent et la région qui s'étend à partir du lac Mistassini pour passer par Chibougamau, Beattyville et Noranda et se prolonger jusque dans l'Ontario constitue une vaste zone minérale.

Or,—et ceci est une question d'ordre technique,—il existe juste en travers de cette région une faille gigantesque qui constitue une rupture de l'écorce terrestre et qui est d'habitude associée dans le pré-cambrien avec la minéralisation. La faille est à peu près parallèle à notre chemin de fer.

Ce n'est pas par hasard que notre chemin de fer fut parallèle à la faille car c'est le long de cette faille qu'on devrait découvrir des mines.

Il existe, à un endroit appelé Bachelor-Lake une indication assez forte d'une mine de zinc-argent qui appartient à la *Dome Mines*. Cette société minière y a fait certains travaux puis a décidé d'attendre jusqu'à ce qu'il existe un moyen de transport. Elle nous a dit qu'elle examinerait de nouveau sa propriété si le chemin de fer se rendait jusque dans la région, mais elle n'était pas encore en mesure de nous garantir des expéditions.

Il existe entre Beattyville et Chibougamau... J'ignore, Keith, combien il doit y avoir de mines possibles. Il doit bien y en avoir une centaine ou plus et il y existe, naturellement, des milliers de concessions minières. Je dirais qu'il existe peut-être une centaine de propriétés qui valent la peine d'être examinées au stade de la prospection.

D. Voici pourquoi je vous ai posé ma question. Je ne m'oppose pas à la ligne, mais je voulais en connaître l'économie et je me demandais si le sol de Chibougamau à Saint-Félicien n'était pas peut-être propice à l'agriculture.—R. Non. Nous avons étudié cette possibilité. Je sais qu'on a dit que la ligne de Beattyville à Chibougamau et celle de Saint-Félicien à Chibougamau ouvriraient du pays à l'agriculture. A mon avis, cependant, après avoir examiné personnellement la région, je crois que ces vues sont fausses.

Il faut reconnaître, à mon sens, que nous possédons de vastes richesses forestières et minérales dans l'ouest de la région à partir de Chibougamau. Quant à l'agriculture, cependant, je dirais que, sauf quelques parcelles ici et là, il n'y existe pas de vaste étendue propice à l'agriculture.

D. Ce serait une région de pâte de bois, n'est-ce pas?—R. Ce serait une région de bois à pâte et de bois d'œuvre.

M. HAHN: Le bois à pâte enlevé, la région serait-elle utile, mettons, à l'industrie laitière?

Le TÉMOIN: Non, mais je suis heureux que vous ayez soulevé le point. Si vous examinez cette carte... Je crois que le rendement soutenu n'y paraît pas. Afin d'expliquer la question, cependant, je dois dire qu'il s'est produit une révolution dans l'exploitation des forêts au Canada. On avait coutume de traiter la forêt comme on le fait d'une mine. On coupait le bois et tout était dit. Il n'en est plus ainsi et aujourd'hui toute entreprise forestière importante au Canada vise à un rendement soutenu et exploite la forêt comme si elle était une gigantesque ferme. Au lieu de chercher à retirer de la forêt une récolte annuelle comme dans le cas d'une ferme, on fonde la récolte sur un cycle de 50 ans environ. Il s'agit bien, cependant, d'un genre d'agriculture. Pour les régions comme celle-ci qui portent des forêts permanentes, les chiffres

que nous utilisons sont toujours ceux de la coupe annuelle soutenue. La coupe annuelle soutenue de la région entre Chibougamau et Beattyville,—c'est-à-dire dans le bassin hydrographique de la baie d'Hudson,—est d'environ 700,000 cordes par année, plus exactement de 671,000 cordes. Telle est la coupe soutenue possible qui s'effectue d'année en année; c'est le rendement perpétuel de la forêt. La coupe soutenue de la région entre Chibougamau et Saint-Félicien est d'environ 366,000 cordes. Pour en arriver à ce chiffre, il faut considérer cette gigantesque région comme une vaste ferme forestière.

M. HAHN: Qu'est-ce qui vous a fait dire que vous envisagiez de construire le chemin de fer de Chibougamau à Saint-Félicien s'il ne se fait rien que du reboisement dans la région.

Le TÉMOIN: Messieurs, la forêt est l'un des actifs les plus précieux du Canada. Dans une grande partie du pays on ne peut l'exploiter sans le chemin de fer. Songez bien à ceci: la ligne que nous avons posée de Barraute à Beattyville a été construite presque à seule fin de donner accès aux forêts environnantes et de permettre d'abattre et d'expédier le bois à pâte aux fabriques de la vallée du Saint-Laurent qui le transformeraient en papier-journal, en papier à écrire, en cellulose, en rayonne, et le reste.

M. HAHN: Pourquoi ne construisez-vous pas immédiatement au complet la ligne de ceinture que j'ai proposée il y a un instant?

Le TÉMOIN: Vous venez de toucher encore un point très intéressant. Je ne sais pas si nous avons une carte assez grande pour me permettre d'illustrer ma pensée. C'est un point très intéressant que vous avez touché. Je vais maintenant expliquer mon point à l'aide d'une carte montrant la mise en valeur de la région.

J'ignore, messieurs, si vous pouvez voir clairement cette nouvelle carte, mais elle montre les fabriques de pâte et papier de la province de Québec. Vous pouvez voir au moins qu'en bas, dans la vallée du Saint-Laurent, il en existe un grand massif. Ces établissements ont toujours puisé leur bois à pâte dans des régions assez proches, mais, l'industrie prenant de l'ampleur, ils ont dû aller de plus en plus loin. On peut généraliser en disant que, quant au rendement perpétuel dont j'ai parlé, les régions sises au sud de notre transcontinental national sont surexploitées à l'heure actuelle, la coupe y étant supérieure au rendement annuel. Les régions excédentaires comprennent celle de la côte nord, dont le bois à pâte peut être transporté sur le Saint-Laurent, et celle de l'Abitibi. La région du lac Saint-Jean a son propre massif d'établissements sur les bords du Saguenay. Chaque point de la carte représente une usine de pâte et papier établie dans la région du lac Saint-Jean, qui puise son bois à pâte dans le bassin hydrographique des rivières se jetant dans le lac. Il n'est guère de ce bois à pâte qui se rende jusque dans la vallée du Saint-Laurent. De fait, moins de 8 p. 100 de tout le bois à pâte du bassin du lac Saint-Jean y est expédié. Cela signifie que les établissements de la vallée du Saint-Laurent devront dorénavant dépendre de plus en plus du bois à pâte transporté par rail depuis l'Abitibi qui en est à peu près la seule source puisque la côte nord a été exploitée.

Sachant cela, nous avons dit que la ligne était indispensable au développement de l'industrie de la pâte et du papier du Canada. Nous ne pouvons pas en dire autant du tronçon de Saint-Félicien à Chibougamau parce que les intéressés peuvent mettre en valeur leurs ressources de bois à pâte en utilisant le flottage. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons.

La région du lac Saint-Jean a d'assez amples réserves. C'est aussi une région excédentaire, mais il ne s'expédie pas de bois à pâte du bassin du lac Saint-Jean.

M. HAHN: Pourquoi proposez-vous d'aménager le chemin de fer plus tard?

Le TÉMOIN: C'est une autre affaire qui met en cause une vaste question de mise en valeur. Lorsqu'on examine les richesses du pays,—c'est-à-dire du Nord du Québec et, si je puis me permettre cette audace, du Nord de l'Ontario...

Une VOIX: Très bien.

Le TÉMOIN: Vous constatez que cette région est partiellement agricole, car une bonne partie de la zone argileuse est propre à la culture, mais la région contient surtout des forêts et des mines. Pendant des années, nous avons eu en vue un objectif général et la mise en valeur ne s'effectue pas du jour au lendemain, il faut être patient si vous voulez obtenir des résultats. Nous avons extrait de la région dont je parle de grandes quantités de cuivre et de zinc associé. Le traitement du cuivre s'effectue assez bien d'abord à une fonderie située à Noranda puis à une affinerie à Montréal. Il y a aussi une fonderie et une affinerie de cuivre à Sudbury, mais cette usine ne traite à peu près que son propre minerai et ne travaille pas à façon. D'autre part, l'usine de Noranda fonctionne à façon et, grâce à elle, la mise en valeur de la région minière septentrionale a pris un essor considérable. Je suis fier de pouvoir dire que déjà le National-Canadien a étendu ses voies jusqu'à Noranda afin de permettre la mise en exploitation de ce territoire. C'est la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada qui a fait cela.

Une VOIX: Très bien.

Le TÉMOIN: Lorsqu'on eut la certitude qu'il y avait beaucoup de zinc dans cette région, nous avons songé à élaborer un vaste programme de mise en valeur et avons cherché à attirer les capitaux particuliers afin d'y établir une fonderie de zinc travaillant à façon, et nous avons mentionné que l'endroit logique pour la construction de cette usine est Chicoutimi. Mais pourquoi avons-nous choisi Chicoutimi? Car, après tout, Chicoutimi qui est situé dans un coin de la province, paraissait être sur une voie bien détournée. Eh bien, c'est précisément pour les raisons suivantes que nous l'avons choisi: Chicoutimi a des installations portuaires en eau profonde qui donnent accès aux marchés mondiaux et, messieurs, la plus grande partie de notre zinc doit être exportée. Deuxièmement, nous nous sommes dit que la région de Chicoutimi possède d'énormes pouvoirs hydroélectriques. Puis, c'est une région industrielle florissante. La population est industrialisée,—elle sait de quoi il en retourne,—et elle est bien disposée à l'égard de l'industrie. Nous nous sommes dit qu'il était tout naturel que vous installiez votre usine d'affinage du zinc à cet endroit.

Nous savions encore que dans une grande région industrielle comme celle-là, l'acide sulfurique, sous-produit de l'affinage du zinc, serait utile dans cette région, et ceux d'entre vous qui s'intéressent à l'économie industrielle savent que le progrès industriel d'un pays se mesure à sa consommation d'acide sulfurique. Voilà pourquoi nous avons essayé d'établir une fonderie de zinc à Chicoutimi. Si nous réussissions, nous serions justifiés de construire la ligne de Saint-Félicien à Chibougamau.

M. NICHOLSON: Quelle est la distance?

Le TÉMOIN: 149 milles.

Nous aurions alors une ligne directe reliant chacune des mines de zinc situées dans le nord du Québec et de l'Ontario; une ligne directe jusqu'à une fonderie au Canada sur le Saguenay.

M. NICHOLSON: Où envoie-t-on présentement les concentrés de zinc?

Le TÉMOIN: Chaque tonne sort du pays et est expédiée sur de longues distances à destination des fonderies de zinc aux États-Unis. Il y en a une partie qui est effectivement expédiée en Europe, mais nous avons l'intention d'essayer de construire une fonderie de zinc travaillant à façon dans la vallée du St-Laurent, car nous savons que nous avons les réserves de zinc nécessaires. J'en ai personnellement discuté avec des industriels et je puis dire que tous

abondent dans ce sens, à savoir qu'une fonderie de zinc travaillant à façon dans la vallée du Saint-Laurent s'impose. La seule chose est la question de l'opportunité—Je n'en ai pas parlé dans mon introduction—mais nous voulons être en mesure de dire à quiconque construira une fonderie de zinc à Chicoutimi: "Nous allons construire ce tronçon immédiatement afin que, quand votre usine sera bâtie, vous ayez ce service ferroviaire".

M. HAHN: Le Comité se demandera sans doute pourquoi un citoyen de la Colombie-Britannique s'intéresse à cette question. Or, j'ai vécu pendant un certain nombre d'années dans les Prairies et, en 1923, on devait nous construire un embranchement d'une longueur de soixante milles entre Hilda et Medicine-Hat. Nous l'attendons encore et les gens de cette région doivent faire un trajet de 700 milles pour se rendre à Medicine-Hat parce que la ligne de chemin de fer, qui serait un tronçon de soixante milles, n'a pas été construite.

La même situation se présente en Colombie-Britannique. La P.G.E. part d'un endroit en direction d'un autre endroit, et l'on tente encore de terminer cette ligne.

Voici une autre question que je désirerais poser: Au sujet de la construction projetée de ce chemin de fer de Beattyville à Chicoutimi, serait-il payant à l'heure actuelle de le construire disons de Beattyville à Chicoutimi en passant par Chibougamau, étant donné les contrats que vous avez signés?

Le TÉMOIN: La réponse est "non". Cette ligne ne serait pas assez achalandée.

M. GREEN: L'exposé donné par M. Fairweather m'intéresse vivement et je lui demanderais de dire au Comité où se trouvent les dépôts de zinc.

Le TÉMOIN: Où ils sont situés?

M. GREEN: Oui.

Le TÉMOIN: En fait, monsieur, ils sont dans une bande qui traverse tout le Québec depuis Chibougamau, en passant par Noranda et qui s'étend vers l'ouest, et l'on vient de mettre à jour un riche gisement à un endroit nommé Manitouwadge.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est-à-dire à la même latitude?

Le TÉMOIN: Toutes les mines de zinc s'enfilent comme les perles d'un collier et suivent le chemin de fer transcontinental à une distance de 60 à 70 milles d'un côté ou de l'autre de cette ligne. Les mines les plus importantes en exploitation sont Amulet, Quemont, Barvue, Normetal, Golden-Manitou et East-Sullivan. Il y a d'énormes réserves de zinc et la plus grande partie de ce métal qui provient de cette région est un sous-produit de l'extraction du cuivre; on en obtient un concentré de zinc très bon marché, parce que si vous voulez extraire le cuivre, vous devez prendre le zinc, après quoi c'est une opération très simple de concentrer ce métal.

M. Green:

D. Projetez-vous d'expédier du zinc d'aussi loin dans l'ouest que le lac Manitouwadge, en travers du Québec, jusqu'à Chicoutimi?—R. Nous sommes prêts à le faire, monsieur, si l'industrie le désire. Après tout, nous ne sommes qu'un service. Nous transportons les marchandises. Cependant, je puis vous dire ceci: Les concentrés de zinc qui proviennent maintenant de ce territoire sont pour la plupart transportés par chemin de fer jusqu'à East-St. Louis, et je ne crois pas que ce soit osé de projeter de les transporter sur une distance qui est le tiers de celle-là, à des endroits comme Chicoutimi.

D. Vous voulez transporter ce zinc depuis des endroits aussi à l'ouest que Port-Arthur en Ontario jusqu'à Chicoutimi?—R. Cela se peut.

D. Et, d'autre part, le cuivre prendrait la direction opposée? Je veux dire que le cuivre du Québec serait expédié à Noranda?—R. Oui, mais aussi le cuivre dans l'Ontario. Je crois que ce serait logique d'envoyer le cuivre de Manitowadge à Noranda.

D. En ce qui concerne le zinc, on projette de l'expédier à Chicoutimi?—R. Nous cherchons précisément à faire comprendre à l'industrie que ce serait une solution souhaitable.

D. Et cependant, la voie que vous allez construire reliera Beattyville à Chibougamau et le minerai de cette région sera expédié à Noranda?—R. Le minerai de cuivre.

D. Oui?—R. Oui.

D. Vous voulez séparer le minerai de zinc du minerai de cuivre et expédier le minerai de zinc de Chicoutimi?—R. Oui.

D. C'est là votre plan?—R. Vous avez parlé de ce plan comme étant le mien et je désirerais rectifier cet énoncé.

D. Vous voyez loin et j'ai une haute opinion de votre jugement, mais je désirerais simplement vous demander si vous préconisez ce plan à titre d'administrateur du National-Canadien préposé au développement, et si c'est là ce que projette votre compagnie?

L'hon. M. CHEVRIER: Me serait-il permis d'interrompre la discussion? Monsieur Green, je suis sûr que vous ne voulez pas être injuste. Le témoin a déjà expliqué que son but est de servir l'industrie.

Mr. GREEN: Je vous demande pardon?

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis sûr que vous ne voulez pas être injuste. Le témoin a déjà expliqué que son but est de servir l'industrie. Le National-Canadien cherche avant tout à servir l'industrie et lorsque vous employez les mots "votre plan", je crois que vous devriez préciser. Après tout, vous attribuez des mots au témoin et je ne sais pas s'il approuve ce que vous dites. Peut-être devriez-vous préciser que le National-Canadien espère . . .

M. GREEN: Je vais m'exprimer comme ceci: Le National-Canadien espère que le zinc de toute cette région septentrionale sera expédié à Chicoutimi en passant par Saint-Félicien.

LE TÉMOIN: C'est là une solution possible, et c'est celle que nous jugeons la plus satisfaisante, mais dans le but d'éclaircir ce point, nous estimons qu'une fonderie de zinc dans la vallée du Saint-Laurent est si importante que si nous pouvions convaincre l'industrie que nous voulons—permettez-moi de me reprendre—si l'industrie était convaincue qu'une fonderie de zinc était établie à quelque autre endroit—peut-être à Montréal ou Valleyfield ou Québec, le National-Canadien collaborerait avec l'industrie dans toute la limite du possible pour l'érection de cette fonderie. Du point de vue de la mise en valeur, nous prétendons qu'il est opportun d'avoir une fonderie de zinc travaillant à façon dans la vallée du Saint-Laurent. Après avoir étudié la situation, nous concluons que l'endroit tout désigné serait Chicoutimi, mais nous ne prétendons pas que ce soit le seul endroit possible. Il est impossible d'aller bien loin dans le domaine de la mise en valeur si vous commencez pas être trop catégorique au sujet de ce que vous devez faire. Vous vous basez sur ce que les industries désirent et je tiens à vous faire bien comprendre que le National-Canadien n'est qu'un serviteur. Nous ne dirigeons pas la mise en valeur ni ici ni ailleurs. Nous trouvons l'endroit où ce développement a lieu et où l'industrie désire placer son argent, puis nous entrons dans le jeu et collaborons à la mise en valeur en fournissant les moyens de transport.

M. GREEN: Est-ce juste de dire ceci: Le National-Canadien préférerait de beaucoup voir une fonderie de zinc s'établir à Chicoutimi?

Le TÉMOIN: Oui, nous aimerions la voir construire à Chicoutimi, certainement.

M. GREEN: C'est là votre premier choix du point de vue de la mise en valeur du pays et du trafic ferroviaire?

Le TÉMOIN: Oui.

M. GREEN: Eh bien, monsieur Fairweather, comment pouvez-vous espérer qu'une compagnie de fusion de zinc établisse une usine à Chicoutimi s'il n'y a pas de chemin de fer entre Chibougamau et Saint-Félicien?

Le TÉMOIN: Vous ne pouvez construire une fonderie de zinc d'un simple geste de la main. Une telle entreprise coûterait 25 millions de dollars.

M. GREEN: Ce exactement ce que je dis.

Le TÉMOIN: Mais comme homme d'affaires,—et ici je sais ce dont je parle parce que je l'ai fait plusieurs fois—lorsqu'une industrie se dit prête à dépenser "X" millions de dollars et qu'elle a besoin de moyens de transport, vous devez répondre: "Montrez-nous que vous avez l'argent, montrez-nous que vous avez un plan, et montrez-nous que vous avez un débouché raisonnable pour écouler les produits dont vous parlez et nous vous installerons les commodités ferroviaires dès que vous serez en mesure de vous en servir." Nous l'avons fait maintes et maintes fois, et c'est exactement ce que nous nous proposons de faire à Manitowadge. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire d'établir la fonderie de zinc avant que cette ligne soit construite. On pourrait construire les deux en même temps. Nous pouvons construire cette ligne en l'espace d'un à deux ans—il serait peut-être plus sûr de dire deux ans—et vous ne pouvez construire une fonderie en moins de trois ans.

M. GREEN: Vous attendez, pour terminer la ligne qui reliera Chibougamau à Saint-Félicien, qu'une compagnie privée dise qu'elle va construire la fonderie de zinc à Chicoutimi?

Le TÉMOIN: Cela n'est pas exact, monsieur. J'ai déclaré dans mon exposé de la situation que, comme partie de notre plan d'ensemble, la ligne Saint-Félicien-Chibougamau avait sa place dans le programme général de mise en valeur du bassin du lac Saint-Jean. J'ai dit qu'une fonderie de zinc était au nombre des possibilités. Ce n'est pas la seule possibilité, loin de là, mais nous sommes d'avis que si un nombre suffisant d'industries privées placent suffisamment de capitaux sous une forme ou une autre de mise en valeur et nous prouvent que nous pouvons, à titre d'administrateurs prudents de chemins de fer et de mandataires du National-Canadien, construire ce tronçon entre Chibougamau et Saint-Félicien, nous le construirons.

M. GREEN: Je voudrais poser une dernière question au sujet de la fonderie de zinc. Qui ferait une proposition de ce genre? Qui paierait 25 millions de dollars pour la construction d'une fonderie de zinc lorsqu'il n'y a pas de chemin de fer qui relie Chibougamau et Saint-Félicien? Il peut y avoir dans le monde des gens qui consentiraient, mais je n'en ai jamais rencontré dans l'ouest du Canada?

Le TÉMOIN: Je crois que la parole du National-Canadien vaut quelque chose et lorsque nous discutons et disons que nous avons l'autorisation de construire le chemin de fer et que nous avons l'argent qu'il faut, à la seule condition que vous promettiez de construire la fonderie, alors je crois que vous avez là les éléments essentiels d'un marché.

M. GREEN: Mais en attendant, les concentrés de zinc prennent une autre direction, n'est-ce pas? Vous l'avez dit vous-même.

Le TÉMOIN: Certainement, parce qu'il n'y a pas de fonderie de zinc.

M. GREEN: Et on continuera de les envoyer dans cette autre direction, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Tant qu'il n'y aura pas de fonderie de zinc.

M. GREEN: Et tous les concentrés de zinc qui sortiront de la région de Chibougamau prendront éventuellement la route d'East-St. Louis?

Le TÉMOIN: On pourrait les expédier à East-St. Louis ou autre-mer ou encore au Montana.

M. GREEN: Où les expédie-t-on présentement?

Le TÉMOIN: Il ne s'expédie pas de zinc de la région de Chibougamau à l'heure actuelle.

M. GREEN: Et vous avez dit que le bouclier pré-cambrien s'étend parallèlement au tronçon ouest de la ligne projetée?

Le TÉMOIN: Je ne veux pas entrer dans des considérations trop techniques, mais le bouclier laurentien est un terme qui s'applique à toute cette région. Il s'applique à un complexe d'un grand nombre d'âges géologiques. Le bouclier laurentien comprend toute la région qui entoure le lac Saint-Jean et tout le Labrador. Je crois que vous faites allusion à une déclaration que j'ai faite tantôt alors que j'ai dit que dans le bouclier laurentien il y a une bande minéralisée qui est traversée par une faille s'étendant de Barraute à Chibougamau. Ce n'est qu'une partie du bouclier pré-cambrien.

M. GREEN: Cette bande s'étend-elle au nord-est?

Le TÉMOIN: Jusqu'au lac Mistassini.

M. GREEN: Et l'histoire du développement dans le bouclier pré-cambrien témoigne qu'à mesure que des régions étaient ouvertes, d'autres découvertes avaient lieu dans les nouvelles régions plus éloignées?

Le TÉMOIN: Précisément.

M. GREEN: Et vous entretenez l'espoir qu'on découvrira d'autres minéraux au delà de l'endroit où vous êtes en train de construire cet embranchement de l'ouest?

Le TÉMOIN: Voilà qui devient plutôt matière à conjecture et je préférerais attendre qu'un prospecteur se présente.

M. Green:

D. Cependant, vous avez des géologues qui vous conseillent du point de vue de la géologie. Ne vous ont-ils pas dit que selon toute probabilité cette région minière s'étend au delà de Chibougamau?—R. Elle se prolonge, oui, mais il y a lieu de faire bien des conjectures. Au delà de Chibougamau, nous tombons dans les grandes conjectures et je ne voudrais pas me compromettre avec mes déclarations. Je m'explique. J'ai déclaré très nettement que pour autant que je sache, entre Chibougamau et Saint-Félicien, une fois dépassée la hauteur des terres, il n'y a rien, à notre connaissance, qui laisse prévoir des exploitations minières importantes. La géologie du terrain change. Mais s'il s'agit du lac Mistassini, cette région est dans une direction bien différente: elle se trouve très au nord de Chibougamau.

D. C'est à cette région que je songe. Vos renseignements ne veulent-ils pas que les gisements minéraux s'étendent au nord-est de Chibougamau?—R. Je n'ai pas dit cela. J'ignore ce qui s'y trouve. Mais je sais qu'entre Chibougamau et Beattyville, on rencontre pour la prospection un territoire excellent où des mines ont déjà été mises en exploitation.

D. Si l'embranchement de l'ouest est le seul de la ligne qui soit complété, il en résultera que toute mine nouvelle qui surgira dans cette faille de minéraux sera desservie par le tronçon de ligne de l'ouest?—R. Je crois que vous me posez une question dans l'intention de m'entendre répondre que les chemins de fer Nationaux, qui ont demandé au Parlement l'autorisation de construire une ligne entre Beattyville et Chibougamau, n'ont pas l'intention de le faire, ce qui est faux.

L'hon. M. CHEVRIER: Un instant, s'il vous plaît.

M. GREEN: J'ai posé au témoin une question tout à fait claire et sans détours.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est vrai, et j'allais tout à l'heure soulever la question du règlement pour dire que votre question semblait indiquer que vous en arriviez au point de dire effectivement que le National-Canadien n'était pas sincère quand il a demandé au Parlement l'autorisation de construire l'embranchement de l'est de cette ligne; je pense que votre dernière question en vient à cette implication.

M. GREEN: Vous n'êtes pas le président de ce Comité. Je ne soupçonne pas un seul instant la sincérité des autorités du chemin de fer. Je pose une question sur les exploitations minières et sur les promesses d'avenir dans la région du nord-est. Je n'ai pas touché du tout à la sincérité des chemins de fer Nationaux. J'ai compris, à la suite des propres témoignages de ceux que nous avons entendus ici, que cette région minière s'étend vers le nord-est et j'ai demandé si la construction de l'embranchement de l'ouest de cette ligne n'aboutirait pas vraisemblablement à ce que cette région contenant des gisements minéraux soit desservie par l'embranchement de l'ouest, en d'autres termes, que le minerai serait expédié par l'embranchement de l'ouest de la ligne de chemin de fer en passant par Noranda.

Le TÉMOIN: Voici ma réponse: Je suis un professionnel et il me faut tenir compte de toutes les circonstances. Si l'on découvrait des gisements minéraux dans la région du lac Mistassini, j'ignore actuellement comment les chemins de fer desserviraient cette région.

Peut-être serait-elle desservie de la façon que vous mentionnez, ou peut-être qu'elle pourrait l'être de la façon qui justifierait l'établissement d'une ligne directe jusqu'à la région du lac St-Jean; ou peut-être encore d'une façon qui justifierait une ligne directe jusqu'au golfe Saint-Laurent. Tout ceci, je l'ignore. Mais ce que je n'ignore pas c'est que j'ai déclaré quels étaient les projets du National-Canadien.

M. Green:

D. Vous espérez, n'est-ce pas, que le cuivre parviendra à Noranda et le zinc à Chicoutimi?—R. Je pense que vous dénaturez les choses. Je vous demande pardon, je ne voulais pas dire cela. Mais je crois que vous n'avez pas compris exactement le sens de mes paroles. Noranda existe déjà.

D. Parfaitement.—R. Alors, quelles sont les fonderies qui existeront à tel autre moment donné, je l'ignore. Je sais toutefois qu'il est question à Chicoutimi de lancer une fonderie de cuivre et de nickel.

Il est bien possible que les minerais seront dirigés vers cette fonderie si celle-ci connaît le succès; il est également possible que d'autres fonderies soient construites au Québec et en Ontario.

Je suis de ceux qui ont une confiance énorme dans les ressources minières du bouclier pré-cambrien, en particulier dans la région qui nous intéresse. Mon imagination se prête bien à voir, dans l'avenir, une disposition assez différente des fonderies et l'on peut dire la même chose des affineries.

Cependant, j'ai la conviction bien ferme qu'il est du ressort des autorités des Chemins de fer nationaux de veiller à ce que partout où l'industrie met à l'œuvre du capital privé, les entreprises s'harmonisent avec le système des transports. Nous n'essayons pas de diriger le développement dans un sens ou dans l'autre. Nous nous contentons simplement de dire que nous assurerons le genre de transport qui convient le mieux étant donné tel ensemble de circonstances.

D. Je pourrais peut-être m'exprimer dans les termes suivants: dans les conditions actuelles, les chemins de fer entretiennent l'espoir que le cuivre soit dirigé vers Noranda et le zinc vers Chicoutimi?—R. Non, monsieur, ce n'est pas seulement un souhait de la part des chemins de fer que les minerais prennent ces directions; l'assurance nous en vient des mines elles-mêmes et nous avons des contrats pour l'établir.

D. Les Chemins de fer nationaux espèrent que le zinc sera expédié à Chicoutimi?—R. Nous espérons, si vous voulez ainsi vous exprimer... mais je préfère dire que nous entrevoyons la possibilité... et une possibilité assez avantageuse... qu'une fonderie soit construite quelque part dans la vallée du Saint-Laurent pour desservir ce vaste empire de richesses minérales et nous avons même cherché à réaliser ce projet; nous avons fait des tentatives à divers endroits. Je ne mentionnerai pas le nom des autres localités, mais Chicoutimi n'est pas la seule.

Au fait, il faut reconnaître que notre "jugement" sur la situation est limité par notre propre incapacité à prendre connaissance de tous les éléments qui entrent en jeu. Nous croyons que Chicoutimi est bien choisi pour une fonderie et nous espérons y intéresser ceux qui détiennent le capital privé; si nous réussissons, nous serons là pour profiter de l'occasion de leur assurer le service.

Le PRÉSIDENT: A vous, monsieur Dumas.

M. Dumas:

D. Monsieur Fairweather, on nous a dit que le gouvernement désirait que le Parlement autorise la construction de toute la ligne de Beattyville à Saint-Félicien parce que les autorités du National-Canadien croyaient qu'il faudrait éventuellement la construire en entier et que cela était dans le meilleur intérêt non seulement de la région du lac St-Jean mais de toute la partie nord-ouest du Québec, de toute cette province et du Canada tout entier. En d'autres termes, les autorités du National-Canadien estiment qu'une autorisation privilégiée devrait leur être accordée pour compléter tout le parcours de Beattyville à Chibougamau et de Chibougamau à Saint-Félicien quand l'entreprise leur paraîtra bonne du point de vue économique.

Vous insistez sur cette question en supposant qu'il y aura une fonderie à Chicoutimi. Cependant, il y a effectivement dans le nord-ouest du Québec des mines que vous avez déjà mentionnées et qui produisent du zinc, lequel est expédié à Saint-Louis et en Europe.

N'est-il pas vrai que les compagnies produisant du zinc n'obtiennent qu'environ 35 p. 100 de leurs concentrés parce qu'elles expédient ces concentrés aux États-Unis par chemin de fer?—R. Je ne voudrais pas mentionner une proportion bien précise mais il est absolument certain que s'il faut transporter bien loin des concentrés de zinc (qui contiennent généralement entre 52 et 60 p. 100 de zinc), il faut transporter deux livres de matière pour une livre de zinc; voilà qui est tout à fait évident et voilà aussi qui accumule les frais. Vient donc un moment où il n'est plus avantageux de produire du zinc.

Vous avez mis le doigt sur un point très important. C'est la raison fondamentale pour laquelle nous songeons à une fonderie de zinc travaillant à façon dans la vallée du Saint-Laurent, car une telle fonderie augmenterait la marge d'utilité de tous ces minéraux dans la région, de telle sorte qu'au lieu de laisser sous terre quantité de minerai, les mines auraient avantage à l'extraire et à l'affiner.

D. N'est-il pas vrai que si le National-Canadien obtient le privilège de construire la ligne de parcours complète, cela encouragera un grand nombre de nos industriels à songer plus sérieusement à l'opportunité d'établir une fonderie quelque part dans la vallée du Saint-Laurent, que ce soit à Chicou-

timi, à Québec, à Trois-Rivières ou à Valleyfield?—R. Parlant à titre d'agent d'exploitation, j'oserais dire que le fait de savoir que la construction de la voie ferrée entre Chibougamau et Saint-Félicien a été autorisée et que le National-Canadien a déjà pris les mesures nécessaires pour la financer de sorte qu'il est prêt à construire la ligne rapidement sur demande, servirait d'élément très précieux au progrès de la région.

D. Quelle est la population actuelle de Chibougamau et de la région environnante?—R. La dernière fois que je suis allé dans cette région, j'imagine que la population d'Opémiska était d'environ 100 hommes, et que le chantier de Chibougamau pouvait en compter 150; il pouvait y avoir, je crois bien, dans la région, mettons de 500 à 600 hommes. Ce serait à peu près ce nombre.

D. On m'a dit qu'à Opémiska, il y avait maintenant environ 400 personnes, y compris les femmes et les enfants, et que la région environnante compte une population d'environ 1,000 âmes.—R. Oui.

D. D'après votre expérience, n'est-il pas vrai que lorsque des régions aussi prometteuses que Chibougamau, Opémiska et le lac Bachelor sont assurées d'avoir les services du chemin de fer, cela donne lieu à une foule d'entreprises et d'initiatives et à une augmentation très rapide de la population?—R. A condition qu'il s'y trouve des ressources naturelles, oui.

D. Votre expérience en est garante. Par conséquent, se peut-il que d'ici peu de temps une nouvelle expansion et l'augmentation de la population pourront justifier la construction de l'embranchement de l'est vers Saint-Félicien?—R. Si nous ne croyions pas en cette possibilité, nous ne solliciterions pas l'autorisation d'entreprendre cette construction.

D. Parfait. Prenons maintenant l'embranchement de Senneterre à Noranda, qui nous fournit, je crois, un assez bon exemple. N'est-il pas vrai que lorsque le National-Canadien a commencé la construction de cette ligne, alors qu'il était autorisé à ériger la ligne complète de Senneterre à Rouyn et Noranda, il a d'abord construit le tronçon entre Senneterre et Val-d'Or, parce que cette dernière localité ainsi que sa population croissaient très rapidement et que vous étiez assurés d'un bon volume de marchandises à transporter? Alors vous avez commencé par construire cette ligne, ou ce tronçon de ligne? Si j'ai bonne mémoire, la ligne entre Senneterre et Val-d'Or a été inaugurée en 1938, et ce n'est qu'en 1940 qu'elle a été inaugurée jusqu'à Malartic; en 1935-1936 Malartic n'avait qu'une mine et l'avenir ne paraissait pas très brillant; le National-Canadien a tout de même procédé à la construction de la ligne entre Senneterre et Val-d'Or avant d'entreprendre celle du tronçon entre Val-d'Or et Malartic, ou Val-d'Or et Rouyn. A une échelle réduite, ceci peut se comparer à ce qui se produira dans la région de Beattyville-Chibougamau-Lac Saint-Jean.—R. Si le sens de votre question est que nous croyons franchement que cette ligne sera construite dans un laps de temps raisonnable, je réponds oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Dumas?

M. Dumas:

D. Oui, j'en ai, monsieur le président. On nous a dit à la Chambre des communes que le gouvernement se trompait en négligeant le port de Chicoutimi et qu'on ne pouvait trouver d'exemple aussi risible que celui d'un gouvernement qui construirait un chemin de fer à très grands frais pour le transport jusqu'à des hauts-fourneaux établis à Noranda, soit à bien des centaines de milles, du minerai gisant à 220 milles à peine d'un des meilleurs ports de mer au pays.

Si l'embranchement de Chibougamau à Saint-Félicien était construit le premier en négligeant celui de Beattyville à Chibougamau, où seraient expédiés les concentrés de cuivre?—R. Tout ce que je puis vous dire est une répétition de ce que je vous ai déclaré précédemment. Nous avons rencontré les autorités

des mines productrices et leur avons demandé: où vous proposez-vous d'expédier vos concentrés? Ces personnes nous ont répondu: nous avons l'intention de les expédier à Noranda; c'est donc là qu'ils iront.

Quant à dire si les compagnies minières expédieraient à Noranda si la seule ligne de Chibougamau à Saint-Félicien était construite, je ne le sais pas. Je sais cependant que si la ligne de Beattyville à Chibougamau est construite, les concentrés seront certainement expédiés à Noranda, mais je ne veux pas vous dire ce que feraient les compagnies minières en d'autres circonstances. Je ne désire nullement faire dire aux gens des choses qu'ils n'ont pas dites.

Si nous mettions de côté le tronçon entre Beattyville et Chibougamau pour ne construire que celui de Chibougamau à Saint-Félicien, ce serait changer la situation et franchement j'ignore quel pourrait en être le résultat. Mais je sais bien, évidemment, que nous n'aurions pas obtenu l'assurance d'avoir à transporter le bois à pâte de l'Howard Smith.

Je ne saurais dire si les gens d'Opémiska et de Chibougamau auraient été satisfaits d'expédier par cette route déviée en passant par la jonction d'Hervey pour revenir à Noranda. Je ne puis répondre à cette question. Je sais bien cependant ce qu'ils désiraient: ils désiraient très nettement une ligne de Chibougamau à Beattyville et ils étaient prêts à garantir le succès de son exploitation. Et c'est tout. Je ne cherche pas à éviter votre question, mais je ne tiens pas à dire des choses que j'ignore.

D. C'est juste. Des représentants de cette compagnie m'ont dit que présentement les frais d'expédition de leurs concentrés s'établissaient à \$21 la tonne, ou à peu près cette somme.—R. C'est exact.

D. Et si la ligne de Chibougamau à Noranda, en passant par Beattyville, se construit, ces frais seront réduits considérablement?—R. En effet.

D. Effectivement, il ne leur en coûtera plus qu'environ \$7 la tonne. Cependant, si cette partie du chemin de fer qui doit les relier à la fonderie de Noranda n'était pas construite, ces compagnies seraient portées à expédier leurs concentrés aux États-Unis.—R. Encore une fois, je ne veux pas être pris à faire dire à autrui ce qui n'a pas été dit; mais franchement, si je conseillais les chefs de l'industrie, j'examinerais soigneusement cette possibilité.

D. Ainsi, après que les autorités du National-Canadien eurent déclaré qu'elles projetaient d'établir cette ligne jusqu'à Beattyville afin de permettre à ces compagnies d'expédier leurs concentrés à Noranda, celles-ci ont procédé à la signature de contrats avec la fonderie de Noranda.—R. Oui. Dans le seul but de vous montrer jusqu'à quel point les chemins de fer sont associés à l'industrie, j'ajouterai ceci: Afin de disposer du cuivre qui se pourrait produire dans la région de Chibougamau, Noranda a jugé bon d'agrandir son affinerie, à Montréal. On a consacré à ces travaux une somme assez considérable.

La compagnie Noranda est venue à nous (je ne commets ici aucune indiscretion) et nous a dit: Nous avons décidé d'agrandir notre affinerie de Montréal-Est, car nous nous attendons de recevoir des concentrés d'Opémiska et de Cambell-Chibougamau via Beattyville. C'est donc dans ce but qu'on a dépensé tout cet argent pour agrandir l'affinerie.

D. Alors, ces concentrés viendront de Chibougamau, ce qui va procurer du travail à une fonderie canadienne, à la fonderie de Noranda?—R. Exactement.

D. Ces concentrés seront transformés en ce qu'il est convenu d'appeler des "anodes de cuivre"?—R. Parfaitement.

D. Et tout cela va être expédié de Noranda à l'affinerie?—R. Oui, à Montréal-Est.

D. Ne croyez-vous pas que cela va procurer plus de travail à un plus grand nombre de Canadiens?—R. Mais si.

D. Le cuivre affiné provenant de la transformation de ces anodes servira ensuite à la fabrication de produits en cuivre, à Montréal même et à d'autres endroits du Canada. Ce cette façon, nous gardons au pays nos ressources naturelles jusqu'à ce qu'elles soient définitivement transformées. Autrement, au point de vue des affaires, si ces compagnies doivent payer \$21 la tonne, et s'attendre à payer ce prix, ne tenteront-elles pas de faire l'expédition là où les frais seront moins élevés? Aux États-Unis peut-être où aura lieu également la transformation.—R. En discutant de la chose avec les industries, elles nous ont clairement expliqué qu'elles expédiaient leurs concentrés au prix fort, et qu'elles voulaient les envoyer à Noranda, précisément parce qu'elles le faisaient encore à meilleur compte à cet endroit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gagnon.

M. Gagnon:

D. Le gouvernement a-t-il demandé au National-Canadien de faire des études dans le but de construire une ligne entre Chibougamau et Saint-Félicien?—Pas que je sache. Comme je viens de le dire, au National-Canadien, cette question est à l'étude depuis 25 ou 30 ans.

D. Le gouvernement a-t-il exercé une pression sur le National-Canadien pour le décider à construire la section "B" avant la section "A", de Chibougamau à Beattyville?—R. Vous employez là des expressions qui ne me sont pas familières. Je ne puis les comprendre parce que, au National-Canadien, j'ai toujours été habitué à considérer les choses du point de vue du National-Canadien, et je ne comprends pas votre question.

D. N'est-il pas vrai que les autorités du National-Canadien ont refusé d'exécuter l'ordre du gouvernement de construire les deux lignes à la fois?—R. Je n'en ai jamais entendu parler.

D. Le National-Canadien a-t-il déjà reçu des subventions pour construire un nouveau chemin de fer?—R. Mais, certainement, dans le passé. Et j'ai des idées bien arrêtées sur la question des subventions. Je les approuve.

D. Si le gouvernement acceptait d'accorder une subvention au National-Canadien pour construire une section de Chibougamau à Saint-Félicien, dans un délai raisonnable, seriez-vous en faveur de commencer immédiatement les travaux?—R. Si quelqu'un venait nous offrir de l'aide pour la construction de cette ligne, soit en garantissant l'achalandage, soit en nous procurant une subvention, nous considérerions d'abord le montant de la subvention et l'importance du trafic promis.

D. Combien coûterait l'entretien de la voie et de la superstructure de cette ligne?—R. Tout dépend du trafic. Je crois que les frais d'entretien pourraient s'élever à \$2,500 ou \$2,000. Nos techniciens m'ont dit que les frais d'entretien s'élevaient à environ \$2,000 du mille, par année.

D. Quelle distance y a-t-il entre Chibougamau et Noranda?—R. 315 milles.

D. Et entre Chibougamau et Chicoutimi?—R. Je vais être obligé de faire calculer la distance. Avez-vous une autre question à poser, en attendant?

D. Pouvez-vous me dire où pourrait se faire le raffinement du soufre et du gaz de soufre?—R. Vous voulez parler des sous-produits du soufre et peut-être du bioxyde de soufre extrait des pyrites. Est-ce bien cela dont vous parliez?

D. Oui.—R. C'est un sujet assez complexe. A Noranda je ne sais combien d'argent a été dépensé, pendant nombre d'années, dans le but de découvrir un procédé pour extraire du soufre élémentaire des pyrites, comme sous-produit. J'ignore ce qu'il faut faire. Pour atteindre le but, il faut récupérer le minerai de fer et le soufre, soit, ou le soufre élémentaire ou le bioxyde de soufre et c'est un aspect tout à fait complexe du marché.

C'est par vingtaines, littéralement, que les gens sont venus nous proposer des moyens d'extraire le soufre élémentaire et le minerai de fer des immenses gisements de pyrites qui se trouvent dans le Nord. On en viendra peut-être à trouver la clef de l'énigme, mais rien n'a encore été fait dans ce sens.

D. Le ministre a déclaré en Chambre que le National-Canadien va se mettre à l'œuvre, afin d'aider et d'encourager davantage le développement de la région du Lac-Saint-Jean-Saguenay, afin de créer le trafic nécessaire pour alimenter ces lignes nouvelles. Voulez-vous expliquer au Comité quels sont vos projets dans ce sens?—R. Je ne suis pas sûr de ce que vous voulez dire.

D. Avez-vous quelque chose à ajouter à ce que vous avez déclaré déjà?—R. Vous voulez savoir ce que nous faisons dans le but d'augmenter le trafic?

D. Oui.—R. Nous avons une organisation relative au développement.

D. Je parle de ces embranchements—R. Oui, nous avons une organisation relative au développement. Nous étudions les possibilités du marché, les ressources naturelles. Nous tâchons de trouver des endroits où attirer les capitaux privés afin d'y établir des industries. Avec les renseignements obtenus, nous essayons d'en arriver à une conclusion. C'est alors que nous nous mettons à l'œuvre et sonnons le clairon. Nous confions à un homme toute la documentation et celui-ci commence sans tarder son travail de propagande ici et là, enfin partout. Nous avons des propagandistes à New-York, Detroit, Chicago, Londres, qui sont chargés d'attirer le capital étranger. Nous avons également des représentants dans toutes les villes importantes du pays. Dès que nous trouvons quelque chose qui nous paraît en valoir la peine, nous nous en occupons sans relâche jusqu'à ce que nous ayons réussi. Nous avons remporté d'assez grands succès. Je ne puis vous donner de réponse plus explicite. Nous avons à cœur le développement de notre pays. Nous tâchons de résoudre le problème de façon intelligente, et, dans la mesure des moyens à notre disposition, nous faisons de la réclame au sujet des avantages offerts à l'industrie, au succès de laquelle le National-Canadien est prêt à contribuer. Nous ne saurions faire davantage.

D. Quelles sont l'étendue et l'importance des concessions forestières de la *Howard Paper Mills*, dans la région?—R. Elles sont très considérables. Je pense que vous pouvez en avoir une idée en consultant la carte. Situées à l'est de la rivière Bell, je pense que leur superficie est très considérable. J'oublie combien de milles carrés elles comprennent.

D. Quelle importance ont pris les exploitations de la *Consolidated Paper Corporation*?—R. Cette compagnie est établie dans le bassin du lac Saint-Jean et classée 34A. La région est immense et située en haut de la rivière Ashuapmuchuan. La compagnie a également d'autres territoires, dont un au sud du lac Saint-Jean.

D. Où se trouve le bureau principal de la compagnie Howard Smith?—R. A Montréal.

D. Et celui de la mine Opémiska?—R. Je ne saurais vraiment pas l'affirmer.

D. Savez-vous où se trouvent ses administrateurs?—R. Je sais avec qui j'ai eu affaire, mais je ne connais pas les administrateurs.

M. GAGNON: Merci.

M. NICHOLSON: Je ne veux vous demander que ceci: Quelle est l'étendue des limites de la compagnie Howard Smith et quelle en est la promesse au point de vue du rendement soutenu? Pendant combien de temps avez-vous la certitude que l'on y coupera du bois?

Le TÉMOIN: Nous avons demandé à la compagnie de nous promettre, 30,000 cordes par année, pendant six ans, prises à même les limites situées à l'est de la rivière Bell. Nous étions persuadés que si elle pouvait garder ce rythme pendant six ans, elle serait alors solidement établie. Nous ne lui en avons donc pas demandé davantage.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'a dit le ministre, l'autre jour.

M. Gagnon:

D. Avez-vous les chiffres que je vous ai demandés sur Chibougamau?—

R. Il y a 314 milles de Chibougamau à Noranda, et 226 milles de Chibougamau à Chicoutimi.

D. Il y a près de 100 milles de moins de Chibougamau à Chicoutimi que du même endroit à Noranda?—R. 88 milles de moins, précisément.

D. Vous avez convenu que les frais de transport des produits étaient moins élevés par C.O.A. que par votre chemin de fer?—R. Tout dépend des produits, mais, de façon générale, le transport par eau coûte moins cher.

D. Pour les produits dont nous parlons dans le moment, ceux des mines?—R. Au point de vue des chemins de fer, nous faisons toujours concurrence au transport par eau.

D. Mais le transport par eau coûte moins cher que celui par chemin de fer?

M. DUMAS: Tout irait vers les États-Unis. Est-ce cela que vous voulez?

Le TÉMOIN: D'ordinaire le transport par eau coûte moins cher que par chemin de fer.

M. GAGNON: Merci beaucoup.

M. Hamilton:

D. Monsieur le président, voici ce que je veux d'abord demander au témoin. Et voici la raison pour laquelle je me suis fort intéressé à ses observations concernant l'attitude prise par les compagnies de papier, la *Consolidated*, particulièrement, dans la région située entre Chibougamau et Chicoutimi. Il me semble que, ces dernières années, l'on ait manifesté une forte tendance à négliger le flottage du bois pour favoriser le transport par camion ou par chemin de fer. Autrement dit, en plusieurs endroits du Canada, le flottage du bois est devenu plus rare, alors qu'il était autrefois bien plus en faveur. Je me suis demandé pourquoi, dans la région particulière dont nous parlons, l'on semble avoir l'impression qu'il n'y ait aucune possibilité de se servir du chemin de fer, alors qu'il en existe un.—R. On n'a pas dit cela, mais plutôt: "Nous ferons nos expéditions par chemin de fer, à condition que vous les acceptiez à meilleur compte." Ce que j'ai dit, c'est que nous avons envisagé le problème de cette façon-là et nous en sommes venus à la conclusion que s'il nous fallait établir un tarif qui fût de nature à rendre le transport moins coûteux par chemin de fer, nous ne ferions pas d'argent.

D. En perdriez-vous?—R. S'il nous fallait établir un tarif de cette façon-là, nous ne ferions pas d'argent.

D. J'essaie d'être juste envers vous, monsieur Fairweather, et je suis certain que vous faites de même à mon endroit. Évidemment, en fixant un tarif qui ne vous permette pas de faire de l'argent, il vous reste deux possibilités. Ou bien vous ne faites aucun profit, sans subir de perte, ou bien vous perdez de l'argent. Si en réalité vous ne faites pas d'argent, laquelle des deux autres possibilités vous reste-t-il? Y a-t-il jeu égal ou perte?—R. Disons ceci. Je suis sincèrement d'avis qu'il y aurait perte, mais pour préciser ma pensée, il faudrait que je fisse de la question une analyse plus détaillée. Celle que nous avons faite a simplement établi que nous ne pouvions rien trouver dans cette proposition qui fût de nature à nous rembourser des frais généraux. Alors, nous avons dit: "Nous ne pouvons pas vous faire crédit."

D. Je pense que vous admettez, monsieur le président, que ce renseignement peut prêter à confusion pour quiconque pourrait s'intéresser au parachèvement de cette ligne, parce que la chose nous intéresse. Autrement dit, même si c'est une question de jeu égal, où le chemin de fer ne perdrait ni ne gagnerait, l'affaire prend un aspect tout autre que s'il est définitivement entendu que le chemin de fer va y perdre. Une ou deux autres questions s'imposent.—R. Puis-

je ici interrompre? Je pense que nous ne parlons pas tout à fait de la même chose. Nous savons que pour la ligne reliant Chibougamau à Saint-Félicien, nous aurons de quoi couvrir les frais généraux représentant l'intérêt sur le coût de la construction et l'entretien régulier de la ligne. Les frais vont s'élever de façon très approximative à environ un millio net demi. Il va ensuite fallors trouver le trafic propre non seulement à égaliser les recettes et les dépenses, mais à faire plus que cela, soit à absorber ce montant d'un million et demi ou du moins une grande partie. Je pense que nous ne parlons pas tout à fait de la même chose. Vous considérez toute l'affaires au point de vue de l'égalité des gains et des pertes. Je parlais au point de vue d'un trafic particulier et disais que celui-ci ne contribuerait pas aux frais. Et c'est précisément pour cette raison que nous ne pourrions pas lui faire pour ainsi dire crédit.

D. Je regrette que je n'en connaisse pas davantage au sujet des exploitations ferroviaires, monsieur Fairweather. Toutefois, je veux m'efforcer de préciser ma pensée sur le sujet. Pour le transport du bois de pulpe de la *Consolidated Paper Mills*, lorsque vous songez à établir un tarif qui puisse concurrencer celui que paie ordinairement cette compagnie, lorsque vous calculez ce tarif, dis-je, considérez-vous exclusivement ce qui a trait aux frais réels de transport, pour déclarer qu'il n'y a aucun profit à faire ou si vous tenez compte de l'absorption d'une partie de cette sommes d'un peu plus d'un million dont vous avez parlé?—R. Non, je veux dire simplement ce qui est déboursé.

D. En supposant que la ligne soit construite et que vous transportiez tout le bois à pâte de la *Consolidated*, vous ne feriez que récupérer les frais d'exploitation de ce transport, y compris le charbon, les salaires, etc., et vous penseriez qu'il ne vous resterait aucun surplus sur les frais eux-mêmes?—R. En comparaison du flottage, dans cette région, je crois que ce que vous dites est juste.

D. Y a-t-il quelque raison de supposer que, dans un avenir rapproché (et j'entends par là d'ici cinq ans), il deviendra avantageux pour la *Consolidated* d'expédier par chemin de fer au lieu de continuer de le faire par eau.—R. Vous voulez dire que si cela se produisait?

D. A-t-on quelque raison de supposer que cela puisse arriver?—R. Je ne sais pas. Il appartiendrait à la *Consolidated* d'en décider. Si cette dernière en avait assez du flottage et nous offrait un tarif qui nous permit de réaliser quelque profit, nous serions prêts à construire un chemin de fer.

D. Voici les autres points que je pris le témoin de bien vouloir éclaircir, monsieur le président: Quels relevés la compagnie de chemin de fer a-t-elle effectués à l'égard du trafic qui entrerait dans la région, en supposant que la ligne entière soit construite? Autrement dit, nous avons évidemment concentré notre attention sur le trafic en provenance de Chibougamau et qui sort de la région. Mais il faut aussi tenir compte de la direction inverse du trafic sur cette ligne. Il y a lieu de croire que si ce trafic part de Saint-Félicien et est raccordé à Chicoutimi, il est possible qu'un volume considérable de trafic remonte le Saguenay, soit transbordé à Chicoutimi et acheminé jusqu'à Noranda et à d'autres parties du Canada en passant par la ligne desservant toute cette région. Quels relevés a-t-on effectués à ce sujet?—R. Nous avons étudié le mieux possible cet aspect de la situation, tel que vous l'avez envisagé. Naturellement, tout homme est faillible et nous avons pu nous tromper. L'analyse que nous avons faite laisse entrevoir, toutefois, que cette exploitation entraînerait une perte globale d'environ \$1,100,000 par année, qu'il faudrait absorber dans notre compte de revenu.

D. Ce chiffre annuel de \$1,100,000, si je me souviens bien, est celui qui, d'après vous, représenterait ce qu'on peut appeler frais obligatoires relatifs à la ligne allant de Saint-Félicien à Chibougamau?—A. Non. Les frais obligatoires seraient un peu plus élevés. Je crois que ces frais obligatoires—

entendons-nous bien sur ce dont il s'agit. Nos frais réguliers d'entretien, plus notre participation à la construction, plus ce que nous appelons les dépenses normalement inhérentes à l'établissement d'un chemin de fer, toutes dépenses dont nous assumons la responsabilité quand nous construisons un chemin de fer, seraient d'environ un million ou un million et demi de dollars par année.

D. Pour la?—R. Pour la construction d'une ligne allant de Chibougamau à Saint-Félicien, et notre perte de revenu serait d'environ \$1,100,000. Prenez maintenant la différence entre ces deux montants, soit \$400,000, et vous avez peut-être le chiffre que vous cherchez.

D. Autrement dit, vos calculs vous ont amené à conclure que le trafic d'entrée rapporterait environ \$400,000, qui pourraient être affectés à l'entretien de cette section particulière?—R. Oui; c'est-à-dire qui proviendrait du trafic global.

D. Voici une autre question, monsieur. Tout ce trafic ne sera pas, évidemment, acheminé sur Chibougamau; une bonne partie ira plus loin dans l'autre direction?—R. Si vous parlez de la valeur d'apport, je dirai que nous en tenons toujours compte. Nous ne créditons pas que les recettes réalisées sur cette ligne. Pourvu qu'elles soient réalisées, en partie, sur la ligne en question, nous les lui attribuons en entier dans le compte de revenu. Par exemple, s'il s'agit d'une machine de mines fabriquée à Saint-Hyacinthe et expédiée à Chibougamau, nous porterons à l'actif de cette ligne la recette globale réalisée par le transport de cette machine.

D. De sorte que votre \$400,000 tient aussi compte de la valeur d'apport?—R. Précisément.

D. Voici une troisième question, qui est plutôt, nous le souhaitons, du domaine des conjectures à l'heure actuelle. A-t-on songé à l'utilité d'une ligne telle que celle de Chibougamau à Saint-Félicien, advenant une guerre ou quelque événement du genre? Elle constituerait alors presque une mesure de défense nationale. Il n'y a pas, après tout, bien des lignes qui pénètrent jusqu'au cœur du pays. La principale se rend à Montréal, port de mer très important. Si, pour quelque raison, l'activité de ce port devait cesser, la ligne dont il est question ici acquerrait-elle alors quelque importance?—R. C'est une chose à laquelle nous n'avons jamais songé.

D. Permettez-moi de poser une autre question pour m'assurer de nouveau que j'ai bien compris. Aurai-je raison de conclure, d'après les renseignements que nous avez déjà fournis, qu'advenant le cas où l'industrie particulière élaborerait un plan bien arrêté pour établir une founderie de zinc à Chicoutimi, la ligne serait automatiquement construite?—R. Dans ces circonstances, je crois que nous nous mettrions immédiatement à l'œuvre.

D. Tout ce que je puis dire de plus à ce propos, c'est que, si jamais il vous prend l'idée d'abandonner l'industrie du rail pour vous occuper d'affaires de banque, je vous confierai volontiers mon argent, car j'ai l'impression que vous ne faites rien sans avoir la certitude de rentrer au moins dans vos frais. Je ne dis pas cela pour critiquer.—R. Je suis heureux que vous ayez soulevé ce point, qui n'a absolument rien d'exact. La politique du National-Canadien—je suis en mesure d'en parler—est d'aider l'industrie en fournissant les moyens de transport; il prendra le risque qu'assumerait tout entrepreneur. Il ne veut pas d'une situation où toutes les chances soient de son côté. Il est bien prêt à prendre un risque raisonnable.

Maintes et maintes fois, quand nous avons à consacrer des immobilisations à la fourniture de services ferroviaires, il nous faut d'abord subir une perte très appréciable dans l'espoir d'un gain futur. Nous acceptons le risque comme le ferait toute autre entreprise sérieuse. Mais, en sages administrateurs que nous sommes, il nous fait avoir quelque principe directeur; autrement, nous construirions des chemins de fer par tout le Canada, au moindre désir de chacun, ce qui poserait pour le Comité un problème ferroviaire, dont la solution prendrait un siècle.

Ce que nous cherchons à faire, c'est d'agir avec circonspection et une attitude prudente ne va pas jusqu'au point de s'exposer à une perte estimative de \$1,100,000 par année pour un projet de cette envergure. Nous ne voulons pas attendre, pour entreprendre la construction de la ligne, que le projet ne présente plus aucun risque. Mais nous attendrons qu'il en soit arrivé au point où nous puissions, en envisageant l'avenir, entrevoir le moyen de combler nos pertes, car il nous faut aussi tenir compte du solde que peut accuser notre compte de revenu.

D. Vous dites donc, d'après le tableau que vous nous avez tracé, ce matin, qu'un sage administrateur de chemin de fer commencerait immédiatement à construire la ligne allant de Beattyville à Chibougamau, mais non celle qui relierait Chibougamau à Saint-Félicien?—R. A moins qu'il ne reçoive d'aide de quelque source.

D. C'est ce qu'indique l'exposé que vous nous avez fait des ressources économiques de la région. Vous vous adressez cependant à nous, d'autre part, par l'entremise du ministre des Transports, et demandez notre autorisation pour les deux extrémités de la ligne. Un administrateur prudent ne viendrait pas nous demander l'autorisation de construire cette deuxième section de la ligne, s'il n'entrevoit, dans la période de délai prescrite, soit dix ans, qu'il surviendra quelque chose de nature à nécessiter la construction de cette ligne ou à l'encourager. Mais quels sont les facteurs ou considérations qui vous portent à croire qu'il est sage de demander l'autorisation de construire actuellement l'une et l'autre sections?—R. En premier lieu, je désire me reporter au témoignage que j'ai déjà rendu et si vous voulez que j'y ajoute d'autres arguments, je le ferai volontiers. Je pourrais parler encore longtemps sur ce sujet, car je m'intéresse fort au développement. Je suis de ceux qui sont convaincus que le Canada grandit. Je sais que sa population s'accroît annuellement à raison de $1\frac{1}{2}$ p. 100; que sa production annuelle par tête augmente au rythme d'environ 3 p. 100. Ces deux taux réunis donnent près de $4\frac{1}{2}$ p. 100, soit le taux annuel de l'évolution générale du Canada, c'est-à-dire, le plus élevé pour tous les pays du monde. Je sais que la région de Chicoutimi-Lac-Saint-Jean est l'un des points les plus brillants au tableau du développement national. Je sais qu'il existe, à l'ouest, de vastes ressources naturelles, et j'ai ferme espoir que, dans les limites de la période prévue dans le présent bill, il surviendra des conditions qui permettront de ramener le déficit dont j'ai parlé à des proportions maîtrisables. C'est pourquoi j'ai personnellement recommandé cela à la direction du National-Canadien et c'est pourquoi celui-ci a demandé l'autorisation de construire la ligne.

D. Mais, c'est précisément le point que je voulais faire ressortir. Il n'y a rien dans la région qui s'étend entre Chibougamau et Saint-Félicien, en ce moment particulier,—rien que l'on sache précisément devoir changer dans cette région particulière au cours des dix prochaines années au point de justifier cette décision. Votre argument en faveur de cette demande, en ce moment particulier, c'est que le développement général du Canada rendra cette ligne utile. J'essaye d'établir ce que vous pouvez prévoir qui se produira entre Chibougamau, Saint-Félicien et Chicoutimi, en particulier—pas ce développement général de $4\frac{1}{2}$ p. 100 par année?—R. Je ne saurais rien ajouter au témoignage que j'ai déjà rendu.

D. Merci beaucoup.

M. Gauthier (Lac-Saint-Jean):

D. Monsieur le président, j'ai quelques questions dont je désire saisir le Comité, mais avant d'aller plus loin, je tiens à dire que M. Fairweather a déjà répondu à certaines de ces questions. Mais comme je veux bien préciser ma position, je demanderai la permission de poser mes questions.

Voici la première: on nous dit que votre décision de construire, d'abord, la section ouest de la ligne proposée se fonde sur les garanties relatives au trafic que vous ont données différentes compagnies minières et autres entreprises. Voulez-vous expliquer au Comité la nature de ces garanties?—R. Voici en quoi consiste cette garantie. Les compagnies minières s'engagent à expédier 325 tonnes de concentrés de minerai par jour, pendant six ans; elles conviennent aussi, qu'à défaut de remplir cet engagement, elles paieront au National-Canadien un montant égal au tiers des taxes de transport que celui-ci aurait touchées si les marchandises avaient été expédiées.

De son côté, la compagnie Howard-Smith s'est engagée, par contrat, à expédier 30,000 cordes de bois à pâte, par année, de l'est de la rivière Bell. Conformément à une stipulation du contrat, la compagnie devra payer une amende qui, sauf erreur est de \$2 par corde non expédiée.

Une autre disposition stipule que, si la compagnie, après avoir payé l'amende, satisfait par la suite aux exigences du contrat au cours d'une période consécutive à celle des six années,—je crois qu'il s'agissait d'une période de quatre ans,—le montant de l'amende versé lui sera remboursé. Vous voyez que, contrairement au dire de ceux qui m'accusent d'être un banquier au cœur dur, nous n'exigeons rien de plus qu'un contrat raisonnable.

D. Avez-vous essayé d'obtenir des garanties semblables à l'égard du volume de marchandises qui pourraient être transportées de Chibougamau à Saint-Félicien ou à d'autres points de la région du lac Saint-Jean?—R. Nous en avons discuté avec les gens en mesure d'expédier un gros volume de marchandises, mais vu les opinions exprimées, il n'y avait aucune possibilité d'offrir de garanties.

D. Voulez-vous, monsieur Fairweather, nous donner les noms des compagnies qu'on a pressenties à ce sujet?—R. A l'est de Chibougamau, nous sommes nettement entrés en pourparlers avec la *Consolidated Paper* et la *St. Lawrence Corporation*. Ce sont les deux gros expéditeurs.

D. Possédez-vous des renseignements sur le volume possible de marchandises qui sera transporté entre le terminus actuel de Saint-Félicien et la région minière de Chibougamau?—R. Que voulez-vous dire au juste? S'agit-il du trafic d'entrée?

D. Oui.—R. A l'heure actuelle, les marchandises y arrivent par camion, de Saint-Félicien.

D. Que dites-vous du trafic futur?—R. La région circonscrite autour de Chibougamau aura besoin d'approvisionnements de l'extérieur, parce que tout ce dont les gens auront besoin,—vivres, vêtements et une bonne partie du combustible,—devra y être apporté. Le trafic d'entrée se chiffre à environ 25,000 tonnes par année.

D. Pouvez-vous dire au Comité si le Conseil d'orientation économique du Saguenay ou d'autres organismes publics de la région du lac Saint-Jean ont mentionné, dans les représentations qu'ils ont faites au National-Canadien, les noms de compagnies qui seront prêtes à donner, relativement au trafic, des garanties semblables à celles qu'ont données les compagnies intéressées de la section de l'ouest?—R. Je ne suis pas au courant de cela.

D. Voici ma dernière question, monsieur Fairweather: je veux poser une question précise et obtenir aussi une réponse sans équivoque.

L'hon. M. CHEVRIER: Eh! bien, vous en aurez une.

M. Gauthier (Lac-Saint-Jean):

D. Si le National-Canadien obtenait à l'égard du trafic sur l'embranchement de Saint-Félicien-Chibougamau des garanties comparables à celles qu'il a déjà obtenues pour l'embranchement proposé de Beattyville-Chibougamau, le vice-président peut-il nous dire si sa compagnie serait alors prête à commencer im-

médiatement la construction de l'embranchement de Saint-Félicien-Chibougamau?—R. La réponse est affirmative. Si des gens sérieux nous garantissaient un volume suffisant de trafic,—je tiens à préciser, car vous désirez une réponse sans équivoque; nous ne parlons pas en termes généraux, mais de cas particuliers,—il s'agit ici de gens qui disposent de capitaux et dont la promesse est exécutoire devant la loi, s'ils manquent à leurs engagements,—si ces gens, dis-je, sont prêts à s'engager par contrat à expédier le volume de marchandises en question et à des tarifs de transport qui nous rapportent un rendement comparable à celui des taux qui auront cours sur la section de Beattyville; si, autrement dit, on peut nous garantir un trafic-marchandises d'un volume et à des tarifs qui nous permettent de réduire le déficit considérable à des proportions maîtrisables, nous construirions alors la ligne.

D. Autrement dit, monsieur Fairweather, votre réponse est affirmative, n'est-ce pas?—R. Ma réponse est oui, aux conditions que je viens d'énoncer.

M. McIVOR: Je ne veux pas vous presser, monsieur le président, mais ce que nous avons entendu dire aujourd'hui corrobore la déclaration du ministre à la Chambre, savoir, que le National-Canadien est prêt à construire un chemin de fer de Beattyville à Chibougamau, parce que ce sera une entreprise profitable. Il n'est pas prêt à construire l'autre tronçon, parce qu'il ne croit pas que le projet rapportera tant qu'il ne s'y établira pas plus d'industries ou tant que la fonderie de zinc n'aura pas été construite. Je ne sais pas ce que pensent les autres membres du Comité, mais quant à moi, j'ai tous les renseignements voulus pour déposer mon vote.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. GAGNON: Je propose, avec l'appui du député de Notre-Dame-de-Grâce, que l'article soit modifié par la substitution d'un point-virgule au point final de l'article et par l'addition des mots suivants:

toutefois, la construction des sections A et B de l'embranchement n° 1 doit être entreprise simultanément.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion.

M. Hahn:

D. Monsieur le président, la déclaration qu'a faite M. Fairweather en réponse à une couple des questions précédentes me porte à poser celle-ci. Ai-je bien compris, monsieur Fairweather, qu'une fonderie de cuivre se construit actuellement à Chicoutimi?—R. Elle est en voie d'établissement.

D. Dans combien de temps sera-t-elle pleinement exploitée, à votre avis?—R. Je ne saurais dire, mais les intéressés prévoient qu'elle sera en activité en 1957.

D. Êtes-vous entré en pourparlers avec la compagnie?—R. Certainement. Je crois qu'on peut dire à coup sûr que toute industrie au Canada qui a des projets s'abouche avec le National-Canadien si elle est desservie par ce chemin de fer.

D. Alors, et à la lumière de tous les témoignages qui ont été rendus, ne semble-t-il pas maintenant que, puisqu'une fonderie deviendra une réalité, il faudrait une garantie quelconque que cette ligne fût construite, parce qu'assurément, si vous avez là une fonderie, on pourrait exploiter les minerais de Chibougamau dans cette région à Chicoutimi?—R. Les seules mines actuellement en production ont donné une garantie basée sur la Noranda.

M. ELLIS: Monsieur le président, en ce qui concerne ...arrêté par la construction... embranchement...

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs; nous ne pouvons pas entendre la question.

M. ELLIS: Je demandais simplement si l'adoption du présent amendement aurait pour résultat d'arrêter ou de retarder la construction de l'embranchement Beattyville-Chibougamau?

L'hon. M. CHEVRIER: Si c'est à moi que la question est posée, voici la réponse: la situation économique a été clairement expliquée par le vice-président pour les recherches industrielles du National-Canadien et elle a été également acceptée par le Gouvernement. Le Ministre a expliqué à la Chambre la situation du gouvernement. Autrement dit, je ne crois pas pouvoir la changer. Je dois dire que cet amendement ne pourrait être adopté quant à nous, et je devrai m'y opposer.

M. HAHN: Monsieur le président, comme suite à ma question précédente, d'où cette fonderie de cuivre de Chicoutimi s'attend-elle de recevoir ses matières premières si l'embranchement est construit jusqu'à Beattyville?

L'hon. M. CHEVRIER: Désirez-vous vous occuper de ceci sur l'amendement? J'avais compris que les questions sur ce sujet étaient terminées, que peut-être nous pourrions en finir et nous occuper d'autre chose.

M. HAHN: Je crois que cela a une portée bien nette sur les amendements, et c'est ce dont je parle. Comme l'usine que l'on construit à Chicoutimi comptera, à vrai dire, sur les minerais en provenance de la région de Chibougamau, d'où s'attend-elle de recevoir ses matières premières si l'embranchement de Chibougamau au lac Saint-Jean n'est pas construit?

Le TÉMOIN: Puis-je répondre, monsieur le président?

M. HAHN: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: Voici la question: Où cette fonderie obtiendra-t-elle ses concentrés, si l'embranchement de Saint-Félicien à Chibougamau n'est pas construit? Est-ce bien là la question?

M. HAHN: Oui.

Le TÉMOIN: D'abord, ceux qui sont intéressés à exploiter cette fonderie ont aussi un gisement de nickel et de cuivre qu'ils sont à convertir en mine et qui est situé à environ quarante milles de Montmagny sur la rive sud du Saint-Laurent. Ils se proposent de transporter ces concentrés à Chicoutimi, par chemin de fer ou par eau. En plus, ils se proposent d'exploiter une fonderie travaillant à façon et d'y amener des concentrés de nickel de n'importe quel endroit où ils pourront les obtenir. Il y a, au Canada, diverses mines de nickel qui ne sont pas contrôlées par les compagnies *International Nickel*, *Falconbridge* ou *Sherritt-Gordon*, et ils s'attendraient à obtenir une partie de ces concentrés. De plus, une compagnie qui leur est associée a des gisements de nickel à un endroit situé dans le nord-ouest de l'Ontario, en arrière de Minaki, et ils croient qu'il leur sera possible d'y obtenir des concentrés.

M. HAHN: Je pose la question parce que je veux établir clairement que je ne m'oppose pas à la construction d'une ligne de Beattyville à Chibougamau. Je me rends compte que c'est une nécessité, mais je n'aime pas ces lignes en cul-de-sac. J'ai déjà eu deux malheureuses expériences à ce sujet. Incidemment, il ne s'agissait pas de lignes du National-Canadien, mais ce n'est pas bonne affaire et il me semble que le circuit devrait être complété, s'il y a moyen de le faire.

M. BYRNE: Il me semble que le plan général d'exploitation est excellent pour cette région-là, et M. Fairweather a parlé des possibilités d'un débit considérable de concentrés de zinc vers le Saint-Laurent, mais ne croyez-vous pas dans le moment, monsieur Fairweather, que par suite du marasme du marché du zinc, il n'y a pas besoin immédiat de construire une fonderie à cet endroit? C'est-à-dire qu'il n'y a pas de nécessité immédiate de continuer la ligne pour autant qu'il s'agit du zinc?

M. GAUTHIER (*Lac-Saint-Jean*): Avant de voter, monsieur le président, je désire éclaircir ma position sur la motion. Je vais l'appuyer, parce que je veux être conséquent. A deux reprises, j'ai demandé en Chambre la construction

immédiate de cette partie de la ligne et je veux ajouter que j'ai beaucoup de confiance dans le programme du gouvernement. Je suis assuré que les travaux de construction de cette ligne commenceront avant un an.

M. GREEN: Pourrions-nous avoir une réponse à la question de M. Byrne? C'est une question qui m'intéresse vivement.

M. BYRNE: Ma question était la suivante: M. Fairweather croit-il qu'il y ait un besoin immédiat d'exploiter une fonderie de zinc actuellement, par suite du marasme actuel?

Le TÉMOIN: Si vous envisagez la chose au point de vue du besoin, plus le prix du zinc baisse, plus il est important d'avoir une fonderie, parce que vous verrez que l'élément transport pour livrer les concentrés à la fonderie prend des proportions plus considérables au fur et à mesure que le zinc baisse, de sorte que si nous voulons maintenir l'industrie du zinc au Canada, il est plus important que jamais d'avoir une fonderie pendant que les prix sont déprimés. Maintenant, nous ne devons pas confondre ce tableau, qui en est un d'exploitation, avec la capacité d'intéresser le capital privé alors que le prix du zinc est à la baisse, mais au point de vue exploitation, plus le prix du zinc est bas, plus il est important pour le Canada d'avoir une fonderie de zinc.

M. BYRNE: Je comprends cela, monsieur le président, mais je sais pertinemment que des quantités considérables de zinc ont été affinées ici même au Canada et je ne crois pas que l'on s'attende à une entreprise de 25 millions dans le moment, de sorte qu'il n'y a pas de besoin immédiat de continuer le chemin de fer même, en tenant bien compte de l'état de développement de la région.

Le TÉMOIN: Je ne suis pas prêt à dire que je partage cette opinion.

M. CARTER: Je me demande si la Commission des transports pourrait nous dire quand elle entre en scène? Si nous autorisons la construction de toute la ligne aux deux extrémités, faudra-t-il l'autorisation de la Commission?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, le Parlement seul autorise la construction de nouvelles lignes, qui tombent sous la juridiction de la Commission lorsqu'elles sont terminées.

M. VILLENEUVE: Quel volume annuel de bois le National-Canadien exigerait-il pour justifier la construction immédiate de la section entre Saint-Félicien et Chibougamau?

L'hon. M. CHEVRIER: Le témoin a répondu à cette question bien souvent!

Le TÉMOIN: Je crois avoir répondu à cette question et il me semble que c'est clairement indiqué dans le compte rendu. J'ai donné une idée bien nette de notre appréciation de la situation actuelle, et nous demandons simplement que nos résultats estimatifs restent dans des proportions maîtrisables. C'est tout ce que nous demandons.

M. BOUCHER (*Restigouche-Madawaska*): On insiste beaucoup sur le grand avantage de la construction d'une fonderie de zinc à Chicoutimi et vous avez dit que, dans votre opinion, c'était l'endroit "logique" pour la construire. Vous n'avez pas mentionné d'autres endroits, comme le Nouveau-Brunswick ou la baie de Gaspé, où les exploitations minières sont considérables. Est-ce que cela signifie que si vous étiez consulté, vous recommanderiez encore Chicoutimi de préférence à tout autre endroit au Canada?

Le TÉMOIN: Vous savez que je suis natif du Nouveau-Brunswick?

M. Green:

D. Je ne comprends pas très bien l'explication de M. Fairweather au sujet de cette fonderie de cuivre proposée à Chicoutimi? A-t-on dépassé le stade des pourparlers?—R. Il va sans dire que je ne connais que ce que les parties intéressées m'ont dit ou ce que j'ai lu dans les journaux. Cependant,

je dois dire que le projet a dépassé de beaucoup le stade des pourparlers. Je crois qu'on est actuellement à préparer des plans pour construire, à Chicoutimi, une fonderie de nickel et de cuivre; je devrais peut-être dire une affinerie, ce qui me semble plus juste. L'endroit est l'ancienne usine des *Price Brothers*, au centre même de la ville.

D. L'article à l'étude énonce que le gouverneur en conseil peut pourvoir à la construction et à l'achèvement "en totalité ou en partie" par le National-Canadien, appelé la compagnie dans la présente loi, avant le 31 décembre 1964 ou telle autre date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer. Avez-vous un autre bill habilitant qui contient les mots "en totalité ou en partie"?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que cette question devrait plutôt être posée à M^e Rosevear, l'avocat du National-Canadien.

M^e ROSEVEAR: Désirez-vous savoir s'il y a une autre loi où cette expression est employée?

M. GREEN: Oui.

M^e ROSEVEAR: Cette expression est employée dans la Loi sur les chemins de fer, et je crois pouvoir repêcher la citation. Vous pourriez continuer pendant que j'essaierai de la trouver.

M. GREEN: J'ai ici les lois autorisant la construction de la ligne Terrace-Kitimat, de la ligne Sherridon-Lynn-Lake et de la ligne allant de Barraute à Kiask-Falls, et je ne trouve dans aucune d'elles la mention "en totalité ou en partie". Je voudrais savoir s'il en est question dans un autre texte législatif.

M^e ROSEVEAR: Il en est question dans l'article 153 de la Loi sur les chemins de fer. Il me faudrait vous donner la loi pour vous montrer la rédaction exacte, mais l'expression "en totalité ou en partie" est employée dans cet article.

M. GREEN: Qu'est-ce que la Loi sur les chemins de fer a à faire là-dedans?

M^e ROSEVEAR: Je croyais que vous vouliez savoir si l'expression était employée ailleurs dans une loi. J'ai examiné la question lors de la préparation du bill et j'ai trouvé que l'expression était employée dans la Loi sur les chemins de fer.

M. GREEN: Mais ceci se rapporte à l'autorisation de la construction d'un chemin de fer et n'a rien du tout à faire avec la Loi sur des chemins de fer. Le présent bill établit que le gouverneur en conseil peut autoriser la construction de la ligne en totalité ou en partie. Je voudrais savoir s'il existe une autre loi habilitante prévoyant la construction d'un embranchement et qui contienne cette disposition?

M^e ROSEVEAR: Dans le moment, je n'en connais pas d'autre. Je suppose que le Parlement, dans sa sagesse, peut autoriser la totalité ou une partie d'un embranchement dans le même bill, mais je ne connais pas dans le moment un autre bill d'embranchement où cette expression se présente. Toutefois, je sais qu'elle se trouve dans la Loi sur les chemins de fer.

M. GREEN: L'effet d'inclure cette disposition dans l'article est qu'il n'est pas nécessaire que le gouverneur en conseil autorise la construction de la totalité de la ligne; il peut autoriser la construction d'une partie seulement, n'est-ce pas?

M^e ROSEVEAR: Je crois que c'est exact et je crois aussi que c'était l'intention de construire la section ouest d'abord, et la section est ensuite.

M. GREEN: Allons un peu plus loin. En vertu des dispositions de cet article, il n'est pas du tout nécessaire de construire la section est?

M^e ROSEVEAR: Il n'est pas du tout nécessaire qu'elle soit construite.

M. GREEN: Il n'y aurait aucune dérogation à l'article 1 si la section est de la ligne n'était pas construite du tout?

M^e ROSEVEAR: Je ne suis pas prêt à dire cela, mais je dirais plutôt que c'est une question de programme. Je n'aimerais pas entrer dans les détails, mais je suis assuré que c'est bien l'intention de construire cette partie de la ligne.

M. GREEN: Je ne parle pas de l'intention, mais je demande si le gouvernement ne se conformerait pas pleinement aux dispositions de l'article 1 s'il n'autorisait jamais la construction de cette partie de la ligne?

M^e ROSEVEAR: Oui, parce que s'il n'y a pas d'arrêté en conseil autorisant les travaux, elle ne sera pas construite.

M. GREEN: Et le gouvernement agirait en vertu des dispositions de l'article?

M^e ROSEVEAR: C'est exact.

M. GREEN: Il y a, en outre, cette disposition à l'effet que la ligne doit être construite dans les dix ans à compter de décembre de cette année, soit le 31 décembre 1964. Existe-t-il une loi habilitante qui fixe une période aussi prolongée?

M^e ROSEVEAR: Je n'en connais pas.

M. GREEN: Pour en revenir à la ligne Terrace-Kitimat, je remarque qu'il fallait qu'elle fût terminée le 1^{er} novembre 1954, ce qui voulait dire une construction immédiate.

L'hon. M. CHEVRIER: C'était une courte ligne d'environ 45 milles, n'est-ce pas?

M. GREEN: La ligne de Sherridon-Lynn-Lake devait être terminée le 1^{er} novembre 1953.

M^e ROSEVEAR: La ligne de Lynn-Lake devait être construite, selon le contrat avec la *Sheritt Gordon Mines Limited*. Il fallait qu'elle fût terminée à une certaine époque.

M. GREEN: La loi concernant l'embranchement de Lynn-Lake ne mentionne pas de contrat.

M^e ROSEVEAR: Il existe un contrat en vertu duquel il nous fallait construire la ligne.

M. GREEN: En plus de cela, la loi fixe le temps où la ligne devait être terminée?

M^e ROSEVEAR: C'était la date pour laquelle on s'était engagé à la terminer.

M. GREEN: La construction de l'embranchement Barraute-Kiask-Falls devait être terminée le 31 décembre 1950. Je ne suppose pas que les fonctionnaires du National-Canadien prétendent qu'il va falloir dix ans pour construire cette ligne?

L'hon. M. CHEVRIER: Mais ils ne veulent pas se présenter de nouveau devant le Parlement.

M. GREEN: Combien de temps faudra-t-il pour construire les sections de l'est et de l'ouest?

L'hon. M. CHEVRIER: Cinq ans?

M. Green:

D. Si la construction se faisait dans des conditions normales?—R. Est-il question de les construire concurremment?

D. Oui.—R. Je croirais alors qu'un délai prévu de trois ans serait raisonnable.

D. C'est-à-dire si vous commenciez la construction par les deux bouts. Combien cela prendrait-il de temps pour construire le tronçon ouest?—R. A peu près deux ans et demi.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser une question?

M. GREEN: Oui.

L'hon. M. Chevrier:

D. Combien faudrait-il de temps pour construire le tronçon est, si vous continuez, par la suite, de Chibougamau à Saint-Félicien?—R. En l'ajoutant à l'autre?

D. Oui.—R. A peu près deux ans.

D. A peu près cinq ans et demi en tout?

M. Green:

D. Combien de temps prendrait la construction même du tronçon est?—R. A peu près deux ans.

D. Il pourrait être construit plus rapidement que celui de l'ouest?—R. Non, je ne dirais pas cela, s'il fallait le construire indépendamment de l'autre. Je sais bien qu'il est plus facile de construire un chemin de fer en commençant aux deux extrémités plutôt qu'à une seule et cette condition est prévue dans ma réponse. Si vous construisiez les deux sections indépendamment, cela prendrait à peu près le même temps, à peu près deux ans et demi dans chacun des cas.

D. Cela serait le temps requis ordinairement?—R. Cela serait une construction hâtée, je dirais. Deux ans et six mois, je crois, et la ligne serait construite, l'une ou l'autre.

D. Ainsi, si ces lignes étaient construites de la même façon que les autres embranchements l'ont été selon les dispositions de la loi, l'année indiquée dans le premier article de la loi serait, mettons, 1956 ou 1957?—R. La question était-elle pour moi, monsieur?

D. Oui.—R. Quelle était votre question déjà?

D. Si cette ligne devait être construite de la façon ordinaire comme les autres que j'ai mentionnées, l'année indiquée dans le premier article serait 1956 ou 1957 plutôt que 1964?—R. Je devrai maintenant apporter quelques précisions dans ma réponse. Les chemins de fer Nationaux du Canada sont liés par contrat à la construction de la ligne de Beattyville à Chibougamau. Nous nous sommes engagés à construire celle-ci le plus rapidement possible. Si nous essayons en même temps de construire la ligne de Saint-Félicien à Chibougamau, nous allons surcharger nos moyens et retarder la construction de la ligne de Chibougamau à Beattyville. De combien de temps, on ne peut que faire des supposition, mais je crois que cela serait probablement d'au moins six mois. Mais si, compte tenu des contrats que nous avons conclus, sous réserve, bien entendu, de l'approbation du Parlement, nous devons construire la ligne Saint-Félicien-Chibougamau aussi rapidement que possible, je dirais qu'en toute probabilité la ligne entière serait terminée dans cinq ans environ.

D. Non pas si les deux sections étaient construites concurremment?—R. Non, mais nous nous sommes engagés à construire le tronçon ouest le plus rapidement possible. Si nous sommes honnêtes, nous ne pouvons pas diminuer notre efficacité pour en porter une partie ailleurs. Nous devons faire honneur aux engagements raisonnables que nous avons pris envers les intéressés. Ils ont dit: "Nous vous assurons du trafic, pourvu que vous nous assuriez d'un chemin de fer dans le plus bref délai possible." Telle est notre situation présente. Si vous nous dites que nous devons construire la ligne de Saint-Félicien en même temps, vous nous obligez à négliger plus ou moins nos engagements avec les compagnies minières. La durée du retard est une question de jugement, mais je crois qu'il y aurait quelque retard.

D. Termineriez-vous les deux en moins de trois ans?—R. Si nous les construisions concurremment et si nous accordions une préférence particulière à la ligne de Chibougamau à Beattyville, je dirais que je ne le sais pas. Avant de fixer la durée à moins de quatre ans et demi, je devrais y penser sérieusement et consulter les agents techniques de la compagnie.

M. PURDY: Avez-vous des renseignements pour le Comité sur l'embranchement n^o 2.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que c'est important et que nous devrions nous en occuper. Vous faites allusion au tronçon de l'Ontario. Je crois que nous devrions en faire l'étude. Si la discussion du tronçon du Québec est terminée, je crois que nous devrions alors entamer la discussion sur l'autre tronçon et nous pourrions peut-être nous ajourner avec cette idée.

M. HAHN: Y a-t-il eu entente dans le contrat sur le parachèvement de la ligne, ou à l'effet que le contrat ne serait pas obligatoire si les deux tronçons ne sont pas construits concurremment ou quelque chose de semblable? Il n'est pas fait mention dans le contrat qu'un tronçon doit être construit avant l'autre?

Le TÉMOIN: L'entente est que nous construirions une ligne aussi rapidement que possible si l'on nous assurait du trafic.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant suspendre la séance jusqu'à 3 heures et nous passerons à l'étude du tronçon de l'Ontario.

M. NICHOLSON: Je croyais que nous avions eu une discussion suffisamment longue. On nous a donné une assez bonne description et je ne crois pas que nous voulions la prolonger au delà de la fin de semaine. Je veux bien que nous nous réunissions à 3 heures, mais ne pourrions-nous pas en finir ce matin?

L'hon. M. CHEVRIER: Je serais en faveur, si nous pouvions en finir ce matin.

M. GREEN: Il faut que nous entendions parler de l'embranchement de Manitouwadge-Lake; il n'en a pas encore été dit un mot aujourd'hui.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est un embranchement d'un très bon rapport et je ne crois qu'on en ait beaucoup discuté à la Chambre.

M. GREEN: Ne pourrions-nous pas nous réunir à 3 heures?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est au Comité à décider. Le Comité veut-il continuer avec le tronçon de l'Ontario dès maintenant? Je ne crois pas que ce soit bien long.

M. GREEN: Avez-vous l'intention de proposer que nous prolongions la séance durant l'heure du déjeuner?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que nous le devrions, mais la discussion sur le tronçon de l'Ontario ne devrait pas être très longue.

M. GREEN: L'étude du bill ne peut certainement pas se terminer pour 2 heures, même si nous prolongeons la séance maintenant. Pourquoi tenterait-on de nous hâter? Je ne le comprends pas.

Le PRÉSIDENT: Bien alors, nous allons lever la séance jusqu'à 3 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

VENDREDI 21 mai 1954.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous allons maintenant aborder l'étude de la partie du bill qui concerne l'Ontario et je vais appeler M. Fairweather.

M. S. W. Fairweather, vice-président chargé des recherches et du développement, est rappelé.

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

M. GREEN: Je crois que M. Fairweather devrait nous expliquer la chose.

Le TÉMOIN: J'ai ici une carte montrant la partie de l'Ontario dans laquelle le gisement de Manitouwadge a été découvert ainsi que les lignes du National-Canadien. La découverte de Manitouwadge a été faite à un endroit situé à environ 25 milles au sud de la ligne du *Canadian Northern* entre Hornepayne et Longlac. Au reçu de la nouvelle de cette découverte, selon notre habitude, nous avons communiqué avec ceux qui faisaient les travaux de traçage et à mesure que la besogne avançait il devint évident que le gisement de Manitouwadge était l'un des plus importants jamais découverts dans cette partie du Canada. C'est un très vaste gisement de minerai de qualité moyenne. C'est un minerai de zinc-cuivre et on en est présentement au stade des travaux où les propriétaires cherchent à apprécier la quantité de minerai que cette mine renferme afin de pouvoir tracer les plans d'une usine qui réponde aux besoins et de déterminer l'importance de la mine et régler les autres questions pertinentes.

Nous avons collaboré avec les propriétaires, et, comme je l'ai expliqué ce matin, nous leur avons demandé de nous exposer leurs plans. Ils nous ont donné suffisamment de renseignements pour convaincre le National-Canadien qu'il s'agissait d'une mine très prometteuse.

Si nous construisons le tronçon de voie que nous cherchons présentement à faire approuver, cette mine expédiera vraisemblablement ses concentrés de cuivre à Noranda pour la réduction. Naturellement, cela n'est pas encore absolument certain, mais au cours de nos discussions avec les intéressés, nous avons abordé la possibilité d'affiner le cuivre à Noranda et, naturellement, comme dans toutes les questions qui donnent lieu à la concurrence commerciale, il faudra que les usines de fusion de Noranda fassent des propositions intéressantes aux propriétaires. Les concentrés de cuivre seraient envoyés de Manitouwadge à Hillspport par le tronçon ferroviaire projeté; de là on les transporterait sur une courte distance en direction ouest jusqu'à Longlac, puis à Nakina, ensuite à l'est jusqu'à Tachereau et Noranda, et, afin, le cuivre anodique serait expédié à Montréal pour affinage.

Nous sommes tellement convaincus de l'importance de ce gisement et du besoin évident de moyens de transport que nous avons décidé de demander au gouvernement l'autorisation de construire ce tronçon reliant Hillspport à Manitouwadge. Outre la découverte de la mine de Manitouwadge, on fait des travaux d'approche sur d'autres terrains et tout indique qu'il y aura plus d'une mine dans cette zone. Avec une mine de cette importance, où l'on nous a fait entrevoir un rendement quotidien d'au moins 4,000 tonnes de minerai, il y a gros à parier que la ligne projetée sera rentable. Naturellement, il nous reste encore à déterminer les conditions. La compagnie minière ne sait pas encore où elle placera son puits ni à quel endroit elle construira son usine. Cependant, il importe tellement que nous lui assurions un service de transport le jour où elle décidera de construire son usine, que nous demandons dès maintenant l'autorisation de construire ce tronçon, afin que, lorsque nous serons fixés sur le financement et les plans de l'entreprise, nous soyons en mesure de fournir les moyens de transport pour y expédier le matériel lourd d'exploitation et les machineries de construction.

Voilà à peu près tout ce que j'avais à vous dire, monsieur le président.

M. Green:

D. Quels autres métaux extrait-on de cette mine?—R. Au stade actuel, ce n'est pas encore une mine. Disons que c'est un gisement à exploiter. Les minerais qu'ils contient sont le cuivre, le zinc et un peu d'argent. C'est tout.

D. Est-ce un trait qui caractérise les roches minéralisées de toute cette zone?—R. C'est un trait caractéristique de l'un de ces types de minerais. C'est un minerai de zinc-cuivre mêlé d'un peu d'argent.

D. Où prévoyez-vous qu'on enverra le zinc?—R. Le zinc est un problème. Naturellement, si on construit une fonderie de zinc à Chicoutimi, on le transportera probablement à cet endroit, sinon les concentrés de zinc seraient probablement dirigés vers les fonderies américaines, ou encore on pourrait les envoyer outre-mer par voie du Saint-Laurent.

M. Nicholson:

D. A quelle distance se trouve la ligne du Pacifique-Canadien?—R. La ligne du Pacifique-Canadien passe à quelque 35 ou 40 milles au sud.

M. Green:

D. Est-il question que le Pacifique-Canadien construise un embranchement?—R. Je n'en sais rien. Je m'occupe des intérêts du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions à poser, je crois que nous pourrions entendre le ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit. Peut-être serait-il à propos d'étudier le bill article par article.

Le PRÉSIDENT: Article premier.

1. Le gouverneur en conseil peut pourvoir à la construction et à l'achèvement, en totalité ou en partie, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (en la présente loi, appelée "la Compagnie"), des lignes ferroviaires (en la présente loi, appelées "les lignes") décrites dans l'annexe et y mentionnée comme embranchement n° 1 et embranchement n° 2, avant le 31 décembre 1964 ou telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer.

M. GREEN: Il y a un amendement à l'article 1.

Le PRÉSIDENT: Il y a un amendement à l'article 1.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais dire un mot au sujet de cet amendement si je le puis. J'ai étudié attentivement l'amendement et j'en conclus,—si mon opinion peut avoir du poids,—qu'il est irrégulier pour les raisons suivantes. Tout d'abord, il annulerait la première partie de l'article, qui est ainsi rédigée:

Le gouverneur en conseil peut pourvoir à la construction et à l'achèvement, en totalité ou en partie, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada... etc.

En d'autres termes, la première partie de l'article autorise le gouverneur en conseil à construire la ligne en totalité ou en partie. L'amendement ajoute: toutefois, la construction de la section "A" et de la section "B" de l'embranchement n° 1 doit être entreprise simultanément. Ainsi, dans la première partie de l'article, nous donnons au gouverneur en conseil certains pouvoirs que nous réduisons par la deuxième partie.

La deuxième raison qui fait que cet amendement est irrégulier, c'est qu'il est incompatible avec l'ensemble dudit article. Si le gouverneur en conseil doit avoir le pouvoir discrétionnaire de construire la ligne en totalité ou en partie, alors il ne peut être tenu de construire les deux sections en même temps. Il n'a donc pas de pouvoir discrétionnaire et, par conséquent, l'amendement est illogique.

La troisième raison qui, d'après moi, porte le coup de grâce à l'amendement, à la suite des témoignages entendus ici ce matin, c'est que les frais de construction de cette ligne seront plus élevés si l'on ajoute cette modification

qu'ils ne le seraient autrement. M. Fairweather a déclaré nettement, en effet, que si les deux sections sont construites en même temps, les frais en seront plus élevés pour le National-Canadien qu'en commençant à Beattyville pour construire jusqu'à Chibougamau, c'est-à-dire en terminant cette section avant d'entreprendre l'autre. Alors, à titre de ministre, il me faudrait me présenter de nouveau devant le Parlement, si cet amendement était adopté, afin de demander que soit voté un nouvel engagement de fonds publics d'un montant égal aux frais additionnels à la charge du National-Canadien, qui autrement ne les subirait pas.

Entre les séances, j'ai consulté le légiste de la Chambre, qu'il est habituel de consulter sur ces questions, et il m'a nettement affirmé que cet amendement n'était pas régulier. Pour cette raison, j'y attire l'attention des membres du Comité.

M. GREEN: Monsieur le président, je ne peux pas convenir avec le ministre l'irrégularité de cet amendement, ceci sans préjudice de la valeur dudit amendement. C'est la première fois que j'entends dire que ce soit une violation du règlement que de chercher à réduire les pouvoirs du gouvernement. Voilà un règlement nouveau pour les Communes et pour un comité et si nous n'avons pas le pouvoir d'agir ainsi, notre présence ici n'est guère utile. Ensuite, le ministre déclare que l'amendement vient en contradiction avec l'article. Mon opinion est que si tel est le cas, le vote des membres en prendra soin. Si un membre croit qu'il y a contradiction, il devra voter contre l'amendement; si moi je n'y vois pas d'inconsistance, je devrai peut-être déposer un vote favorable. Je ne crois vraiment pas qu'il y ait lieu de déclarer cet amendement contraire au règlement, en vertu de l'une ou l'autre des deux thèses.

Quant à la troisième raison, encore ici, je ne crois pas que M. Fairweather ait déclaré bien clairement que les frais seraient plus considérables en commençant la construction aux deux extrémités à la fois. J'ai même compris qu'il serait moins dispendieux de construire les deux sections à la fois; si toutefois cela occasionnait de plus grands frais, cela n'empêcherait certes pas les membres du présent Comité de voter en faveur ou contre un amendement de ce genre. S'il était adopté, le gouvernement devrait alors, naturellement, prendre les dispositions nécessaires à la Chambre; s'il ne voulait pas approuver cet amendement, celui-ci serait probablement rejeté.

L'hon. M. CHEVRIER: Il nous faudrait encore renvoyer la question à la Chambre pour un crédit.

M. GREEN: Il n'y a rien de mal à ce qu'un Comité renvoie une question à la Chambre.

L'hon. M. CHEVRIER: Il nous faudrait encore renvoyer la question à la Chambre pour un nouveau crédit.

M. GREEN: Soit dit en passant, le bill accorde au ministre un crédit maximum de 7 millions de dollars de plus que le montant demandé dans sa proposition. Il ne fait aucun doute, d'après moi, que ce montant suffirait amplement à couvrir toute augmentation des frais. Je répète ma demande d'une explication sur la façon dont il a obtenu ce montant de 44 millions de dollars. C'est un montant plus élevé qu'auparavant.

L'hon. M. CHEVRIER: Et ceci l'augmenterait davantage.

M. GREEN: Il me semble que le Comité devrait traiter de cette question d'après le bien-fondé des arguments. Me sera-t-il permis de dire qu'à mon sens c'est M. Fairweather qui n'a pas été très logique, puisqu'il a commencé par déclarer que cette entreprise devrait être considérée dans son ensemble. Il est très en faveur de considérer le projet comme un tout, ce qui veut dire une ligne de Beattyville à Saint-Félicien. Il poursuit son témoignage en disant que pour le moment le tronçon de l'ouest pourrait être exploité avanta-

geusement, c'est-à-dire la question de Beattyville à Chibougamau. Il ne croyait donc pas que l'autre section pouvait rapporter à l'heure actuelle. Puis il a exprimé l'opinion que le National-Canadien voulait construire la section de l'est comme une projet d'expansion et il a donné une explication de ce qu'il entendait par le mot expansion.

Il a dit qu'il entrevoyait une fonderie de zinc à Chicoutimi, ce qui est un but merveilleux. J'ai été très heureux de lui entendre dire qu'il s'attendait que du minerai ou des concentrés de zinc fussent transportés sur une distance d'environ un millier de milles, je crois. Cela aiderait certainement beaucoup le pays tout entier; puis il a insisté sur sa pensée que Chicoutimi devrait être un des grands ports du Canada et, au fait, c'est déjà un port national. Il a déclaré il y a un instant qu'il rêvait d'une grande industrie du zinc à Chicoutimi. Sa vision d'avenir restera certainement à l'état de rêve à moins que l'embranchement ne soit construit de Chibougamau à Saint-Félicien. Je ne crois pas qu'il y ait la moindre possibilité qu'une compagnie érige une fonderie de zinc à Chicoutimi si la ligne de Saint-Félicien à Chibougamau n'est pas construite. M'est avis qu'il sera impossible d'intéresser quelqu'un à aller y dépenser de l'argent, mettons 25 millions de dollars environ, pour une fonderie, à moins que cet embranchement ne soit construit.

En comptant sur les sources importantes d'énergie dans la région du lac Saint-Jean, du Saguenay et de Chicoutimi (je n'en suis pas absolument certain, mais je crois que ce sont les plus grandes du Québec et parmi les plus grandes au Canada) il y a là des possibilités pour une très vaste expansion industrielle, dont la fonderie ne constituerait qu'une partie. Chicoutimi est un port de mer. Il n'y aurait pas cette nécessité de faire un détour de plusieurs centaines de milles par chemin de fer avant d'arriver à un autre port de mer. Le territoire de Chibougamau est maintenant tributaire du lac Saint-Jean. Une route y pénètre en provenance du lac Saint-Jean et les marchandises y entrent par cette voie alors que le minerai en sort par la même route, si mes connaissances sont exactes. Si donc une seule ligne est construite, soit la section de l'ouest, il est bien évident que Chibougamau ne dépendra plus de la région du lac Saint-Jean.

Je suis d'avis que les deux côtés de ce triangle devraient être entrepris sur un même pied, c'est-à-dire les deux lignes. S'il arrive que tout le trafic passe par l'embranchement de l'ouest (et nous ne pourrions alors rien faire pour y remédier). . . mais je crains que, de la façon dont la situation nous a été exposée aujourd'hui, il n'y ait pas la moindre chance que rien ne parvienne à Saint-Félicien ou à la région du lac Saint-Jean, du Saguenay et de Chicoutimi.

Pour ces raisons, je crois personnellement qu'il serait bon de s'attarder davantage à l'amendement ou à quelque projet semblable; il faudrait aussi que l'entreprise soit considérée dans son entier et non pas, comme nous l'avons fait aujourd'hui, en considérer seulement la moitié maintenant en remettant l'autre moitié à peut-être trois ou cinq ou même dix ans plus tard; en outre, si les dispositions du bill restent les mêmes, cette deuxième partie ne sera peut-être jamais construite.

Les mots suivants de l'article auquel le ministre s'est reporté "en totalité ou en partie" disent très explicitement que si le gouvernement en juge ainsi, l'embranchement de l'est peut n'être jamais construit, et l'article serait encore parfaitement respecté.

M. Gagnon:

D. Monsieur le président, me sera-t-il permis de dire que le motif de ce bill est la construction d'un chemin de fer en deux sections. C'est précisément ce que j'ai demandé dans l'amendement que j'ai proposé et je ne pense pas que le moment choisi pour la construction des deux sections puisse rendre

cet amendement contraire au règlement. Je désire savoir en vertu de quel règlement l'amendement n'est pas régulier? Il ne comporte pas une dépense excédant le montant indiqué dans le bill et il me semble que nous avons droit de connaître le règlement en vertu duquel vous déclarez cet amendement contraire à l'ordre des choses parlementaires. Vous dites que vous avez consulté l'avocat de la Chambre durant la suspension de la séance. Je l'ai fait moi aussi. J'ai consulté les autorités qui m'ont assuré que mon amendement était régulier.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous n'avez pas consulté les autorités compétentes, voilà la difficulté. Je crois, cependant, que l'honorable député a droit de savoir pourquoi son amendement est irrégulier et je demanderais à mon adjoint parlementaire de s'occuper de la question en litige.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, au sujet du rappel au règlement et à l'appui de ce qu'a dit l'honorable ministre, je citerai les passages suivants de la troisième édition des *Parliamentary Rules and Forms* de Beauchesne:

A l'appui de son premier argument portant que l'amendement proposé constituait une négation de la première partie de l'article que vise l'amendement, le ministre a, en invoquant le règlement, signalé au Comité que la première partie de l'article conférait au Gouverneur en conseil le pouvoir discrétionnaire de pourvoir à la construction et à l'achèvement, en totalité ou en partie, de l'entreprise, tandis que l'amendement proposé par l'honorable député de Chicoutimi avait pour effet d'ordonner au National-Canadien et au gouvernement de construire les deux sections de la ligne, soit celle de Chibougamau-Saint-Félicien et celle de Chibougamau-Beattyville, en même temps. Voici le texte de l'article 339, page 136, de la troisième édition des *Parliamentary Rules and Forms* de Beauchesne:

Un amendement qui équivaut à une négation directe, même s'il est accompagné de beaucoup de verbiage, est irrégulier.

Au sujet de l'affirmation que l'amendement est illogique, je tiens à citer l'article 344, pages 136 et 137, de la troisième édition des *Parliamentary Rules and Forms* de Beauchesne:

344. Il est de règle absolue que tout amendement doive se rattacher à la motion à laquelle l'amendement est proposé. Tout projet d'amendement d'une motion ou d'un amendement doit être rédigé de façon que, si la Chambre l'adopte, la motion ou l'amendement ainsi modifiés seront intelligibles et présenteront un sens logique.

Relativement à la pertinence des amendements, il est de règle de permettre ceux qui portent sur le même sujet que la proposition principale, mais non pas ceux qui y sont étrangers. A cette règle font exception les amendements à la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides ou des voies et moyens.

Je vais aussi citer en partie l'article 346, page 137, de la troisième édition des *Parliamentary Rules and Forms* de Beauchesne:

L'Orateur l'a écarté parce que a) la partie de l'amendement qui approuvait l'Accord était inutile puisqu'elle ne proposait aucune modification de la motion principale, et aussi parce que b) un amendement visant à désapprouver ce qu'approuve la motion principale constitue simplement une négation amplifiée.

Maintenant, quant à l'affirmation que l'amendement renfermait en lui-même un engagement plus considérable, je ne crois pas que j'aie à citer l'article 60 du Règlement ni les articles pertinents de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique concernant les lois de finance, et le reste... Je veux parler de l'article 53 et des articles subséquents. Le témoignage fourni ce matin par le vice-président de la compagnie de chemin de fer a amplement démontré que la ligne entre Chibougamau et Saint-Félicien subirait un déficit annuel d'environ 1 million de dollars. Par conséquent, si nous ordonnons aux autorités de construire la ligne aussitôt et en même temps que l'autre section de Beattyville à Chibougamau, nous nous trouvons à demander soit au National-Canadien d'absorber le déficit de 1 million soit au gouvernement de présenter à quelque étape ultérieure une résolution en vue de combler le déficit au moyen d'une subvention et c'est ainsi que l'amendement renferme un engagement plus considérable que celui que prévoit la mesure dont est saisi le Comité.

M. GREEN: Au sujet du rappel au Règlement, monsieur le président, et à propos tout d'abord de la thèse voulant que l'amendement est la négation directe de l'article qu'il vise à modifier, cela est manifestement inexact parce que si c'était exact l'amendement porterait que les autorités ne pourraient construire aucune ligne.

M. LANGLOIS: C'est la négation du pouvoir discrétionnaire.

M. GREEN: L'amendement n'en est pas du tout la négation. Il prévoit simplement qu'au sujet de l'une des lignes,—et rappelons-nous que le bill vise deux lignes, celle de l'Ontario aussi bien que celle du Québec,—l'amendement, dis-je, porte simplement qu'au sujet de la ligne du Québec il faut commencer la construction des deux sections en même temps. L'amendement n'est donc manifestement pas la négation de l'alinéa.

Mon ami soutient ensuite que l'amendement n'est pas pertinent...

M. LANGLOIS: ...pas logique.

M. GREEN: Il est directement pertinent. Il est simplement une disposition conditionnelle ajoutée à l'alinéa dont voici le texte:

Décrites dans l'annexe et y mentionnées comme embranchement n° 1 et embranchement n° 2,

le premier étant dans le Québec et le second, dans l'Ontario. L'amendement ajoute simplement: Pourvu que la construction de a) et de b) soit entreprise en même temps. L'amendement ne fait qu'ajouter une condition à la construction de l'embranchement du Québec.

Au sujet du troisième argument portant que l'amendement signifie une mise de fonds plus considérable, je me rends compte maintenant, depuis que nous avons entendu cet argument, que le point que le ministre cherchait à faire valoir se fonde sur le déficit qui pourrait se produire après la construction de la ligne.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai même pas mentionné cela!

M. GREEN: C'est l'argument que l'adjoint parlementaire a invoqué.

L'hon. M. CHEVRIER: Les deux arguments valent.

M. GREEN: L'argument présenté par l'adjoint parlementaire est certainement tout à fait fallacieux parce qu'il ne fait que mentionner des déficits possibles une fois la ligne construite, ce qui n'a rien à voir avec les frais de construction de la ligne. Le bill ne vise pas les frais d'exploitation mais seulement les frais de construction de la ligne. L'annexe indique le montant qui peut être dépensé: 17 millions de dollars à l'égard de chacune des sections orientale et occidentale du Québec et 1 million,—apparemment il doit y avoir une ligne commune sur une courte distance,—plus \$3,750,000 à l'égard de la ligne de l'Ontario. En outre, le bill pourvoit à un excédent de 15 p. 100, de

sorte que les pertes éventuelles d'exploitation ne se rattachent pas le moindre-ment au bill. L'amendement ne peut donc pas être déclaré irrecevable pour la raison que le gouvernement sera appelé à trouver de l'argent pour combler un déficit. La ligne occidentale accusera peut-être un déficit, nul ne le sait. Il en sera peut-être ainsi de la ligne de l'Ontario. Si l'argument de mon ami est fondé, le bill tout entier est peut-être irrégulier.

C'est ridicule, à mon sens. Je soutiens que le président ne devrait écarter l'amendement pour aucun des trois points et j'espère qu'il ne l'écartera pas pour quelque motif d'ordre technique mais qu'il le mettra plutôt aux voix. Voyons ce qu'en pense le Comité. Telle est la façon démocratique normale de régler ces questions au lieu de déclarer irrecevable un amendement.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je me trouve dans une situation difficile. Je sens que je devrais protester contre une mesure de ce genre. Je crois que le vice-président a très bien exposé les faits à l'appui de la construction d'une section. Peut-être ne devrait-il pas demander d'argent pour construire l'autre section. Toutefois, je ne pense pas que le principe soit bon de construire des chemins de fer par décret. Je pense que la construction d'un embranchement (surtout, s'il doit coûter 17 millions de dollars) a assez d'importance pour justifier la présentation d'un bill au Parlement. Puisque l'affaire en est rendue au point où le gouvernement ne veut pas entreprendre maintenant la construction d'une section en particulier de la ligne en question, je propose de laisser cette section de côté.

La coopération du Parlement est manifeste, lorsqu'il fournit des fonds au National-Canadien pour l'exécution de tout projet équitable. Puisque le vice-président indique bien clairement que la construction de cette ligne ne commencera pas avant une nouvelle session, je propose qu'un des tronçons soit laissé de côté et qu'un projet de loi soit présenté avant qu'il soit décidé de procéder à la construction de l'autre section.

L'hon. M. CHEVRIER: Je devrais m'opposer très fermement à une telle proposition, parce que le gouvernement n'a pas présenté ce bill sans l'avoir étudié soigneusement. On a tenu compte des conseils reçus d'un organisme de l'État et d'après lesquels, puisqu'il était avantageux de construire immédiatement cette partie de la ligne nous devons, en conséquence, commencer la construction dès maintenant. Toujours d'après les conseils reçus, une autre partie de cette ligne pouvait ne pas offrir d'avantages immédiats, bien qu'il puisse arriver que la construction en devienne nécessaire, dans l'intervalle, comme l'a dit M. Fairweather. Il se peut que ce changement se produise d'ici quelques mois ou une année. Alors, à quoi bon mettre le National-Canadien dans l'obligation de se faire de nouveau autoriser par le Parlement, comme le veut mon honorable ami? Il peut aussi arriver qu'une fois la construction commencée, il y ait lieu de conclure une entente avec une industrie quelconque, ou autrement, visant à la construction d'une raffinerie de zinc ou à la réalisation d'un autre projet. Que devrait alors faire le vice-président de la compagnie ferroviaire? Il serait obligé de dire: Je ne peux pas conclure cette entente sans avoir de nouveau au préalable obtenu l'autorisation du Parlement.

Voilà la raison pour laquelle, après sérieuse considération, le Parlement a voulu que le National-Canadien fût en mesure de conclure une entente. On ne s'oppose pas à ce que soit construite la partie est de la ligne. Le contraire est tout à fait évident, et nous espérons qu'il sera possible de la construire bientôt. D'où notre désir que cette autorisation soit donnée par le Parlement.

M. NICHOLSON: Mais il n'en reste pas moins que les lignes ferroviaires seraient construites par décret. Tout le raisonnement du vice-président, ce matin, était fondé sur le fait que cela n'était pas possible dans le moment. Je pense que nous ne devrions pas demander un décret s'étendant à une période de dix années. Ce serait, à mon avis, une mauvaise façon de procéder. Lors-

qu'il en est question, je pense aussi que la construction d'embranchements devrait d'abord être soumise au Parlement. D'après tout ce qu'a dit le vice-président, ce matin, le projet n'était pas réalisable. Je dois m'opposer à cette mesure qui impliquerait qu'en une autre circonstance, il pourrait se présenter un bill exigeant un décret pour une chose de bien plus grande envergure.

M. LANGLOIS: Quant à l'amendement proposé, il peut avoir l'un des deux effets suivants. D'abord, il peut arriver qu'en construisant la section de l'est en même temps que celle de l'ouest, le National-Canadien risque un déficit d'un million de dollars par année. D'autre part, il se peut aussi que le National-Canadien attende, pour construire la section de l'ouest, d'obtenir des revenus suffisants de la section de l'est. Si l'on adopte cet amendement, il se peut qu'il y ait un délai dans la construction de la section ouest de la ligne projetée.

M. DUMAS: Fort bien. Procédons maintenant à la mise aux voix.

M. MONTGOMERY: Monsieur le président, ce matin, en écoutant le vice-président, j'ai compris ce qu'il voulait dire. Maintenant, plus on parle de ce sujet, moins je le comprends. Je ne vois pas pourquoi le Parlement accorderait au gouvernement le droit de décider quelle somme d'argent consacrer à la construction d'un chemin de fer, ni quand et où le construire. Je pense que nous ne devrions pas faire cela. Il me semble que la proposition bien définie devrait être soumise au Parlement et que nous devrions être appelés à voter pour ou contre.

Nous sommes en face d'un amendement qui me cause du souci parce que je n'aime pas me prononcer en faveur d'une chose dont j'ignore si elle en vaut la peine. Mais en même temps, en étant contre l'amendement, je me trouve à adopter et approuver un principe de loi auquel je suis opposé. Je pense donc que je devrais le faire (et si la chose est considérée irrégulière, alors nous ne votons pas) et je ne suis pas une autorité en la matière. J'ai cependant l'impression qu'avec le peu de connaissances que j'ai au sujet de la façon de procéder, j'ai peine à suivre l'adjoint parlementaire lorsqu'il tend à prouver que l'amendement n'est pas régulier. La proposition d'amendement remplit la première condition. Elle ne nous demande que de parfaire ce que, en premier lieu, la loi proposait que les chemins de fer fussent autorisés à accomplir. Conséquemment, je pense que je devrais me prononcer en faveur de l'amendement.

L'hon. M. CHEVRIER: Qu'on me permette de rappeler à M. Montgomery que je viens justement de consulter les lois antérieures ayant trait aux lignes de Barraute, Kitimat-Terrace et Lynn-Lake-Sherridon. Ces diverses lois ont été adoptées par le Parlement avant que l'honorable député de Mackenzie fût membre du Comité et depuis qu'il en fait partie. La teneur en est exactement la même que celle du présent bill, soit:

Que le gouvernement peut pourvoir à la construction et à l'achèvement, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de telle ou telle ligne . . .

Il n'y a donc rien de nouveau dans notre façon de procéder, puisque c'est celle que l'on a suivie depuis trente ans.

M. GREEN: Il y a toutefois, dans le bill que nous étudions, deux différences, puisqu'il nous faut ajouter les mots "en totalité ou en partie".

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GREEN: Il y a aussi le délai possible de dix années.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne s'agit point de cela. On a dit que nous ne devrions pas donner cette autorisation au gouvernement. C'est pourtant ce que nous faisons depuis trente ans que nous autorisons le Gouverneur en conseil à com-

mencer la construction. D'un autre côté, le National-Canadien ne peut pas commencer à construire la ligne avant et à moins qu'il n'en ait reçu l'autorisation par décret.

M. NICHOLSON: Relativement aux 17 millions de dollars, je ne m'oppose pas à procéder par décret. Nous en avons longuement discuté et le vice-président a parfaitement présenté sa cause. Je ne m'oppose pas aux termes proposés ni à la façon de procéder par décret. Quant aux 17 millions de dollars requis pour un embranchement dont la construction pourra ou ne pourra pas se faire au cours des dix prochaines années, c'est là une question qui devrait être présentée au Parlement avant d'entreprendre les travaux.

Le PRÉSIDENT: Après avoir écouté les explications de l'adjoint parlementaire au sujet du bill ainsi que celles du ministre, je déclare que cet amendement n'est pas régulier.

M. GAUTHIER (*Lac-Saint-Jean*): Comme je l'ai dit, ce matin, monsieur le président, avant l'adoption de l'article, j'avais l'intention de voter pour l'amendement proposé par le député de Chicoutimi, car, si vous vous rappelez, j'ai été le premier à soutenir, tant sur le parquet de la Chambre qu'en dehors, que la section de Chibougamau à Saint-Félicien devrait être aménagée en même temps que celle de l'ouest.

M. GAGNON: Vous n'avez pas été le premier à aborder ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense que notre honorable collègue devrait avoir la courtoisie d'écouter ce que dit un autre membre du Comité.

M. GAGNON: Vous n'êtes pas le président.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas le président, mais je crois devoir soulever la question du règlement. L'honorable député n'a pas cessé de m'interrompre lors de mes observations à la Chambre sur ce sujet. M. Gauthier vous a écouté avec beaucoup de politesse; vous devez lui témoigner tout autant de courtoisie maintenant qu'il a la parole.

M. GAUTHIER (*Lac-Saint-Jean*): Je m'étonne que le député de Chicoutimi ait proposé cet amendement. Depuis 1949, j'ai traité de cette question trois fois à la Chambre des communes et j'étais présent quand deux délégués sont venus me demander d'aller rencontrer avec eux le ministre des Transports, mais le député de Chicoutimi était absent à ce moment-là. Je ne l'ai jamais vu quand la délégation s'est rendue à Ottawa et, depuis 1949, je ne l'ai jamais entendu traiter de cette question, sauf la semaine dernière. Je désire continuer à traiter de l'amendement que j'ai à proposer, monsieur le président.

Je propose, avec l'appui de l'honorable député de Roberval, l'amendement suivant au bill 442: Supprimer les mots "ou en partie" à la 2^e ligne de l'article 1 du bill. Cet amendement aura pour effet, s'il est adopté par le Comité, de laisser au National-Canadien une certaine liberté d'action dans l'évaluation future des possibilités économiques que présente la construction de la section reliant Chibougamau et Saint-Félicien et nous assurera que le projet intégral, y compris la section reliant Chibougamau à Saint-Félicien, sera achevée dans un avenir rapproché.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crains d'être obligé de m'opposer aussi à cet amendement, bien que ce soit pour des raisons différentes de celles qui m'ont fait m'opposer à celui du député de Chicoutimi. Si vous supprimez les mots "ou en partie", le bill pourvoit alors à la construction et à l'achèvement de la ligne entière, et vu la déclaration du représentant du National-Canadien, ce matin, je ne crois pas que nous puissions autoriser cela. Ce serait à l'encontre de la politique du gouvernement et de celle de la compagnie de chemin de fer et cela entraînerait une dépense plus considérable de fonds publics. J'estime donc que, pour cette raison, je dois m'opposer à cet amendement.

M. GAGNON: Pour mettre les choses au point, je crois devoir dire à mon honorable collègue, le député de Lac-Saint-Jean, que j'accompagnais la délégation qui s'est rendue ici, en 1948, pour rencontrer le ministre des Transports.

M. GAUTHIER (*Lac Saint-Jean*): Je trouve étrange que le député de Chicoutimi n'ait jamais traité de cette question depuis que je suis venu ici en 1949 et n'ait jamais accompagné notre délégation. Je désire que cela soit consigné bien clairement au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne conteste pas la légalité de l'amendement, mais je dis que je suis forcé de m'y opposer pour les raisons que j'ai déjà données.

M. BOUCHER (*Restigouche-Madawaska*): Bien que je ne prenne parti ni pour l'un ni pour l'autre, je dois signaler au Comité que l'article 1 du bill ne limite pas à décembre 1964 le délai fixé pour l'achèvement de la ligne. Il y est dit: "Ou à telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer".

Le SECRÉTAIRE (*lisant*): M. Gauthier (*Lac-Saint-Jean*) propose que les mots "ou en partie" soient supprimés de la 2^e ligne de l'article 1 du bill 442.

M. CAMPBELL: J'invoque le règlement. Ce qu'a fait ressortir l'adjoint parlementaire au sujet du premier amendement, c'est-à-dire qu'on s'attendait à un déficit d'un million de dollars à l'égard de cet embranchement, s'appliquerait au deuxième amendement.

L'hon. M. CHEVRIER: Si le président veut décider que l'amendement est irrecevable, je n'ai pas l'intention d'intervenir.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

M. BELL: Quant à ce deuxième amendement, l'expression "en totalité ou en partie" ne signifie pas, à mon sens, que les deux chemins de fer doivent être construits en même temps. Il n'est pas stipulé que la construction doive commencer simultanément et c'est pourquoi je suis d'avis que cet amendement est différent et régulier.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont pour?

L'amendement est rejeté.

1. Le gouverneur en conseil peut pourvoir à la construction et à l'achèvement, en totalité ou en partie, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (en la présente loi, appelée "la Compagnie"), des lignes ferroviaires (en la présente loi, appelées "les lignes") décrites dans l'annexe et y mentionnées comme embranchement n° 1 et embranchement n° 2, avant le 31 décembre 1964 ou telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer.

L'article est-il adopté?

Adopté.

Article 2.

2. La Compagnie doit adopter le principe des offres ou soumissions par concurrence relativement à la construction des lignes en tant qu'elle décide de ne pas accomplir la totalité ou une partie de ces travaux avec ses propres moyens, mais la Compagnie n'est pas tenue d'accepter la plus basse ou l'une quelconque des offres ou soumissions faites ou obtenues, ni empêchée de négocier pour obtenir des conditions ou prix plus avantageux.

M. BARNETT: J'aimerais poser une question sur l'article 1. Je me demande pourquoi les mots "telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer" y ont été insérés. Le témoin a dit que si les circonstances

qu'il jugeait imprévisibles venaient à se produire et permettaient de construire la ligne dans un délai beaucoup plus court, le présent bill accorde, en réalité, à la compagnie et au gouverneur en conseil une assez grande latitude en ce qui concerne l'exécution du programme prévu par la loi. Si, par suite de circonstances particulières, la construction n'a pas été achevée au bout de 10 ans, je me demande s'il existe une raison vraiment sérieuse pour laquelle la compagnie de chemin de fer et le gouverneur en conseil ne pourraient pas, au moins, soumettre de nouveau cette question à l'attention du Parlement avant de prendre toute autre mesure à cet égard, à la fin de cette période. Je me demande pourquoi, lors de la rédaction du bill, il a fallu insérer ces mots, qui prolongent les pouvoirs du gouverneur en conseil pour une période illimitée.

L'hon. M. CHEVRIER: La raison très probable, c'est qu'il serait impossible de construire la ligne dans la période prévue de dix ans. Je me souviens de l'autorité qui a été donnée au Parlement dans le passé; mais par suite de circonstances qui n'étaient pas du ressort du Parlement, il a été impossible de construire la ligne dans le délai prescrit. S'il s'agissait d'un délai bien au delà de la période de dix ans, ce qui resterait à faire, à mon avis, ce serait de s'adresser de nouveau au Parlement. C'est la raison qui me vient à l'esprit en ce moment, à moins que l'avocat de la compagnie de chemin de fer ne puisse ajouter au paragraphe.

M^e ROSEVEAR: Je ne saurais ajouter qu'une autre chose. C'est qu'il est venu à l'esprit de certains d'entre nous que l'instabilité de la situation internationale, à l'heure actuelle, pourrait bien nous empêcher d'achever ce projet dans le délai prévu. C'est pourquoi nous avons pensé que la période fixée devrait être plus longue, au cas où nous en aurions besoin.

M. GREEN: Monsieur le président, cette difficulté ne provient-elle pas du fait que la date insérée dans le bill initial pourvoyant à la construction d'un embranchement, est la date à laquelle on compte que le tronçon sera achevé? C'est simplement pour le cas où le National-Canadien serait incapable de le terminer que ces mots ont été insérés, savoir, "telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer", et ainsi de suite. Dans ce cas particulier, la date ultime fixée est bien éloignée. Nous avons une marge de dix ans, ce qui est une situation complètement différente. Je me réjouis de ce que le député de Comox-Alberni ait signalé que le fait de conserver les mots "telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer" veut dire que la section est de la ligne peut être retardée de plus de dix ans. En vertu de cette disposition, le gouverneur en conseil pourrait la retarder de quinze ans. Je me demande si ces mots sont nécessaires, alors que la date réelle est de dix ans.

L'hon. M. CHEVRIER: Ici, la raison du changement provient du fait que les circonstances ne sont pas les mêmes que dans le cas de la ligne de Kiask-Falls, par exemple. Là, nous savions où commencer et où finir. Bien qu'il en soit ainsi ici, nous ne sommes pas si assurés du succès financier de la ligne et, pour cette raison, il faudra peut-être plus de dix ans avant que la région se développe et que le National-Canadien puisse s'adresser de nouveau au gouvernement après onze ans et lui dire qu'il a trouvé les garanties nécessaires et qu'il va de l'avant. C'est parce que les circonstances ne sont pas les mêmes que la rédaction de la présente loi est différente.

M. NICHOLSON: Le Ministre ne sera peut-être plus ici dans dix ans.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est fort possible. Ce n'est pas que je veuille m'en aller, parce que je me trouve tout à fait heureux ici.

M. NICHOLSON: Si cette ligne n'est pas construite dans dix ans, je crois que la question devrait être soumise de nouveau au Parlement. Nous ne devrions pas donner au National-Canadien carte blanche pour les cinquante années à venir. Il n'y a aucune limite à cette expression "ou telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer". Je me demande si le Ministre ne pourrait pas juger à propos de rayer le présent article et d'obliger que le projet soit de nouveau soumis au Parlement dans dix ans. Si la ligne n'était pas alors construite et qu'il fallût attendre onze ans, il n'y aurait aucun dommage sérieux.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas d'avis de biffer ces mots. Ils ont été insérés après mûre considération et à cause de circonstances spéciales.

M. NICHOLSON: Je propose tout de même que les mots "ou telle date postérieure que le gouverneur en conseil peut fixer" soient rayés de l'article 1.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur de l'amendement à l'article 1, veuillez lever la main. Ceux qui sont contre? L'amendement est rejeté.

L'article est-il adopté?

Adopté.

2. La Compagnie doit adopter le principe des offres ou soumissions par concurrence relativement à la construction des lignes en tant qu'elle décide de ne pas accomplir la totalité ou une partie de ces travaux avec ses propres moyens, mais la Compagnie n'est pas tenue d'accepter la plus basse ou l'une quelconque des offres ou soumissions faites ou obtenues, ni empêchée de négocier pour obtenir des conditions ou prix plus avantageux.

M. PURDY: Cela se rapporte à la construction des lignes de chemin de fer. Je crois que le témoin nous a dit que la sorte de bois dans la région qui sera ouverte pourra servir à la fabrication de pâte à papier. Peut-il nous dire quelle sorte de traverses il entend utiliser pour le chemin de fer?

M. HAHN: Du pin de la Colombie-Britannique.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas avoir dit que le bois de la région ne conviendrait qu'à la fabrication de la pâte. Le bois qu'il y a là est un mélange de bois à pâte et de bois d'œuvre. Il y a du bois tendre et du bois dur. Quant aux traverses, elles seront de pin gris et coupées dans la région.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Article 3.

Adopté.

Article 4.

4. Sous réserve des dispositions de la présente loi et de l'assentiment du gouverneur en conseil, la Compagnie peut, en ce qui regarde le coût de construction et d'achèvement des lignes, ou en vue de pourvoir aux montants requis pour le remboursement des prêts consentis aux termes de l'article 5, émettre des billets, obligations, bons ou autres titres (en la présente loi appelés "valeurs"), pour un montant n'excédant pas dans l'ensemble, à l'exclusion de toutes valeurs émises pour garantir les prêts consentis en vertu de l'article 5, la somme nécessaire pour fournir à la Compagnie le montant net de quarante-quatre millions cinq cent soixante-deux mille cinq cents dollars portant les taux d'intérêt et assujétis aux autres modalités que le gouverneur en conseil peut approuver.

M. GREEN: L'article 4 prévoit le montant de \$44,562,500 bien que, dans l'annexe, le total soit de \$38,750,000, je crois. Je ne comprends pas très bien pourquoi ce montant considérable est mentionné dans la clause 4. On a essayé

d'expliquer à la Chambre qu'en vertu de l'article 3, les états estimatifs pouvaient être haussés de 15 p. 100, mais je désire faire remarquer au Comité que dans les autres bills relatifs à des embranchements, comme ceux de Terrace-Kitimat, de Sherridon-Lynn-Lake et d'un autre de Québec, je crois, le montant prévu dans la loi était celui mentionné dans l'annexe. Dans le prolongement de Lynn-Lake, il y avait une différence de 4 ou 5 millions, ce qui s'expliquait par le fait que le ministère de la Production de défense payait le montant et que le Parlement n'avait pas à donner d'autorisation dans la loi. Il me semble que l'article 4 pêche de ce côté-là et que le montant devrait être de \$38,750,000 plutôt que l'autre plus élevé.

L'hon. M. CHEVRIER: Lorsque l'honorable député de Quadra a soulevé ce point à la Chambre, j'ai donné l'explication suivante, c'est-à-dire que le montant estimatif des dépenses, tel qu'il apparaît dans l'annexe du bill, peut être haussé d'au plus 15 p. 100, en vertu de l'article 3, et que si vous ajoutez 15 p. 100 aux \$38,750,000, vous arrivez à \$44,562,000, ainsi qu'il est indiqué à l'article 4. C'est l'explication que j'ai cru devoir donner. Je me suis informé depuis, et on me dit que c'est l'explication et qu'il peut être nécessaire de dépasser 38 millions. En général, les états estimatifs du National-Canadien sont plutôt serrés, mais au cas où il serait nécessaire que cette compagnie et le Gouvernement obtiennent l'autorisation du Parlement de dépasser 38 millions, il y est ici pourvu; autrement dit, ils n'auront pas à se présenter de nouveau. Si ce n'est pas clair, nous pourrions peut-être avoir une explication supplémentaire de l'avocat du National-Canadien, mais je crois que c'est l'explication.

M. GREEN: Je dois faire remarquer que le bill relatif à la ligne Terrace-Kitimat est exactement le même en ce qui concerne l'article prévoyant un excédent de 15 p. 100 sur les états estimatifs, et je pense au montant en jeu. Dans l'autre cas, la loi mentionne les mêmes chiffres.

L'hon. M. CHEVRIER: Les mêmes chiffres, et je suppose que c'est aussi le cas dans les deux autres bills.

M. GREEN: Je crois que les trois sont semblables. Il y a eu un changement dans ce genre de loi, et je voudrais savoir pourquoi il a été effectué. Qu'est-ce qui a amené ce résultat?

M^e ROSEVEAR: Nous avons cru que nous avions amélioré le bill, parce que les autres bills ne prévoyaient pas effectivement les 15 p. 100. Les bills précédents ne prévoyaient pas cela.

M. GREEN: Oui, ils le prévoyaient.

M^e ROSEVEAR: Je puis avoir mal compris l'honorable député, monsieur le président, mais se peut-il que les 15 p. 100 aient été ajoutés dans le tableau auparavant, parce que je n'ai pas cela devant moi?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, cela n'a pas été ajouté au tableau. Les 15 p. 100 sont ajoutés au bill en vertu d'un article.

M^e ROSEVEAR: Je me demande si j'ai bien compris, monsieur le président. Se peut-il que dans les bills précédents les 15 p. 100 aient été ajoutés dans les tableaux? Ce n'était pas mon impression.

M. GREEN: Non, j'ai ici la loi relative à la ligne Terrace-Kitimat et l'article 3 se lit,—mes collègues pourront le vérifier,—je crois qu'il est identique à l'article 3 du présent bill:

3. Les estimations du nombre de milles des lignes respectives, du montant à dépenser pour la construction et de la dépense moyenne, par mille, sont indiquées dans l'annexe, et il est interdit à la Compagnie, sans l'approbation du gouverneur en conseil, de dépasser de plus de quinze pour cent lesdites estimations dans l'exécution des travaux de construction et d'achèvement.

C'est exactement le mot à mot de ce que vous avez inséré dans l'article 3 du bill que nous sommes à étudier présentement et à l'annexe, comme de raison, le coût total de 10 millions de dollars est inscrit tout comme dans l'annexe du présent bill est inscrit le coût total de \$38,750,000.

Et, l'article 4 de la loi relative à la ligne Terrace-Kitimat se lit:

4. Sous réserve des dispositions de la présente loi et de l'assentiment du gouverneur en conseil, la Compagnie peut, en ce qui regarde le coût de construction et d'achèvement des lignes, ou en vue d'obtenir les montants requis pour le remboursement des prêts consentis aux termes de l'article 5, émettre des billets, obligations, bons, débentures ou autres titres (en la présente loi appelés "valeurs"), pour un montant n'excédant pas dans l'ensemble, à l'exclusion de toutes valeurs émises pour garantir les prêts consentis en vertu de l'article 5, dix millions de dollars, portant les taux d'intérêt et assujétis aux autres modalités que le gouverneur en conseil peut approuver.

Maintenant, je ne vois pas pourquoi vous présentez ce bill de cette façon. Si vous aviez rédigé la loi relative à la ligne Kitimat comme vous avez rédigé le bill que nous sommes à étudier aujourd'hui vous auriez ajouté le 15 p. 100 aux 10 millions de dollars. Je ne vois pas pourquoi vous n'avez pas employé les mêmes mots qui ont servi dans la rédaction des bills relatifs aux autres embranchements.

M. BOUCHER (*Restigouche-Madawaska*): Y a-t-il des dispositions pour des prêts temporaires dans ce bill?

M. GREEN: Dans l'article qui suit.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GREEN: Celle-ci est la formule établie qui a été utilisée pour tous ces bills et la Chambre a adopté une résolution demandant \$38,750,000 et maintenant le bill s'élève à 44 millions de dollars.

M. HAHN: Selon le bill relatif à la ligne de Kitimat, on ne pouvait pas emprunter plus de 10 millions de dollars, les 15 p. 100 compris?

M. GREEN: Non, ils n'étaient pas compris.

M^e ROSEVEAR: Puis-je répondre à cette question? Nous croyions, monsieur le président, avoir amélioré le bill parce que l'article 3 prévoit un écart de 15 p. 100, mais cela ne permet pas aux Chemins de fer nationaux d'obtenir des sommes dépassant ce 15 p. 100; et nous avons pensé que l'article 4 venait logiquement à la suite de l'article 3 en spécifiant le montant mentionné dans l'annexe plus le 15 p. 100. C'est la raison. C'est l'explication.

M. DUMAS: Adopté.

M^e ROSEVEAR: Nous croyons que cela vient logiquement à la suite de l'article 3 parce que, si, par exemple, nous avons besoin du 15 p. 100 en partie ou en totalité, comment pourrions-nous l'obtenir? Il n'y a pas d'autorisation dans le bill à cet effet.

M. GREEN: Les autres bills renferment une disposition, assurément, d'après laquelle les chemins de fer ne peuvent dépasser l'estimation sans l'approbation du gouverneur en conseil et c'est, à mon avis, une très sage mesure de prudence. Mais maintenant, le bill accorde le maximum même et autorise le supplément de 15 p. 100. Je crois qu'il est très peu sage que la Chambre adopte cette mesure. Il est fort préférable que le montant demeure tel que le prévoyait la résolution. De fait, je crois que ce changement est tout à fait irrégulier. La Chambre a adopté une résolution accordant \$38,750,000 et maintenant on présente un bill pour \$44,562,500. Si telle était l'intention, la résolution qui a été adoptée à la Chambre aurait dû prévoir les \$44,562,500 et je suis persuadé que

les chemins de fer n'ont certainement pas été dans l'embarras à cause des trois autres bills dans lesquels les chiffres estimatifs étaient compris. Je suggère que nous nous en tenions à cela. Il est bien entendu que cela relève de l'honorable ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi de dire un mot, s'il vous plaît? La seule différence entre ce bill et les trois autres consiste dans le fait que nous avons indiqué le montant d'argent estimatif à dépenser plus les 15 p. 100. Dans tous les autres bills, l'article prévoyant le montant des dépenses faisait exactement mention du même montant que celui de l'estimation qui figure aux endroits où la somme de \$38,750,000 est mentionnée ici. En additionnant tous ces montants l'on obtient \$38,750,000, soit la somme qui devrait être indiquée dans l'article que nous étudions présentement et tout ce que les chemins de fer Nationaux ont fait a été de l'indiquer en y ajoutant les 15 p. 100. Maintenant, j'ai consulté de nouveau le légiste sur le point d'ordre soulevé et il est définitivement d'avis que ce n'est pas irrégulier parce qu'il s'agit d'un montant estimatif. L'estimation est de \$38,750,000; cependant, si cela peut aider le Comité de quelque façon, et afin de montrer que nous voulons accepter toute suggestion raisonnable, je ne m'oppose aucunement à rayer le montant de \$44,562,500 et à le remplacer par celui de \$38,750,000. Si c'est le désir du Comité, qu'il en soit ainsi.

M. GREEN: Je crois que nous devrions agir ainsi par mesure d'économie. Si l'on s'en tenait au montant le plus élevé, la tentation de dépenser ce montant serait toujours là,—cela est vrai pour moi, comme pour tout le monde, je suppose.

M. HABEL: Cela est vrai pour vous aussi.

M. DUMAS: Je propose cet amendement: que le montant de \$44,562,500 soit remplacé par celui de \$38,750,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Puisque c'est M. Green qui a pensé à cet amendement, il serait sans doute juste que ce soit lui qui le propose et que vous l'appuyiez.

M. GREEN: Je ne suis pas de la province de Québec.

L'hon. M. CHEVRIER: Il plairait probablement à l'honorable député de proposer l'amendement et à M. Dumas de l'appuyer.

Le PRÉSIDENT:—L'article 4 modifié est adopté.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

L'article 7 est adopté.

L'article 8 est adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill modifié est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill avec ses amendements?

Adopté.

M. NICHOLSON: Ai-je compris que les changements apportés à l'article 4 seront aussi apportés à l'article 5 et d'un bout à l'autre du bill? Je fais allusion, bien entendu, au changement de \$44,562,500 à \$38,750,000. Ce changement sera-t-il fait d'un bout à l'autre du bill là où il y a lieu?

M. GREEN: Je crois qu'il ne se présente que dans un seul article.

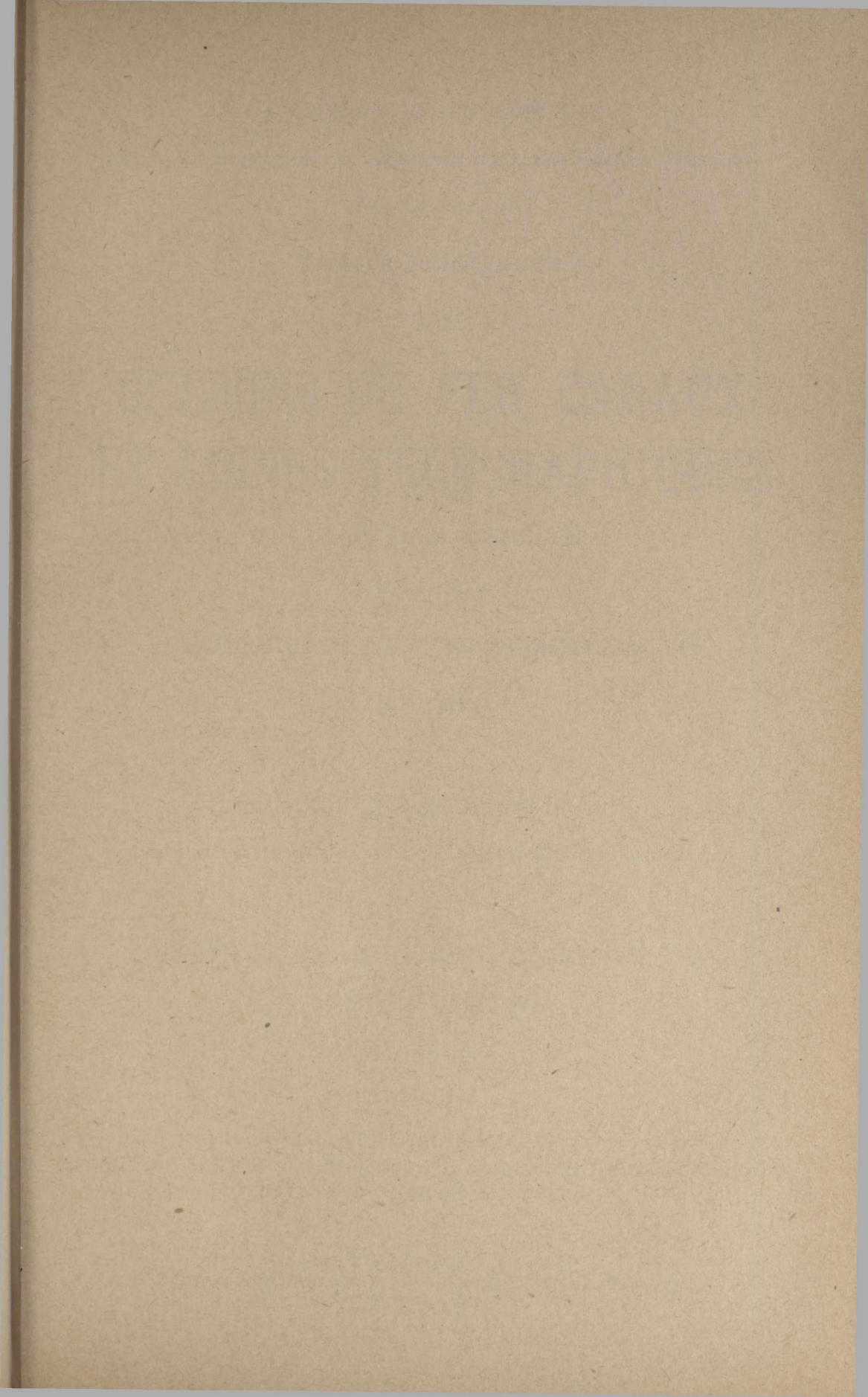
M. NICHOLSON: Je crois que nous le retrouvons aussi dans l'article 5.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, le changement sera aussi apporté à l'article 5.

M. DUMAS: Monsieur le président, nous avons eu ce matin le plaisir d'avoir de nouveau parmi nous M. Fairweather. M. Fairweather est le vice-président des chemins de fer Nationaux et il est un conseiller compétent de notre réseau national. Je propose donc un vote de remerciements à l'intention de M. Fairweather.

M. GREEN: J'appuie la motion, monsieur le président. Il nous fait toujours plaisir d'avoir avec nous M. Fairweather et j'apprécie particulièrement son esprit de prévoyance pour tout ce qui a trait à ce projet.

M. DUMAS: Et nous remercions de même les autres représentants des chemins de fer Nationaux.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-deuxième Législature, 1953-1954

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

Bill n° 421 (I-13 du Sénat), intitulé

Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux

SÉANCES DU MERCREDI 26 MAI ET DU

LUNDI 31 MAI 1954

TÉMOINS:

M. John F. Finlay, avocat-conseil, du Conseil des ports nationaux;
M. Jean Brisset, C.R., de Montréal, représentant la *Shipping Federation of Canada* et la *Vancouver Chamber of Shipping*.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1954.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 24 mai 1954.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:
Bill n° 421 (I-13 du Sénat), intitulé: “Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux”.

MARDI 25 mai 1954.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Winch soit substitué à celui de M. Ellis sur la liste des membres dudit Comité

MERCREDI 26 mai 1954.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Cardin soit substitué à celui de M. Dupuis; et

Que le nom de M. Breton soit substitué à celui de M. Richard (*Saint-Maurice-Laflèche*) sur la liste des membres dudit Comité.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 1^{er} juin 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill n° 421 (I-13 du Sénat), intitulé: “Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux”, et convient d'en faire rapport avec les amendements suivants:

1. Page 1, article 1, ligne 8: après le mot “affréteur” insérer les mots *par bail*;
2. Page 2, article 3, ligne 14: retrancher le mot “cinquante” et y substituer l'expression *vingt-cinq*;
3. Page 2, article 3, ligne 33: retrancher le mot “cinquante” et y substituer l'expression *vingt-cinq*;
4. Page 5, article 8: retrancher les lignes 22 à 34 inclusivement et y substituer ce qui suit:
 - b) *un bien sous l'administration du Conseil a été endommagé par le navire ou la faute ou la négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres de ses officiers supérieurs;*
 - c) *un empêchement à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés a été suscité ou tenté par le navire ou la faute ou la négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et où, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte;*

5. Page 5, article 8, ligne 35: après le mot "commis" insérer l'expression *à l'égard du navire*;

6. Page 7, article 9, lignes 24 et 25: retrancher les mots "par le propriétaire des marchandises" et y substituer l'expression *par la personne à qui est dévolu le titre à ces marchandises*.

Une copie des témoignages entendus est annexée au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 26 mai 1954.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi.

Présents: MM. Bell, Bonnier, Boucher (*Restigouche-Madawaska*), Breton, Byrne, Campbell, Cardin, Carter, Conacher, Deschatelets, Dumas, Gagnon, Garland, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Harrison, Healy, Hodgson, Holowach, Hosking, James, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Montgomery, Murphy (*Westmorland*), Murphy (*Lambton Ouest*), Nicholson, Stanton, Villeneuve et Winch.

Aussi présents: MM. R. K. Smith, Q.C., président, M. A. Archer, vice-président et John F. Finlay, avocat conseil, du Conseil des ports nationaux et M. Jean Brisset, C.R., représentant la *Shipping Federation of Canada* et la *Vancouver Chamber of Shipping*.

Le secrétaire informe le Comité que le président, M. Henry B. McCulloch et le vice-président, M. H. P. Cavers, sont absents pour raison majeure et procède à l'élection d'un président intérimaire.

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*), il est résolu que M. Byrne agisse à titre de président intérimaire.

M. Byrne prend la présidence.

Le Comité entreprend l'étude du bill n° 421 (Lettre I-13 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. Langlois explique les modifications que le bill à l'étude propose d'apporter à la loi actuelle.

M. Brisset fait valoir des objections à certains articles du projet de loi.

M. Finlay est aussi appelé et fait une déclaration au sujet des modifications projetées. Il est ensuite interrogé.

A 4 h. 25, la sonnerie annonçant un vote, les membres du Comité se rendent à la Chambre.

A 5 h. 50, le Comité, ayant le quorum, reprend l'interrogatoire de M. Finlay.

Sont présents: MM. Bell, Bonnier, Boucher (*Restigouche-Madawaska*), Breton, Byrne, Campbell, Cardin, Carter, Conacher, Gagnon, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Healy, Hodgson, James, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), Montgomery, Murphy (*Westmorland*), Murphy (*Lambton-Ouest*), Nicholson, Small, Stanton, Villeneuve et Winch.

M. Brisset est interrogé de nouveau.

A 6 h. 10, l'interrogatoire des témoins se poursuivant encore, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

Séance de 31 mai 1954.

Le Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 2 h. 30, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Bell, Carter, Cavers, Deschatelets, Dumas, Gagnon, Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hodgson, Hosking, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Nicholson, Purdy, Viau, Winch et Wood.

Aussi présents: MM. R. K. Smith, président, M. A. Archer, vice-président et John F. Finlay, avocat conseil, du Conseil des ports nationaux, et M. Jean Brisset, C.R., représentant la *Shipping Federation of Canada* et la *Vancouver Chamber of Shipping*.

Le Comité reprend l'étude du bill n° 421 (Lettre I-13 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

Sur la proposition de M. Langlois (*Gaspé*), le Comité décide de faire imprimer 500 exemplaires anglais et 200 exemplaires français des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill n° 421.

Un débat s'engageant sur l'article 1^{er}, M. Winch propose:

Que l'article 1^{er}, paragraphe 1, en ce qui a trait au nouvel alinéa (*ea*) de l'article 2 de la présente loi, soit amendé en ajoutant les mots "par cession à bail" après le mot "affréteur", à la deuxième ligne dudit paragraphe.

A 3 h. 05, la sonnerie annonçant un vote, les membres du Comité se rendent à la Chambre.

A 3 h. 20 le Comité, ayant le quorum, reprend l'étude de l'article 1^{er} et de l'amendement proposé par M. Winch.

Présents: MM. Bell, Campbell, Carter, Cavers, Deschatelets, Decore, Dumas, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Harrison, Hodgson, Hosking, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Nicholson, Purdy, Winch et Wood.

M. Brisset et M. Finlay sont rappelés et interrogés de nouveau sur la proposition d'amendement à l'article 1^{er}.

A 4 h. 20, la sonnerie annonçant un vote, les membres du Comité se rendent à la Chambre.

A 4 h. 40, le Comité, ayant le quorum, reprend l'étude de l'article 1^{er} et de l'amendement proposé par M. Winch.

Présents: MM. Bell, Campbell, Carter, Cavers, Deschatelets, Dumas, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hodgson, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Nicholson, Purdy et Winch.

La proposition d'amendement de M. Winch, étant mise aux voix, est adoptée.

M. Green propose:

Que l'article 1^{er}, paragraphe 1, en ce qui a trait au nouvel alinéa (*ea*) de l'article 2 de la loi actuelle, soit modifié en supprimant le mot "agent" à la première ligne dudit paragraphe.

Un débat s'ensuivant, la proposition d'amendement est mise aux voix et est rejetée.

L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.

L'article 2 est étudié et adopté.

Sur l'article 3, M. Winch propose:

Que l'article 3, se rapportant au nouvel article 4A, paragraphe (1) de la loi actuelle, soit modifié en supprimant le mot "cinquante" à la 14^e ligne de la page 2 du bill et en y substituant le mot *cinq*.

M. Cavers propose:

Que ledit amendement soit modifié en supprimant le mot "cinq" et en y substituant le mot *vingt-cinq*.

Un débat s'ensuivant, le sous-amendement est mis aux voix et est adopté.

M. Green propose:

Que l'amendement soit de nouveau modifié en supprimant le mot "vingt-cinq" et en y substituant les mots *un quart de mille*.

Un débat s'ensuivant, ledit sous-amendement est mis aux voix et est rejeté.

M. Cavers propose:

Que l'article 3, page 2, se rapportant au nouvel article 4A, paragraphe 2) de la loi actuelle, soit amendé en supprimant le mot "cinquante" à la 39^e ligne et en y substituant le mot *vingt-cinq*.

Un débat s'ensuivant, ledit amendement est mis aux voix et est adopté.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté.

Les articles 4 et 5 sont étudiés et adoptés.

A 6 h. 05, un débat s'étant engagé sur l'article 6, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La Séance est reprise à 8 hres, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Bell, Campbell, Carter, Cavers, Deschatelets, Dumas, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Gourd (*Chapleau*), Green, Habel, Hahn, Harrison, Hodgson, Hosking, Howe (*Wellington-Huron*), James, Lafontaine, Langlois (*Gaspé*), McIvor, Nicholson, Purdy, Viau, Villeneuve, Winch et Wood.

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

L'article 6 est étudié et adopté.

L'article 7 est étudié et adopté.

Sur l'article 8, M. Winch propose:

Que les alinéas b) et c) du nouvel article 16, paragraphe 1, de la loi actuelle soient supprimés et remplacés par les suivants:

- b) *un bien sous l'administration du Conseil a été endommagé par le navire ou par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres de ses officiers supérieurs;*

- c) un empêchement quelconque à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés, a été suscité ou tenté par le navire ou par la faute ou négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et que, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte;

Un débat s'ensuivant, ledit amendement est mis aux voix et est adopté.

M. Dumas propose:

Que l'alinéa d) du nouvel article 16, paragraphe 1, de la loi actuelle soit amendé en insérant les mots *relativement au navire* après le mot "a", à la 1^{re} ligne dudit alinéa.

Un débat s'ensuivant, ledit amendement est mis aux voix et est adopté.

M. Green propose:

Que le nouvel article 16, paragraphe 1, de la loi actuelle soit modifié en supprimant les mots "à son avis", à la 3^e ligne dudit paragraphe.

Un débat s'ensuivant, ledit amendement est mis aux voix et est rejeté.

L'article 8 est étudié et adopté.

Sur l'article 9, M. Green propose:

Que le nouvel article 17, paragraphe 2, de la loi soit modifié en supprimant les mots "de l'avis du Conseil" aux 2^e et 3^e lignes dudit paragraphe.

Un débat s'ensuivant, ledit amendement est mis aux voix et est rejeté.

M. Lafontaine propose:

Que l'alinéa c) du nouvel article 17 de la loi soit modifié en supprimant les mots "par le propriétaire des marchandises" aux 2^e et 3^e lignes dudit alinéa et en y substituant les mots *par la personne à qui est dévolu le titre à ces marchandises*.

Un débat s'ensuivant, ledit amendement est mis aux voix et est adopté.

Les articles 10 à 14 inclusivement, ainsi que le titre, sont successivement étudiés et adoptés.

Le projet de loi, ainsi amendé, est adopté et le président est prié de le rapporter à la Chambre sans délai.

Au cours des délibérations, M. Brisset et M. Finlay sont de nouveau interrogés.

A 10 h. 05, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
R. J. GRATRIX.

TÉMOIGNAGES

Séance du 26 mai 1954.

Le **SECRÉTAIRE**: Messieurs, la séance est ouverte. Le président, M. McCulloch, et le vice-président, M. Cavers, étant absents pour raison majeure, je vous prie de bien vouloir élire un président intérimaire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je propose, appuyé par M. Gourd (*Chapleau*), que M. Byrne soit désigné comme président intérimaire.

Le **SECRÉTAIRE**: Y a-t-il d'autres propositions? Il est proposé que M. Byrne agisse à titre de président intérimaire. Quels sont ceux qui sont en faveur? Quels sont ceux qui sont contre?

La proposition est adoptée à l'unanimité.

Le **PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE**: Je vous remercie, messieurs, de l'honneur que vous me faites. Je tâcherai humblement de remplacer le vénérable député de Pictou et je sollicite votre indulgence, étant donné que c'est la première fois que j'agis à titre de président.

Vu que nous sommes en nombre suffisant, la séance est ouverte et le Comité passera à l'étude du bill n° 421, intitulé: Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Nous débattons l'ensemble du sujet et je prierai l'assistant parlementaire du ministre des Transports de bien vouloir nous l'exposer brièvement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, messieurs, permettez-moi d'abord de vous présenter les représentants du Conseil des ports nationaux qui sont ici cet après-midi. A ma droite se trouve M. R. K. Smith, président, le brigadier Maurice Archer, vice-président et M. J. F. Finlay, avocat du Conseil. Ces messieurs sont tout disposés à vous fournir les renseignements et les précisions qu'il vous plaira de demander au sujet du projet de loi que vous êtes actuellement chargés d'étudier. Je ne voudrais pas retarder les délibérations du Comité en vous faisant un long exposé du sujet, étant donné que je l'ai déjà assez amplement expliqué à la Chambre lorsque la deuxième lecture en a été proposée l'autre jour. Toutefois, je désire répéter que bon nombre des modifications projetées résultent de l'expérience acquise depuis 18 ans que fonctionne le Conseil des ports nationaux. Je dois également vous rappeler, messieurs, que la Loi sur le Conseil des ports nationaux n'a pas été modifiée depuis 1936, si ce n'est un léger changement en 1938 qui conférait simplement au Conseil le droit de prendre des poursuites et de se faire poursuivre en dommages. Plusieurs des modifications projetées sont ce qu'on pourrait appeler des modifications courantes. Elles ont pour objet de préciser ou de disposer de façon plus logique certaines stipulations actuelles de la loi.

Il y a quelques jours, la Fédération des armateurs du Canada a fait valoir des objections au sujet du projet de loi et l'on m'informe qu'elle a demandé au secrétaire du Comité de se présenter devant vous, messieurs, pour vous faire part de son point de vue à l'égard de certains points saillants du projet de loi en question. Nous avons ici aujourd'hui M. Brisset, de l'étude Beauregard, Brisset et Reycroft, qui est l'avocat conseil de la Fédération des armateurs du Canada. Il ne témoignera que si le Comité le désire. Si l'on veut bien me permettre une suggestion à cet égard, et laissant au Comité le soin de décider en dernier ressort, je vous proposerai d'entendre d'abord les raisons que M. Brisset entend faire valoir au nom de la Fédération et ensuite, si le Comité

le désire, nous pourrions entendre l'avocat du Conseil qui aura peut-être des renseignements à fournir quant à l'attitude du Conseil relativement aux motifs exposés par M. Brisset. C'est une simple idée que j'émet et c'est au Comité de décider.

M. GREEN: Le président du Conseil a-t-il lui-même des raisons à nous faire valoir?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le président du Conseil des ports peut témoigner si le Comité le désire, mais il est tout à fait d'avis, je crois, que l'exposé que j'ai fait à la Chambre était complet et qu'il aurait bien peu à ajouter en fait d'explications générales au sujet du projet de loi, mais cela n'empêche pas les membres du Comité de l'interroger de même que les autres représentants du Conseil qui sont présents.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Le Comité est-il disposé à procéder ainsi qu'il a été proposé?

Adopté.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: La parole est à M. Brisset.

M. BRISSET: Monsieur le président, messieurs, ainsi que vient de vous le dire M. Langlois, je suis chargé de parler au nom de la *Shipping Federation of Canada* et aussi de la *Vancouver Chamber of Shipping*. Comme vous le savez peut-être, ces deux associations représentent la majorité des armateurs et affréteurs du littoral de l'est et du littoral de l'ouest.

M. NICHOLSON: Que dire du nord? De Churchill? Avez-vous mission de parler en leur nom?

M. BRISSET: Je n'ai pas d'instruction à l'égard de Churchill, mais je suis persuadé que les remarques que je pourrai faire au sujet des littoraux de l'est et de l'ouest s'appliqueront également à Churchill. Les deux associations sont fortement d'avis que certaines des modifications dont la Chambre et votre comité sont actuellement saisis auront de très graves conséquences du fait qu'elles élargissent les responsabilités des armateurs et des affréteurs et de tous ceux qui font usage des installations des ports nationaux du Canada. Il y a deux articles de la loi dont nous avons surtout à nous plaindre: les articles 2^e ea)...

M. NICHOLSON: Comment dites-vous?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voulez parler des articles du bill et non de la loi.

M. BRISSET: Du projet de loi dont la Chambre est saisie. Il s'agit de l'article qui définit l'expression "propriétaire". L'autre article est celui qui tend à modifier l'article 16 de la loi actuelle et qui est l'article 8 du bill n^o 113.

M. NICHOLSON: Voudriez-vous citer la page et la ligne?

M. BRISSET: Le premier se trouve en première page de l'ancien bill. C'est l'article 1^{er} qui dit: "L'article 2 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, chapitre 187 des statuts révisés du Canada (1952), est modifié par l'insertion, immédiatement après l'alinéa e) de l'alinéa suivant:

ea) "propriétaire" comprend, dans le cas d'un navire, l'agent, l'affréteur ou le capitaine du navire, et, dans le cas de marchandises, l'agent, l'expéditeur, le consignataire ou le dépositaire des marchandises, de même que la personne qui transporte ces marchandises à destination ou en provenance de toute propriété relevant de l'administration ou de la juridiction du Conseil, ou sur ou par-dessus une telle propriété;

Je suis ici pour représenter uniquement les propriétaires, affréteurs, agents, etc., de navires et, par conséquent, mes critiques portent sur la première partie de la définition par laquelle on entend inclure dans l'expression "propriétaire" l'agent, l'affréteur ou le capitaine du navire.

Le second se trouve à la page 5 du bill, dans la section B où il est dit que l'article 16 est abrogé et remplacé par un nouveau texte que je ne me propose pas de citer intégralement pour l'instant. J'ai établi, sous une forme assez succincte, la comparaison entre l'ancien article 16 de la loi et les nouvelles dispositions, y compris l'alinéa 2° *ea*) et le nouvel article 16 et si le Comité le désire, je peux faire la distribution de ces textes comparatifs.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Si vous avez suffisamment d'exemplaires.

M. BRISSET: Je crois en avoir assez.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Cela convient-il au Comité?

Adopté.

M. BRISSET: Je dois expliquer que cet exposé a déjà été présenté au Conseil des ports nationaux qui en avait fait la demande après qu'on lui eût soumis les griefs de vive voix.

M. BELL: Était-ce avant ou après le dépôt du projet de loi? Je suppose que vous avez exposé vos griefs après avoir su ce que contenait le projet de loi?

M. BRISSET: Oui, après avoir eu connaissance des modifications qu'on se proposait de présenter à la Chambre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Après que le Sénat eût adopté le projet de loi.

M. BRISSET: D'abord, je tiens à signaler au Comité que la loi actuelle ne contient pas de dispositions correspondant à l'alinéa 2 *ea*), qui est la définition de l'expression "propriétaire". Deuxièmement, pour couper court, je demanderai au Comité de se reporter à l'alinéa *b*) du nouvel article 16 (1). Le nouveau paragraphe commence, comme l'ancien, en disant que "le Conseil peut saisir un navire dans les eaux territoriales du Canada dans tout cas où" et *cœtera*. Dans le nouveau texte, on ajoute les mots "à son avis". Pour le moment, je n'insisterai pas là-dessus. Je demande au Comité de se reporter toute de suite à l'alinéa *b*) auquel correspond l'alinéa *c*) de la loi actuelle. Ce nouvel alinéa dit ceci:

un bien sous l'administration du Conseil a été endommagé par la faute ou la négligence du propriétaire du navire ou d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur.

Ce qu'il convient de noter en premier lieu, c'est l'expression "propriétaire", laquelle est définie maintenant à l'alinéa 2 *ea*) comme comprenant non seulement le propriétaire proprement dit du navire, mais aussi l'agent, l'affrèteur et le capitaine du navire. C'est cette définition qui, d'après nous, élargit considérablement les responsabilités des affrêteurs et des propriétaires de navires, à tel point que cela peut avoir de très sérieuses conséquences et constituer une grave injustice. En vertu de la loi actuelle, le Conseil a le droit de saisir un navire dans deux circonstances: d'abord, lorsque le dommage à la propriété du Conseil a été causé par le navire et, deuxièmement, lorsque le dommage a été causé par la faute ou par la négligence de l'équipage agissant à ce titre. Il y a un principe de droit maritime bien connu, voulant que le droit de saisir le navire ne soit donné,—à cet égard, je vous citerai le *Admiralty Act*,— que lorsque le dommage a été causé par le navire comme instrument nocif de dommage. Cela existe depuis des siècles.

Or, quel est le résultat de la modification? Nous sommes loin de l'idée de donner le droit de saisie lorsque le dommage a été causé par le navire; nous constatons maintenant que, à la suite de la modification que j'ai soulignée en premier lieu, on aura le droit de saisir le navire dans cinq cas différents: premièrement, lorsque le dommage est causé par la faute ou la négligence du propriétaire du navire, ce qui est très juste, et je ne conteste pas cette partie; deuxièmement, lorsque le dommage est causé par la faute ou la négligence de

l'agent du navire; troisièmement, lorsque le dommage est causé par la faute ou la négligence de l'affrèteur du navire; quatrièmement, lorsque le dommage est causé par la faute ou la négligence du capitaine du navire—là encore, il n'y a rien à redire—; cinquièmement, lorsque le dommage est causé par la faute ou la négligence de l'équipage agissant dans le cours de son emploi ou sur les ordres de ses officiers supérieurs—là encore, la règle du "respon-diat superior" doit s'appliquer et il n'y a rien à redire.

Les deux dispositions auxquelles nous nous opposons le plus vivement sont le droit de saisir le navire pour des dommages causés par la négligence d'un agent ou par la négligence d'un affrèteur, car, dans l'un ou l'autre cas, il est possible que le propriétaire du navire n'ait eu absolument rien à faire avec le dommage ainsi causé: le navire pourrait être en pleine mer ou au Japon et il n'y a aucune raison de le rendre passible de saisie quand il arrive dans un port du Canada sous prétexte que l'agent de ce navire a commis quelque acte de négligence qui a causé des dommages à la propriété du Conseil. Le droit de saisie est un recours très grave, si grave même que dans beaucoup de pays maritimes actuellement—je citerai particulièrement la France, la Belgique et l'Italie—lorsqu'un navire est saisi dans un des ports de ces pays, la partie qui effectue la saisie, si sa réclamation s'avère mal fondée, est passible de payer un minimum de quatre jours de retenue, que le navire ait été retenu ou non du fait de la saisie, ce qui équivaut à une amende de \$6,000 à \$15,000. Cela prouve que les pays maritimes considèrent le droit de saisie comme une chose grave.

Il y a plus et je reviens à l'exposé que vous avez devant vous. Le projet de loi parle de "l'agent du navire". C'est l'expression qui est employée, mais on ne trouve nulle part la définition de cette expression. Par conséquent, on doit comprendre qu'elle signifie ce qu'on appelle couramment dans les milieux maritimes un agent de navire ou l'agent d'affaires d'un navire. Un agent de navire ou l'agent d'affaires d'un navire n'est nullement le représentant du propriétaire du navire; il est simplement, pour me servir d'un terme que j'ai créé pour la circonstance, un coordinateur de services. Lorsqu'un navire arrive au port, on désigne un agent qui est chargé de s'arranger avec les entrepreneurs d'arrimage pour charger et décharger le navire, avec l'enrôleur pour l'engagement et la libération de l'équipage, avec le marchand de pétrole pour remplir les soutes à combustible et avec l'officier de douane pour les formalités douanières à l'égard du navire. Il fait cela moyennant une légère redevance, qui se chiffre ordinairement à environ \$200, et je ne pense pas qu'un agent ait jamais envisagé la possibilité d'être tenu responsable, disons lorsque le navire, en entrant au port, frappe une installation, par exemple, un quai. Jusqu'ici le droit de saisie n'existait que lorsque le navire était l'instrument du dommage; je répète que c'est toujours ce qui s'est fait et ce qui devrait encore se faire. Cette définition a une très large portée; en effet, elle rend le navire ou le propriétaire du navire responsable des actes de l'agent et de l'affrèteur. Or le projet de loi ne définit pas ce qui constitue un affrèteur. Il y a différentes sortes d'affrèteurs en langage maritime. Il y a l'affrèteur au voyage, l'affrèteur à temps et l'affrèteur par cession à bail. Ce dernier est l'affrèteur qui manœuvre le navire, fournit l'équipage et tient réellement lieu du propriétaire et l'on n'a aucune objection à ce qu'on le tienne responsable du dommage que le navire ou son équipage pourraient causer, parce que les membres de l'équipage sont ses employés et que le navire, à toutes fins pratiques, est sa propriété. Le cas est bien différent quand il s'agit d'un affrèteur à temps ou d'un affrèteur au voyage. Ces derniers ne sont que des expéditeurs qui, au lieu d'expédier un ballot unique de marchandises, font une expédition assez considérable pour remplir tout un navire, qu'il s'agisse de leurs propres marchandises ou des marchandises d'autres. Il n'ont rien à voir à la direction du navire, n'ont aucune autorité sur

l'équipage et n'ont aucun rapport avec les actes de négligence que l'équipage peut commettre dans la manœuvre du navire. Or, supposons qu'un affréteur canadien frète un navire étranger et que ce navire vienne dans un de nos ports et endommage la propriété du Conseil. D'après le projet de loi, l'affréteur est responsable de ce dommage. Je peux vous garantir qu'un affréteur ne prendra pas d'assurance pour couvrir un risque de la sorte et je doute même qu'il puisse trouver une compagnie pour l'assurer contre un pareil risque. Je ne connais pas de genre d'assurance qui couvrirait un risque de la sorte, parce que la manœuvre du navire ne dépend nullement de l'affréteur. Je parle d'un affréteur au voyage ou à temps.

Dans mon exposé, je cite un exemple pour montrer, avec tout le respect que je dois à mes confrères ici présents, à quel point les stipulations peuvent être illogiques et cet exemple est le suivant: Supposons qu'un affréteur ait un camion dont il se sert pour transporter les marchandises qui ont été déchargées du navire du quai à son propre entrepôt et que ce camion, pendant qu'il est sur la propriété du Conseil, endommage disons un autre camion ou une installation appartenant au Conseil. Le navire peut alors être retenu. Cela montre à quel point cette stipulation serait illogique si elle restait telle qu'elle est actuellement rédigée. Nous avons nombre d'agents dans nos ports; ils ont accès à la propriété du Conseil; ils se servent de camions pour entrer et sortir leurs marchandises et si, au cours de ce transport, ils endommagent la propriété du Conseil, le navire peut être détenu. L'équipage du navire n'a absolument rien à faire avec cette manœuvre et le propriétaire du navire non plus.

Je suis sûr que le conseiller juridique du conseil fera remarquer, comme il nous l'a signalé déjà, que la disposition de la loi actuelle donne le même droit au conseil. Avec tout le respect que je lui dois, je me vois forcé de différer absolument d'opinion avec lui sur ce point et je prierai le Comité de se reporter au paragraphe 2 de l'article 16 de la loi actuelle, lequel est ainsi conçu:

(2) Dans un cas visé aux alinéa c) ou d) du paragraphe (1), le navire peut être saisi et détenu jusqu'à ce que le dommage ainsi fait ait été réparé et jusqu'à ce que tous les dommages ainsi causés directement ou indirectement au Conseil (y compris les frais occasionnés pour suivre, chercher, découvrir et saisir ledit navire) aient été payés au Conseil ou qu'une garantie de ce paiement ait été acceptée par lui; et pour le montant de ces avaries, dommages, dépenses et frais, le Conseil a un privilège de priorité sur le navire et sur son produit jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'une garantie suffisante ait été donnée pour ces dommages soit directs, soit indirects et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tous procès qui en résulte; et le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie, et de ces dommages, dépenses et frais.

Donc, après avoir donné le droit de saisir, la loi prescrit que le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent du navire est également responsable. La responsabilité du propriétaire pour les dommages causés par son navire est un point de droit positif et il ne faut pas oublier que le droit de saisie n'existe que si le dommage a été causé par le navire ou par l'équipage et non par l'agent ou l'affréteur.

Je prétends qu'il est parfaitement légitime de prescrire que le propriétaire du navire sera responsable; mais on peut contester, je crois, qu'il soit logique d'en faire autant à l'égard de l'affréteur ou de l'agent. Je prétends, messieurs, que cette disposition n'a réellement aucune importance du point de vue pratique, étant donné la façon dont on procède et je vais vous en expliquer brièvement les raisons.

Supposons qu'un navire, en arrivant au quai, aborde ce dernier et l'endommage. Le Conseil a théoriquement le droit de saisir ce navire et, en pratique,—l'application de la loi depuis dix-huit ans le prouve,—fait des démarches pour le saisir. Or, le navire est ordinairement assuré et je dirai même que si c'est un navire de commerce, il l'est toujours. Dès qu'on exerce le droit de saisie ou qu'avis de la saisie est donné, le propriétaire du navire, par l'entremise de son agent ou de sa compagnie d'assurance, se met aussitôt en rapport avec les assureurs et ceux-ci, par l'intermédiaire de leur agent, fournissent immédiatement ce que nous appelons une "caution" ou un nantissement pour garantir que le navire sera libéré et non détenu. Dès qu'il est informé que sa réclamation est garantie, soit par un versement en espèces ou sous la forme d'une caution émanant d'une compagnie d'assurance, le Conseil n'a aucun motif de poursuivre l'agent ou l'affrèteur et il ne l'a jamais fait depuis dix-huit ans que la loi est en vigueur.

J'irai un peu plus loin et je dirai que si le Conseil, sous le régime de la loi actuelle, omettait de saisir un navire, soit par négligence, soit par oubli ou toute autre raison, et si, une fois le navire parti, il tentait de poursuivre l'agent ou affrèteur canadien, cet agent ou affrèteur canadien pourrait alléguer que sa situation a été compromise du fait que le Conseil n'a pris aucune mesure pour saisir le navire. Il ne faut pas oublier que l'agent n'a pas le droit de saisie à cause de la responsabilité qu'il peut éventuellement encourir si le Conseil le poursuit ultérieurement. Je prétends donc que l'agent et l'affrèteur ont le droit d'alléguer qu'il leur a été porté préjudice et que le recours contre l'agent ou l'affrèteur n'est qu'un recours secondaire. On s'en rendra compte en examinant comme il faut les prescriptions de la loi, car le texte de la loi actuelle qui se rapporte à la responsabilité du propriétaire-affrèteur envers le Conseil dit:

Pour ces avaris, dommages, dépenses et frais.

Les "dépenses" veulent dire bien entendu les frais de saisie du navire et les "frais", les frais judiciaires encourus dans la poursuite qui a suivi la saisie. Par conséquent, la loi, telle qu'elle est actuellement rédigée, prévoit que le premier recours sera exercé.

Or, l'amendement est tout à fait différent. Que le Comité veuille bien se reporter au paragraphe 7 de l'article 16, lequel commence par ces mots:

7) Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, il peut, en tout cas mentionné au paragraphe (1), procéder contre le propriétaire du navire devant toute cour de juridiction compétente pour réclamer la somme qui lui est due (ou le solde de cette somme dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (3)), et il peut aussi exercer contre le propriétaire du navire tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit.

Les mots qui importent sont "qu'il exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, le Conseil...". Cela veut dire, si l'on veut me permettre une paraphrase, que le Conseil, qu'il exerce son droit de rétention sur le navire et le saisisse ou non, aura quand même un recours contre l'agent ou l'affrèteur. Donc, on abandonne complètement l'idée d'exercer le premier recours contre le navire.

Les graves conséquences de cet article que je veux signaler au Comité sont les suivantes: Supposons qu'un navire étranger vienne dans l'un de nos ports, qu'il endommage la propriété du Conseil et qu'aucune démarche ne soit faite pour le saisir. Puis, il quitte le port et un peu plus tard on adresse une réclamation à l'agent qui a agi pour le compte de ce navire pendant qu'il était au port et qui a touché pour cela la modeste somme de \$200. Il est possible qu'on le tienne responsable de milliers de dollars de dommages, car nous avons eu connaissance de réclamations considérables pour des dommages causés par un navire aux installations d'un port.

L'agent, qui aura à faire face à cette responsabilité, n'a aucun moyen de rattraper le navire qui est maintenant en dehors de la juridiction du pays et il n'est pas assuré pour cela, parce que l'assurance de responsabilité que possède un agent maritime ne couvre que sa responsabilité à l'égard de ses opérations à titre d'agent et non à l'égard de la navigation du navire qui ne dépend pas de lui.

On peut en dire autant de l'affrèteur. Il y a des maisons au Canada qui frètent effectivement un grand nombre de navires. J'en connais une en particulier qui a 50 ou 60 navires à fret,—je parle d'affrètement à temps,—et j'estime qu'il serait injuste d'imposer à cette société canadienne la responsabilité de tous les dommages que peuvent causer dans les limites d'un port tous les navires étrangers qu'elle affrète. Ces navires étrangers sont assurés, mais l'affrèteur canadien de l'est pas.

J'ai expliqué précédemment que l'assurance du propriétaire du navire ne couvre pas les dommages causés à la propriété du Conseil par l'agent ou l'affrèteur. Je ne veux pas insister outre mesure sur la question d'assurance maritime. Le Comité sait, j'en suis sûr, qu'il y a deux sortes d'assurance que porte un propriétaire de navire: l'une, appelée "assurance de coque et de machine", couvre les avaries causées à son navire ou que son navire cause à d'autres navires; l'autre, appelée "assurance de protection et d'indemnité", est une assurance de responsabilité protégeant le propriétaire du navire contre les divers risques qu'il peut courir dans le cours de ses opérations, par exemple: les réclamations pour accidents du travail, les risques d'avarie de la cargaison, la responsabilité des blessures causées aux passagers à bord du navire ou à des gens à terre qui peuvent se faire blesser par le navire ou ses appareils.

Prenons d'abord l'assurance de coque et de machinerie, qui couvre les risques d'abordage d'un autre navire. Supposons que le navire aborde dans les limites du port un bâtiment appartenant au Conseil du Port. L'assurance de coque couvre ce risque, le risque de responsabilité envers le Conseil, mais la police ne couvre pas l'affrèteur ni l'agent, qui n'ont aucun recours contre le navire, lequel peut être norvégien, suédois, anglais ou américain. Je ne veux pas donner au Comité trop d'exemples, mais on peut en trouver des douzaines comme celui que je viens de mentionner pour démontrer les graves conséquences qui peuvent résulter des modifications qu'on cherche à apporter à l'article 2^e (ea) et à l'article 16.

Avant de terminer, il y a juste une autre remarque que je tiens à faire pour montrer la grande portée de la définition et les effets qu'elle peut avoir. Par exemple, il est dit à un endroit que le navire qui est saisi pour les dommages causés à la propriété du Conseil peut être vendu si la réclamation n'est pas payée et que, à même le produit de la vente, le Conseil des ports nationaux est payé en premier lieu et que l'excédent est versé au propriétaire, ce qui veut dire que le reliquat du prix de vente, une fois la réclamation du Conseil réglée, peut être versé à l'agent, à l'affrèteur ou au patron du navire. L'affrèteur n'a absolument pas d'intérêt dans le produit de la vente du navire et il est possible que, à ce moment-là, son contrat d'affrètement soit expiré depuis plusieurs mois. L'agent, qui a agi pour des centaines de navires et d'armateurs au cours de la saison, aura clos son compte de voyage au moment où cette distribution aura lieu et n'a pas d'intérêt dans le produit de cette vente. Certes, je ne dis pas que, en pratique, il est probable que le Conseil paie l'agent au cas où un navire serait vendu et que la vente laisserait un reliquat, mais cela démontre l'illogisme de cette disposition.

Je dois dire au Comité que je suis ici pour critiquer et formuler des objections et non pour suggérer des idées utiles sur la façon dont la loi doit être rédigée, mais je ferai observer au Conseil des ports que depuis dix-huit ans

que la loi actuelle est en vigueur, il ne s'est jamais présenté un cas—et j'ai demandé au Conseil de me dire s'il y en avait eu—où le Conseil ait été incapable de se faire payer les dommages causés à sa propriété, de sorte que la loi, telle qu'elle est actuellement, a atteint son objectif; aussi, je prétends qu'elle devrait rester telle qu'elle est, ou si des modifications s'imposent, il y en a une qu'on devrait recommander et qui consiste à supprimer la mention de l'affrèteur et de l'agent à l'article 16 pour y substituer l'expression "Affrèteur par cession à bail", parce qu'il est parfaitement correct, en droit et en principe, que l'affrèteur par cession à bail, qui prend la place du propriétaire du navire et qui est responsable au même titre que lui, soit responsable vis-à-vis du Conseil des dommages causés à la propriété de cette dernière. Sur ce, messieurs, je termine et je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu me prêter.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Merci, Monsieur Brisset. Le Comité désire-t-il entendre M. Finlay, le conseiller juridique du Conseil des ports nationaux, avant de commencer les interrogatoires?

Quelques VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: La parole est à M. Finlay.

M. JOHN FINLAY (*Conseiller juridique du Conseil des ports nationaux*): Monsieur le président, messieurs, on peut dire, je crois, que les raisons qu'a fait valoir l'avocat de la Fédération, se résument effectivement à deux points: Il prétend en premier lieu, je crois, qu'il serait possible en vertu du projet de loi de saisir un navire pour des dommages causés par un agent ou un affrèteur lorsque le navire n'est pas l'instrument nocif qui a causé effectivement l'avarie. Sur ce point, je ferai d'abord observer que, d'après les règles ordinaires de droit en matière de mandataires, si le dommage a été causé à la propriété du Conseil par un agent du navire, il n'y a rien qui empêche de saisir aussitôt le navire. Il y a une chose qu'il faut d'abord reconnaître: c'est que le navire ne serait pas saisi immédiatement. Le cas échéant, on pourrait prendre des poursuites contre l'agent ou le propriétaire du navire. D'après les règles ordinaires de droit en ce qui concerne les agents, le navire pourrait être saisi après que la Cour aurait rendu son arrêt. Il y a, en réalité, très peu de différence à cet égard. Certes, l'avocat de la Fédération a fait grand cas de l'expression "agent" et il a laissé supposer qu'on doit lui donner son sens commercial ordinaire. Suivant l'usage courant, une maison peut s'intituler "agents maritimes", mais je prétends, avec toute la déférence voulue, qu'il s'agit en ce moment d'une mesure législative et que lorsqu'on se sert de l'expression "agent", elle a une signification bien définie en droit: elle a le sens qu'on lui reconnaît en droit et non le sens que peuvent lui donner le commerce ou des groupes particuliers à qui il plaît de s'appeler agents maritimes. La loi vise un agent du navire, ce qui signifie l'agent légal du navire. Dans le passé, il n'y a jamais eu de contestation sous le régime des règles ordinaires de droit en matière de mandataire. Indépendamment de ce projet de loi, le fait que l'employeur est responsable de la négligence de son mandataire n'a jamais fait l'objet de discussion ou de contestation. Nous avons toujours pu poursuivre l'employeur pour un acte de négligence de la part de son agent et, après avoir obtenu jugement contre l'employeur, saisir son navire. Quant à la mesure dans laquelle on peut considérer que le projet de loi change la situation à cet égard, la seule différence est que le Conseil serait capable de saisir le navire pour avoir une garantie avant jugement, mais il convient de remarquer que le projet de loi ne stipule pas que nous pouvons saisir le navire avant d'obtenir une garantie. Une fois la garantie obtenue, nous libérons le navire. Quant à la responsabilité de l'employeur, je prétends qu'elle a toujours existé et que l'expression "agent du navire" signifie l'agent légal. Après tout, il s'agit d'un statut, d'un projet de mesure législative et il faut donner aux termes leur sens juridique et non leur signification commerciale.

L'avocat de la Fédération a aussi fait allusion à l'affrètement, disant qu'il y a au moins trois sortes d'affrètement: l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps et l'affrètement par cession à bail. C'est parfaitement exact. Je prétends qu'ici l'expression "affréteur" serait interprétée comme voulant dire "affréteur par cession à bail". Le bill parle de l'affréteur du navire. Un affréteur au voyage ou un affréteur à temps n'est pas à proprement parler un affréteur de navire; mais, à supposer que l'expression soit erronée et qu'elle vise effectivement tous les genres d'affréteur, alors, en vertu de la loi actuelle, il est stipulé que lorsque le navire a été l'instrument matériel du dommage, l'affréteur peut être tenu responsable de tous les dommages. Autrement dit, si l'on doit donner au terme "affréteur" un sens assez étendu pour viser non seulement l'affréteur par cession à bail, mais aussi l'affréteur à temps et l'affréteur au voyage, alors ces derniers ont toujours été passibles de poursuites en dommages-intérêts pour le tort matériel qu'a pu causer le navire proprement dit qui ne dépendait pas d'eux. Nous prétendons que nous n'élargissons pas en réalité la portée de la loi à cet égard, si ce n'est qu'on concédera peut-être que dans le passé il a nécessairement et incontestablement fallu que le navire proprement dit ait causé le dommage pour qu'on puisse le saisir, tandis que le dommage peut être causé par l'agent ou l'affréteur sans que le navire proprement dit en soit effectivement l'instrument. Mais, après tout, en quoi cela constitue-t-il une injustice? Étant donné le rapport qui existe avec l'agence ou l'affrètement, pourquoi le navire ne serait-il pas passible de saisie pour des dommages causés par le propriétaire ou l'agent légal de ce propriétaire? Si la personne elle-même est responsable aux yeux de la loi, pourquoi serait-il injuste de prévoir la saisie du navire comme garantie?

M. MURPHY (*Lambton Ouest*): Qu'entendez-vous par agent légal?

M. FINLAY: Le point, c'est que l'avocat de la Fédération, si j'ai bien compris ses remarques à cet égard, prétend que du fait d'employer l'expression "agent du navire" dans le projet de loi, on risque de donner à ce terme une portée beaucoup plus étendue que n'a l'expression "agent légal". Cette dernière expression a un sens bien défini et indique un rapport bien déterminé avec l'employeur.

M. MURPHY (*Lambton Ouest*): Je voudrais qu'on tire cela au clair.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Nous nous réunirons de nouveau aussitôt après le vote.

(La séance est suspendue pour permettre aux membres d'aller voter à la Chambre).

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Messieurs, nous sommes en nombre suffisant; M. Finlay va continuer son exposé.

M. FINLAY: Je crois qu'au moment de la suspension de la séance, il était question de la définition ou de la signification de l'expression "agent de navire". Du point de vue strictement juridique, l'expression "agent" a une signification bien définie. C'est la personne qui tient lieu de celle qu'elle représente. Tout ce qu'elle fait devient l'acte de l'employeur et ce dernier est directement responsable de tout ce que son mandataire fait. Telle est la définition juridique d'un agent, d'un agent légal. Toutefois, il y a des gens qui peuvent s'intituler agents maritimes et qui ne sont pas nécessairement des agents du point de vue juridique. Ils peuvent être des entrepreneurs, approvisionneurs ou fournisseurs de marine indépendants. Le navire peut avoir besoin de certains approvisionnements ou de certain matériel et il peut fort bien se faire qu'une maison qui fournit ces matières aux navires s'intitule agence maritime. Toutefois, je prétends que la maison en question n'est pas un agent de navire au sens juridique du mot. Elle n'est pas le mandataire du propriétaire du navire. Elle n'agit pas en son nom; elle fait simplement

fonction d'entrepreneur indépendant. Quiconque vous vend de l'outillage ou exécute un certain travail pour vous n'est pas votre agent; c'est un entrepreneur qui travaille pour vous. C'est le cas de la plupart des soi-disant agents maritimes. Il ne s'agit pas ici de termes commerciaux, mais bien d'un statut. Or, je prétends que dans une loi la seule signification qu'on puisse donner à l'expression "agent" est la signification qu'elle a du point de vue juridique: un homme qui tient directement lieu de son employeur, qui est responsable et agit sous l'autorité et d'après les ordres d'un autre et dont les actes sont, du point de vue juridique, attribués à son employeur. Par exemple, un employé est l'agent de son patron. Le Conseil des ports nationaux est un agent de l'État, et tout ce qu'il fait est, du point de vue juridique, un acte de l'État. Par contre, l'entrepreneur qui construit votre maison n'est pas votre agent; ce qu'il fait ne vous est pas nécessairement attribué devant la loi. Mais une personne qui est directement à votre emploi et à qui vous payez un salaire ou un traitement pour exécuter un certain travail pour vous serait votre agent. Je répète que le point important ici, c'est que, d'après le Conseil, l'expression "agent du navire" signifie l'agent légal et que, par conséquent, il n'y a aucune raison pour que le navire—outre son propriétaire—ne soit pas sujet à des poursuites pour tout acte commis. Nous ne faisons que réaffirmer notre droit de saisir le navire comme garantie lorsque la personne dont le propriétaire est responsable commet un acte qui endommage la propriété du Conseil. Me suis-je fait comprendre suffisamment bien, monsieur le président?

M. WINCH: Assurément pas par moi.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Finlay pourrait nous donner des précisions sur le point suivant: Je me suis trouvé à agir comme surnuméraire d'un navire appartenant à la *Standard Shipping Company*. Le navire était affrété à la *Rank Milling Company* et transportait une cargaison de Churchill à Londres. Les agents étaient la *Montreal Shipping Company*. A supposer que \$5,000 de dommages auraient été causés au Conseil des ports nationaux de Churchill, je crois comprendre que si le projet de loi était adopté la *Montreal Shipping Company* ou la *Rank Milling Company* pourraient être tenues responsables au cas où, le Conseil des ports ayant négligé d'agir, on s'apercevrait des dommages après le départ du navire. D'après le témoignage de M. Brisset, je conclus que la *Montreal Shipping Company* ou la *Rank Milling Company* pourraient être tenues responsables du dommage qui ne dépendait pas d'elles.

M. FINLAY: A condition qu'elles aient agit comme agents.

M. NICHOLSON: Elles étaient les agents à Churchill.

M. FINLAY: Supposons pour l'instant que cette compagnie ait été l'agent, l'agent légal. Il est difficile de dire, sans se baser sur des faits donnés, si la personne est un agent. Elle peut être un agent ou encore un entrepreneur indépendant.

M. CONACHER: A supposer qu'elle soit l'agent.

M. FINLAY: La *Montreal Shipping Company* pourrait être tenue responsable et, en réalité, ce n'est pas nouveau. En vertu de la loi actuelle, lorsqu'un navire étranger cause des dommages à la propriété du port, le Conseil peut poursuivre l'agent de ce navire.

M. NICHOLSON: Que dire de la *Rank Milling Company*? Serait-elle responsable?

M. FINLAY: Certainement, si elle a affrété le navire.

M. WINCH: Pouvons-nous poser maintenant des questions?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Ne préférez-vous pas qu'on finisse l'exposé?

M. MURPHY (*Lambton Ouest*): Pourriez-vous nous citer un exemple de ce qui constitue un agent?

M. FINLAY: Oui. Le meilleur et le plus simple exemple est celui d'un employé. Tout employé est l'agent de son employeur tant qu'il agit à titre d'employé. Le Conseil des ports nationaux est un agent de l'Etat, ce qui veut dire que tout ce qu'il fait constitue, devant la loi, un acte de l'Etat. Par contre, comme dans l'exemple que j'ai déjà cité, un entrepreneur en construction n'est pas un agent: il exécute certains travaux pour vous, mais c'est un entrepreneur indépendant qui ne prend pas votre place, du point de vue juridique.

M. NICHOLSON: Je me demande si le témoin pourrait tirer ceci au clair: La *Montreal Shipping Company* exige une très petite commission pour le service qu'elle rend à la *Standard Shipping Company* pendant que le navire est chargé et attend à Churchill. L'autre témoin a dit que la *Stag Steamship Company* était suffisamment assurée, de sorte que le dommage éventuel serait couvert par l'assurance. Je trouve qu'il serait onéreux pour la *Montreal Shipping Company* d'avoir à assurer pour des milliers de dollars et on peut en dire autant de la *Rank Milling Company*. Je ne suppose pas qu'elle serait susceptible de payer une redevance pour transporter du grain de Churchill à sa minoterie. Il me semble que ces compagnies ne devraient pas être tenues responsables des erreurs commises par la *Stag Steamship Company*.

M. FINLAY: Bien entendu, dans le cas que vous citez, je vous répondrai qu'elles sont elles-mêmes dans le commerce; elles ont voulu être les agents de ce navire et il n'y a pas d'injustice. Vous dites que la *Montreal Shipping Company* touche une commission minime et que, par conséquent, il est injuste de lui attribuer une responsabilité encourue par le navire. Or, je prétends que le Conseil des ports nationaux touche une redevance encore bien plus petite pour l'usage de ce port et pourtant nous risquons de subir des dommages s'élevant à un demi-million de dollars. Qui les paiera?

M. NICHOLSON: Les agences de Churchill et de Londres—en tout cas celle de Londres, qui s'occupait des affaires de la *Stag Company*, était une compagnie très modeste et je crois qu'un compte de \$15,000 l'aurait probablement ruinée, mais la *Stag Steamship Company* touchait un bon prix pour le transport du grain et faisait de bons bénéfices. Les taux d'assurance sont très élevés, je crois, et si les agents ont cette responsabilité, il leur faudra hausser leur tarif, sans quoi un seul grave accident les ruinerait.

M. FINLAY: Il y a une chose qu'il ne faut pas oublier, c'est que rien n'empêche l'agent de recourir à son employeur. Si le navire a causé le dommage rien n'empêche la *Montreal Shipping Company* de mettre son employeur de la partie,—s'il a réellement les fonds voulus,—dans toute action que nous pouvons lui intenter.

M. SMITH: Elle peut l'appeler en garantie.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si l'agent est tenu responsable du dommage causé par le propriétaire, il peut appeler ce dernier en garantie, advenant quoi l'assureur intervient et le propriétaire est couvert.

M. BRISSET: Nous ne sommes pas de cet avis. Il est possible que le navire soit parti à ce moment-là.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais l'assurance protège le propriétaire.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: A l'ordre! Tâchons de tirer cette affaire au clair.

M. WINCH: Je voulais savoir si j'avais bien compris ce qu'a dit M. Finlay. Si je comprends bien, vous avez fait mention précédemment d'un affréteur au voyage. Je ne suis pas sûr de l'expression.

M. FINLAY: Un affréteur par cession à bail.

M. WINCH: Vous avez dit, je crois, qu'un affréteur au voyage peut ou devrait être tenu responsable au besoin.

M. FINLAY: Oui, un affréteur par cession à bail.

M. WINCH: Dans ce cas, je voudrais savoir au juste ce que cela comporte. Par exemple supposons qu'un de mes amis, libéral, conservateur, social-créditiste ou C.C.F., comme cela arrive souvent dans ma ville de Vancouver, affrète un navire pour aller disons à l'île de Newcastle. C'est un affrètement au voyage. Dois-je comprendre que, d'après votre interprétation de cet amendement et à votre avis, si le Conseil des ports est incapable de déposer une réclamation contre le navire ou de recouvrer des dommages-intérêts du navire, vous devriez avoir le droit de déposer une réclamation contre l'affréteur au voyage?

M. FINLAY: Non. Ce que nous prétendons, c'est d'abord qu'on doit donner à l'expression "affréteur" le sens d'"affréteur par cession à bail". Dans un affrètement par cession à bail, l'affréteur devient,—pour me servir de l'autre terme de droit civil,—en quelque sorte le locataire du navire. C'est un transfert temporaire de titre. Il prend le navire, y compris l'équipage et le capitaine, entièrement sous sa haute main. Voilà ce qu'est l'affrètement par cession à bail. Dans le cas que vous citez, ce serait simplement un affrètement au voyage.

M. WINCH: C'est exactement le terme dont vous vous êtes servi dans votre témoignage: un affréteur au voyage.

M. FINLAY: Oui, un affréteur par cession à bail.

M. WINCH: Vous changez maintenant.

M. FINLAY: Non.

M. WINCH: Si possible, je voudrais qu'on m'explique cela.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Il nous faudra accepter la déclaration de M. Finlay plutôt que ce que vous pensez qu'il a dit antérieurement.

M. NICHOLSON: A supposer que le navire quitte Churchill par suite de la négligence du Conseil des ports et qu'une réclamation soit déposée ultérieurement contre la *Montreal Shipping Company*, je trouve injuste de rendre cette dernière passible des dommages-intérêts simplement parce que le Conseil des ports nationaux a omis de saisir le navire au moment où le dommage a été causé. Voudriez-vous nous donner votre avis à cet égard?

M. FINLAY: D'abord, je dirai que c'est ce qui se fait sous le régime de la loi actuelle; autrement dit, le Conseil est parfaitement libre, en vertu de la loi telle qu'elle est actuellement, de faire ce que l'on vient de mentionner, mais il y a quelque chose de plus important et c'est ceci: L'avocat de la Fédération s'est servi de l'expression "lorsque le Conseil fait preuve de négligence en laissant échapper le navire", mais je prétends qu'il n'y a aucune raison de croire que le Conseil est tenu de saisir le navire en question. Pourquoi le serait-il? Si quelqu'un cause un dommage avec quelque autre instrument, pourquoi la partie lésée serait-elle nécessairement tenue de saisir l'instrument? Certes, c'est ce qu'on fait habituellement, mais à supposer qu'on ne le fasse pas et, bien entendu, c'est possible dans bien des circonstances? Il y a eu au moins deux cas depuis quelques années à Vancouver où nous n'avons pas saisi le navire, simplement parce que nous n'avons eu connaissance de l'avarie qu'après son départ. C'est un excellent exemple de ce qui peut se produire. En tout cas, supposons qu'il y ait négligence de la part du Conseil et que nous saisissons pas le navire. La Fédération prétend que, en vertu de la loi, à moins d'avoir tenté de saisir le navire en premier lieu, nous ne pourrions pas prendre de poursuites disons contre l'agent canadien ou l'affréteur. Ce n'est pas donné qu'il s'agit d'un navire étranger dans l'exemple cité. Or, en fait, la référence que je dois à la partie adverse, c'est une opinion que

je conteste. Je prétends qu'on ne trouvera pas un seul arrêt de la cour disant que la partie en cause est obligée d'exercer les deux recours. Il est arrivé que le tribunal ait dit que là où un des recours avait été exercé la partie en cause n'avait pas été libre d'exercer l'autre, mais je ne connais pas de cas où l'on ait jamais dit que quiconque est tenu d'exercer les deux recours dont il dispose.

On a fait valoir que le Conseil, en omettant de saisir le navire, commet une injustice à l'endroit de l'agent ou de l'affrèteur canadien. Pourquoi le Conseil, s'il est la partie lésée, aurait-il cette obligation? Nous le ferons certainement pour protéger notre intérêt, mais je prétends que si nous omettons de le faire on peut difficilement nous le reprocher.

M. WINCH: J'aurai quelques précisions à demander, monsieur le président. Le témoin a fait une distinction entre un affrètement au voyage et un affrètement à temps. Quelle est la différence? Dans vos premières remarques, vous avez définitivement parlé d'"affrètement au voyage".

M. FINLAY: Permettez-moi de me servir d'une analogie ordinaire. Un affrèteur par cession à bail est comme le locataire d'une maison. Il s'empare du tout et en devient le possesseur temporaire. Il a presque les droits d'un propriétaire, du moins à l'égard d'un tiers et jusqu'à un certain point à l'égard du propriétaire proprement dit. Il en est le possesseur temporaire et c'est la même chose dans le cas de l'affrètement par cession à bail.

Le locataire d'une maison peut avoir ses propres sous-locataires. S'il le désire et il en est de même de l'affrèteur par cession à bail, qui peut engager ses propres officiers et son propre équipage: il prend possession de tout le navire.

D'autre part, l'affrèteur au voyage prend ordinairement le navire avec l'équipage et le capitaine du propriétaire à bord et probablement rien que pour faire le voyage d'un point donné à un autre ou pour faire des croisières d'une certaine durée dans le but de transférer les marchandises d'un endroit à un autre. Il n'est pas le possesseur temporaire du navire et le capitaine n'est pas nécessairement sous son autorité. Par conséquent, le cas peut se présenter où des avaries soient causées par un navire et où ce genre d'affrèteur ne soit pas réellement responsable.

M. WINCH: Monsieur le président, en tant que comité, devons-nous comprendre une fois pour toutes que l'intention du gouvernement ou du Conseil, d'après l'interprétation de cette loi modificatrice, ne vise nullement la poursuite d'un affrèteur au voyage en dommages-intérêts?

M. FINLAY: Absolument.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: La parole est à M. Conacher.

M. CONACHER: Que disent les lois qui régissent le cas en question, disons en Grande-Bretagne ou aux États-Unis?

M. FINLAY: Au sujet de l'affrètement?

M. CONACHER: Non, au sujet de la responsabilité de l'agent.

M. FINLAY: Pour ce qui est de la responsabilité de l'agent, je ne connais aucune loi du Royaume-Uni qui corresponde exactement à celle-ci.

M. CONACHER: Cette loi-ci est-elle plus rigoureuse à l'égard de l'agent?

M. FINLAY: Elle est plus rigoureuse, disons dans ses termes, parce qu'elle mentionne l'agent, tandis que la loi anglaise ne le mentionne pas. Mais nous prétendons que de toute façon l'employeur est responsable des actes de son mandataire.

Je peux dire que l'introduction de l'expression "agent" n'est pas une innovation du Conseil des ports nationaux, datant de 1936. Elle a figuré dans les lois des commissions de port du Canada pendant au moins un demi-siècle. Par conséquent, elle n'a rien de nouveau; ce n'est pas une innovation.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: La parole est à M. Hosking.

M. HOSKING: J'aurai une question à poser au sujet de la *Montreal Shipping Company*, mais avant cela je voudrais me renseigner au sujet de l'affrètement des navires au voyage. Comme on l'a laissé entendre, n'est-ce pas exactement comme le cas d'une personne qui loue un taxi avec son conducteur et qui est voyageur à bord de ce taxi. Elle ne peut pas être tenue responsable des dommages causés par le taxi qui est sous la gouverne de son conducteur.

M. FINLAY: Précisément.

M. HOSKING: Mais si vous louez un véhicule et que vous en soyez le conducteur, alors vous devenez responsable.

M. FINLAY: C'est un excellent exemple, qui montre la différence entre un taxi et une voiture louée que vous conduisez vous-même.

M. HOSKING: Pouvez-vous nous dire au juste comment cette compagnie Maritime de Montréal pourrait se trouver dans le cas de celui qui loue une voiture pour la conduire lui-même?

M. FINLAY: Certainement.

M. HOSKING: Pour être passible de poursuites, comment la compagnie pourrait-elle se mettre dans une position où elle serait considérée comme celui qui loue une auto pour la conduire lui-même?

M. FINLAY: Pour ce qui est de la *Montreal Shipping Company*, dans l'exemple qu'on a cité, il ne s'agissait pas du cas d'un affrèteur; mais le cas d'un affrèteur est analogue à l'exemple que vous venez de mentionner: celui du taxi et de la voiture louée que l'on conduit soi-même. La *Montreal Shipping Company* serait responsable, non pas à titre d'affrèteur, mais bien à celui d'agent.

M. HOSKING: Si j'ai bien compris, la situation est la même pour l'affrèteur et pour l'agent.

M. FINLAY: Oh! non.

M. HOSKING: Il prend la responsabilité de la manœuvre du navire.

M. FINLAY: Pas nécessairement. L'agent peut agir de différentes manières en cette qualité: il peut s'occuper de la manœuvre du navire ou ne pas s'en occuper; mais s'il doit,—supposons que le propriétaire du navire ordonne à la *Montreal Shipping Company*, agissant comme son agent, disons de faire des préparatifs pour l'arrivée d'un de ses navires. La *Montreal Shipping Company*, agissant à titre d'agent légal, se rend au quai de Montréal et là disons que sa négligence provoque un incendie. Le cas échéant, il n'y a eu aucun acte de la part du navire; le navire n'est pas en cause en tant que navire, mais ses propriétaires peuvent néanmoins être tenus responsables parce que la *Montreal Shipping Company* était leur agent.

M. HOSKING: N'est-ce pas un peu exagérer que de supposer qu'un agent va aller causer un incendie?

M. FINLAY: Oui, l'exemple est un peu tiré par les cheveux, je le reconnais. La disposition s'appliquerait plus couramment au cas d'un navire étranger, peut-être sans ressources, qui cause un dommage.

M. HOSKING: La situation du capitaine ne me paraît pas très claire. Si je comprends bien, la *Montreal Shipping Company* ou l'agent ne peut donner aucune autorisation ni avoir quoi que ce soit à faire avec la navigation du navire; par conséquent il n'est pas en état de causer le dommage dont vous voulez, si je comprends bien, le tenir responsable en vertu de la présente loi.

M. FINLAY: Oh!

M. HOSKING: Un instant. Ensuite, dans la confusion l'agent est poursuivi pour les dommages, tandis que la compagnie d'assurance ou les assureurs du navire pourraient, grâce à quelque détail technique de droit, se trouver dans l'impossibilité de poursuivre la personne réellement responsable et poursuivraient l'agent qui serait probablement incapable de payer. L'auteur du délit ou des dommages pourrait s'en tirer indemne.

M. FINLAY: Je prétends que l'auteur ne s'en tirerait pas indemne. Il n'y a rien qui empêche,—à supposer, dans l'exemple que vous citez, que l'employeur soit réellement l'auteur du dommage,—il nous reste le droit de poursuivre l'agent, l'agent canadien. Nous pouvons faire cela et rien n'empêche l'agent canadien de faire intervenir son employeur.

M. HOSKING: Sauf la distance.

M. FINLAY: Oui, si ce n'est la distance; mais nous sommes dans le même cas.

M. HOSKING: Il me semble qu'on cherche, par cette loi-ci, à permettre au Conseil d'avoir son argent d'une source qui lui était inaccessible auparavant, c'est-à-dire d'un intermédiaire, d'un innocent spectateur.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, ce n'est pas un innocent spectateur. Ce qu'on propose ou ce qu'on demande au Comité pour les raisons qu'a fait valoir la Fédération nationale des armateurs aujourd'hui, c'est que le Conseil des ports nationaux nuise à sa propre cause pour le recouvrement de dommages causés à sa propriété en n'ayant pas de recours contre l'agent du propriétaire du navire. Si cet agent a besoin de protection, libre à lui ou au propriétaire de la prévoir quand ils s'entendent pour établir cette agence. Par exemple, rien n'empêche l'agent d'obtenir une garantie quelconque du propriétaire du navire au cas où il serait tenu responsable de dommages causés par le navire. D'autre part, le propriétaire du navire peut en faire autant à l'égard des actes de son agent. C'est une question de contrat entre l'armateur et son agent et c'est à eux à se protéger. Après tout, ces contrats d'agence ne sont pas conclus entre le Conseil et l'agent ou l'armateur, mais bien entre l'agent et le propriétaire du navire. C'est à eux de préciser leur position respective à l'égard l'un de l'autre et non au Conseil.

On a cité aujourd'hui des cas éventuels et je désire moi aussi en citer un. Il y a au Canada des agents de navires qui ne possèdent pas de biens au pays: Les lieux qu'ils occupent sont loués du Conseil des ports nationaux. Ce sont des agents de navires étrangers. Lorsque les navires sont partis, à supposer que l'agent n'a pas de biens au Canada, quel recours reste-t-il au Conseil pour les dommages causés à sa propriété et qui ont un rapport avec l'exploitation du service de ces navires? C'est pourquoi je tiens à signaler qu'en acceptant les propositions qui nous ont été faites cet après-midi, nous risquerions de compromettre la situation du Conseil et cela dans le simple but de décharger les armateurs et les agents du soin de se protéger mutuellement de la façon qui leur plaît. Avant de passer à un autre sujet et afin de tirer l'affaire au clair, qu'on me permette d'indiquer au Comité quelle est l'attitude du ministère au sujet des griefs qu'on a exposés. Bien que nous ne soyons pas disposés à accepter et que nous soyons même obligés de combattre tout amendement éventuel à l'article 1^{er} tendant à restreindre la définition d'un propriétaire de navire en supprimant les mots "agent, l'affréteur ou le capitaine du navire"...

M. WINCH: Voudriez-vous répéter ce que vous venez de dire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Bien que nous soyons obligés de nous opposer à toute modification éventuelle de la première partie de l'article 1^{er} qui se rapporte à la définition de l'expression "propriétaire de navire" comme on le propose,—je parle en ce moment pour le ministère et au nom du ministre,—nous sommes prêts à composer,—si je peux m'exprimer ainsi,—au sujet de la

demande ou des griefs exposés par l'avocat de la *Shipping Federation of Canada*, et cela peut se faire le mieux en vertu de l'article 8. Nous avons été jusqu'à rédiger un projet d'amendement que le ministère et le Conseil pourraient accepter. Quand nous aborderons l'article 8, j'en donnerai lecture, si le Comité veut bien me le permettre, et le Comité pourra décider de son sort. Toutefois, je me verrai alors obligé d'avertir le Comité qu'il faut prendre bien soin de ne pas compromettre la situation du Conseil dans les causes qui pourront se présenter à l'avenir et où le seul recours utile qu'il pourrait avoir en cas de dommage causé à sa propriété serait la saisie du navire, car il peut arriver parfois que l'agent n'ait pas de biens et qu'un recours contre lui soit futile.

M. WINCH: Si j'ai demandé cela, c'est pour savoir,—c'est une question de procédure qui nous serait utile,—si, vu que le ministère ne peut pas envisager de changement dans l'article 1^{er} et qu'il a une proposition à faire touchant l'article 8, il serait possible ou permmissible d'avoir une idée de ce que comporte cet amendement à l'article 8?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce serait peut-être anticiper le débat sur l'article 8, mais je n'ai aucune objection et je laisse au Comité le soin de le décider.

M. GREEN: Je crois qu'il est quelque peu prématuré de la part de l'assistant parlementaire de dire que, quoi que le Comité puisse désirer, le ministère ne modifiera pas...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'ai pas dit cela. J'invoque le Règlement, monsieur le président; je n'ai pas dit cela. J'ai dit que nous devons nous opposer à tout amendement à l'article 1^{er} dans le sens proposé cet après-midi et que c'était là une déclaration de ligne de conduite de la part du ministère.

M. GREEN: Nous sommes un comité parlementaire indépendant auquel pareil ultimatum ne doit pas être servi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. L'honorable député me prête des mots que je n'ai jamais prononcés. Je répète que tout ce que j'ai dit, c'est que, à titre de représentant du ministre et en qualité de membre du Comité, je devrai m'opposer à toute modification de l'article premier dans le sens qui a été proposé cet après-midi et que je laisse au Comité le soin de statuer en dernier ressort. J'ai le droit de dire cela.

M. GREEN: Je ne le pense pas. C'est la première fois que j'aie jamais entendu un ministre et à plus forte raison un adjoint parlementaire dire à un comité, avant d'avoir fini d'entendre l'exposé des griefs pour l'étude d'une révision, que le ministère n'est pas disposé à faire de changement, et je suis bien sûr que l'honorable M. Chevrier n'adopterait pas cette attitude, parce que...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'ai jamais parlé de la sorte...

M. GREEN: ... nous sommes ici pour étudier le présent projet de loi qui n'a fait pour ainsi dire l'objet d'aucun débat à la Chambre avec l'entente qu'il serait étudié comme il faut par notre comité. Le sujet n'a aucun caractère politique. Personne ne peut en retirer un avantage politique, mais, croyez-moi, c'est une mesure d'une importance vitale pour certains ports canadiens. Par exemple, je sais qu'elle est extrêmement importante pour mon propre port de Vancouver et que nous nous préoccupons beaucoup plus de conserver le commerce maritime qu'il y a là que d'accorder de plus amples pouvoirs au Conseil des ports nationaux. Je suppose que tous les ports nationaux sont dans le même cas. Ce qui importe, c'est le commerce qui se fait dans les ports et non le fait de doter le Conseil d'un gourdin pour manier ceux qui y font affaire. Je demanderai en premier lieu à M. Finlay combien le Conseil des ports nationaux a perdu, faute d'avoir pu recouvrer les dommages causés à sa propriété par des navires.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Finlay?

M. FINLAY: La réponse, monsieur le président, est...

M. CAMPBELL: Veuillez parler un peu plus fort.

M. FINLAY: La réponse, monsieur le président, est que jusqu'ici nous avons toujours pu les recouvrer. Toutefois, je prétends que rien n'indique que cela doive nécessairement durer.

M. NICHOLSON: Dix-huit ans, ce n'est pas mal.

M. FINLAY: Oui, mais le cas peut facilement se présenter.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: M. Green a la parole.

M. GREEN: La loi est en vigueur depuis dix-huit ans et sous le régime de cette loi vous n'avez pas perdu un sou en fait de dommages causés par des navires à la propriété du Conseil des ports.

M. FINLAY: Vous voulez dire à cause des dispositions actuelles visant la saisie des navires.

M. GREEN: Non, mais tout ce que je veux savoir, c'est si vous avez perdu de l'argent par suite des dommages causés par des navires à la propriété du Conseil des ports nationaux depuis sa création en 1936.

M. FINLAY: Nous avons certainement perdu de l'argent dans le sens que nous avons dû prendre des poursuites pour nous faire payer. Dans bien des cas, nous avons dû payer des frais judiciaires considérables pour le recouvrer.

M. GREEN: Vous avez été remboursés pour tout le dommage que vous aviez subi?

M. FINLAY: Parce qu'il y a toujours un ou deux facteurs en cause, une ou deux circonstances qui priment dans l'occurrence. Dans la plupart des cas, nous avons pu saisir le navire et avoir ainsi une garantie; dans d'autres, nous avons eu la chance d'avoir affaire à un armateur canadien que nous pouvions poursuivre immédiatement.

M. GREEN: En vertu de la loi actuelle et indépendamment de ces nouvelles modifications, vous êtes en état de saisir le navire en premier lieu lorsque votre propriété a été endommagée, n'est-ce pas?

M. FINLAY: Si le dommage a été causé par le navire; mais à supposer qu'il ait été causé par l'agent du navire?

M. GREEN: Comment un agent de navire peut-il endommager vos quais?

M. FINLAY: Cela peut se produire.

M. CONACHER: Cela s'est-il jamais produit?

M. FINLAY: Non, cela n'a jamais été fait par une personne agissant à ce moment-là comme agent d'un navire en particulier, mais il est arrivé au moins une fois que nous ayons subi des dommages considérables par suite de la négligence d'une compagnie qui agit la plupart du temps comme agent de navires. Il est vrai que dans le cas en question elle n'agissait pas comme agent d'un navire en particulier. Nous intentons actuellement des poursuites à cette compagnie.

M. GREEN: De quel genre de dommages s'agissait-il?

M. FINLAY: Des dégâts d'incendie.

M. GREEN: Un agent, agissant d'après les ordres, avait provoqué un incendie. Est-ce bien cela?

M. FINLAY: Justement.

M. GREEN: Quel rapport cela a-t-il avec le navire?

M. FINLAY: Le navire est simplement saisi comme garantie.

M. GREEN: Vous pourriez saisir un navire appartenant à un tiers pour vous indemniser des dommages causés par un incendie qu'aurait provoqué un agent?

M. FINLAY: Justement et, bien entendu, si l'on ne modifiait jamais la Loi sur le Conseil des ports ou si cette loi n'existait pas dans sa forme actuelle, nous pourrions prendre des poursuites contre l'agent dans un cas tel que celui que j'ai cité: nous pourrions poursuivre l'employeur pour le dommage causé par son mandataire et, une fois notre procès gagné, saisir son navire.

M. GREEN: Vous ne pourriez le faire que si l'agent agissait spécifiquement pour le compte du propriétaire du navire et provoquait l'incendie à ce titre.

M. FINLAY: C'est exact.

M. GREEN: Sous le régime de la loi actuelle, vous avez le droit de saisir le navire pour les dommages qu'il peut causer.

M. FINLAY: Que le navire cause.

M. GREEN: Oui. C'est une bonne garantie, n'est-il pas vrai?

M. FINLAY: Peut-être.

M. GREEN: Et si vos gens sont vigilants, il est rudement difficile pour un navire de sortir du port où il a causé des dommages à votre propriété.

M. FINLAY: Il est arrivé plusieurs fois que les dommages n'aient été découverts qu'après le départ du navire.

M. GREEN: Et vous avez toujours recouvré votre argent?

M. FINLAY: Oui, mais, encore une fois, le propriétaire se trouvait être au Canada.

M. GREEN: Vous avez toujours perçu votre argent jusqu'ici?

M. FINLAY: Oui, mais, bien entendu, les dommages auraient pu être causés par un navire étranger.

M. GREEN: Qu'il s'agisse d'un navire canadien ou d'un navire étranger, vous n'avez jamais perdu un sou par suite de dommages causés à vos docks par un navire?

M. FINLAY: Non, mais c'est parce que la chose peut évidemment se produire que nous cherchons à parer à cette éventualité.

M. GREEN: Le malheur est que vous dressez des obstacles qui empêcheront les navires de venir à Vancouver, Halifax, Saint-Jean ou Montréal s'ils sont en butte à toutes ces stipulations. Comme vous le savez, la concurrence est très vive avec des ports comme Seattle et Portland et un port ne peut pas continuer de faire des affaires si le Conseil des ports nationaux s'arroge tous ces pouvoirs dont il n'a pas besoin.

M. FINLAY: Je peux dire qu'il y a un pouvoir qui est bien plus étendu que tout ce que nous recherchons dans le projet de loi à l'étude, ou du moins plus étendu à un certain point de vue: c'est celui qu'accorde la Loi sur les ports, docks et quais du Royaume-Uni et qui permet de saisir et de détenir le navire pour acquitter des droits encourus par un chargeur.

M. GREEN: Vous avez le droit de saisir le navire pour des dommages et vous avez aussi le droit de poursuite dans le cours ordinaire des choses.

M. FINLAY: Oui.

M. GREEN: Et vous avez le droit, comme toute partie à un litige ou n'importe qui, de faire saisir le navire afin qu'il ne puisse pas quitter le port avant que vous ayez obtenu une garantie.

M. FINLAY: C'est le droit que nous cherchons à faire établir.

M. GREEN: Vous le possédez déjà. Si un navire endommage vos docks, vous avez le droit de le saisir.

M. FINLAY: Lorsque c'est le navire qui a causé le dommage. Mais supposons que le dommage n'ait pas été causé par le navire proprement dit?

M. GREEN: Pourquoi s'en prendre au navire si ce n'est pas lui qui a causé le dommage?

M. FINLAY: Pour la même raison qu'on saisit les biens de quiconque a causé des dommages.

M. GREEN: Si vous intentiez des poursuites tout comme n'importe quelle autre partie à un litige le ferait, vous pourriez faire saisir le navire avant qu'il quitte le port et exiger une caution pour garantir le dommage.

M. FINLAY: L'agent peut évidemment en faire autant.

M. GREEN: Vous dites?

M. FINLAY: L'agent canadien peut en faire autant.

M. GREEN: Pourquoi aurait-il à le faire? Pourquoi n'assumez-vous pas une part de vos responsabilités? Vous faites affaire dans ces ports. Pourquoi ne faites-vous pas comme n'importe quelle autre organisation commerciale et ne vous adressez-vous pas aux tribunaux? Pourquoi voulez-vous avoir tous ces contrôles spéciaux?

M. FINLAY: Je répète que le principe de la saisie du navire n'a absolument rien de nouveau.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Le Comité me permettra de suggérer une chose. Il semble que les objections visent particulièrement l'article 8. Le Comité désire-t-il prendre connaissance des amendements qui sont proposés?

M. GREEN: Mon objection ne vise pas seulement l'article 8. J'estime que cette définition de l'expression "propriétaire" va décidément trop loin. Il y a une loi en vigueur actuellement et l'expression "propriétaire" n'y est nullement définie. Autrement dit, le mot "propriétaire" est interprété dans son sens ordinaire, ainsi qu'il devrait l'être. Ici, vous avez un article qui amène à toute force l'agent et l'affréteur. Puis vous arrivez aux marchandises. Les griefs qu'on présente aujourd'hui sont présentés au nom des expéditeurs. Prenons les gens qui expédient leurs marchandises. Voyez comment on définit le propriétaire des marchandises. C'est bien pis: l'article inclut l'agent, l'expéditeur, le consignataire ou le dépositaire en même temps que le transporteur des marchandises; tous sont décrits comme propriétaires. J'estime que cet article va beaucoup trop loin et qu'on devrait laisser la loi telle qu'elle est actuellement. On n'a nullement besoin de définir l'expression "propriétaire", certainement en ce qui concerne les navires. M. Finlay a prouvé que le Conseil n'a pas besoin d'autre chose. Il a recouvré tout ce qui lui revenait depuis dix-huit ans. Qui pourrait en dire autant dans le pays? Quant à la question du propriétaire des marchandises, vous verrez que c'est la même chose et que le Conseil des ports nationaux essaie d'avoir une arme qui lui permette de saisir tout ce qui a un rapport quelconque avec les marchandises. Pour moi, ce n'est pas une bonne loi et le Comité devrait étudier cette question de la définition du terme "propriétaire".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour ce qui est du propriétaire des marchandises, si l'honorable député veut bien lire les notes explicatives en marge du projet de loi, il verra que dans bien des cas le Conseil n'a de contact direct qu'avec le transporteur et le dépositaire et non avec le propriétaire de la marchandise.

M. GREEN: L'exposé de M. Finlay prouve effectivement que le Conseil des ports est dans cette situation depuis dix-huit ans et qu'il n'a pas perdu un sou.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne parlait pas des propriétaires de la marchandise.

M. GREEN: Le Conseil n'a pas perdu un sou sur les dommages causés à sa propriété par des navires. Pourquoi devrait-il nous demander de plus amples pouvoirs?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: M. Finlay a-t-il terminé son exposé?

M. WINCH: M. Green, a je crois, indiqué exactement la raison pour laquelle j'ai demandé s'il est possible de savoir au juste ce que comporte l'article 8. Je ne l'avais pas mentionné auparavant parce que nous avons la nouvelle définition de l'expression "propriétaire" à l'article 1^{er}. J'ai lu attentivement les notes explicatives en marge de cet article et, franchement, je ne peux pas voir comment on peut le moins, dans le sens indiqué par M. Finlay, considérer le destinataire ou le propriétaire ou le transporteur ou l'agent qui manipule des marchandises à bord d'un navire comme étant responsable dans une poursuite en dommages-intérêts. Toute l'affaire est tellement importante et compliquée que je voudrais avoir des précisions bien nettes et j'estime qu'il serait très utile que l'adjoint parlementaire ou M. Finlay nous explique ce qu'ils projettent dans les autres articles, car cela peut changer mon interprétation de l'expression "propriétaire" à l'article 1^{er}.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je m'en remets à la décision du Comité.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Est-on de cet avis?

Adopté.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, d'après nous, ce que la *Shipping Federation of Canada* craint surtout dans ce projet de loi, c'est que les alinéas (1) (b) et (1) (c) de l'article 16, qui traitent respectivement des dommages à la propriété du Conseil et à l'obstruction des opérations du Conseil, puissent permettre la saisie d'un navire dans le cas où ni le navire ni l'équipage ne sont effectivement les auteurs du dommage. Je crois que c'est là le principal grief qu'a exposé cet après-midi M. Brisset, l'avocat de la Fédération. La Fédération considère aussi que le paragraphe 7) de l'article 16 a pour effet de conférer au Conseil un droit qui, à l'avis de la Fédération, ne lui appartenait pas antérieurement, à savoir: le droit d'intenter des poursuites à un affréteur, agent et autres, sans avoir le droit de saisir le navire. Nous sommes prêts à faire droit à une partie des demandes de la Fédération et nous estimons que cela peut se faire quand le Comité abordera l'étude de l'article 8. Pour faciliter les délibérations, nous avons rédigé un projet d'amendement que nous serions disposés à accepter, si toutefois le Comité l'agrée. Il vise l'article 8. Si l'on veut bien me permettre de le faire consigner, je suis prêt à en donner lecture. L'amendement serait ainsi conçu:

Que l'article 8 du bill n° 421 (Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux) soit amendé en supprimant les alinéas b) et c) du paragraphe 1 de l'article 16 projeté et en y substituant ce qui suit:

- b) un bien sous l'administration du Conseil a été endommagé par le navire ou par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres de ses officiers supérieurs;
- c) un empêchement quelconque à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés a été suscité ou tenté par le navire ou par la faute ou négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et que, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte;
- d) le propriétaire du navire a, en ce qui concerne ledit navire, commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 21, au Conseil;

M. WINCH: Vous avez simplement supprimé le mot "propriétaire".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous vous reportez à l'article 8, vous verrez clairement la différence.

M. WINCH: Vous avez enlevé le mot "propriétaire". C'est le point essentiel?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Justement.

M. BELL: Je ferai remarquer que vous avez le mot "propriétaire" à l'article 18 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux auquel se rapporte cette nouvelle disposition du bill. Il pourrait y avoir équivoque.

M. NICHOLSON: Je suppose que nous revenons à l'article 1^{er}. Ceci n'est qu'à titre d'information?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Par ce que les deux articles étroitement liés aux griefs qu'on a fait valoir.

M. WINCH: Est-ce que ce projet d'amendement sera mis en discussion lorsqu'on abordera l'étude de l'article 8? Est-ce que cela n'est pas incompatible avec l'autorité conférée au Conseil en vertu de l'article 1^{er} du bill, étant donné que vous désignez les pouvoirs?

M. FINLAY: Non. A supposer que le bill soit ainsi amendé, cela ne sera pas incompatible avec la définition des termes employés dans l'alinéa *e-a*) en question.

M. WINCH: Vous ne pourriez pas vous prévaloir des droits de l'article 1^{er} dans l'application de l'article 8 ainsi amendé?

M. FINLAY: On ne pourrait saisir le navire que s'il était l'instrument proprement dit du dommage,—j'entends le navire ou son équipage,—mais il en a toujours été ainsi.

M. GREEN: L'expression "propriétaire" demeure néanmoins au sous-alinéa *d*) de l'alinéa *v*) de l'article 16.

M. FINLAY: Exactement.

M. GREEN: Elle se trouve aussi aux sous-alinéas *e*) et *f*).

M. FINLAY: Oui et il s'agit là des cas...

M. GREEN: Le sous-alinéa *d*) vous donne le droit de saisie.

M. FINLAY: Oui, mais, en réalité, c'est une disposition qui existe aussi au Royaume-Uni et qui, en tout cas, est, à mon avis, peut importante dans la pratique, vu que le montant des droits serait minime. Autrement dit, ces sous-alinéas visent les cas où de gros dommages seraient causés, comportant une indemnité considérable.

M. HOSKING: Pour revenir à l'article 1^{er} *e-a*), si un navire étranger vient dans notre port et qu'une compagnie y mette une cargaison de sable, elle serait "en ce qui concerne les marchandises l'expéditeur. Si le navire endommageait un quai, pourrait-on poursuivre la compagnie qui va expédier le sable pour les dommages causés par le navire en question?

M. FINLAY: Oh! non, parce que, en pareil cas, la compagnie de sable est l'agent, si l'on peut dire, pour les marchandises et non l'agent du navire.

M. HOSKING: Elle ne serait pas responsable des dommages causés par la négligence du capitaine du navire?

M. FINLAY: Non.

M. HOSKING: Supposons qu'elle commence à charger le sable à bord du navire.

M. FINLAY: Oui.

M. HOSKING: Il y en a déjà une assez grande quantité à bord; puis, accidentellement, elle en laisse tomber dans le port et le bloque.

M. FINLAY: Oui.

M. HOSKING: Alors, comme dans le cas des marchandises entre les mains de cette compagnie maritime, vous pourriez saisir le navire et tenir responsable la compagnie qui charge le navire. Est-ce cela que vous désirez faire? Est-ce là le but du projet de loi?

M. FINLAY: Pardon, parlez-vous de l'amendement?

M. HOSKING: Non, j'essaie de comprendre l'article 1^{er} du bill.

M. FINLAY: Alors, dans le cas particulier que vous citez, nous ne pourrions pas saisir le navire parce que les gens qui procureraient le sable ne seraient que des fournisseurs; ils ne seraient pas les agents du navire et, partant, nous ne pourrions pas saisir le navire.

M. HOSKING: Et vous ne pourriez traiter qu'avec le chargeur du navire?

M. FINLAY: Oui.

M. WINCH: Personnellement, j'arrive à une mise au point qui résulte d'une question posée il y a quelques instants. Dans sa réponse, M. Finlay a fait certaines remarques au sujet du recouvrement de dommages par le Conseil dans le passé. Vous avez dit que vous aviez pris récemment ou que vous prenez actuellement des poursuites en recouvrement de dommages, mais qu'il ne s'agissait pas de dommages causés par le navire proprement dit. Le fait même que vous intentez ces poursuites est pour moi la preuve concluante que vous avez déjà le droit ou le pouvoir d'agir dans certaines circonstances où ce n'est pas le navire proprement dit qui a causé les dommages. Vu que vous devez posséder actuellement ce pouvoir, puisque vous avez intenté une poursuite, pourquoi alors demandez-vous le pouvoir additionnel mentionné ici?

M. FINLAY: Il y a malentendu. En réponse à la question qui m'avait été posée à ce moment-là, j'ai parlé de la poursuite intentée à une compagnie qui agit habituellement à titre d'agent de navire, mais j'avais signalé qu'il n'y avait pas de navire en cause, simplement parce que la compagnie, dans l'occurrence, n'agissait pas à titre d'agent pour un navire quelconque. Elle a causé un incendie dans un de nos hangars, mais le navire n'avait rien à y voir. La compagnie n'agissait pas à titre d'agent d'un navire à l'époque; en conséquence, nous avons poursuivi uniquement la compagnie.

M. BOUCHER: Est-ce qu'elle serait considérée maintenant comme propriétaire?

M. FINLAY: Non, parce que, dans l'exemple qui a été cité, elle n'avait aucune affaire avec un navire quelconque. Dans le cas en question, le coupable était une agence maritime, mais elle n'agissait pas comme agent d'un navire quelconque au moment où le dommage a été causé. Elle avait causé un incendie dans un de nos hangars et nous avons prétendu qu'elle avait fait preuve de négligence.

M. WINCH: N'auriez-vous pas exactement le même pouvoir si elle agissait à titre d'agent du navire?

M. FINLAY: Oui, certainement; mais dans ce cas-là, nous prétendons que si elle agissait à titre d'agent d'un navire au moment où elle a mis le feu, nous devrions avoir le droit de saisir le navire.

M. GREEN: Comment arrivez-vous à cette conclusion? Le navire n'aurait aucun rapport avec l'incendie de votre hangar. Comment pouvez-vous conclure que du moment que quelqu'un sur le quai provoque un incendie vous devriez avoir le droit de saisir le navire?

M. FINLAY: En fin de compte, cela revient à dire que nous avons le droit de saisir le navire en premier lieu comme garantie; mais, dans l'exemple qui a été cité, ou dans le second exemple où la compagnie aurait agi, à titre d'agent du navire au moment où elle a mis le feu au hangar, nous aurions pu effectivement poursuivre les propriétaires du navire, obtenir jugement et ensuite saisir leur navire. Même s'ils n'avaient aucun rapport avec l'incendie, ils seraient néanmoins responsables de la négligence de leur agent.

M. WINCH: Ce que je ne peux pas m'entrer dans la tête, c'est le cas que vous avez mentionné, où le navire ou les propriétaires réels du navire n'étaient

pas en cause. La compagnie agissait pour son propre compte à ce moment-là et elle a mis le feu à votre hangar; en conséquence, vous la poursuivez. Mais à supposer qu'elle eût agi comme agent, quel est le lien moral de responsabilité qui veut que vous teniez le navire responsable du moment que c'était son propre fait en tant que compagnie?

M. FINLAY: C'est une simple question de principe.

M. WINCH: J'essaie de le comprendre, je voudrais le comprendre, mais j'ai de la difficulté.

M. FINLAY: C'est un principe de droit en matière d'agences.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Tout à fait indépendant de la présente loi.

M. FINLAY: Oui, tout à fait indépendant de la Loi sur le Conseil des ports nationaux: c'est un principe essentiel de droit civil en matière de mandataires. Supposons que vous conduisiez votre propre automobile pour vos propres affaires et que, disons par suite de négligence, vous causiez des dommages. Vous êtes le seul qui soyez responsable. Par contre, supposons que vous soyez à l'emploi de M. Untel et que durant cet emploi vous conduisiez votre propre voiture et que vous causiez des dommages; le cas échéant, votre employeur est tenu responsable aux yeux de la loi, malgré qu'il n'ait été nullement mêlé à l'accident.

M. GREEN: Mais vous réclamez le droit de saisir le navire avant de prouver devant le tribunal qu'il y a eu négligence.

M. FINLAY: Simplement comme garantie, pour forcer le propriétaire du navire à déposer une caution.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'article 1^{er} est-il adopté?

M. GREEN: Non, il ne l'est certainement pas. Vous réclamez le droit de saisir le navire dans le cas où un incendie a été provoqué par un agent sur le quai avant d'avoir obtenu un jugement contre l'agent du navire ou contre qui que ce soit. Est-ce bien cela?

M. FINLAY: Certainement. En réalité, s'il fallait attendre d'avoir obtenu jugement contre le navire, bien souvent nous n'aurions aucune garantie, pour la simple raison que le navire pourrait être à 3,000 milles de là et que le procès pourrait durer pendant des mois.

M. GREEN: Pourquoi vous placerait-on dans cette situation privilégiée? Pourquoi accorder au Conseil des ports nationaux un privilège que ne possède pas le propriétaire du dock voisin du sien?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois...

M. GREEN: Je voudrais qu'on réponde à ma question.

M. FINLAY: La seule réponse que je puisse faire, c'est qu'il s'agit ici de la propriété de l'État. Le principe voulant qu'on tienne le navire responsable des dommages causés n'est nullement extraordinaire. Le fait est qu'on le trouve dans la Loi de la marine marchande du Canada et dans toutes les lois sur le commerce maritime et les navires marchands du Royaume-Uni. Le principe veut que le navire soit passible de saisie pour des dommages causés à la propriété d'un port.

M. GREEN: Dommages causés par le navire?

M. FINLAY: Dommages causés par le navire quand celui-ci est l'instrument employé.

M. GREEN: Vous possédez ce droit actuellement.

M. FINLAY: Vous dites que nous possédons ce droit actuellement; mais j'ai cru comprendre que, d'après vous, c'est injuste.

M. GREEN: Pas du tout. Supposons qu'un agent a un conducteur de camion qui jette une cigarette dans votre hangar et allume un incendie; si je comprends bien, vous allez poursuivre l'agent pour la négligence de son conducteur de camion; mais vous demandez en outre le droit de saisir le navire comme garantie de l'indemnité éventuelle que le tribunal pourra vous accorder pour les dommages causés par la cigarette du conducteur de camion. Est-ce exact?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Est-ce que l'amendement ne répond pas à votre objection?

M GREEN: Je demande au témoin si c'est exact ou non.

M. FINLAY: Effectivement, oui; mais, comme on l'a signalé, il n'y a réellement rien d'injuste là-dedans. Si quelqu'un a besoin de protection, c'est bien la partie lésée et le propriétaire du navire et l'agent son toujours libres de se protéger au moyen de leurs propres contrats. Le conseil des ports nationaux ne jouit d'aucune protection de la sorte.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: J'aurai une remarque à faire. Nous ne voulons pas bousculer le Comité, mais, à moins de siéger ce soir, nous ne pourrions pas avoir de séance avant demain soir. Qu'est-ce que le Comité entend faire?

M. GREEN: Monsieur le président, la journée de demain va être consacrée entièrement à l'étude du budget du ministère des Transports et il ne conviendrait guère d'avoir une séance du Comité pendant que la Chambre discute ces crédits.

M. CONACHER: Ne pourrions-nous pas avoir un mot d'explication de la Fédération des armateurs pour voir si l'amendement convient à ceux qui sont le plus directement intéressés.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Nous pourrions siéger ce soir.

M. HOSKING: Ne pourrait-on pas avoir une explication de la part du représentant de la Fédération pour voir si l'amendement convient aux gens qui sont plus intéressés que nous ne le sommes?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Il est juste dix heures; qu'est-ce que le Comité entend faire?

M. HOSKING: Pourrions-nous prolonger la séance de quelques minutes et en finir?

M. GREEN: Nous ne pourrions jamais en finir en quelques minutes, parce que le sujet est trop important, trop vital.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Le Comité désire-t-il finir ce soir? Qu'est-ce que le Comité décide?

M. CONACHER: Siégeons une demi-heure de plus.

M. GREEN: La question est trop vitale pour la tirer au clair en quelques minutes. Il est préférable d'ajourner jusqu'à une occasion favorable.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: A l'ordre! M. Brisset n'est pas d'ici et, pour l'accueillir, on suggère de siéger ce soir.

M. NICHOLSON: Il a été proposé de siéger pendant quelques minutes de plus.

M. CONACHER: On pourrait peut-être tirer toute l'affaire au clair.

M. BRISSET: Je tiens à dire au Comité que je serai à sa disposition au cas où il voudrait siéger ce soir. Quant au projet d'amendement, il répond en partie à notre objection, mais il est loin d'y répondre entièrement. Je signale au Comité le paragraphe 7 de l'article 16, lequel est ainsi conçu:

7) Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, il peut, en tout cas mentionné au

paragraphe (1), procéder contre le propriétaire du navire devant toute cour de juridiction compétente pour réclamer la somme qui lui est due ou solde de cette somme dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (3), et il peut aussi exercer contre le propriétaire du navire tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit.

Donc, même avec le nouvel amendement, à supposer que le navire endommage la propriété du Conseil, l'affrètement canadien et l'agent canadien demeurent responsables et je dirai au Comité que le Canada sera le seul pays maritime du monde où un agent ou un affrètement sera responsable de la navigation du navire. Je ne pense pas que vous trouviez une disposition législative analogue dans aucun autre pays au monde. Je parle, bien entendu, d'un affrètement dans la plus large acception du terme et non d'un affrètement par cession à bail. Je ne vois pas la distinction que mon distingué confrère veut faire ici. L'expression est claire en soi. "Affrètement" n'est pas défini comme étant ce que nous appelons un "affrètement par cession à bail" et je ne pense pas qu'un tribunal quelconque interpréterait l'expression au sens restreint qui nous a été indiqué ici aujourd'hui.

M. BELL: Je me permettrai de poser une question à M. Brisset. Voulez-vous exprimer votre avis quant à l'effet que la définition plus stricte des responsabilités des agents au Canada peut avoir sur notre commerce maritime en général?

M. BRISSET: Elle accroîtra les responsabilités éventuelles des agents et des affrètement canadiens au delà de leurs moyens. Je parle, bien entendu, des cas éventuels où les dommages seraient considérables. Si les dommages sont légers on n'a pas trop à s'en préoccuper, mais ils peuvent être considérables et j'ai eu connaissance de réclamations pour des milliers de dollars à la suite de collisions de navires avec les installations des ports. Je répète que ni l'agent ni l'affrètement ne peut s'assurer contre un risque de la sorte. Il peut s'assurer contre les risques découlant de ses propres opérations; par exemple, l'affrètement s'engage parfois à charger et à décharger le navire qu'il a frété, et, en ce faisant, il peut endommager la propriété d'autrui. Par exemple, une grosse locomotive, quand on la lève pour la mettre dans la cale peut tomber dans le port et son repêchage constituerait une besogne onéreuse. Le propriétaire du navire n'est pas en cause; l'accident est imputable à l'affrètement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Brisset serait-il satisfait si nous précisions l'expression "affrètement" en modifiant l'article de façon à dire "affrètement par cession à bail". Est-ce que cela le satisferait?

M. BRISSET: Je n'ai aucune objection à ce qu'on précise le sens de l'expression "affrètement" en disant "affrètement par cession à bail".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Est-ce que ce serait satisfaisant?

M. BRISSET: Oui, mais il reste encore l'agent et je ne vois pas de raison de tenir l'agent responsable.

M. HOSKING: Peut-il être agent par transfert?

M. BRISSET: Non. D'après les raisons qu'on a fait valoir aujourd'hui, il est clair que par agent—M. Finlay s'est servi de l'expression à maintes reprises—on entend un employé; or, un agent, au sens ordinaire du mot, n'est pas un employé. Si l'agent est un employé ou si le dommage est causé par un employé, la loi du "*respondiat superior*" doit s'appliquer: c'est un principe de droit civil qui veut que l'employeur soit responsable.

M. NICHOLSON: Est-ce que la *Montreal Shipping* est un agent à Churchill?

M. BRISSET: Oui, elle a des bureaux dans divers ports, notamment à Montréal, Québec, Halifax et Churchill. Elle agit pour le compte de centaines de navires chaque année, aussi bien étrangers que canadiens. Elle n'a rien à voir dans la conduite de ces navires. Quand je parle de la conduite je veux dire la navigation et le choix de l'équipage.

M. NICHOLSON: La *Montreal Shipping* a agi pour le compte d'environ 30 navires qui sont venus à Churchill l'an dernier, dont plusieurs navires italiens et grecs dont les équipages parlaient une langue étrangère. Elle rend de grands services pour le dédouanement de ces navires, et la rendre responsable des erreurs de manœuvre serait lui imposer une très lourde charge.

M. WINCH: Le témoin pourrait-t-il comparaître devant le Comité un jour quelconque de la semaine prochaine, au cas où les membres auraient des questions à lui poser?

M. BRISSET: Certainement; je serai à la disposition du Comité.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Quand le Comité désire-t-il se réunir de nouveau?

M. WINCH: Quand le président le jugera à propos.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Quelqu'un veut-il proposer l'ajournement?

M. WINCH: Je propose que le Comité s'ajourne.

TÉMOIGNAGES

Le 31 mai 1954.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. On a l'habitude de faire imprimer un certain nombre d'exemplaires français et anglais du compte rendu des témoignages. Quelqu'un veut-il proposer le nombre d'exemplaires à faire imprimer?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je propose de faire imprimer 500 exemplaires anglais et 200 exemplaires français.

M. GREEN: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: La motion est-elle adoptée?

La motion est adoptée.

Messieurs, quand nous avons levé la dernière séance, nous étions encore en train de délibérer sur l'article 1^{er} du bill n^o 421. L'article sera-t-il adopté?

M. WINCH: J'ai cru comprendre qu'il y aurait un amendement.

Le PRÉSIDENT: Sur l'article 8.

M. WINCH: Il devait y avoir un amendement à l'article 1^{er} que l'assistant parlementaire était disposé, si je comprends bien, à accepter. Il s'agissait d'ajouter les mots "par cession à bail" après le mot "affréteur" à la deuxième ligne de l'alinéa e-a).

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Substituer "affréteur par cession à bail" à "affréteur".

M. WINCH: J'en fais la proposition.

M. GREEN: Je crois qu'on irait plus vite en réservant les articles sujets à discussion et en adoptant les autres. En fin de semaine, j'ai eu l'occasion de relire l'exposé présenté par M. Brisset; je ne sais combien de nos collègues ont pu en faire autant, mais j'estime qu'il ne laisse pas l'ombre d'un doute quant à la situation créée par l'élargissement des pouvoirs de saisie des navires qu'on propose.

Venant d'un des grands ports du Canada, je ne saurais trop souligner l'inquiétude que nous cause cet élargissement des pouvoirs du Conseil des ports nationaux à propos de la saisie des navires. Ce droit de saisie a une très grande portée. Le Conseil a déjà le droit de saisir un navire quand celui-ci endommage un dock et il veut maintenant avoir le pouvoir de saisir le navire quand le dommage a été causé par un agent demeurant à Vancouver ou dans un autre port ou par un affréteur autre qu'un affréteur par cession à bail. A mon avis, c'est la pire stipulation qu'on puisse insérer dans la loi.

On a des navires qui viennent de toutes les parties du monde. Un organisme de l'État aura le pouvoir arbitraire de saisir un navire, non pas pour quelque chose qu'aura fait le navire proprement dit ou son capitaine,—il possède déjà ce droit,—mais aussi pour ce qu'aura pu faire un agent local. J'estime que c'est ridicule. Vous remarquerez que l'exposé des griefs qui nous a été présenté émane de la *Shipping Federation of Canada* et de la *Vancouver Chamber of Shipping*. Je ne vois pas pourquoi le Conseil demande un pareil pouvoir.

Le PRÉSIDENT: De quel article s'agit-il?

M. GREEN: L'article premier est le principal. Vu que le Conseil a admis la semaine dernière que les dommages causés par les navires ne lui ont jamais coûté un sou, pourquoi lui faudrait-il demander de plus larges pouvoirs qui ne peuvent qu'entraver le commerce maritime qui se fait dans le port.

La même chose se présentera quand on ouvrira la voie du Saint-Laurent. Vous ne voulez pas qu'on aie à Fort-William ou à Toronto et à tous ces autres ports qui, bien que n'étant pas des ports nationaux, ont leur importance, des lois qui entraveront inutilement l'entrée et la sortie des navires marchands.

Le principe est entièrement contraire au droit maritime. Le Conseil des ports nationaux peut actuellement, en vertu du droit maritime, poursuivre un navire et le faire saisir par le shérif et peut en outre, en vertu de sa propre loi, le saisir pour les actes qu'il a pu commettre. C'est la loi actuelle de tous les pays maritimes,—du moins certainement des pays britanniques. Je ne vois pas pourquoi le Conseil des ports nationaux aurait droit à des pouvoirs plus étendus. M. Brisset a résumé la situation dans les deux derniers paragraphes de son exposé. Après avoir exposé les raisons qui, pour moi, sont incontestables et n'ont certainement pas été réfutées par le Conseil des ports nationaux, il termine en disant ceci:

“Pour toutes les raisons énumérées précédemment, nous vous suggérons donc respectueusement de supprimer la définition de l'expression “propriétaire” dans l'amendement à l'article 1^{er}, paragraphe 1 (e) (e-a), de même que l'article 8 du bill tendant à remplacer l'article 16 de la loi actuelle par un nouvel article, si ce n'est peut-être que les mots “l'équipage agissant à ce titre” pourraient être avantageusement remplacés par les mots “un membre de l'équipage agissant dans le cours de son emploi” et que la mention de l'afféteur et de l'agent à la fin du paragraphe 2 de l'article 16 de la loi actuelle pourrait être remplacée par les mots “affréteur par cession à bail”.

Nous répétons que depuis-dix-huit ans que la loi existe, le texte de l'article 16 de la loi actuelle ne s'est jamais avéré insuffisant et que le Conseil a toujours pu se faire rembourser les dommages causés à sa propriété quand les règles ordinaires de la justice et de l'équité lui en donnaient le droit.”

J'espère que le ministre reverra cet article; en attendant, on devrait le réserver et statuer sur les articles qui ne sont pas sujets à discussion. Cette disposition-ci empiète tellement sur les droits que possède actuellement la marine marchande que je la considère très injuste, en plus d'être superflue.

La définition de l'expression “propriétaire” vise aussi le propriétaire des marchandises et j'aimerais avoir des précisions à cet égard de la part du Conseil des ports nationaux, car elle me paraît aussi contestable que dans le cas du propriétaire du navire. On y inclut le dépositaire et le voiturier, c'est-à-dire la personne qui se trouve à transporter les marchandises à l'aller et au retour des quais et là encore j'estime que le Conseil s'arroge des pouvoirs trop étendus. Je n'ai pas parlé du propriétaire des marchandises l'autre jour; nous discutons la question du propriétaire du navire. J'espère que cet article sera réservé jusqu'à ce qu'on l'ait plus amplement examiné.

M. LANGLOIS (Gaspé): Monsieur le président, je veux qu'il soit bien compris que ce que je vais dire maintenant ou dirai ultérieurement est laissé à l'approbation du Comité, car je ne veux donner aucune directive. Il convient d'abord de signaler que la *Shipping Federation of Canada* avait exposé certains griefs au Conseil des ports nationaux, la première fois dans une lettre en date du 19 avril. A la suite de ces plaintes, les conseillers de la Fédération ont été invités à venir à Ottawa pour les discuter avec les hauts fonctionnaires du Conseil et c'est ce qui a été fait. La question a été longuement discutée et le Conseil a examiné attentivement le texte de l'article 1^{er} et de l'article 8 du bill en ce qui avait trait aux griefs en question.

La Fédération se plaint de trois choses: D'abord, elle prétend qu'en insérant cette définition du propriétaire dans la loi du Conseil des ports nationaux, nous changeons le but de l'article 16, modifié par l'article 8 du bill, si bien qu'un propriétaire de navire peut être tenu responsable des dommages causés par son agent, même si le navire est à des milles du Canada et que le propriétaire n'ait rien eu à faire dans l'acte qui a causé les dommages à la propriété du Conseil. C'est une des objections qu'elle a fait valoir.

A la suite des entretiens avec les représentants du Conseil des ports nationaux et particulièrement avec l'avocat du Conseil, on a laissé entendre que peut-être pourrait-on envisager une modification de l'article 8 du projet de loi d'après laquelle le propriétaire du navire pourrait être protégé et le navire pourrait être passible de saisie uniquement lorsque les dommages sont causés par le navire ou par la faute ou la négligence de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur; en outre, la modification suivante dans le texte de l'alinéa c) de l'article 8 du bill: "Un empêchement quelconque à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés a été suscité ou tenté par le navire par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage, agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et que, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte." Cela élimine les dommages causés par l'agent et le navire ne peut pas être saisi pour des dommages causés par la faute ou la négligence de l'agent. Je crois que M. Brisset a accepté cela l'autre jour.

M. GREEN: Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette de demander à M. Brisset si cela le satisfait.

M. BRISSET: Je reconnais que cela répond à notre objection sur ce point.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, sur ce point.

M. BRISSET: Peut-être me permettra-t-on de faire quelques remarques plus tard.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui. C'est pourquoi je prétends que les changements pourraient s'effectuer bien mieux à l'article 8 et, le moment venu, n'importe quel membre du Comité pourra proposer ces amendements s'il le désire.

Maintenant, l'autre objection de la Fédération était que l'agent serait tenu responsable des dommages résultant de la conduite du navire, laquelle ne dépend pas de lui. Disons, par exemple, de l'agent soit susceptible d'être tenu responsable d'une mauvaise manœuvre du navire qui cause des dommages aux quais ou jetées du Conseil des ports nationaux. A cet égard, je dirai que l'agent était tenu responsable des dommages causés aux quais, et cœtera, bien avant la création du Conseil des ports nationaux. Ainsi, dès 1913, la Loi sur la Commission du port de Vancouver, chapitre 54 des statuts de 1913, contenait la stipulation suivante à l'article 29 (2):

2) Dans un cas visé aux alinéas c) ou d) du paragraphe (1), le navire peut être saisi et détenu jusqu'à ce que le dommage ainsi fait ait été réparé et jusqu'à ce que tous les dommages ainsi causés directement ou indirectement au Conseil (y compris les frais occasionnés pour suivre, chercher, découvrir et saisir ledit navire) aient été payés au Conseil ou qu'une garantie de ce paiement ait été acceptée par lui; et pour le montant de ces avaries, dommages, dépenses et frais, le Conseil a un privilège de priorité sur le navire et sur son produit jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'une garantie suffisante ait été donnée pour ces dommages soit directs, soit indirects, et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte; et le propriétaire,

l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie, et de ces dommages, dépenses et frais.

La même stipulation a été répétée dans d'autres lois régissant les ports, notamment les suivantes:

Loi sur la Commission du port de Saint-Jean, chapitre 70 des statuts de 1919, article 22 (2).

Loi sur la Commission du port de Chicoutimi, chapitre 6 des statuts de 1926, article 17 (2).

Loi sur la Commission du port d'Halifax, chapitre 58 des statuts de 1926-1927, article 22 (2).

M. GREEN: Permettez-moi une question? Est-ce que cette disposition se trouve dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, à l'article 16.

M. GREEN: Mais vous la changez, si bien qu'un navire est tenu responsable et est passible de saisie pour des dommages causés par l'agent et qui n'ont aucun rapport avec le navire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je l'ai expliqué en premier lieu et cela se trouve réglé par l'amendement que j'ai cité avant d'aborder la deuxième objection. M. Brisset convient que le propriétaire sera satisfait parce que son navire ne pourra pas être saisi, si l'amendement est adopté.

M. GREEN: Vous voulez parler de l'amendement que vous nous avez montré l'autre jour?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, celui dont j'ai donné lecture il y a un instant.

M. GREEN: L'amendement que vous nous avez montré l'autre jour ne vise pas le nouvel alinéa *d*), qui est ainsi conçu:

d) le propriétaire du navire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 21, au Conseil.

Donc, si l'agent commet une infraction tombant sous le coup des règlements ou de la loi, vous pouvez quand même saisir le navire. Vous avez supprimé le mot "propriétaire" dans les alinéas *b*) et *c*), mais vous ne l'avez pas enlevé de l'alinéa *d*).

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'avocat du Conseil me rappelle que l'alinéa *d*) vise une infraction sous le régime de la loi qui ne peut pas entraîner un montant supérieur à \$500; ce serait le maximum.

M. GREEN: Vous avez le droit de poursuivre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pour une infraction à la loi, mais il ne s'agit pas de dommages-intérêts. Est-ce à l'alinéa *d*) que vous faites allusion?

M. GREEN: Le pouvoir que vous demandez est le suivant:

16 (1). Le Conseil peut, tel qu'y pourvoit l'article 18, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada dans tout cas où, à son avis, ...

d) le propriétaire du navire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 21, au Conseil;

Autrement dit, ce n'est pas le tribunal qui décide si le Conseil a le droit de saisir, mais bien le Conseil qui le décide lui-même. En outre, l'alinéa *d*) contient l'expression "propriétaire".

* M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'alinéa *d*) vise une infraction à la loi ou au règlement.

M. GREEN: Il est dit que le Conseil peut, en vertu de l'alinéa *d*), saisir le navire lorsque le propriétaire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et, à la page suivante, vous confirmez le droit de détention du navire, en vertu du paragraphe 2 du nouvel article 16, lequel dit ceci:

En tout cas mentionné à l'alinéa *a*), *b*), *c*) ou *d*) du paragraphe 1, le Conseil peut détenir un navire saisi conformément au paragraphe 1 jusqu'à ce qu'il ait reçu la somme qui lui est due ou, s'il y a dénégation de responsabilité, jusqu'à ce qu'ait été déposée auprès du Conseil une garantie qu'il juge satisfaisante.

En laissant le mot "propriétaire" dans l'alinéa *d*), vous rendez le navire responsable d'une infraction à la loi ou aux règlements commise par l'agent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le propriétaire du navire—et je crois que vous en conviendrez avec moi, monsieur Green—ne peut être tenu responsable d'un acte commis par son agent que s'il est prouvé que l'agent agissait dans l'exercice de son mandat d'agent du navire en question quand l'acte a été commis.

M. GREEN: Ce n'est pas stipulé.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Mais c'est un principe du droit civil en matière d'agents.

M. GREEN: Votre définition de l'expression "propriétaire" à l'article 1^{er} est si étendue qu'elle vise l'agent et l'affréteur. Je prétends que vous n'avez pas besoin du tout de cette définition, parce que la loi vous donne déjà d'amples pouvoirs et vise ces autres personnes pour les actes de qui le navire peut être saisi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est pourquoi nous disons que le projet de loi ne tend nullement à élargir les dispositions de la loi actuelle en ce qui concerne la responsabilité de l'agent ou de celle du propriétaire ou de l'affréteur du navire. C'est pour cela que j'ai cité les prescriptions des anciennes lois régissant les commissions des ports d'Halifax, de Chicoutimi, de Vancouver et autres; elles prouvent que ces stipulations existaient dès 1913 et ont été répétées en 1936 dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Nous ne faisons que répéter ce qui était déjà prescrit. Nous ne donnons pas de pouvoirs supplémentaires et je crois que l'avocat du Conseil l'affirmera lui aussi.

M. GREEN: L'avocat du Conseil a admis l'autre jour que, dans cet amendement, vous vous arrogez maintenant le droit de saisir les navires pour des actes commis par leurs agents, droit que vous ne possédiez pas auparavant, et vous faites cela en incluant l'agent dans votre définition de l'expression "propriétaire". Les pouvoirs de la Loi sur la Commission du port de Vancouver et autres lois analogues que vous avez citées ne donnent que le droit de poursuivre l'agent ou l'affréteur pour les sommes que vous ne pouvez pas réaliser grâce à la saisie du navire. Or, personne ne conteste ce droit. Ce dont on se plaint, c'est que la modification de la loi donnerait en plus au Conseil le droit de saisir le navire pour des dommages causés par un agent. M. Finlay a dit l'autre jour que si l'agent a un camion sur les quais et que son conducteur jette une cigarette qui met le feu au dock, alors, en vertu de l'amendement, le navire peut être saisi parce que la définition de l'expression "propriétaire" est assez large pour comprendre l'agent. J'estime que c'est contraire à toutes les lois maritimes et à tout ce qui est juste et raisonnable. Le Conseil n'a pas le droit de posséder des pouvoirs de saisie aussi rigoureux pour des actes commis par un agent. Il est juste qu'il effectue la saisie pour ce que le navire fait. Par exemple, si le navire heurte le

dock et l'endommagement, il doit être passible de saisie en vertu du droit maritime; mais c'est aller trop loin que de rendre le navire responsable des actes de l'agent. Or, la difficulté provient en premier lieu de la définition de l'expression "propriétaire". En enlevant le mot "agent" de la définition du propriétaire et en spécifiant que l'affréteur est "l'affréteur par cession à bail", vous élimineriez, je crois, en grande partie la difficulté.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, M. Green reconnaîtra, je crois, que l'amendement projeté répond à l'objection soulevée au sujet du droit de saisie du navire pour un acte de l'agent. Cet amendement ne vise pas le paragraphe 1 du nouvel article 16, qui traite des amendes imposables à l'agent ou au propriétaire pour des infractions à la loi ou aux règlements. On nous a dit que l'amende peut être au plus de \$500. Toutefois, les fonctionnaires du Conseil me disent aussi que, si tel est le désir du Comité, on n'aurait pas de grave objection à modifier l'alinéa *d*), afin qu'il soit bien entendu que le propriétaire n'est pas responsable des infractions aux règlements du Conseil ou aux prescriptions de la loi commises par l'agent. Je crois qu'en acceptant ces deux amendements, nous répondons entièrement aux objections de M. Brisset et de M. Green.

M. GREEN: Supprimeriez-vous l'alinéa *d*) de l'article 16?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On suggère d'ajouter les mots "en ce qui concerne ledit navire" après les mots "le propriétaire du navire a"; ce qui limiterait l'application de l'alinéa aux infractions se rapportant au navire proprement dit.

M. GREEN: Pour moi, tant que la définition de l'expression "propriétaire" comprendra l'agent, vous aurez tort. Le terme "propriétaire" ne devrait pas inclure du tout l'agent. Si vous voulez rendre l'agent responsable en vertu d'une disposition quelconque de la loi, employez l'expression "agent", mais n'établissez pas une définition générale qui comprend les agents et les affréteurs. C'est là où l'amendement pêche, parce que vous essayez de viser tout le monde par l'expression "propriétaire". Je ne pense pas que ce soit pratique et j'aimerais avoir l'avis de M. Brisset à ce sujet.

M. CAVERS: Monsieur le président, je n'étais pas ici mercredi dernier, et je n'ai pas eu l'avantage d'entendre l'exposé de M. Brisset, mais d'après ce qui a été dit jusqu'ici, il me semble que même les objections de M. Green ne visent que deux points: d'abord, la question de l'affréteur, qui se trouve maintenant réglée apparemment de façon satisfaisante par l'amendement de M. Winch; ensuite, la question du terme "agent". Telle est la situation actuellement et je crois que le Comité ne sait peut-être pas au juste ce qui constitue un agent.

A mon sens, un agent, dans le cas qui nous occupe, veut dire non pas un voiturier ou quiconque peut venir sur la jetée ou le quai, mais bien celui qui a été appelé sur l'ordre du propriétaire et à qui ce dernier a délégué le pouvoir d'agir.

La séance est suspendue pour permettre aux membres du Comité d'aller voter à la Chambre.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

M. CAVERS: Monsieur le président, comme je le disais, au moment de la suspension de la séance, au sujet de l'interprétation de l'expression "agent", l'agent, d'après moi, est celui à qui le propriétaire a délégué le pouvoir d'agir à sa place dans le district dont le port dépend. Ainsi, c'est lui le propriétaire dans le territoire en question. Il a reçu l'autorisation d'agir pour le compte du propriétaire à cet endroit et il traite avec les autorités du port et avec tous

ceux qui s'occupent du port. Il est effectivement le propriétaire dans le district ou le port en question. C'est l'agent qui sait avec qui il traite. L'agent fait probablement affaire depuis des années avec le propriétaire pour le compte de qui il agit et s'il ne le connaît pas, il me semble qu'il peut se protéger en exigeant de lui une caution couvrant toute perte qu'il pourrait éventuellement subir sous l'empire de la loi. Donc, il n'y a que deux points à envisager: l'un qui paraît être réglé par suite de l'amendement et l'autre au sujet du mot "agent" sur lequel on peut différer quelque peu d'opinion. Si nous pouvions régler l'article en question, il ne resterait plus grand chose à discuter.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'avais pas fini. Je parlais des deux premières objections; je vais maintenant aborder la troisième. Toutefois, on me permettra auparavant de faire les remarques suivantes au sujet de l'alinéa d) de l'article 16 (1) et des objections soulevées par M. Green. Pendant la brève suspension de la séance pour le vote de la Chambre j'ai discuté plus amplement le sujet avec l'avocat du Conseil. Il m'a signalé que dans l'alinéa d) il s'agit uniquement d'une question de droit criminel et qu'on ne peut certainement pas interpréter l'expression "propriétaire" comme voulant dire "agent" ou vice versa. En matière de droit criminel, le propriétaire ne peut nullement être tenu responsable d'une infraction commise par son agent. M. Green en conviendra, je crois. En outre, si vous vous reportez à l'alinéa e) de l'article 16 (1), vous verrez qu'il y est dit ceci:

Jugement contre le navire ou son propriétaire a été obtenu dans un cas mentionné à l'alinéa a), b), ou c).

L'alinéa s'arrête là; on n'y ajoute pas l'alinéa e) parce que nous ne pouvons pas obtenir jugement contre le propriétaire du navire pour une infraction ou violation comportant une pénalité qui a été commise par l'agent. Bien qu'il ne semble pas y avoir d'objection,—comme je l'ai déjà dit,—à ajouter les mots "en ce qui concerne le navire" après le mot "a" à la première ligne de l'alinéa d), je suis d'avis que ce ne serait même pas nécessaire, parce que, à mon sens, il est clair que le propriétaire ne peut pas être tenu responsable d'une infraction comportant une pénalité qui a été commise par un agent et que, dans cet alinéa d), l'on doit interpréter l'expression "propriétaire" d'après le contexte, lequel se rapporte à des pénalités.

M. GREEN: Cela démontre bien clairement que mon raisonnement était juste au sujet de l'inclusion de l'agent dans cette définition du propriétaire. L'assistant parlementaire prétend maintenant que le mot "propriétaire", là où il est employé dans cet alinéa d), signifie seulement le propriétaire proprement dit et non l'agent. C'est ce qu'il prétend...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non. Un acte commis par l'agent...

M. GREEN: ...qu'il s'agit d'une disposition comportant une pénalité et que c'est pour cela que l'expression "agent" n'est pas incluse. Si son raisonnement est juste et que l'expression ne comprenne pas l'agent dans le cas de cet alinéa en particulier, alors dans les autres paragraphes et alinéas elle veut dire et comprend l'agent. Cela prouve à quel point ce raisonnement est ridicule. D'après la définition du nouveau paragraphe 1, l'expression "propriétaire" comprend l'agent; par conséquent, partout où elle figure dans le projet de loi, elle comprend l'agent. Je n'ai jamais entendu parler de la loi voulant, comme le prétend l'assistant parlementaire, que l'agent ne soit pas inclus parce qu'il s'agit d'une disposition comportant une pénalité, quand la définition dit qu'il l'est. La seule façon de régler la question est de cesser d'essayer de donner à l'expression "propriétaire" un autre sens que son sens ordinaire. Employons le mot "propriétaire" pour désigner la personne à qui appartient le navire, au lieu d'essayer d'inclure dans cette expression deux ou

trois autres personnes qui ne sont pas plus propriétaires du navire que vous ou moi, monsieur le président. Pour moi, c'est là où le rédacteur du projet de loi a fait erreur.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne sais si c'est parce que je ne me suis pas expliqué assez clairement, mais je n'ai jamais dit que l'expression "propriétaire ne comprend pas l'agent à l'alinéa d). Tout ce que j'ai dit, c'est que du moment qu'il s'agissait d'une question de droit criminel, le propriétaire ne pouvait pas être tenu responsable d'une infraction commise par l'agent, pas plus que l'agent ne pouvait être tenu responsable d'une infraction commise par le propriétaire ou l'affréteur, parce que la personne qui commet l'infraction ou la violation peut être poursuivie devant les tribunaux. Nous ne pouvons pas tenir l'agent responsable d'une infraction commise par le propriétaire; je crois qu'il serait difficile de prouver le contraire.

M. GREEN: Que l'assistant parlementaire me permette une question. Prétend-il que le navire ne peut pas être saisi lorsque, sous l'empire de l'alinéa d), l'agent a commis une infraction à la loi ou aux règlements?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parfaitement.

M. GREEN: Parfaitement? Vous voulez dire que si l'agent viole les règlements établis en vertu de la loi, le navire peut être saisi pour son infraction.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne peut pas être saisi.

M. GREEN: Mais l'article 16 dit "Le Conseil peut, tel qu'y pourvoit l'article 18, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada". Les alinéas a), b), et c) suivent et on arrive à l'alinéa d), disant: "le propriétaire du navire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi" et cætera. Vu que la définition du mot "propriétaire" comprend l'agent, cela revient à dire que le navire peut être saisi pour une infraction aux règlements de la part de l'agent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce n'est pas exact. On ne peut pas saisir le navire pour une infraction commise par l'agent, mais, si l'infraction est commise par le propriétaire, on peut le poursuivre et aussi saisir le navire, autrement dit, l'auteur de l'infraction; vous connaissez assez bien le droit pour le savoir. Si vous vous reportez à la définition du mot "propriétaire" à l'article premier, vous verrez qu'elle comprend le propriétaire, l'affréteur et l'agent. Ce que je prétends, c'est que, du moment qu'il s'agit d'une question de droit criminel, on ne peut imputer l'infraction que soit à l'affréteur, soit à la personne qui l'a effectivement commise, soit à l'agent, soit au propriétaire, suivant le cas. Est-ce clair? J'essaie autant que possible de me faire comprendre.

M. GREEN: Ce que vous dites est clair, mais, d'après moi, absolument erroné.

M. WINCH: Monsieur le président, je voudrais réellement savoir à quoi m'en tenir à cet égard. J'avais déjà des doutes lors de la dernière séance et j'avoue bien franchement que je suis de plus en plus embrouillé et que je trouve l'affaire de plus en plus compliquée. Je ne sais si c'est parce que nous avons deux avocats qui essaient d'expliquer chacun leur version de la même expression ou non...

M. HABEL: Il y a un fond de vérité dans ce que vous dites!

M. WINCH: ...mais, afin de tirer l'affaire au clair, puis-je demander à l'assistant parlementaire si mon interprétation est fautive ou non. Ce qui me frappe, c'est d'avoir l'agent inclus dans la définition de l'expression "propriétaire". C'est la clef et j'en ferai le sujet de ma question. Prenons une compagnie d'un pays étranger qui n'a peut-être pas de biens matériels et qui frète, disons, un navire d'un autre pays. Supposons que ce navire vienne au Canada et endommage les installations ou la propriété du Conseil des ports nationaux

et que, avant de pouvoir être saisi ou pour quelque autre raison, il sorte des limites des eaux territoriales du Canada et que le Conseil des ports nationaux ait alors une créance contre ce navire, veut-on dire que le Conseil ne peut pas la recouvrer parce que la compagnie se trouve en dehors du Canada et n'a peut-être pas de biens matériels? Vous ne pouvez pas atteindre les propriétaires du navire parce qu'ils sont à l'étranger, ni le navire proprement dit à moins qu'il n'atterrisse de nouveau au Canada. Autrement dit, tant que le navire demeure en dehors du Canada, vous n'avez aucun moyen de vous faire payer ni par l'affréteur, ni par le propriétaire ni en saisissant le navire et, en conséquence,—c'est ce que je veux savoir,—est-ce en raison d'une situation de ce genre que vous demandez le droit de considérer l'agent comme propriétaire, afin de pouvoir déposer une plainte contre lui, et si c'est bien cela, prétendez-vous que vous ne possédiez pas ce droit jusqu'ici?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous l'avons toujours eu.

M. WINCH: Si vous l'avez toujours eu, alors pourquoi avez-vous besoin de changer la loi? Voilà ce que je ne peux comprendre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous ne changeons rien. Nous faisons une nouvelle rédaction et si vous regardez la note explicative, vous verrez quel est l'objet principal de l'article 1 dans lequel nous avons inséré la définition de l'expression "propriétaire". La note dit ceci:

L'objet principal de cette modification est de permettre que les taxes et droits établis par le Conseil en vertu d'autres dispositions de la loi (*voir* article 6 (2) du bill) soient imposés directement aux voituriers et dépositaires de marchandises plutôt qu'aux propriétaires véritables de ces dernières. Souvent, les voituriers ou les dépositaires sont les seules personnes avec qui le Conseil traite d'une manière directe. Accessoirement, le changement apporté fera disparaître la nécessité de recourir, comme on le fait ailleurs dans la loi, à des expressions incommodes, telles "agents, propriétaires, capitaines ou consignataires, etc." de marchandises ou de navires.

L'objet secondaire est d'éviter la répétition incessante de toutes les expressions "propriétaire, affréteur, agent, capitaine de navire, etc". Vous verrez, d'après la note explicative que l'objet principal n'est pas d'ajouter quoi que ce soit à la loi, ni d'accroître les pouvoirs que le Conseil possède en vertu de la loi actuelle. C'est pourquoi nous prétendons que ceci n'ajoute rien à la loi: c'est simplement une nouvelle définition pour éviter les répétitions dans les dispositions qui suivent. Loin de nous l'idée d'accroître les pouvoirs du Conseil à cet égard. Est-ce que cette explication vous satisfait, monsieur Winch?

M. McIVOR: Adopté.

M. BELL: Je suis porté à partager l'avis de M. Green et à dire que la principale difficulté vient de ce que l'on a donné à l'expression "propriétaire" le sens abusif de propriétaire du navire. Nous lui avons donné cette signification particulière dans l'article d'interprétation et je prétends qu'il va nous falloir repasser toute la loi et d'examiner l'expression "propriétaire" telle qu'elle a été employée auparavant, pour voir quelles seront les ramifications avec la nouvelle définition et si cette dernière accroît les pouvoirs du Conseil, comme on l'a reconnu l'autre jour et encore aujourd'hui. Au lieu de faire toutes ces propositions d'amendement, monsieur le président, je trouve qu'il vaudrait mieux prendre les articles où la signification du terme "propriétaire" est équivoque et ne donne pas suffisamment de pouvoirs et, le cas échéant, y ajouter les mots "agent, affréteur", *et cætera*. Autrement, il faudra débattre et modifier chaque article de la loi actuelle et cela prendra du temps parce que l'expression "propriétaire" est employée notamment, je remarque, à l'article 18 et dans d'autres articles. Il faudra l'examiner à la lumière du changement et

c'est pourquoi je dis que les articles qui vous embarrassent sont ceux qui se rapportent à la saisie et que s'il y en a d'autres où vous pensez que la seule expression "propriétaire" ne vous donne pas assez de pouvoirs, indiquez-les-expression "propriétaire" ne vous donne pas assez de pouvoirs, indiquez-les nous et nous pourrons les déchiffrer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce que M. Bell propose est justement ce que nous avons tenté d'éviter: ces nombreuses répétitions de propriétaire, agent et *cœtera* dans les autres articles de la loi; c'est pour cela qu'on a défini l'expression "propriétaire". L'avocat du Conseil et les avocats du ministère de la Justice ont rédigé avec grand soin le texte du nouvel article 16, étant donné la définition de l'expression "propriétaire", et je répète que la question a été débattue assez longuement avec les représentants de la Fédération des armateurs, quand ils sont venus à Ottawa, il y a quelque temps. Permettez-moi de vous citer un exemple. Il y a quelques années, un navire, en sortant du port de Vancouver, avait causé pour plus d'un demi-million de dollars de dégâts à notre propriété. Le navire s'en était miraculeusement tiré avec peu ou pas d'avarie, mais était resté au port et le montant des dommages fut réglé. Si ce navire était parti,— il pouvait s'en aller, car il était très peu endommagé,—et qu'il se fût agi d'un navire étranger, nous aurions été heureux de pouvoir exercer notre recours contre l'agent. C'est pour cela que nous ne voulons pas nous départir de ce droit de recours contre l'agent que nous possédons en vertu de la loi actuelle lorsque le navire est parti en mer et que ses propriétaires n'ont pas de biens matériels au Canada sur lesquels nous puissions faire exécuter un jugement du tribunal.

M. GREEN: Un navire ne peut pas se faufler en dehors d'un port comme le ferait un voleur en pleine nuit. Si les autorités du port sont vigilantes, nul navire ne peut s'échapper; il faut qu'il obtienne son permis de sortie. Il est absolument impossible qu'un navire sorte de cette façon. Le Conseil a reconnu l'autre jour qu'il n'avait pas perdu un sou depuis dix-huit ans qu'il existe à la suite de dommages causés par un navire à ses docks, de sorte que vous pouvez difficilement avoir besoin de ce pouvoir pour éviter des pertes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette de citer un exemple à M. Green pour lui montrer pourquoi je ne partage pas son avis quand il dit que si les employés du Conseil étaient vigilants ils verraient tous ces dégâts, étant donné qu'un navire a besoin d'un permis de sortie. Prenez un navire qui fait sa déclaration de sortie à la douane et qui obtient aussi son permis de sortie des autorités du port à six heures du soir, juste avant la fermeture des bureaux. Il est censé partir à minuit et obtient son permis de sortie à six heures. Il quitte disons son emplacement situé près du bassin Victoria, à Montréal, qui se trouve dans la partie ouest du port. Les propriétés du Conseil s'étendent sur une longueur d'environ 30 milles. Le navire part une demi-heure plus tard et huit milles plus loin, il passe trop près d'une jetée et y cause de gros dégâts, mais il n'est pas lui-même trop avarié et peut continuer sa route vers la pleine mer. Le lendemain, quelqu'un découvrira que la jetée a été endommagée, mais avant qu'on puisse imputer le dommage au navire en question il faut faire une enquête et quand on est en mesure de déterminer que le dommage a été causé par tel navire en particulier, celui-ci peut être déjà loin et en dehors des eaux territoriales du Canada. Ce sont justement les cas de ce genre auxquels nous voulons parer. Je dois ajouter que le fait de ne pas avoir eu de déboires pendant dix-huit ans ne veut pas dire qu'il ne se produira pas un cas où le Conseil risquera de perdre une grosse somme d'argent à l'avenir. Nous avons été chanceux jusqu'ici que les accidents aient été causés par des compagnies de navigation canadiennes responsables ou par des armateurs étrangers qui n'essayaient pas d'échapper à leurs responsabilités. Néanmoins,

dans un cas, qui a été cité l'autre jour, le Conseil a dû encourir des frais judiciaires assez élevés pour récupérer ses pertes. Avec le développement de notre réseau de navigation fluviale, grâce à la canalisation et à l'élargissement de la voie du Saint-Laurent, je crois que le Canada peut attendre qu'un plus grand nombre de navires visiteront ses ports à l'avenir et il serait peut-être bon de ne pas priver le Conseil du droit que la loi actuelle lui donne déjà de poursuivre l'agent quand le propriétaire du navire ne veut pas se soumettre aux tribunaux canadiens. C'est lui contre qui nous protégeons le Conseil: le propriétaire étranger qui ne veut pas se soumettre aux tribunaux canadiens. Le cas échéant, nous pouvons poursuivre l'agent. Quelqu'un a dit que le Conseil risque de perdre des clients. S'il s'agit de ce genre de clientèle, celle des armateurs qui essaient d'échapper à leurs responsabilités en pareil cas, eh! bien, nous n'en voulons pas.

M. DECORE: Cela s'appliquerait aux navires étrangers?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. DECORE: Je crois que le raisonnement de M. Winch est bien fondé en ce qui a trait aux navires étrangers.

M. NICHOLSON: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: M. Decore a la parole.

M. DECORE: Il y a juste un point que je voudrais souligner. Si j'ai bien compris M. Winch, vous avez dit que bien que la loi vous protège assez bien telle qu'elle est actuellement, vous vouliez avoir une définition plus claire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui. Nous ne changeons rien en ce qui concerne l'agent.

M. DECORE: Et vous voulez vous protéger contre les navires étrangers qui peuvent sortir des limites des eaux territoriales du Canada; vous voulez avoir le droit de protéger votre propriété ici au pays et empêcher ces navires de sortir du Canada.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous voulons autant que possible être en mesure de saisir le navire avant qu'il parte en mer.

M. DECORE: En avons-nous le pouvoir actuellement?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui. Nous ne demandons pas de nouveaux pouvoirs. Nous voulons que le navire dépose une caution et, s'il est parti, être en mesure de poursuivre l'agent, ce que nous avons pu faire sous l'empire de la loi actuelle.

M. GREEN: L'adjoint parlementaire est tout embrouillé. Le Conseil a actuellement le droit de saisir un navire, canadien ou étranger, pour les dommages causés à la propriété du Conseil par le navire ou par son équipage agissant dans l'exercice de ses fonctions. Le Conseil possède ce droit actuellement.

M. HARRISON: A condition de trouver le navire.

M. GREEN: Le Conseil reconnaît qu'il n'a pas perdu un sou jusqu'ici. Un navire ne sort pas facilement du port. En réalité, les navires sont assurés contre les risques de ce genre, de sorte que le Conseil risque bien peu de perdre son indemnité. Il a ce droit actuellement et il a aussi le droit de poursuivre devant la cour d'amirauté. Dès que la poursuite est intentée, il peut faire afficher l'avis sur le navire et ce dernier est alors obligé de rester au port.

M. DECORE: Supposons que ce soit un navire étranger et qu'il faille du temps pour obtenir jugement; dans l'intervalle, ce navire étranger est à deux cents milles de là et qu'arrive-t-il?

M. GREEN: Le Conseil a actuellement le droit de saisir un navire étranger.

M. DECORE: Après avoir obtenu jugement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et avant également. Je regrette, mais on me dit que j'ai pu laisser supposer que ce droit de saisie avant jugement est nouveau. Il ne l'est pas.

M. GREEN: Le Conseil, sous l'empire de la loi actuelle, a le droit de saisir le navire dès qu'il endommage un quai.

M. DECORÉ: Un navire étranger?

M. GREEN: N'importe quel navire, canadien ou étranger. Il a aussi le droit d'intenter une poursuite et dès qu'il l'intente, il demande l'émission d'un certificat de poursuite devant la cour d'amirauté et le navire doit rester au port jusqu'à ce qu'il ait déposé une caution pour couvrir les dommages. Le Conseil possède déjà ce droit et il demande en outre le droit de saisir le navire pour des dommages causés aux docks par un agent. Par exemple, si le camion de l'agent endommage le dock, bien que le dommage n'ait absolument aucun rapport avec le navire, le Conseil veut avoir le droit de saisir le navire pour le dommage causé au dock par l'agent. Ce droit de saisie du navire est un droit rudement rigoureux, aussi rigoureux qu'on puisse trouver dans n'importe quelle loi canadienne, et nous estimons que le Conseil ne devrait avoir le droit de saisir un navire que pour un acte que le navire lui-même a commis. La difficulté vient de ce que la définition du mot "propriétaire" comprend l'agent et c'est ainsi que le navire sert à garantir les dommages causés par l'agent.

M. Cavers a parlé de l'agent comme étant l'agent à toutes fins du navire et comme l'agent du propriétaire. Ce n'est pas du tout le cas. M. Brisset a expliqué l'autre jour le statut de ces agents maritimes.

M. CAVERS: L'agent est celui avec qui le Conseil traite.

M. GREEN: Vous essayez, d'après la loi, de rendre l'agent également responsable. Dans son exposé, M. Brisset a dit ce que sont ces agents. Il s'est exprimé ainsi: "Il est intéressant de noter en ce qui concerne l'agent, par exemple, que l'expression employée n'est pas "l'agent du propriétaire", mais bien "l'agent du navire". Par conséquent, il est clair qu'on veut parler de ceux qu'on appelle couramment des "agents de navires" ou "agents d'affaires de navires". Un agent de navire ou agent d'affaires de navire n'est nullement le représentant du propriétaire du navire."

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous n'obtiendrons jamais de jugement dans de pareilles circonstances.

M. GREEN: C'est simplement un coordinateur de services qui, moyennant une légère redevance, fournit certains services aux navires qui viennent au port pour charger ou décharger une cargaison. Il a dit que la rémunération de ces agents s'élève parfois jusqu'à \$200. Ils agissent comme agents de liaison entre le capitaine du navire et les arrimeurs qui chargent et déchargent le navire, les approvisionneurs qui complètent ses vivres, le marchand de charbon ou de mazout qui remplit ses soutes à combustible, l'enrôleur qui licencie ou engage son équipage, l'officier de douane qui accorde le permis de sortie, le propriétaire de remorqueur qui fournit les services de remorquage à l'entrée et à la sortie du bassin et le service de pilotage qui fournit le pilote pour emmener le navire en mer.

Un agent de navires dessert de cette façon des douzaines de navires par ans et dans le cours des services qu'il rend les employés ont évidemment l'occasion d'utiliser les installations du Conseil. Si, dans le cours de la besogne qu'il accomplit, il cause des dommages à la propriété du Conseil, je prétends qu'il n'y a aucune raison de rendre le navire, pour le compte duquel il agit comme agent, passible de saisie pour les dommages qu'il a causés.

Pourtant c'est justement ce que le projet de loi permet au Conseil de faire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En ce qui concerne la dernière remarque de M. Green, on a donné l'explication à maintes reprises. Je le prierai de se reporter à l'article 16 (2) de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, telle qu'elle existe actuellement. Cet article, que je citerai pour l'information du Comité, est ainsi conçu:

2) Dans un cas visé aux alinéas c) ou d) du paragraphe (1), le navire peut être saisi et détenu jusqu'à ce que le dommage ainsi fait ait été réparé et jusqu'à ce que tous les dommages ainsi causés directement ou indirectement au Conseil (y compris les frais occasionnés pour suivre, chercher, découvrir et saisir ledit navire) aient été payés au Conseil ou qu'une garantie de ce paiement ait été acceptée par lui; et pour le montant de ces avarie, dommages, dépenses et frais, le Conseil a un privilège de priorité sur le navire et sur son produit jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'une garantie suffisante ait été donnée pour ces dommages soit directs, soit indirects, et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte; et le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie, et de ces dommages, dépenses et frais.

Le libellé est le même que dans la définition de l'expression "propriétaire" à l'article 1 actuel du bill. Je répète: "L'affréteur ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie et de ces dommages, dépenses et frais". On indique clairement que nous ne donnons pas une parcelle de pouvoir au Conseil; nous ne faisons que confirmer ce qui existe actuellement et ce qui a existé, comme je l'ai dit précédemment, depuis 1913 au Canada et a été répété dans bien des lois sur les ports depuis ce temps-là. Nous n'accordons rien au Conseil. En face de ce paragraphe, vous conviendrez, monsieur Green, que c'est là en toutes lettres. Je répète:

"et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte; et le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie et de ces dommages, dépenses et frais."

Si cela ne rend pas l'agent responsable sous l'empire de la loi actuelle, alors je ne sais pas ce qui pourrait le rendre responsable.

M. GREEN: Cela permet au Conseil de poursuivre pour la différence qui peut rester après la saisie du navire, et, pour l'instant, je ne le contesterai pas; mais le projet de loi que vous présentez maintenant vous donne un droit dans le sens contraire. Autrement, dit, il vous permet de saisir le navire pour des dommages causés par l'agent et c'est ce que je trouve injuste: les actes de l'agent ne devraient pas provoquer la saisie du navire. La loi actuelle ne confère pas ce droit, mais, de la façon dont le projet de loi est rédigé, le Conseil aura le pouvoir de saisir le navire pour ce qui a été fait.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je proposerai, monsieur le président, que l'avocat du Conseil essaie d'expliquer la chose encore une fois.

M. GREEN: Je me demande si nous pourrions avoir l'avis de M. Brisset qui représente ici les gens qui seront lésés.

M. CAVERS: Il a déjà témoigné.

M. DECORE: A supposer que les actes de l'agent soient de nature à contribuer directement ou indirectement au dommage, est-ce que l'agent ne devrait pas être tenu responsable?

M. GREEN: Si. Pour l'instant je ne m'oppose pas à ce que l'agent soit tenu responsable de ses actes, mais je m'oppose à ce qu'on saisisse le navire pour les actes de l'agent. Si l'agent commet un acte de négligence sur les quais, le navire peut être saisi.

M. DUMAS: Il représente le propriétaire.

M. GREEN: L'agent n'est pas responsable du dommage que le navire cause aux quais.

M. DECORE: Il agit comme agent du navire, un navire étranger. S'il a fait preuve de négligence, pourquoi la compagnie ne serait-elle pas responsable?

M. CAVERS: Elle devrait certainement l'être.

M. GREEN: Ce droit de recours contre un navire est une loi fondamentale de notre pays. Vous venez des Prairies et vous ne connaissez pas le droit maritime. On a le droit de recours contre un navire pour les dommages causés par le navire. Quand la loi va plus loin et donne à quiconque le droit de saisir un navire pour ce qu'un autre a fait, cela constitue une innovation en droit canadien.

M. DECORE: Je concède que je viens des Prairies et que je ne suis guère au courant du commerce maritime, mais il s'agit ici d'une question de bon sens, que ce soit à propos de la marine marchande ou d'autre chose. Lorsqu'un agent fait telle ou telle chose quand il agit pour le compte du propriétaire du navire, ce dernier doit en être responsable.

M. GREEN: Si le Conseil pouvait obtenir un jugement contre le propriétaire de navire pour un acte commis par son agent, ce serait fort bien, mais il ne s'agit pas de cela. Nous contestons le droit de saisir un navire avant que le Conseil se soit seulement adressé aux tribunaux. On lui donne le droit de saisir le navire sans même tenter une poursuite.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Permettez. Je crois que nous tournons en rond. Dans cet échange de vues entre M. Green et M. Decore, on revient au point qui a déjà été réglé. M. Brisset a reconnu qu'il se trouvait réglé par un des amendement projeté. Si le comité accepte cet amendement, alors dans un cas comme celui que cite M. Green, le navire ne serait pas saisi pour un acte de l'agent, car on va parer à cette objection aux nouveaux alinéas b) et c) et je crois que M. Brisset s'est déclaré satisfait. Nous tournons en rond.

M. BELL: Il me semble que certains points signalés par M. Brisset la semaine dernière n'ont pas encore été tirés au clair. Ne pourrions-nous pas avoir son avis maintenant? Nous avons eu un assez long débat et nos collègues avocats ne peuvent apparemment pas tomber d'accord. Ne pourrions-nous pas avoir un avocat de plus?

Une VOIX: Pour compléter le désaccord?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Dans mes remarques avant la suspension de la séance, j'ai tâché d'expliquer les trois points qu'avait fait valoir M. Brisset. Le premier est celui qu'a fait valoir M. Green il y a un instant, à savoir: que l'on ne devrait pas saisir le navire pour des dommages causés par l'agent. Ce point se trouve réglé par l'amendement projeté. Le deuxième est qu'on ne devrait pas rendre l'agent responsable des actes des propriétaires de navires. A cela, nous répondons que c'est dans la loi, que c'est prévu dans la législation des ports depuis 1913 et que nous ne devrions pas priver le Conseil d'un droit qu'il possède déjà. Le troisième point vise l'inclusion de l'affréteur dans la définition de l'expression "propriétaire". D'après lui, l'expression "affréteur" pourrait aussi signifier l'affréteur à temps ou l'affréteur au voyage. Je suis d'avis,—et l'avocat du Conseil partage cette opinion,—que l'on veut dire uniquement un affréteur qui est effectivement en possession du navire, qui en est, si je peux dire, le propriétaire temporaire et qui en a donc la direction effective, autrement dit: l'affréteur par cession à bail. Nous sommes disposés également à parer à cette objection. Nous estimons que cela ne change rien, mais si cela plaît à M. Brisset et au Comité, nous sommes prêts à substituer "affréteur par cession à bail" à "affréteur". Je crois donc que nous répondons entièrement aux trois objections soulevées par la *Shipping Federation of Canada*.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous entendre M. Brisset?

Le PRÉSIDENT: Non, il a déjà témoigné.

M. NICHOLSON: Monsieur le président...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Posez-lui une question.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je croyais qu'il avait été entendu, lorsque le Comité s'est ajourné la semaine dernière, que M. Brisset serait à notre disposition. On a soulevé un grand nombre de sujets et on pourrait consacrer une heure de plus. M. Brisset a pris des notes; on devrait lui permettre de discuter le sujet.

M. WINCH: Qu'on me permette de poser une question à M. Brisset. L'adjoint parlementaire a dit, il y a un instant, dans son exposé des trois points, qu'il avait répondu à toutes les objections de M. Brisset et ce dernier a hoché la tête. Je poserai donc la question suivante à M. Brisset: En quoi ces trois points ne répondent-ils pas à vos objections?

M. BRISSET: Je vous répondrai en disant qu'on a réglé deux points. En vertu de l'amendement proposé par l'adjoint parlementaire, on n'a plus...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): "Suggéré" serait une expression plus juste.

M. BRISSET: Le Conseil n'a plus le droit de saisir un navire pour des dommages causés par un agent ou par un affréteur. C'est un bon point. Le deuxième est qu'on propose maintenant de substituer l'expression "affréteur par cession à bail" à "affréteur", ce qui ferait que l'affréteur à temps ou au voyage ne serait plus responsable. Donc, le navire est passible de saisie pour ce que fait le propriétaire ou l'affréteur par cession à bail. Autrement dit, l'expéditeur n'est plus responsable de la conduite du navire.

Quant au troisième point, voici comment il ne se trouve pas réglé: Ainsi que je l'ai dit dans mon exposé, l'autre jour, sous l'empire de la loi actuelle, le premier recours s'exerce contre le navire lorsqu'il cause un dommage et on n'a qu'un recours secondaire ou accessoire contre l'agent, à condition d'avoir exercé le premier. J'ai expliqué que cela n'a pas d'importance dans la pratique, car cela n'arrive jamais. Quand le navire est dans le port,—je parle d'un navire de commerce ordinaire, non pas d'un navire de \$1 ou \$2 million,—le Conseil peut toujours en retirer une garantie suffisante pour couvrir sa réclamation. Par conséquent, on n'a jamais exercé de recours contre l'agent.

Ce qu'on cherche ici, c'est à avoir un premier recours contre l'agent au lieu de s'en prendre en premier lieu au navire. Je me servirai de l'exemple cité par l'adjoint parlementaire. Je veux parler de l'exemple extrême d'un navire frappant toutes sortes de choses et qui réussit finalement à s'échapper: Bien que cela ne se produise jamais dans la pratique, pourquoi, le cas échéant, s'en prendrait-on à l'agent pour cela? Au cas où un navire étranger viendrait au pays et ferait tout cela, pourquoi rejeter tout le fardeau de la responsabilité sur l'agent canadien qui ne serait pas assuré et qui ne s'attendrait jamais à être taxé d'une pareille responsabilité sous l'empire du droit maritime ordinaire? Je trouve que c'est parfaitement injuste. Une stipulation de la sorte aurait pour effet de ruiner complètement l'agent.

J'irai un peu plus loin, car je voudrais dissiper les malentendus qui pourraient exister dans l'esprit de certains membres du Comité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Changez-vous de sujet?

M. BRISSET: Non, je continue d'expliquer comment le troisième point ne se trouve pas réglé. Je voudrais que le Comité comprenne bien ce qu'on entend par l'expression "agent". On nous a donné plusieurs définitions et elles ne concordent pas toutes. Je voudrais que tout le monde ait une idée exacte de la signification de ce terme, et la meilleure façon est de tirer un exemple. J'en citerai un qui plaira même à un "marin d'eau douce".

Supposons que je sois propriétaire d'une maison de rapport dans cette ville-ci et que je n'aie pas le temps de m'en occuper, de courir après des locataires. Je vais trouver un agent d'immeubles et je lui dis: "Trouvez-moi des locataires pour occuper cet immeuble; signez les baux et percevez les loyers". Je lui dis aussi: "J'ai un concierge qui prend soin de l'immeuble; quand il aura besoin de charbon ou de peinture, procurez-les lui".

Dans la circonstance, la fonction de l'agent s'arrête là. Or, je dis que cela correspond, dans l'acception ordinaire du mot, à la fonction de l'agent qui, dans un port, fait affaire avec un navire.

Supposons que mon concierge, en prenant soin de l'immeuble, élève trop la pression dans les bouilloires.

M. HABEL: Voulez-vous dire que, à votre avis, on peut établir un parallèle entre le propriétaire de biens fonciers ou d'une maison de rapport et un armateur? Trouvez-vous que la comparaison est juste?

M. BRISSET: Toute comparaison est odieuse quand elle est faite entre un navire et la terre. L'autre jour, on a comparé un navire à une automobile, aussi je demande qu'on me permette de continuer mon exemple.

Supposons que la bouilloire fasse explosion par suite de la négligence de mon concierge et cause des dommages à la propriété de la ville ou au trottoir. Je ne pense pas qu'il serait juste de dire que la ville a le droit de poursuivre l'agent d'immeubles, pas plus que le Conseil des ports n'aurait le droit, au cas où le capitaine de mon navire frapperait un quai, de dire que l'agent qui s'occupe du navire dans un port et lui procure du combustible et des marchandises et, par conséquent, loue son espace, doit être tenu responsable du dommage.

Permettez-moi de vous citer un autre exemple.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Puis-je vous poser une question avant d'aller plus loin?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le témoin, d'après son expérience à titre d'avocat, pense-t-il qu'il aurait la moindre chance de gagner une cause devant les tribunaux, à moins de pouvoir convaincre la cour que l'agent avait un mandat du propriétaire le constituant son agent aux yeux de la loi et qu'il exerçait ce mandat quand il a causé le dommage dont on le tient responsable.

M. BRISSET: Permettez-moi de m'expliquer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, veuillez vous expliquer.

M. BRISSET: Je m'expliquerai en répondant à la question. D'après la loi, telle qu'elle existe actuellement, ou en vertu de l'amendement projeté, je dirai que oui, que c'est ce qui va se produire, mais qu'on me permette de l'expliquer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous pensez qu'il faut un mandat?

M. BRISSET: Voici ce qui arriverait. J'ai pris l'exemple du navire allant au port de Churchill où il endommage le quai. Il a comme agent la *Montreal Shipping Company*. A supposer que le navire parte et que le Conseil des ports nationaux poursuive la *Montreal Shipping Company* à titre d'agent du navire, le Conseil devra prouver que cette compagnie est l'agent du navire pour se prévaloir de la loi. Il fera venir un représentant de la compagnie devant le tribunal; il l'assignera comme témoin et lui demandera: "La *Montreal Shipping Company* était-elle l'agent du navire ou non?" Le témoin répondra sûrement que oui. Il ne dira jamais: "Je m'intitule l'agent du navire, tout le monde m'appelle l'agent du navire, mais M. Finlay et M. Langlois ont dit devant un comité que l'agent du navire est non pas l'agent du navire,

mais le représentant légal du propriétaire, celui qui agit à la place du propriétaire et étant donné que je n'agis pas à la place du propriétaire, je ne suis pas l'agent du navire".

Je suis sûr qu'aucun témoin ne tentera de contourner les termes bien distincts de la loi projetée et l'expression "agent du navire".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En supposant que votre interprétation soit exacte, monsieur Brisset, ne pensez-vous pas que le paragraphe 2 de l'article 16 de la loi actuelle ne donne pas au Conseil le même droit que celui qu'on réclame, d'après vous, en vertu de l'amendement?

M. BRISSET: Je regrette de différer d'opinion.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous avez là exactement la même rédaction. J'en ai déjà cité le texte, mais je vais le citer encore une fois:

"si pour le montant de ces avaries, dommages, dépenses et frais, le Conseil a un privilège de priorité sur le navire et sur son produit jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'une garantie suffisante ait été donnée pour ces dommages, soit directs, soit indirects et pour le montant qui doit être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte, et le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie, et de ces dommages, dépenses et frais.

C'est exactement la même chose.

M. BRISSET: Je ne suis pas de cet avis. Ce n'est pas du tout la même chose, parce qu'il faut considérer la présente loi d'après son contexte. Il faut prendre l'ensemble de l'article et je signalerai au Comité le changement excessivement important qu'y apporte la loi modificatrice. La loi actuelle dit: "Le Conseil a le droit de saisir un navire dans les cas suivants",— j'en citerai un: "lorsque le navire endommage la propriété du Conseil",—puis dit plus loin: "Le Conseil a un privilège sur le navire pour les dommages causés et pour les frais occasionnés par la saisie du navire et la poursuite". Ensuite, la loi dit: "Et, en outre, le propriétaire, l'affréteur et l'agent du navire sont responsables de cette avarie et de ces dommages, dépenses et frais". Pour moi, cela veut dire qu'avant d'avoir recours contre l'agent on doit d'abord saisir le navire, étant donné qu'on ne se servirait pas des termes "frais occasionnés par la saisie et rétention du navire" au sujet de la responsabilité de l'agent si l'intention n'était pas de saisir le navire avant de s'en prendre à l'agent. Je dis que, une fois le navire saisi, ce qui est la procédure normale, la question d'assurance entre en jeu. On donne une caution et le Conseil a en mains une garantie qui couvre aussi bien le dommage que le navire lui-même. Ayant cette garantie, point n'est besoin de poursuivre l'agent. On ne lâche pas l'argent qu'on a dans une main pour courir après une autre personne contre qui on n'a qu'un recours secondaire, mais la nouvelle loi, ou la loi modificatrice, est bien différente. Le paragraphe 7 de l'article 16 commence par ces mots,—mots très importants et lourds de conséquences: "Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, il peut procéder contre le propriétaire, l'agent et l'affréteur". Donc, cela signifie que même lorsqu'on saisit le navire à la suite de dommage, on peut poursuivre l'agent. D'après la loi modificatrice, on cherche à exercer un premier recours contre l'agent et, par conséquent, à laisser aller le navire, et l'agent canadien au pays sans le navire n'a pas de recours.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela peut se faire sous l'empire de la loi actuelle. Il n'y a aucune différence; le témoin en conviendra.

M. BRISSET: Je dois dire que je ne suis pas du tout de cet avis.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): De deux choses l'une: le texte signifie quelque chose ou ne signifie rien. Or, on a le paragraphe 2 de l'article 16 que j'ai cité deux ou trois fois cet après-midi et qui dit: "l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie et des dommages, dépenses et frais". La stipulation est complète.

M. BELL: Oui, mais cela ne s'applique qu'aux cas isolés qui sont visés aux alinéas c) et d) de l'article 16. Cela se rapporte aux membres de l'équipage du navire. Ce n'est pas du tout une question de responsabilité. Ce que vous dites est absolument exact, mais cela ne s'applique qu'à des cas isolés.

M. BRISSET: Oui, il faut prendre l'ensemble de l'article qui dit qu'on peut saisir le navire dans ces cas-là et c'est seulement après avoir saisi le navire que l'on a, sous l'empire de la loi actuelle, un autre recours. Je conteste la logique d'un pareil recours et, ainsi que je l'ai expliqué au Conseil à maintes reprises au cours d'entrevues antérieures, il n'a aucune importance; la meilleure preuve est que depuis dix-huit ans que la loi est en vigueur, pas une seule réclamation n'a été déposée contre un agent. On a toujours adopté la procédure régulière, qui est de saisir le navire et d'obtenir une garantie.

Pour terminer, on me permettra d'ajouter que j'ai fait part à mes clients, la *Shipping Federation of Canada* et la *Vancouver Chamber of Shipping*, des amendements suggérés ici par le Conseil et qu'ils les trouvent très satisfaisants. Le seul autre que nous demandons est celui qu'a déjà suggéré un membre du Comité, à savoir: la suppression du mot "agent" à l'alinéa e) que l'on discute en ce moment. Je prétends que même si ce mot était supprimé, le Conseil atteindrait son but. On a expliqué à maintes reprises ce qu'on entend par "agent", à savoir: le représentant légal du propriétaire. On s'est servi maintes fois d'une expression pour désigner celui qui possède le navire, qui peut dire où le navire doit aller. Eh! bien, comment s'appelle cet homme ou cette personne? On l'appelle un affréteur par cession à bail et l'ouvrage le plus élémentaire,—"Charter Parties" de Crutton,— indique qu'on n'a pas besoin d'employer l'expression "affréteur par cession à bail" dans un contrat. Le tribunal examinera vos fonctions et votre contrat et dira que telle personne est un "affréteur par cession à bail", même si vous n'avez pas employé cette expression. Cette personne a la fonction d'un affréteur par cession à bail et est responsable au nom du propriétaire. Il est propriétaire "pro hac vice" et est par conséquent responsable au même titre qu'un propriétaire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pourrions-nous demander à l'avocat du Conseil d'exposer brièvement l'avis de ce dernier au sujet de la dernière proposition. Il ne reste plus apparemment qu'un point à régler et l'avocat du Conseil pourrait peut-être nous donner quelques explications à cet égard.

M. NICHOLSON: Entendu. Nous faisons du progrès!

M. FINLAY: Du point de vue de la Fédération, le seul point en suspens est celui qui se rapporte à la poursuite de l'agent pour les dommages causés par le navire. Or, ainsi qu'on l'a déjà signalé, cela n'est pas nouveau. L'avocat de la Fédération a dit à maintes reprises qu'un agent n'est ordinairement pas tenu responsable des actes de son employeur; qu'un employeur est responsable des actes de son agent, mais que l'agent n'est pas tenu responsable des actes de son employeur. C'est absolument exact, et je ne le conteste pas. Il s'agit ici d'un pouvoir statutaire spécial qui, ainsi que l'a signalé l'assistant parlementaire, existe dans la législation des ports canadiens depuis 1913. Ordinairement, on ne peut pas poursuivre un agent pour les dommages causés par son employeur, mais on a jugé cette protection nécessaire et on a apparemment continué de la juger ainsi depuis 1913. Il n'y a rien de nouveau à cet égard;

nous ne faisons que réitérer ce qui existe déjà dans la loi actuelle. La principale objection de la Fédération à cet égard est, si je ne me trompe, que, auparavant—sous l'empire de la loi actuelle—il nous aurait fallu saisir le navire avant de pouvoir poursuivre l'agent, tandis que, en vertu de la loi modificatrice, la situation se trouve changée et que nous pourrions maintenant poursuivre l'agent immédiatement sans se préoccuper de saisir le navire. L'avocat de la Fédération prétend que cela constitue un changement, parce que, auparavant, il fallait d'abord saisir le navire avant de poursuivre l'agent. Or, c'est sur ce point que le Conseil diffère absolument d'opinion et il me suffit de renvoyer les membres du Comité aux termes exacts du paragraphe 2 de l'article 16 de la loi actuelle ainsi qu'aux dispositions correspondantes des lois des commissions de port qu'a citées l'assistant parlementaire. Il n'y a là rien qui dise que le Conseil doit saisir le navire et poursuivre l'agent pour le reliquat. C'est l'interprétation que lui prête M. Brisset, mais je prétends qu'il est absolument impossible de trouver dans l'histoire des tribunaux canadiens ou anglais une seule cause où l'on ait jamais décrété qu'une personne est tenue d'exercer les deux recours. Il arrive souvent, dans les cas où l'État dispose de deux recours, que les tribunaux jugent que le fait d'en avoir exercé un pouvait empêcher l'État d'exercer l'autre, je n'ai jamais entendu parler d'un cas où l'on soit obligé d'exercer les deux, et c'est ce qu'on a prétendu ici. On nous dit que, faute de saisir le navire, nous n'avons pas de recours contre l'agent. Or, nous ne faisons que réitérer ce que stipule déjà la loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si le Conseil poursuit l'agent sans se soucier du propriétaire, l'agent peut appeler le propriétaire en garantie.

M. FINLAY: J'allais justement aborder ce point. On a beaucoup insisté sur la situation regrettable dans laquelle cela place l'agent canadien. On nous a dépeint l'agent comme un pauvre diable qui, moyennant une rétribution insignifiante, représente le navire dans les eaux canadiennes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est une affirmation qui reste au-dessous de la vérité.

M. FINLAY: Oui. S'il existe une rétribution infime, c'est bien celle qui est versée à la direction du port dont la propriété peut subir jusqu'à un demi-million de dollars de dégâts. En tout cas, l'agent canadien est bien mieux en mesure de connaître la situation financière d'une compagnie maritime étrangère que le service des ports canadiens. Cette maison canadienne n'est pas obligée de servir d'agent pour un navire quelconque et, si elle le fait, c'est avec profit—un profit bien plus élevé que ce que l'État retire des droits de port. Ce ne serait guère plus qu'un embarras pour l'agent. Cela comporte certaines dépenses pour appeler son employeur en garantie, mais si ce dernier est Canadien, il n'y a pour ainsi dire pas de difficulté; s'il est étranger, il faut qu'il se solidarise avec lui et il est vrai qu'il peut se trouver passible de payer des dommages-intérêts qu'il ne peut pas recouvrer, mais pourquoi la partie lésée serait-elle placée en plus mauvaise posture que l'agent qui, lui, est volontairement entré dans l'affaire?

M. CAVERS: Il n'y a rien qui empêche l'agent d'obtenir une caution de son employeur pour se protéger.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous ne pouvons pas interdire l'entrée d'un port à un navire.

M. GREEN: Tout cela paraît bien beau. Voici un service de l'État qui est ici à Ottawa, qui a le droit de saisir ces navires et un droit qu'il doit exercer; s'il ne l'exerce pas, c'est sa propre faute.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pas toujours.

M. GREEN: L'agent ne peut pas saisir le navire et pourtant le Conseil des ports dit: L'agent est payé pour s'occuper du navire et, conséquemment, c'est à lui de se protéger si le navire cause \$100,000 de dommages et si nous ne

sommes pas assez malins pour saisir le navire, alors l'agent devrait payer ce montant de \$100,000. M. Finlay dit que les droits exigés par le Conseil des ports sont bien inférieurs aux redevances que touchent ces agents. Il n'y a pas de comparaison entre les deux. Les services de l'État veulent qu'on leur donne toutes les armes possibles pour manier ces compagnies maritimes, mais rappelez-vous que le port de Vancouver perd des affaires parce que le Conseil des ports s'arroge ici arbitrairement un droit dont il n'a pas besoin. C'est très grave du point de vue des ports.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous conviendrez que cela existe depuis 1913, que cela n'a pas fait perdre de clientèle aux ports d'Halifax, de Vancouver ou de n'importe quel autre port.

M. DECORE: Ne conviendrait-il pas de donner à l'agent le droit de saisie sous l'empire de cette loi?

(La séance est suspendue pour permettre aux membres du Comité d'aller voter à la Chambre).

Reprise de la séance.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Avant d'aller plus loin, je me demande si le sténographe a bien saisi ma dernière remarque au sujet de l'argument de M. Green à l'effet qu'on risquait de faire perdre des affaires au port de Vancouver. Je voudrais répéter ce que j'ai dit. On levait la séance au moment où j'ai fait la remarque. Je désire simplement répéter que cette disposition se trouve dans la loi depuis 1913, qu'elle n'a pas fait perdre d'affaires aux ports nationaux et que c'était la loi du Canada dès 1913, quand on avait les anciennes commissions de ports.

M. WINCH: Si ce que dit l'adjoint parlementaire est exact—et je n'ai aucun motif d'en douter—et que ce qu'a dit M. Finlay il y a quelques instants soit également exact, à savoir: que vous possédez ce droit depuis 1913, que le présent projet de loi ne change rien en principe et que vous ne demandez pas de pouvoirs additionnels, alors l'adjoint parlementaire veut-il me dire pourquoi on ne laisse pas la loi telle quelle? Pourquoi insister sur ce changement, étant donné vos déclarations?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je répète ce que j'ai dit précédemment: Le but de cette définition de l'expression "propriétaire" à l'article 1 n'est pas de modifier la loi en ce qui concerne le droit du Conseil de poursuivre l'agent et de saisir le navire. Son objet essentiel, ainsi que le mentionnent les notes explicatives, est d'éviter la répétition dans les autres articles de la loi des mots "agent", "propriétaire" et cætera. C'est tout. C'est indiqué très clairement dans les notes explicatives.

M. GREEN: Que le ministère examine encore une fois la possibilité d'employer les expressions à chaque article plutôt que de tenter une définition. S'il veut tenir l'agent responsable dans tel ou tel article, il est bien préférable d'insérer l'expression "agent", afin que tout le monde sache exactement en quoi consiste la responsabilité. Je ferai observer qu'à l'article 13 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux figurent les mots: agent, propriétaire, capitaine ou consignataire. Ils resteront dans la loi, même après que ces modifications auront été adoptées, étant donné que l'on ne change aucunement cet article.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): De quel article parlez-vous?

M. GREEN: De l'article 13 de la loi, paragraphe 1, alinéa b). Puis, à l'article 19, qui n'est pas modifié, figurent les mots: propriétaire ou capitaine ou autre personne ayant la direction d'un navire. Je crois qu'il serait bien préférable d'employer chaque fois les termes voulus afin qu'on ne puisse pas en

contester l'interprétation; autrement, tel que le projet de loi est actuellement rédigé et avec la large définition qu'on établit, je crois que l'on vise les agents là où ce n'est pas nécessaire, et cela ne servira qu'à susciter des ennuis. C'est le cas non seulement du propriétaire du navire, mais aussi du propriétaire des marchandises. Vous avez visé les dépositaires et les voituriers de marchandises; or, je doute fort qu'on doive les placer dans la même catégorie que les propriétaires.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je ne suis pas expert en matière de rédaction de lois et je ne peux guère donner de conseils au Comité à cet égard, mais je dois dire que le projet de loi, pour ce qui est de sa rédaction, a été étudié attentivement par les avocats du ministère de la Justice qui ont une longue expérience dans ce domaine et qui sont apparemment d'avis qu'on devrait coucher les modifications projetées en termes très concis et éviter les répétitions. Ils ont jugé qu'il n'est pas nécessaire de faire de changement dans l'article 13 dans le sens suggéré par M. Green. Encore une fois, je dois avouer que c'est une question de rédaction de loi et que je ne suis pas expert en la matière.

M. GREEN: En vertu de l'article 13, le gouverneur en conseil peut établir des règlements, etc., pour la direction, la conduite et la gouverne du Conseil et pour la gestion des ports. Puis, il y est dit ceci:

L'utilisation des ports et de leurs installations par des navires et aéronefs ainsi que par leurs agents, propriétaires, capitaines et consignataires.

Je trouve qu'il serait bien préférable de spécifier à chacun de ces articles qu'on modifie, afin qu'on sache qui est visé. Vous avez dit vous-même que l'expression "propriétaire" figurant au nouvel article 16 d) ne pouvait pas viser un agent ou qu'on n'avait jamais voulu dire par là un agent. Dans ce cas, mettez l'expression "agent" là où l'on veut viser les agents et omettez-la où on ne veut pas les viser. De cette façon, il n'y aura pas de malentendu.

Quelques VOIX: Au vote!

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est une question de rédaction.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé d'amender l'article 1^{er}.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il n'y a pas eu de proposition. Si quelqu'un veut la faire.

M. WINCH: Je le propose.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous le proposez, monsieur Winch?

M. WINCH: Simplement au sujet de l'"affréteur par cession à bail".

Le SECRÉTAIRE: M. Winch propose d'amender l'article 1^{er} du bill n° 421, en ajoutant, à la 8^e ligne de la page 1, les mots "par cession à bail" après le mot "affréteur".

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien lever la main droite.

Adopté.

M. GREEN: Je propose de supprimer le mot "agent" à la 8^e ligne.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Quelqu'un appuie-t-il la proposition?

M. GREEN: La définition de l'expression "propriétaire" comprend, dans le cas d'un navire, l'agent, l'affréteur par cession à bail ou le capitaine du navire. Qu'on supprime simplement le mot "agent".

Le SECRÉTAIRE: M. Green, appuyé par M. Bell, propose d'amender l'article 1^{er} du bill n° 421, en supprimant le mot "agent" à la 8^e ligne de la page 1 du bill.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien lever la main droite.

L'amendement est rejeté.

L'article 1^{er} est-il adopté?

M. GREEN: Avant d'adopter l'article 1^{er}, je voudrais avoir une explication du Conseil sur la nécessité de cette large définition du propriétaire des marchandises. Pourquoi une définition aussi étendue, qui vise non seulement le propriétaire, mais aussi l'agent, l'expéditeur, le consignataire ou le dépositaire et le voiturier.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Au sujet des marchandises?

M. GREEN: Au sujet des marchandises.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La raison est indiquée dans la note explicative. J'ajouterai que très souvent la seule personne avec qui nous traitons, avec qui le Conseil est en rapport, est le consignataire ou dépositaire des marchandises. Nous ne savons pas qui est le propriétaire ni où il habite. La seule personne avec qui nous traitons pour la location de notre propriété est le dépositaire ou le transporteur; c'est pour cela qu'on les a ajoutés dans la définition.

M. GREEN: Pourquoi inclure le transporteur? On ne peut nullement le considérer comme propriétaire.

M. FINLAY: Ainsi qu'on l'explique dans les notes, l'inclusion du transporteur dans l'amendement est un changement. Le reste est simplement destiné à rendre le texte plus clair. Je parle en ce moment de l'agent des marchandises. La question du transporteur constitue un changement qui est motivé par l'article 13, lequel autorise le gouverneur en conseil à imposer des droits.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): En vertu de l'article 13?

M. FINLAY: En vertu de l'article 13 de la loi actuelle, l'article qui autorise le gouverneur en conseil à imposer des droits au propriétaire des marchandises, etc. On veut que le gouverneur en conseil puisse établir un règlement permettant d'imposer une redevance directement au transporteur. Actuellement, le point de savoir si nous pouvons ou non exiger la redevance du transporteur est fort douteux. Par exemple, il peut s'agir d'une ligne de chemin de fer qui amène les marchandises jusqu'au quai. Au lieu d'imposer les droits aux propriétaires des marchandises, le Conseil voudrait être en état de pouvoir les exiger directement de la compagnie de chemin de fer pour l'usage de sa propriété dans le transport des marchandises. On imposerait les droits au transporteur, et cela se ferait en vertu de règlements établis par le gouverneur en conseil. C'est la raison pour laquelle on inclut les mots "la personne qui transporte ces marchandises" dans ce cas-ci. Cela se rapporte à l'article visant le règlement à propos de l'imposition des droits. Actuellement, on n'est absolument sûr que le gouverneur en conseil ait le droit d'imposer les droits aux transporteurs qui transportent les marchandises en question. C'est un droit additionnel que nous cherchons à obtenir. Cela explique l'inclusion des mots "la personne qui transporte ces marchandises"; le reste n'est qu'une répétition.

M. GREEN: Est-ce en quelque sorte une deuxième corde à votre arc? Autrement dit, si vous ne pouvez pas percevoir les droits à même la marchandise, vous pourrez alors les percevoir du chemin de fer ou de la compagnie de camionnage?

M. FINLAY: En réalité, sous le régime du règlement actuel, il arrive souvent que les droits ne soient pas imposés aux propriétaires des marchandises; on les perçoit de la personne avec qui le Conseil traite. On a déjà l'autorisation; elle n'est pas changée, mais il y a des doutes quant à savoir si le gouverneur en conseil peut imposer les droits directement au voiturier et c'est ce pouvoir que nous cherchons à obtenir.

M. GREEN: Pourquoi devriez-vous être en mesure d'imposer des droits au sujet des marchandises aux compagnies de chemin de fer ou de camionnage qui les apportent aux quais?

M. FINLAY: Parfois, elles font usage de nos installations pour les amener à nos quais. En pratique, les frais seraient imposés au chemin de fer et non aux propriétaires des marchandises. On peut déjà les imposer aux propriétaires ou dépositaires, etc.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous citerai un autre cas spécifique. Supposez par exemple, que vous ayez à expédier des marchandises d'une tête de ligne de chemin de fer à tel endroit déterminé pour être mises à bord d'un navire et qu'il vous faille entreposer ces marchandises dans les hangars du Conseil des ports nationaux pendant trois ou quatre jours en attendant de pouvoir les transborder, on imposerait certains droits et le voiturier aurait à payer un certain montant.

M. GREEN: Exigez-vous actuellement des droits des chemins de fer?

M. FINLAY: Non. Les règlements, je l'avoue, sont très ambigus. Les transporteurs ne sont pas redevables d'un droit; mais justement parce qu'il n'est pas clair qu'on puisse percevoir un droit des voituriers, le droit est considéré comme étant imputable au propriétaire ou à l'extérieur des marchandises. A venir jusqu'à dernièrement,—en réalité, cela se fait encore,—les compagnies de chemins de fer acquittaient ces droits, mais seulement à titre de représentants du propriétaire des marchandises; puis ils les ajoutaient à leur facture.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ils l'ajoutent aux frais de transport.

M. FINLAY: Justement, comme frais supplémentaires. Nous demandons simplement de pouvoir imposer ce droit directement au chemin de fer. Dans certains cas, on estime que le voiturier, ou le chemin de fer, devrait supporter cette charge plutôt que le propriétaire des marchandises et c'est ce que nous demandons.

M. GREEN: Je comprends que vous imposiez une redevance aux chemins de fer pour l'usage de vos voies ferrées, mais cela ne devrait sûrement pas constituer un droit sur les marchandises.

M. FINLAY: Ce n'est pas nécessairement un droit sur les marchandises. En réalité, la redevance peut être calculée ou non sur la quantité des marchandises. Actuellement, à Montréal, par exemple, le droit, qui est répercuté sur le propriétaire, est calculé à tant le wagon. Toutefois, les chemins de fer prétendent,—peut-être à juste titre,—que nous ne sommes pas autorisés ou que le gouverneur en conseil n'est pas autorisé à imposer le droit en question aux chemins de fer. Il résulte que, bien qu'ils acquittent la redevance, ils l'ajoutent à leurs frais et la facturent au propriétaire des marchandises.

M. GREEN: La loi actuelle vous donne-t-elle une autorisation de la sorte?

M. FINLAY: L'autorisation d'imposer la redevance au transporteur?

M. GREEN: Au chemin de fer.

M. FINLAY: C'est douteux.

M. GREEN: Où figure-t-elle dans la loi actuelle?

M. FINLAY: Il n'y figure pas; c'est là le point.

M. GREEN: Vous dites que c'est "douteux"?

M. FINLAY: Oui. La seule disposition en vertu de laquelle on aurait peut-être raison de le faire, serait l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 13, qui traite de l'imposition des frais et droits sur les marchandises expédiées et le reste, ou expédiées à travers la propriété du port. Mais il reste à savoir

si l'on peut interpréter cette disposition comme autorisant le Conseil à imposer le droit au transporteur à ce titre. C'est la difficulté ou l'ambiguïté que nous voulons dissiper en disant catégoriquement que nous pouvons imposer le droit directement au transporteur.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Navez-vous pas dit que c'est ce qui se fait actuellement, mais que les compagnies de chemin de fer s'y opposent et que c'est pour cela que vous demandez une disposition formelle?

M. GREEN: Quels droits imposez-vous en vertu de cette disposition actuellement? Des droits d'entreposage, ou quoi?

M. FINLAY: Les genres de droits qui sont susceptibles d'être imposés au voiturier relativement à la ligne de chemin de fer. A peu près le seul droit que je puisse voir serait celui qui se rapporte à l'usage de la voie ferrée. C'est la partie de la propriété du port qu'une compagnie de chemin de fer utiliserait le plus.

M. GREEN: Vous proposez-vous d'imposer un droit au chemin de fer pour l'entreposage des marchandises?

M. FINLAY: Si le chemin de fer entrepose des marchandises, autrement dit, s'il est le dépositaire de marchandises, il est de toutes façons assujéti à un droit d'après la loi actuelle, mais nous voulons simplement qu'il soit assujéti à un droit à titre de voiturier. Le chemin de fer peut être un dépositaire en possession de marchandises et peut entreposer des marchandises; à ce titre; il est assujéti à un droit de toute façon. A part cela, nous pouvons lui imposer des frais d'entreposage. Cela ne présente aucune difficulté, mais nous voulons simplement lui faire payer les redevances à titre de transporteur. Nous pouvons actuellement lui faire payer une redevance à titre de dépositaire ou d'entreposeur des marchandises; il n'y a rien de nouveau à cet égard.

M. GREEN: Vous vous mettez en état de prélever de nouveaux droits?

M. FINLAY: Non. La redevance est la même. La seule différence est que, dorénavant, c'est le chemin de fer qui la paiera et non le propriétaire des marchandises.

M. GREEN: Vous dites que vous n'exigez pas de droit pour l'usage de voies ferrées.

M. FINLAY: J'ai dit que nous l'imposons au chemin de fer. Nous exigeons un droit et c'est le chemin de fer qui le paie, puis il le facture au propriétaire. Nous voulons préciser que le chemin de fer proprement dit est passible de ces droits. En réalité, le chemin de fer ne pourra pas aussi facilement les répercuter sur ses clients.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il se fera quand même rembourser par les clients?

M. FINLAY: C'est possible.

Le PRÉSIDENT: L'article 1^{er} est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

2. Le paragraphe (11) de l'article 3 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

"(11) Lorsque, par suite d'une incapacité temporaire, ou d'une délégation temporaire par le gouverneur en conseil à d'autres fonctions, un des membres est dans l'impossibilité, à quelque moment, d'accomplir les devoirs de sa charge, le gouverneur en conseil peut lui substituer un membre suppléant temporaire aux termes et conditions que le gouverneur en conseil prescrit."

M. BELL: C'est encore un cas où les explications ne paraissent pas motiver le changement. J'ai mes doutes quand vous dites que, par suite des conditions du temps de guerre, il était nécessaire d'avoir les pouvoirs que vous réclamez et je demande si c'est nécessaire actuellement. Au paragraphe 1 de l'article 2 et à l'article 3 de la loi, la raison donnée est la "délégation temporaire par le gouverneur en conseil à d'autres fonctions". Si ce pouvoir est nécessaire en temps de guerre, pourquoi ne le spécifie-t-on pas? Se propose-t-on de l'exercer autrement qu'en temps de guerre et, le cas échéant, pourquoi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, ainsi que l'indiquent les notes explicatives du bill, cette disposition vise le cas où un membre du Conseil est affecté à d'autres fonctions. Auparavant, on pouvait nommer un suppléant sous l'empire de la Loi des mesures de guerre. On l'a fait une seule fois. Maintenant que la Loi des mesures de guerre disparaît, nous voulons que le gouverneur en conseil puisse nommer un membre suppléant temporaire et c'est tout.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

3. Ladite loi est de plus modifiée par l'adjonction, immédiatement après l'article 4, de l'article suivant:

M. WINCH: Cet article m'a intéressé quand il a été discuté à la Chambre et j'aurai quelques mots à dire à son sujet. Je comprends très bien que le Conseil et le ministère désirent conférer certains pouvoirs pour assurer la police de leur propriété et s'étendant à tous les biens qui relèvent de leur compétence ou de leur administration, mais je ne peux pas comprendre pourquoi un agent de police du Conseil, qui est réputé un agent de la paix au sens du Code criminel, devrait avoir juridiction à ce titre jusqu'à cinquante milles au delà de la propriété du Conseil. Bien que j'aie souvent entendu dire que la rive sous la juridiction du Conseil à Montréal s'étend sur une distance de quelque 30 milles, cela signifie que, d'après la loi, sa juridiction couvrirait non seulement ces trente milles, mais cinquante milles au delà de sa propriété proprement dite. Je me suis renseigné auprès de plusieurs de nos collègues qui sont avocats et tous interprètent le texte de l'article de cette façon: 50 milles au delà des limites de la propriété du Conseil. Je ne vois vraiment pas la nécessité d'accorder autant d'autorité sur cette distance et je suggère au Comité d'envisager la possibilité d'amender l'article en substituant le chiffre 5 au chiffre 50, peut-être le chiffre 10, mais disons 5 pour les fins de la discussion, et si j'ai quelqu'un pour m'appuyer, j'en ferai la proposition.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Permettez-moi de vous donner quelques mots d'explication. Cette limite de 50 milles a été prévue dans le modificatif afin de viser une situation comme celle de Montréal où la propriété du Conseil s'étend sur une distance de 30 milles et les cas spécifiques tels que celui qui s'est présenté là-bas dernièrement, je crois, où des marchandises ont été volées sur la propriété du Conseil et emportées et cachées à trente milles de là. Avant d'avoir pu mettre l'affaire en branle et faire des recherches sur la propriété du Conseil, les marchandises avaient disparu. Nous avons aussi l'autre exemple que j'ai cité à la Chambre l'autre jour quand j'ai adressé la parole sur la deuxième lecture. On enfreint les règlements de vitesse sur le pont Jacques Cartier à Montréal; il faut se mettre à la poursuite de ces automobilistes qui enfreignent le règlement et on peut être obligé de parcourir plusieurs milles avant de les atteindre, surtout s'ils marchent à une grande vitesse, sans quoi on ne peut pas les arrêter. Ce sont quelques-uns des cas

que prévoit cet article-ci et que nous voulons viser en donnant aux agents de police du Conseil la juridiction voulue afin d'arrêter ceux qui enfreignent les règlements de vitesse, de même que pour retracer les marchandises volées sur la propriété du Conseil. Toutefois, je n'ai pas d'idée arrêtée à cet égard et j'avouerais que j'ai même rédigé un projet d'amendement dans lequel la distance a été laissée en blanc. Je m'en remets à la décision du Comité, mais j'estime qu'on ne devrait pas trop réduire la limite, car autrement on risquerait de porter préjudice au Conseil dans les cas à venir en nullifiant la juridiction que nous donnons aux agents de police.

M. WINCH: Permettez-moi de poser une question. Dans le cas que vous avez cité, où un homme a volé des marchandises sur la propriété du Conseil à Montréal et les a cachées à quelques milles de là, avez-vous dû obtenir un mandat de perquisition avant de pouvoir pénétrer dans la propriété d'autrui?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. WINCH: Alors s'il vous faut obtenir un mandat de perquisition, ne pouvez-vous pas demander qu'un des agents de police qui sont sur place exécute le mandat et fasse la perquisition?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'avocat du Conseil est probablement mieux à même de vous répondre que moi.

M. FINLAY: L'explication est simplement la suivante: Il est vrai, comme vous le dites, qu'il faut absolument obtenir un mandat de perquisition et l'autorité de l'agent de police n'est pas accrue à cet égard. Le seul avantage, —et c'est évidemment pour cela que l'adjoint parlementaire a dit que la distance n'est pas terriblement importante,—est que dans le cas de Montréal, si notre police avait pu s'adresser à un magistrat et obtenir un mandat, on serait arrivé à temps, mais il est arrivé que nous avons eu de la difficulté à obtenir le concours de la police locale pour effectuer la perquisition. En effet, même munis d'un mandat de perquisition, nos hommes n'étaient pas des agents de la paix dans ce territoire. On ne prétend pas que la police des ports fasse des perquisitions sans l'autorisation du tribunal. Il n'y a rien dans la loi à cet effet; il faut qu'elle s'adresse au tribunal comme n'importe quel autre service de police. Nos agents seraient tout simplement capables d'agir eux-mêmes au lieu de s'en remettre à la police locale; je veux dire dans un rayon de tant. C'est le seul but de la modification et encore une fois, ainsi qu'on l'a souligné, il faut que l'infraction ait été commise sur la propriété ou au sujet de la propriété du Conseil. C'est le seul but de cette limite de 50 milles.

M. DESCHATELETS: N'avez-vous pas recours actuellement à la gendarmerie pour l'exécution de ces mandats?

M. FINLAY: Non. Le fait est que la gendarmerie est, si je peux dire, tellement occupée avec une variété d'autres cas,—elle a un effectif relativement peu nombreux,—qu'elle ne peut réellement pas voir à un grand nombre des infractions relativement peu importantes qui se produisent au sujet de l'administration des ports.

M. DESCHATELETS: Alors je suppose qu'il vous faut les faire exécuter de la façon ordinaire par l'intermédiaire d'un juge de paix à Montréal?

M. FINLAY: Nous ne pouvons pas changer cela. Nous devons quand même nous adresser au tribunal.

M. DESCHATELETS: Je suis parfaitement au courant de la situation et je reconnais que la plupart du temps il y aurait des retards pour une raison ou pour une autre. Je sais parfaitement ce qui en est.

M. BELL: Cette question de juridiction me préoccupe vivement et je trouve que la différence entre 5 et 50 milles est un point qu'il convient de débattre. Il est grave d'accroître la juridiction de 50 milles; on peut avoir de légers

motifs de le faire, mais je trouve que l'on ne devrait pas aller aussi loin et donner au Conseil des ports nationaux une juridiction absolue sur un territoire. Par exemple, prenez Saint-Jean et Vancouver. La police du Conseil à ces endroits a à s'occuper surtout de larcins, de trafic de boissons alcooliques et d'autres infractions mineures de la sorte où la police est constamment en contact avec les débardeurs. Un débardeur s'empare d'une caisse de boissons alcooliques et la cache quelque part et la police du port se met à exercer son autorité sur toute la ville. Il y a aussi la possibilité, en vertu de l'article 2, qu'on nomme une quantité d'agents temporaires et que, de cette façon, on police une ville tout entière. Je comprends qu'il y a certaines difficultés peu importantes auxquelles on obvierait en accroissant la juridiction et qu'on pourrait ainsi s'emparer rapidement d'un criminel, mais si c'était là l'idée, je crois qu'on exagère en la poussant presque au point d'un état policier.

M. LAFONTAINE: Devez-vous obtenir des mandats?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, pour perquisitionner.

M. HOSKING: Les agents de police du Conseil des ports ne relèveraient-ils pas quand même des autorités locales, dans ce sens qu'il leur faudrait s'adresser au tribunal pour obtenir un mandat de perquisition et que s'ils outrepassaient leurs pouvoirs, les autorités locales leur diraient simplement: Fournissez-nous des preuves. Ils seraient tellement empêtrés et lents qu'ils n'arriveraient à rien de toute façon. On veut tout simplement donner aux agents de police du Conseil des ports le droit d'aller n'importe où dans un rayon raisonnable sans avoir à s'adresser à deux ou trois magistrats différents pour obtenir un mandat de perquisition.

M. WINCH: Il faudra quand même obtenir un mandat de perquisition.

M. HOSKING: Je crois qu'il y a une restriction limitant l'application au territoire de la province, de sorte que cela demeurerait sous la juridiction provinciale. Avec ces garanties, je ne vois pas pourquoi on aurait des difficultés. Tout ce qu'on veut, c'est adopter une mesure législative qui permette d'arrêter la personne qui a commis l'infraction. C'est simplement une question de prendre les mesures qui s'imposent.

M. WINCH: Cela leur donne une autorité sur toute la ville de Vancouver.

M. BELL: Ces agents de police ne tombent pas sous la juridiction criminelle ordinaire. Ce qui nous préoccupe, ce sont les petites affaires locales et ce qui importe, ce sont les rapports entre les gens de la municipalité et la police. Ces agents relèvent du Conseil et risquent d'exercer leur pouvoir de façon arbitraire sans avoir les mêmes égards pour les gens de la localité qu'un membre de la police régulière. Il est possible qu'ils n'apprécient pas comme il faut leurs pouvoirs et le fait qu'ils relèvent d'un service de l'État et qu'ils sont, à mon avis, naturellement portés à agir de façon arbitraire pourrait avoir un mauvais effet sur la localité.

M. CAVERS: Est-ce que les agents de police nommés en vertu de la Loi des chemins de fer sont dans le même cas?

M. GREEN: Cela soulève un point important. La note explicative dit:

"Ce nouvel article fait disparaître la nécessité actuelle d'assermenter des agents de police de port comme agents spéciaux de quelque sûreté municipale ou provinciale ou de la gendarmerie royale. Le statut ainsi créé deviendra analogue à celui qu'a établi la Loi sur les chemins de fer pour les constables de chemins de fer". Or, si vous vous reportez à la Loi sur les chemins de fer, vous verrez qu'elle ne donne juridiction aux constables que dans un rayon d'un quart de mille au plus d'un chemin de fer. Vous avez une différence entre un quart de mille et 50 milles et, à mon avis, c'est là où le projet de loi pêche.

La police des ports n'est pas, à proprement parler, un service de police. Je sais que, à Vancouver, elle n'est pas comme un corps de police régulier. Les agents ne sont pas formés de la même façon; ils ne peuvent pas l'être. C'est simplement un service local que tout le monde juge destiné à empêcher les vols sur la propriété du Conseil des ports. Les agents de police des chemins de fer sont à peu près dans le même cas. Nous avons une police de chemin de fer à Vancouver, celle du Pacifique-Canadien et celle des Chemins de fer nationaux, et le public est généralement d'avis que la place des agents de police des chemins de fer est sur la propriété des chemins de fer et celle des agents de police des ports, sur la propriété du Conseil des ports et nous ne voulons pas les voir courir la ville pour arrêter les gens. Si l'on a besoin de faire des arrestations pour des délits commis sur les quais, que la police régulière s'en charge. Elle est entraînée pour cela et si la police des ports ou la police des chemins de fer se met à faire des arrestations dans le milieu de la ville, cela ne servira qu'à créer la confusion. Le fait est que la police des chemins de fer prend bien soin de ne pas se compromettre; je n'ai jamais entendu dire qu'un agent de la police de chemins de fer soit allé arrêter quelqu'un dans la ville.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Jusqu'où pensez-vous qu'il devrait aller?

M. GREEN: J'estime que la disposition devrait être la même que celle de la Loi sur les chemins de fer, laquelle est en vigueur depuis des années et n'a jamais occasionné de difficultés. La situation est analogue, comme le dit la note explicative, et je crois que si on donne le droit d'aller jusqu'à un quart de mille, personne n'en souffrira guère. Il peut arriver de temps à autre qu'on ne puisse pas attraper un automobiliste qui fait trop de vitesse.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pensez-vous qu'on puisse attraper un automobiliste qui fait de la vitesse en un quart de mille?

M. GREEN: Non. Il peut se présenter un cas comme celui-là où l'on ne puisse pas arrêter un délinquant, mais la police régulière peut toujours y veiller. Je considère que l'amendement va beaucoup trop loin; il ne fera que créer des embarras.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je répète que je n'ai aucune idée arrêtée à cet égard, mais je tiens à mettre le Comité sur ses gardes: il ne faudrait pas, d'une part, conférer des pouvoirs aux constables en en faisant des agents de la paix et, d'autre part, leur enlever ces pouvoirs en ne leur donnant pas une juridiction suffisante. Un automobiliste faisant un excès de vitesse sur le pont Jacques Cartier rendrait un constable ridicule, si celui-ci était incapable d'aller à plus d'un quart de mille et était obligé de demander à un autre de poursuivre le "chauffard".

M. Green a aussi prétendu que les constables ne sont que des gardiens avec la gloriole en plus. J'en conviens, mais je dois dire que le Conseil, vu qu'il va en faire des agents de police, entend leur donner une formation professionnelle. Que le Comité prenne garde de trop restreindre, car autrement il est inutile de leur donner le pouvoir.

M. CAVERS: Je ne sais trop si j'approuve entièrement la limite de 50 milles qui figure dans le bill et je ne sais pas non plus si une distance de 5 milles suffit. Peut-être pourrait-on transiger en disant 25 milles. A mon sens, la situation est un peu différente pour les chemins de fer. La position du constable de chemin de fer est un peu différente de celle de l'agent visé par la présente loi à l'égard des ports nationaux, vu que le premier a le droit de suivre un criminel tout le long de la ligne; il peut être obligé d'aller de Sydney à Vancouver, mais il peut le suivre tout le long de la voie ferrée. Dans ce cas-ci, la juridiction est limitée, à Montréal, par exemple, à 30 milles; à Halifax, probablement à 10 ou 12 milles et à Saint-Jean, à beaucoup moins.

Donc, la juridiction se trouve limitée jusqu'à un certain point et je ne pense pas qu'on exagère dans la présente loi en étendant la juridiction au delà des limites de la propriété du port afin de suivre quelqu'un qui a commis un délit sur cette propriété.

M. McIVOR: Je ne vois pas ce qu'on gagnerait à réduire la distance; on ne ferait qu'entraver la tâche de l'agent de police.

M. CARTER: 25 milles ou 50 milles, cela revient au même: une distance de 25 milles couvrirait n'importe quelle ville, grande ou petite. Ce que je voudrais savoir, c'est si cette limite de 50 milles s'étend vers la mer comme à l'intérieur des terres. Pouvez-vous poursuivre un homme sur une distance de 50 milles en mer et l'arrêter? Est-ce que cela ne serait pas en dehors des eaux territoriales?

M. FINLAY: Certes oui, mais à supposer que le délinquant soit un Canadien, il n'y a rien qui empêche un agent de police d'arrêter un Canadien n'importe où, que ce soit à 50 milles ou à 100 milles, si l'agent en a préalablement l'autorité. S'il s'agissait de navires étrangers, il pourrait y avoir des difficultés de droit international, mais c'est une autre affaire.

M. CARTER: La loi est censée s'appliquer à n'importe qui, pas seulement aux citoyens canadiens.

M. FINLAY: Disons que la gendarmerie a juridiction. Cette juridiction ne lui donne pas nécessairement le droit de sévir contre des étrangers en dehors des limites du Canada. Après tout, la loi est assujétie à des restrictions.

M. GREEN: Supposons qu'un meurtre ait été commis sur la propriété du port. S'il s'agissait d'un crime grave, il n'y a pas de doute que la police municipale ou la gendarmerie, qui assure le service de police dans notre province, s'en occuperait aussitôt. La police du port ne sert qu'à protéger la propriété du port; c'est dit en toutes lettres dans l'article.

La déclaration de l'adjoint parlementaire à l'effet que l'on va créer un corps de police, former des policiers et le reste me préoccupe quelque peu; en effet, je trouve que le Conseil des ports nationaux ne devraient pas avoir un corps de police de la sorte; il devrait se limiter à un service de police destiné à protéger sa propriété sur le bord de l'eau. Si leurs fonctions se résument à cela, ces agents n'ont certainement pas besoin de s'éloigner plus de la propriété du port que les agents de police des chemins de fer n'ont besoin de s'éloigner de la propriété de ces derniers. On va simplement créer des embarras. D'abord, le gouvernement fédéral est censé ne pas s'occuper du service de police qui relève en premier lieu des provinces et des municipalités. Or, on crée ici un corps de police fédéral, muni d'une autorité qui va certainement venir en conflit avec celle de la police locale. Je ne vois aucun bon motif d'agir de la sorte. Sept ports seulement sont régis par la présente loi; les autres villes qui ont un port ne tombent pas sous le coup de la loi et n'auront pas de police de port qui viendra arrêter les gens. Les villes qui sont régies par la présente loi ne devraient pas être assujéties à un corps de police supplémentaire, ce qui sera le cas si le présent amendement est adopté.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je dois dire dès maintenant que l'objection de M. Green au sujet de l'arrestation d'un neutrier serait quand même valable pour un meurtre commis sur notre propriété. Elle serait valable même si la juridiction s'étendait à cinq milles ou même à un mille. Or, à Montréal, par exemple, nos constables sont actuellement assermentés comme agents municipaux et ont le droit d'effectuer des arrestations. Quant à la formation d'un corps de police, je ne pense pas que ce soit ainsi que mes paroles doivent être interprétées. J'ai dit que le Conseil a l'intention de former nos agents

pour leur permettre de mieux s'acquitter des nouvelles fonctions que nous allons leur confier et je ne pense pas que quiconque ici veuille s'y opposer. Si nous devons leur donner l'autorité d'agents de la paix, il est bon de les instruire et c'est une sauvegarde pour le Conseil d'agir de la sorte. Je désire simplement répéter que nous nous en remettons à la décision du Comité.

M. WINCH: Je ne saisis pas très bien le sens de la dernière phrase de l'honorable député. Un simple citoyen a le droit d'arrêter un criminel qu'il surprend en flagrant délit.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. WINCH: Mais dans ce cas-ci, j'ai des doutes, car je ne suis pas très au courant de la situation à Montréal et qu'il me faut accepter vos raisons. D'après ce que d'autres et vous-mêmes avez dit, il est temps d'organiser comme il faut le corps de police à Montréal. Je sais qu'il n'est pas parfait à Vancouver, mais nous avons là un assez bon corps de police et si on lui en opposait un autre, cela créerait peut-être un certain antagonisme. Pour moi, cela ne tend pas à améliorer le service. Je parle des villes et surtout de ceux qui sont chargés de l'administration du service d'ordre dans les villes: ils auraient un autre service qui serait non seulement adjoint au leur, mais incorporé dans le leur et qui serait muni des mêmes pouvoirs que la police régulière de la ville. D'après cet article, les agents de police du Conseil des ports auraient les mêmes pouvoirs que des agents de police ou des agents de la paix aux termes du code criminel lorsque le délit est effectivement commis sur la propriété du Conseil ou sur les propriétés administrées par le Conseil. Pourvu que l'acte soit commis sur la propriété du Conseil, ils auront, d'après les termes de la nouvelle loi, tous les pouvoirs d'un agent de police régulier dans un rayon de cinquante milles et c'est à ce point de vue que j'ai des doutes. Personnellement, je préférerais de beaucoup qu'on adoptât une disposition semblable à celle de la Loi sur les chemins de fer, comme le suggère M. Green. Ce serait une bonne chose si les membres du Comité pouvaient juger à propos de l'accepter.

M. BELL: Ne peut-on pas concevoir que, dans le cas d'un matelot ou d'un débardeur suspect ou quelque chose dans ce genre-là, la police du port se mette à balayer toute la ville, peut-être avec les mêmes pouvoirs que la police régulière? Elle pourrait filer, interroger et importuner les citoyens de la localité en général, tandis que...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Elle peut le faire maintenant. Elle peut interroger quiconque maintenant quand elle fait enquête sur ce qui s'est produit sur la propriété du Conseil.

M. BELL: Elle n'irait pas si loin si elle savait qu'elle est incapable d'effectuer une arrestation. La tendance actuellement...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A Montréal, les constables du port sont des agents municipaux; ils peuvent faire cela actuellement et arrêter les suspects.

M. BELL: Ils savent qu'ils ne peuvent pas les arrêter.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A Montréal, ils le peuvent.

M. BELL: C'est une exception.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est une exception importante; c'est le plus grand port du Canada.

M. BELL: Si vous nous procuriez des affaires autour de Saint-Jean, nous serions aussi un grand port. En tout cas, actuellement, lorsque la police du port a un suspect qui cause des embarras, elle s'adresse habituellement à la police locale et lui laisse le soin de s'occuper de l'affaire. C'est cette dernière qui a des rapports avec les gens de l'endroit; elle est au courant des conditions locales et conduit l'affaire comme elle doit être conduite.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parlez-vous d'un délit qui n'a pas de rapport avec la propriété du Conseil? Il faut que le délit se rapporte aux biens du Conseil.

M. BELL: D'après la loi actuelle, si elle soupçonne quelqu'un d'un acte commis sur son territoire sur le bord de l'eau, elle s'adresse à la police locale, lui fait part de ses soupçons et lui confie toute l'affaire. Elle laisse à la police locale le soin de procéder comme celle-ci a toujours l'habitude de procéder pour les affaires de la localité. Si on lui donne ces pouvoirs additionnels, il peut arriver, au cas où des matelots ou des débardeurs seraient soupçonnés d'une façon quelconque, qu'elle se mette aussitôt à les filer dans toute la ville. Si cela était poussé à l'extrême, on pourrait fort bien se trouver dans la situation d'un état policier. Il y aurait tendance à le faire maintenant qu'on leur donne le droit d'arrêter les gens.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On me dit que la situation est la même à Halifax et à Saint-Jean, où nos constables sont actuellement assermentés comme agents municipaux et ont maintenant tous les pouvoirs auxquels vous vous opposez.

M. BELL: Je ne comprends pas pourquoi on aurait besoin de faire ces changements. On a prétendu qu'ils sont nécessaires simplement à cause d'une certaine loi de la province de Québec et sous prétexte que la police du port se trouve embarrassée du fait de ne pouvoir dépasser une certaine limite ou un certain territoire. Donc, on nous demande de changer la loi et de rendre la police et le gouvernement impopulaires dans une localité simplement à la suite d'un seul incident, d'un cas exceptionnel où il était nécessaire de sortir du territoire; c'est pourquoi je trouve qu'on devrait mettre l'amendement de côté.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous demandons de modifier la loi dans ce sens parce que dans certains endroits nous avons constaté que les autorités municipales hésitaient à assermenter nos constables comme agents de police municipaux, et il y a un autre motif. Prenez Montréal, par exemple, où il y a quatre municipalités dans le district où s'étend la propriété du Conseil des ports nationaux et aussi Vancouver, où il y a trois municipalités: la ville de Vancouver proprement dite, Vancouver-Nord et Burnaby. Vous comprendrez que cela peut créer parfois de graves embarras et, en outre, il y a cette hésitation, en certains lieux, à assermenter nos constables comme agents municipaux.

M. GREEN: Quelle difficulté y aurait-il par là à assermenter vos constables?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si le constable est assermenté dans une municipalité, il doit s'en tenir aux limites de cette municipalité et il lui faudrait, pour pouvoir faire son service comme il faut, se faire assermenter dans les trois municipalités.

M. GREEN: Ce n'est pas une grosse affaire que de le faire assermenter dans les trois municipalités.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A condition que les municipalités ne s'y opposent pas.

M. GREEN: Est-ce qu'on s'y est opposé?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y en a qui ont hésité à le faire.

M. GREEN: A Vancouver?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous préférons ne pas nommer de municipalités. Dans certaines provinces, nous avons des difficultés avec la police provinciale, mais, en tout cas, pas à Vancouver. Nous pouvons dire que nous n'avons aucune difficulté à Vancouver.

M. GREEN: D'après cet amendement-ci, ils auraient entière juridiction à titre d'agents de la paix dans un rayon de cinquante milles de la propriété du port. Est-ce bien cela?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Je ne peux pas l'admettre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est au Comité à décider.

M. HOSKING: Monsieur le président, j'appuie la motion de M. Cavers à l'effet de restreindre la limite à 25 milles.

M. CAVERS: Je fais la proposition.

Le PRÉSIDENT: Veuillez donner lecture de l'amendement.

Le SECRÉTAIRE: M. Winch a proposé d'amender le bill n° 421 en substituant le mot "cinq" au mot "cinquante" à la 14^e ligne de la page 2 du bill. M. Cavers propose de substituer le mot "vingt-cinq" au mot "cinq" dans l'amendement de M. Winch.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur du sous-amendement de M. Cavers veuillent bien le déclarer.

M. GREEN: Sur quoi votons-nous, monsieur le président?

Le SECRÉTAIRE: M. Cavers a proposé de substituer le mot "ving-cinq" au mot "cinq" dans l'amendement de M. Winch, de sorte que le texte serait le suivant:

"vingt-cinq milles au plus d'une propriété..."

M. GREEN: Puis-je proposer un nouveau sous-amendement?

Le SECRÉTAIRE: Pas maintenant.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de la motion de M. Cavers veuillent bien le déclarer. Quels sont ceux qui s'y opposent?

La motion est adoptée.

M. GREEN: Monsieur le président, je désire proposer que la limite soit réduite de vingt-cinq milles à un quart de mille comme dans la Loi sur les chemins de fer. Je propose donc que le paragraphe soit amendé en insérant les mots "un quart de mille" comme distance, comme le stipule la Loi sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: L'amendement a été adopté.

M. GREEN: Non. Vous avez dit que le sous-amendement à l'effet de substituer "vingt-cinq" à "cinq" était adopté. Maintenant, je propose, en amendement, que les mots "un quart de mille"...

Le PRÉSIDENT: On a adopté la limite de "vingt-cinq" milles.

M. GREEN: A la place de la limite de "cinq" milles.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je conteste l'argument de M. Green, parce que la question se trouve déjà réglée par l'adoption du sous-amendement qui fixe la distance à vingt-cinq milles. Le Comité peut difficilement agréer une autre proposition d'amendement, vu qu'il a déjà statué sur la question.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Habituellement, quand on vote sur un amendement, on demande: "Êtes-vous prêts à voter sur la motion ainsi modifiée?" Cette question n'a pas été posée et M. Green a parfaitement le droit de proposer un nouvel amendement. Le Comité peut voter pour ou contre cet amendement, mais notre honorable collègue a parfaitement le droit de faire sa proposition et tant qu'on n'aura pas statué sur son sort ou que la motion définitive n'aura pas été mise aux voix, n'importe qui peut proposer un nouvel amendement.

M. GREEN: Dans notre cas, une distance de 25 milles ne vaut pas mieux qu'une distance de 50 milles, vu qu'elle couvre toute la partie inférieure de

l'intérieur des terres et environ 15 différentes municipalités. Le gros de la population de la totalité du territoire se trouve en dedans de ces 25 milles, de sorte qu'on se trouverait à donner à la police du Conseil des ports le pouvoir d'aller faire des arrestations dans toutes ces municipalités...

M. NICHOLSON: Comprenant un demi-million de gens.

M. GREEN: ...comprenant au moins un demi-million de gens, et j'estime que cela ne devrait pas se faire.

Le PRÉSIDENT: L'amendement de M. Green est-il adopté?

Plusieurs VOIX: Non, non.

M. HABEL: Il faut présenter une motion.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ensuite, M. Green proposera son amendement.

M. GREEN: Je crois que M. Nicholson a raison: lorsque le sous-amendement est rejeté, le président doit mettre aux voix la motion modifiée sur quoi je proposerai un sous-amendement fixant la distance à un quart de mille.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le vote est sur le sous-amendement.

Le PRÉSIDENT: Le vote est sur le sous-amendement. Que ceux qui sont en faveur veuillent bien lever la main droite.

Le SECRÉTAIRE: Sept sont pour.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont contre veuillent bien lever la main droite.

Le SECRÉTAIRE: Onze sont contre.

Le PRÉSIDENT: Le sous-amendement est rejeté. L'article ainsi modifié est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe 2 de l'article 2 est-il adopté?

M. CAVERS: Je propose d'amender le paragraphe 2 de l'article 2 en substituant le mot "vingt-cinq" au mot "cinquante" à la 33^e ligne.

Le PRÉSIDENT: La proposition est-elle adoptée?

Adopté.

L'article 4 est adopté.

Sur l'article 5:

5. (1) L'alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 12 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

c) dans les cas où le coût estimatif de l'entreprise n'excède pas quinze mille dollars.

(2) Le paragraphe (2) de l'article 12 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

(2) Lorsque le paragraphe (1) exige que des soumissions soient demandées, le Conseil doit, après avoir donné aux soumissionnaires un avis raisonnable des temps et lieu de l'ouverture des soumissions, les ouvrir en public, et il peut, dans un délai raisonnable, par la suite, adjudger le contrat.

(3) Nonobstant les paragraphes (1) et (2), aucun contrat pour l'exécution de quelque entreprise ne doit être adjudgé par le Conseil, sans l'approbation du gouverneur en conseil, pour un montant supérieur à quinze dollars, sauf

a) si des soumissions sont demandées par le Conseil, au moyen d'annonce publique, pour l'exécution de l'entreprise, et si au moins deux soumissions de ce genre sont reçues par le Conseil;

b) si la personne à qui le contrat doit être adjudgé est celle qui a présenté la soumission la moins élevée des deux ou la plus basse de toutes, et

c) si le montant du contrat, indiqué par la soumission de la personne à qui le contrat doit être adjudgé, n'excède pas cinquante mille dollars.

M. GREEN: Je voudrais qu'on explique l'article 5.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'article 5 est simplement destiné à mettre le Conseil des ports nationaux sur le même pied que les autres départements de l'administration fédérale. Comme vous le savez, la Loi sur les travaux publics a été modifiée en 1951 de façon à relever le montant maximum des contrats sans soumissions. Dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux, ce montant était en 1936 de \$10,000 et nous le portons maintenant à \$15,000, simplement pour se conformer à la législation actuelle en matière d'adjudications fédérales.

Quelques VOIX: Adopté.

M. GREEN: La Loi sur les travaux publics ne faisait pas mention de l'approbation des soumissions par le gouverneur en conseil et l'adjoint parlementaire n'a pas expliqué le changement à cet égard qui fait partie de l'article en question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je n'ai pas saisi votre question.

M. GREEN: L'article élimine la nécessité de l'approbation du cabinet à l'égard des soumissions dans certains cas.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parlez-vous du paragraphe 2?

M. NICHOLSON: Du paragraphe 3.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il s'agit de faire concorder la présente loi avec la Loi sur l'administration financière. Si vous vous donnez la peine de lire la note explicative, vous verrez que c'est indiqué.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

M. GREEN: Dans les notes explicatives en regard de la page 3 du bill, il est dit ceci:

L'objet de cette disposition est de rendre la pratique suivie par le Conseil, relativement à l'adjudication de contrats, conforme à celle déjà arrêtée, en ce qui concerne les ministères du gouvernement, par les règlements concernant les contrats, établis sous l'autorité de la *Loi sur l'administration financière*. En particulier:

- a) Aux termes de la loi actuelle, il était possible, dans des cas d'extrême urgence, d'adjuger des contrats, quel qu'en fût le montant, sans l'approbation du gouverneur en conseil. La modification proposée requiert cette approbation si le montant excède \$15,000.
- b) Par contre, en vertu de la loi actuelle, le Conseil ne peut pas adjuger un contrat pour plus de \$15,000 sans l'approbation du gouverneur en conseil (sauf en cas d'urgence), même si le Conseil a demandé publiquement des soumissions, en a reçu deux ou plus et se proposait d'accepter la moins élevée. La modification porte de \$15,000 à \$50,000 le chiffre susmentionné, applicable dans des circonstances spéciales.

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, les deux modifications proposées sont conformes à la pratique établie en ce qui concerne les ministères du gouvernement.

Puis il y a une disposition permettant d'aller jusqu'à un montant de \$50,000 sans l'approbation du gouverneur en conseil. Pourquoi tant augmenter ce montant?

M. FINLAY: L'explication au sujet du montant de \$15,000 est la suivante: Auparavant, la loi permettait au Conseil d'adjuger des entreprises pour n'importe quel montant sans soumissions dans les cas d'urgence. On a supprimé cela: nous sommes maintenant obligés de demander des soumissions chaque fois que le montant dépasse \$15,000. C'est le premier changement. Quant au montant de \$50,000, la loi actuelle exige l'autorisation du gouverneur en conseil chaque fois que le montant du marché dépasse \$10,000, ce qui veut dire \$15,000 en vertu de l'amendement, mais les ministères sont autorisés, en vertu de

la Loi sur l'administration financière, à adjuger des entreprises jusqu'à concurrence d'un montant de \$50,000 sans l'approbation du gouverneur en conseil pourvu qu'ils se conforment à certaines conditions, c'est-à-dire qu'ils doivent demander des soumissions publiques, avoir reçu au moins deux soumissions et avoir accepté la plus basse. Le cas échéant, les départements peuvent adjuger des entreprises jusqu'à concurrence d'un montant de \$50,000 sans l'autorisation expresse du gouverneur en conseil. C'est ce qu'on prévoit dans cette disposition-ci.

M. GREEN: Est-ce que l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 12 est abrogé?

M. FINLAY: Oui et vous verrez qu'on substitue un nouveau paragraphe.

M. GREEN: C'est l'alinéa c)?

M. FINLAY: Non. L'alinéa c) vise l'estimation du coût des travaux. C'est l'alinéa c) du paragraphe 1, mais en dessous vous verrez que le paragraphe 2 de l'article 12 est abrogé et remplacé par ce qui suit: . . .

M. GREEN: L'alinéa a) du paragraphe 1 n'est pas abrogé.

M. FINLAY: Il s'agit de l'alinéa c) du paragraphe 1.

M. GREEN: Le Conseil peut néanmoins approuver une entreprise sans demander de soumissions lorsque les travaux peuvent être exécutés par des employés de l'État. Conserve-t-il ce pouvoir?

M. FINLAY: Oh! non. D'après le paragraphe 1, le Conseil doit maintenant demander des soumissions dans tous les cas.

"Lorsque le paragraphe 1 exige que des soumissions soient demandées, le Conseil doit, après avoir donné aux soumissionnaires . . ." et cætera, puis "nonobstant les paragraphes 1 et 2, aucun contrat pour l'exécution de quelque entreprise ne doit être adjugé par le Conseil, sans l'approbation du gouverneur en conseil, pour un montant supérieur à \$15,000". Auparavant, nous pouvions en adjuger, sans l'approbation du gouverneur en conseil, dans les cas d'urgence.

M. GREEN: Vous ne pouvez plus le faire?

M. FINLAY: Non, à moins que le montant ne soit inférieur à \$50,000.

M. GREEN: Inférieur à \$15,000?

M. FINLAY: Oui, \$50,000.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Sur l'article 6:

6. (1) L'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 13 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

b) l'usage des ports, des propriétés de port ou d'autres biens ressortissant au Conseil, par des navires et des aéronefs et par leurs propriétaires, le louage ou la répartition *des propriétés de port ou d'autres biens assujétis à l'administration du Conseil, et l'achat ou la vente, par le Conseil, de biens quelconques autres que des biens immobiliers ou réels, sous réserve des limitations et conditions que les règlements peuvent prescrire;*

(2) L'alinéa e) du paragraphe (1) dudit article 13 est abrogé et remplacé par les suivants:

e) l'imposition et la perception de droits sur les navires ou aéronefs qui entrent dans les ports, en font usage ou en sortent; sur les passagers; sur les cargaisons; sur les marchandises ou cargaisons de toute nature qui ont été *introduites dans l'un des ports ou l'une des propriétés relevant de l'administration du Conseil ou qui en ont été prises, ou qui ont été débarquées, expédiées, transbordées ou emmagasinées dans*

l'un des ports ou sur l'une des propriétés ressortissant au Conseil, ou qui ont été déplacées à travers des propriétés dont l'administration relève du Conseil; pour l'usage de tout bien ressortissant au Conseil ou pour tout service rendu par le Conseil; et la stipulation des termes et conditions (y compris toute modalité visant la responsabilité civile du Conseil en cas de négligence de la part d'un fonctionnaire ou employé du Conseil) auxquels un tel usage peut être fait ou un tel service rendu;

e-a) le transport, la manutention ou l'emmagasinage, en des propriétés dont l'administration relève du Conseil ou en toute propriété privée dans les limites d'un port sous la juridiction du Conseil, d'explosifs ou autres substances qui, de l'avis du Conseil, constituent ou sont de nature à constituer un danger ou risque pour la vie ou les biens;

b) Par contre, en vertu de la loi actuelle, le Conseil ne peut pas adjuger un contrat pour plus de \$15,000 sans l'approbation du gouverneur en conseil (sauf en cas d'urgence), même si le Conseil a demandé publiquement des soumissions, en a reçu deux ou plus et se proposait d'accepter la moins élevée. La modification porte de \$15,000 à \$50,000 le chiffre susmentionné, applicable dans des circonstances spéciales.

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, les deux modifications proposées sont conformes à la pratique établie en ce qui concerne les ministères du gouvernement.

6. (1)—13 (1) b): Le gouverneur en conseil possède déjà, en vertu de la loi, le pouvoir d'établir des règlements sur la gestion de biens placés sous l'administration du Conseil, sur la location ou la répartition de ces biens ainsi qu'à plusieurs autres fins spécifiées, et, de façon générale, touchant l'accomplissement de ce qui se rattache aux fonctions du Conseil d'après la loi. La modification apportée à cet article précise et décrète expressément que le gouverneur en conseil peut édicter des règlements en ce qui regarde la vente et l'achat, par le Conseil, de biens autres que des terrains. La vente et l'achat de terrains sont déjà spécifiquement prévus par d'autres dispositions de la loi.

6. (2)—13 (1) e): L'alinéa actuel autorise le gouverneur en conseil à établir des règlements pour

e) l'imposition et la perception de taxes et droits sur les navires ou aéronefs qui entrent dans les ports, en font usage ou en sortent; sur les passagers; sur les cargaisons; sur les marchandises ou cargaisons de toute nature débarquées, expédiées, transbordées ou emmagasinées dans l'un des ports ou transportées sur les voies ferrées du port, et pour l'usage de tout quai, bâtisse, outillage, bien ou installation relevant du Conseil, et pour tout service rendu par le Conseil;

En somme, les règlements relatifs aux frais exigés par le Conseil, établis d'après la loi, ne constituent qu'un énoncé des conditions contractuelles entre le Conseil et toute personne désireuse d'obtenir ses services ou l'emploi des biens y mentionnés. Il s'agit donc de modifier la loi de façon à accorder au Conseil le droit incontestable de se libérer par contrat, en pareilles circonstances, de toute responsabilité pour négligence. Dans un certain nombre de cas, lorsqu'il permet d'apporter des explosifs dans un port ou qu'il accepte en magasin des marchandises très périssables, par exemple, il assume un risque non justifié par la recette, à moins qu'il ne lui soit loisible, comme pour tout exploitant particulier en pareil cas, de se protéger, en limitant sa responsabilité, contre la négligence possible d'un employé subalterne. Il semble bien que, de fait, le Conseil possède déjà ce pouvoir très opportun de restreindre sa responsabilité, mais il s'agit de l'établir sans conteste.

6. (2)—13 (1) e-a): Nouveau. Le Conseil a été créé afin d'exercer une surveillance générale sur tous les ports placés sous sa juridiction, y compris les biens privés.

(3) Ledit article 13 est de plus modifié par l'adjonction, immédiatement après le paragraphe (2), des paragraphes suivants:

«(3) Tout règlement peut être rendu obligatoire pour Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

(4) Un exemplaire de tout règlement, certifié par le secrétaire du Conseil, sous le sceau du Conseil, doit être admis comme preuve préemptoire des stipulations de ce règlement devant toute cour au Canada.»

M. GREEN: L'article 6 est long. Il est question à la 11^e ligne de la page 4 du bill de "la stipulation des termes et conditions (y compris la responsabilité civile du Conseil en cas de négligence de la part d'un fonctionnaire ou employé du Conseil) auxquels un tel usage peut être fait ou un tel service peut être rendu".

Pour quelle raison a-t-on inséré cela?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous considérons que nous n'ajoutons rien, que nous avons actuellement le droit de faire cela et que nous pouvons le faire sous l'empire de notre règlement. Notre règlement ne fait que refléter les conditions contractuelles conclues entre celui qui utilise notre société et nous-mêmes et ces contrats peuvent contenir une stipulation visant la limite de notre responsabilité dans certains cas; le règlement n'est que le reflet de ces conditions contractuelles et nous voulons maintenant, pour plus de clarté, le mettre dans la loi. Nous n'avons pas d'autre but.

M. GREEN: Avez-vous eu des contrats en prévoyant aucune responsabilité de la part du Conseil?

M. FINLAY: Une fois, que je sache, dans le cas du port de Saint-Jean. En vertu d'un de nos règlements, on fournit un certain local pour les denrées périssables. Le droit est minime et le Conseil encourt de gros risques en acceptant ces marchandises; toutefois, il est prêt à les accepter aux risques de leur propriétaire et c'est ce qu'on veut dire. En pareil cas, nous ne voulons pas risquer qu'on nous réclame des dommages-intérêts pour avoir fait preuve de négligence sous prétexte que la température était trop élevée ou trop basse pour ces marchandises particulières et c'est pourquoi le règlement stipule que quiconque entrepose des marchandises sous l'empire du règlement en question le fait à ses propres risques. C'est un des cas qu'on a en vue. Il y a aussi le cas des explosifs.

M. BELL: A supposer qu'un navire amène des explosifs dans le port, qu'il s'amarre à l'un de vos quais et que vous dégagiez toute responsabilité pour le danger que pourraient causer les explosifs. Je ne connais pas les détails, mais je me demande comment on pourrait contrôler la responsabilité de la personne avec qui vous avez conclu le contrat. Autrement dit, à titre de propriétaire immobilier dans une ville, il vous appartient de veiller à ce que la responsabilité que vous rejetez sur un autre tombe entre bonnes mains. Est-ce que c'est contrôlé?

M. FINLAY: Le contrôle est le suivant: Il y a cette stipulation dans le contrat entre X qui apporte les explosifs, et nous. Autrement dit, nous pouvons poursuivre X, mais cela ne nous protège pas contre un tiers, car ce dernier n'est pas lié par le contrat intervenu entre X et nous. Par conséquent, si X amène des explosifs, quel que soit le contrat que nous ayons avec lui, en cas de dommages causés par suite de notre négligence, la tierce partie a alors un recours contre le Conseil et c'est une chose que nous ne pouvons pas éviter.

M. BRISSET: Pourrions-nous faire une recommandation à ce sujet?

M. HABEL: Non.

M. GREEN: M. Brisset a-t-il quelque chose à dire?

Le PRÉSIDENT: Posez-lui une question.

M. GREEN: Aviez-vous un sujet à soulever?

M. HABEL: Non, il soulevait une objection.

M. BRISSET: Il y a certaines recommandations que j'aurais voulu faire à cet égard.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Sont-elles contenues dans votre exposé?

M. BRISSET: Non.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous amplifiez maintenant votre exposé?

M. BRISSET: Le paragraphe 2 de l'article 6 du bill, qui vise à modifier l'alinéa e) du paragraphe 1 de la loi actuelle...

M. GREEN: C'est l'article visant les substances dangereuses.

M. BRISSET: ...pour dégager la responsabilité du Conseil dans certains cas.

M. GREEN: Qu'aviez-vous à dire à ce sujet?

M. HABEL: Cela n'est pas conforme au Règlement.

M. GREEN: Vous n'êtes pas le président. J'accepterai volontiers vos décisions, monsieur le président.

M. BRISSET: C'est simplement une brève remarque.

Le PRÉSIDENT: Faites-la courte et d'un seul trait.

M. BRISSET: Je tiens à souligner au Comité les remarques qui ont été faites à l'appui de cet amendement et selon lesquelles le but de cette modification de la loi serait de dégager la responsabilité du Conseil dans les cas de négligence de la part de ses employés. Je parle en ce moment de l'article prescrivant que le Conseil peut établir des règlements portant "la stipulation des termes et conditions (y compris toute modalité visant la responsabilité civile du Conseil en cas de négligence de la part d'un fonctionnaire ou employé du Conseil)". Il ne s'agit plus des employés subalternes mentionnés dans la note explicative, mais bien des fonctionnaires et employés du Conseil en général. Il y a là une contradiction et c'est très important pour les compagnies maritimes dans le cas des explosifs. Je dois dire que toutes les expéditions d'explosifs sont faites par une compagnie de l'État, qui, je crois, est la *Canadian Arsenal Limited*. Le Conseil cherche à dégager toute responsabilité, de sorte que si quelque chose survient, la responsabilité retombera sur le transporteur qui manie les explosifs. Nous trouvons que c'est absolument injuste et tout à fait contraire à la situation qui existe au Royaume-Uni, où, dans le cas d'expéditions d'explosifs, l'État assume la responsabilité pour tous les actes de négligence, même ceux du transporteur, parce qu'on se rend compte des gros risques à courir et qu'on ne peut pas demander à un transporteur privé de les assumer. C'est pour cela que le gouvernement du Royaume-Uni dégage le transporteur de cette responsabilité.

M. GREEN: A quelle partie de l'article vous opposez-vous?

M. BRISSET: C'est la fin de l'alinéa e) du paragraphe 2, qui dit:

La stipulation des termes et conditions (y compris toute modalité visant la responsabilité civile du conseil en cas de négligence de la part d'un fonctionnaire ou employé du Conseil).

C'est là une stipulation très large pour se dégager de toute responsabilité en cas de négligence.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est subordonné à l'approbation des règlements par le gouverneur en conseil, après quoi cela devient une question de politique gouvernementale.

M. BRISSET: Je comprends très bien que l'approbation du gouverneur en conseil est une protection, mais des règlements vont être...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Brisset devrait dire que nous avons fait comprendre à la Fédération que ces règlements seront présentés aux parties intéressées avant d'être définitivement approuvés.

M. BRISSET: Je dois reconnaître que nous sommes en train de débattre ces règlements avec le gouvernement.

M. GREEN: Il n'y a pas de raison d'incorporer cette disposition dans la loi.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous disons que nous pouvons le faire maintenant, mais nous voulons l'élucider. Nous demandons simplement de pouvoir faire ce qu'un exploitant privé peut faire. Un exploitant privé peut le faire, s'il le désire.

M. GREEN: Quelle est la situation dans le cas d'un dock privé?

M. BRISSET: Dans le cas d'un dock privé, c'est ordinairement celui qui est en faute qui est responsable et le propriétaire du dock n'est pas responsable de la négligence d'un autre. C'est la loi courante au pays: chacun paie pour sa propre négligence.

M. GREEN: Vous demandez qu'il en soit de même à l'égard de l'État?

M. BRISSET: Oui, mais j'aurai une réserve à faire, surtout en ce qui concerne d'expédition d'explosifs, car toutes les munitions sont expédiées par le gouvernement. Si le transporteur doit assumer toutes les responsabilités, alors le gouvernement n'en trouvera pas pour envoyer ses munitions, disons en Corée ou dans tout autre lieu où nos troupes sont stationnées.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On peut toujours modifier le règlement.

M. GREEN: Y a-t-il eu des cas de ce genre?

M. BRISSET: Nous sommes actuellement en pourparlers avec le ministère et nous avons demandé qu'on tâche de faire concorder la méthode du gouvernement canadien avec celle du gouvernement anglais. Il reste à savoir si nous réussissons, mais le Conseil incorpore maintenant dans la loi une disposition spécifique qui a une très large portée et qui lui donne le droit de dégager entièrement sa responsabilité, même en cas de négligence non seulement de la part d'un employé subalterne dans la mesure mentionnée dans le texte, mais aussi de la part d'un fonctionnaire ou employé quelconque.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous reconnaissez que le Conseil a toujours pris pour habitude de soumettre les règlements aux intéressés.

M. BRISSET: Oui.

M. GREEN: Je n'ai pas entendu ce que vous avez dit.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je dis qu'on a toujours l'habitude de soumettre ces règlements aux intéressés avant de les présenter au gouvernement en conseil et le témoin le reconnaît.

M. BRISSET: Actuellement, ces explosifs sont transportés en vertu d'un permis qui stipule les conditions. Parmi ces conditions, il en est une d'après laquelle le Conseil dégage sa responsabilité pour tout dommage et le transporteur doit assumer cette responsabilité.

M. WINCH: Monsieur le président, pourrions-nous lever la séance?

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à huit heures.

M. GREEN: Je crois qu'il est préférable de se réunir demain, monsieur le président.

M. CAVERS: Il y a déjà plusieurs comités qui se réunissent demain, monsieur le président.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vu qu'on a perdu beaucoup de temps avec deux votes cet après-midi et le vote de mercredi, je considère que nous devrions siéger ce soir.

Le PRÉSIDENT: Très bien. La séance est suspendue jusqu'à 8 hres.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. L'article 6 est en discussion. Est-il adopté?

M. BELL: J'aurais juste une question à poser à M. Brisset au sujet de cet article. Nous disions que le Conseil des ports dégageait toute responsabilité dans ses contrats. Je me demande si vous voudriez nous donner votre avis quant à la possibilité d'un relâchement des restrictions et des responsabilités dans les ports lorsque le Conseil pourra se décharger de sa responsabilité sur d'autres. Autrement dit, le Conseil des ports a aujourd'hui certaines responsabilités au sujet des explosifs qui se trouvent dans les ports. Si on lui permet de dégager à divers degrés sa responsabilité par les termes de ses contrats, pensez-vous que, d'une façon générale, il y ait un relâchement de responsabilité à l'égard des explosifs dans nos ports? Le conseil est un des rares groupements que nous ayons pour surveiller ce qui se fait et je voudrais être sûr que tout le monde est bien convaincu que la surveillance des explosifs se fera au moins aussi bien que dans le passé. Voudriez-vous nous dire quel effet le changement pourrait avoir, d'après vous?

M. BRISSET: Il est possible que ce droit que sollicite le Conseil résulte effectivement ou par déduction dans le relâchement des précautions prises par les transporteurs des explosifs. Si l'on veut me permettre de préciser, je citerai un exemple. D'abord, le Conseil, en vertu du paragraphe 3 de l'article 3 de la loi actuelle a le droit de faire des marchés; c'est un droit illimité. La loi donne aussi au Conseil le droit de limiter sa responsabilité, parce que cela peut se faire dans n'importe quel contrat. Un particulier peut le faire. Ici, on demande de le faire non pas par contrat, mais bien par règlement et sous forme d'arrêté en conseil. C'est en quelque sorte un pouvoir dictatorial que le Conseil sollicite et voici ce qui va arriver:

Le gouverneur en conseil adoptera un règlement disant que, advenant le transport d'explosifs ou l'expédition d'explosifs, le Conseil n'assumera aucune responsabilité, même pour sa propre négligence, et cherchera à obtenir une garantie du transporteur pour que ce dernier se porte garant du Conseil contre toute indemnité que pourrait réclamer une tierce partie. Il pourrait se produire un désastre, par exemple une explosion dans le port, causant des dommages non seulement à la propriété du Conseil, mais aussi à celle de tierces parties dans le voisinage. Les transporteurs par eau, s'ils se voient en face d'un règlement de la sorte, diront au gouvernement, quand celui-ci voudra expédier des explosifs: "Nous ne le ferons pas. à moins que vous, gouvernement canadien, nous donniez à votre tour la garantie que si nous devons payer des dégâts ou payer pour le dommage causé à la propriété du Conseil des ports, vous nous indemnisez". Telle est la situation actuellement et c'est ce que nous tâchons d'obtenir du gouvernement. Quant à savoir si nous l'obtiendrons, je l'ignore. A supposer que nous ne l'obtenions pas, alors aucun transporteur responsable, aucune maison bien établie ne voudra transporter d'explosifs pour l'État. Qu'arrivera-t-il? Il est possible que le gouvernement trouve quelqu'un qui soit disposé à traiter avec lui dans ces conditions, mais ce sera quelqu'un qui n'aura qu'un seul navire et aucun bien à part ce navire et qui sera prêt à courir le risque, parce qu'il saura que s'il y a un désastre, son navire sera perdu de toute façon et le gouvernement ou le Conseil pourra toujours courir après lui! Mais de tels navires ne sont pas menés d'après les mêmes normes que les navires appartenant aux compagnies bien établies et, si la chose se fait par règlement, c'est le danger qui est à considérer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ces règlements ne font que refléter ce que contiennent les contrats entre le Conseil et ceux qui utilisent sa propriété.

M. BRISSET: Les règlements sont d'application générale. Le Conseil adoptera un règlement qui liera tous ceux qui sont concernés.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): N'est-il pas vrai, monsieur Brisset, que jusqu'ici vos employeurs ont été satisfaits de la façon dont on a procédé pour avoir leur avis sur les projets de règlements concernant le transport, la manipulation et l'entreposage de matières dangereuses?

M. BRISSET: Nous disons que, d'une façon générale, nous avons été satisfaits et que nous ne voyons pas la nécessité,—c'est là le point,—d'incorporer cette disposition très grave dans la loi. Jusqu'ici les choses ont marché de façon satisfaisante et peuvent continuer à bien marcher et il n'y a aucune raison de mettre cette stipulation rigoureuse dans la loi. On peut en dire autant de l'article 16: il a fonctionné parfaitement jusqu'ici et il n'y a pas de raison de le changer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): N'est-il pas vrai, monsieur Brisset, que la majeure partie des explosifs à être expédiés par le gouvernement ou pour son compte seront transportés par le ministère de la Défense nationale à bord de navires de guerre et que, par conséquent, ce genre de transport n'a aucun rapport avec la loi actuelle?

M. BRISSET: Je ne suis pas en état de parler des navires de guerre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est néanmoins le fait.

M. BRISSET: Il y a beaucoup de munitions à l'adresse des troupes canadiennes à l'étranger qui sont transportées par des navires marchands. Je crois comprendre qu'elles sont expédiées par *Canadian Arsenal, Limited*, qui est une compagnie de l'État.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Messieurs, je dois aussi informer le Comité qu'on fait actuellement une révision complète des règlements concernant le transport des explosifs et de toutes matières de la sorte. Cette révision est faite par un comité interdépartemental, composé de représentants du Conseil national des recherches, de la Commission des transports, du Bureau des explosifs, du service d'inspection des vapeurs du ministère des Transports, de la division d'inspection de ce ministère et du Conseil des ports nationaux. Je rappelle également au Comité que, cet après-midi, vers la fin de nos délibérations, M. Brisset a reconnu que le Conseil a pour habitude,—et on ne se propose pas de la changer,—lorsqu'il s'agit d'établir des règlements qui peuvent concerner ses employeurs, de les leur soumettre, de les discuter avec eux et d'avoir leur avis à leur sujet. M. Brisset a aussi ajouté que cette façon de procéder avait toujours été satisfaisante.

M. GREEN: Qu'arriverait-il si l'on supprimait les mots qui sont entre parenthèses?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): De quels mots s'agit-il?

M. GREEN: "y compris toute modalité visant la responsabilité civile du Conseil en cas de négligence de la part d'un fonctionnaire ou employé du Conseil".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Finlay en parlera, si vous le voulez bien.

M. FINLAY: L'insertion des mots en question a pour but d'établir de façon incontestable le droit que nous croyons déjà posséder à cet égard. Si nous le jugeons à tort, autrement dit, si le Conseil n'est réellement pas en mesure actuellement de dégager sa responsabilité en cas de négligence, alors nous désirons avoir ce droit. Nous voulons simplement nous placer sur le même pied qu'un exploitant privé. Bien entendu, l'avocat de la Fédération s'intéresse tout particulièrement au transport des explosifs. Or, je dirai que cette disposition ne vise pas particulièrement les explosifs. Il est possible qu'il s'applique plus particulièrement à un cas comme celui que j'ai mentionné cet après-midi. Je veux parler d'un certain genre d'entreposage à Saint-Jean où nous

considérons que nous ne devrions pas accepter de matières périssables pour lesquelles nous percevons une redevance minime et en même temps encourir des risques.

On se demandera peut-être pourquoi on stipule ce droit dans la loi. Je répondrai simplement que nous voulons être sur le même pied qu'un exploitant privé, qui n'a pas besoin d'autorisation statutaire pour agir de la sorte.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): D'un autre côté, je comprends que vous êtes en train d'établir des règlements concernant la manutention des explosifs. Ne pourriez-vous pas, en vertu de ces pouvoirs, établir des règlements qui déchargent d'une façon quelconque le Conseil de toute responsabilité?

M. FINLAY: Oui, on pourrait certainement le faire. Cela déchargerait le Conseil de la responsabilité du transporteur de ces explosifs.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Des règlements semblables sont en vigueur actuellement?

M. FINLAY: Oui, ces règlements existent actuellement. Le fait est qu'une des conditions des règlements au sujet des explosifs est qu'un transporteur qui amène des explosifs dans un de nos ports le fait à ses propres risques. En d'autres termes, on procède déjà de cette façon actuellement et la seule raison de la modification projetée est d'établir ce droit sans conteste, comme dans le cas de n'importe quel exploitant privé qui peut refuser d'accepter des explosifs sur sa propriété sans avoir une garantie intégrale de celui qui désire les y amener.

Toutefois, une difficulté peut se présenter et c'est la suivante: Sous l'empire d'un autre article de la loi actuelle, il y a la disposition statutaire courante à l'égard des compagnies de l'État voulant que le Conseil soit responsable de la négligence de ses employés, et cætera. C'est une diminution statutaire et il est possible,—du moins, c'est notre avis,—qu'on puisse prétendre, à cause de cette disposition statutaire existant dans la loi, que le gouverneur en conseil n'a pas le droit d'établir un règlement disant que le Conseil ne sera jamais responsable en cas de négligence. Le changement dissiperait ce doute, cette possibilité, et c'est ce que nous demandons ici. En réalité, nous essayons de nous placer sur le même pied qu'un exploitant privé. Il n'y a rien qui empêche un exploitant privé de faire cela quand bon lui semble.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette de citer un des articles de la Partie A I du règlement du Conseil des ports nationaux. C'est l'article n° 71, qui dit ceci:

71. Permission du Conseil pour les navires.—Nul navire ayant des explosifs à bord n'entrera dans le port, n'y circulera ou n'en partira sans en avoir préalablement obtenu la permission du Conseil et aux conditions (y compris celles qui se rapportent à la responsabilité) que le Conseil peut imposer...

Donc, nous le faisons actuellement; c'est un règlement qui est en vigueur en ce moment.

M. GREEN: Dois-je comprendre que cette prescription particulière n'est pas censée s'appliquer à la manutention des explosifs?

M. FINLAY: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'elle ne vise pas particulièrement les explosifs. Elle vise tous les cas où l'on estime que le revenu ne justifie pas le risque. Les explosifs sont effectivement un exemple pour l'instant, mais il peut fort bien se faire, ainsi que l'assistant parlementaire l'a expliqué, que le comité interdépartemental, une fois son étude de la question terminée, fasse certaines recommandations quant à la méthode à adopter à l'égard des explosifs. A ce moment-là, la ligne de conduite adoptée par le gouvernement à cet égard, quelle qu'elle soit, s'appliquera certainement au

Conseil des ports nationaux; le gouverneur en conseil pourra établir des règlements et, naturellement, nous nous conformerons à la politique du gouvernement, quelle qu'elle soit. Je parle des explosifs, mais ce n'est pas essentiellement à cause d'eux qu'on insère cette disposition.

M. GREEN: Votre intention était de viser les explosifs dans l'alinéa suivant?

M. FINLAY: Le but de cet alinéa est, pour ainsi dire,—je veux dire que, dans un autre article de la loi actuelle, il est dit que rien dans la loi ne donne au Conseil une juridiction quelconque sur la propriété privée à moins que la loi ne le spécifie. Or, on estime que nous devrions avoir une juridiction quelconque sur la propriété privée en ce qui concerne les explosifs. Tel est le but de l'alinéa *ea*): surmonter l'obstacle qui autrement existerait à l'égard de la propriété privée. Voilà le but de l'alinéa en question.

M. BELL: Il y a une chose dont je voudrais m'assurer. D'après la loi, telle qu'elle est actuellement, le Conseil national a une certaine responsabilité due, je suppose, en grande partie à ce qu'il a intérêt à surveiller le port, les explosifs et les navires en général. Je veux être certain que cela ne changera pas et que cette disposition ne modifiera nullement les fonctions de surveillance de la part du Conseil.

M. FINLAY: Tout ce que je puis vous répondre, c'est que, pour des raisons bien évidentes et indépendamment des contrats que nous puissions avoir avec certaines compagnies de navigation, la direction des ports doit certainement continuer d'exercer la même surveillance qu'elle a toujours exercée. Nulle direction de port ne peut se permettre de laisser une ville comme Montréal, Halifax ou Québec prendre en feu sous prétexte qu'elle a une convention quelconque avec une compagnie de navigation. Ceci ne peut pas changer le service de surveillance du Conseil à cet égard. Du point de vue de son propre intérêt, la direction des ports ne peut pas permettre qu'une chose pareille se produise.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 est-il adopté?

M. GREEN: Non. Dans un autre paragraphe de l'article 6, le nouveau paragraphe 3, vous vous servez de l'expression "ou d'une province". Est-ce une nouvelle disposition pour étendre l'application du présent projet de loi à n'importe quelle province?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui.

M. GREEN: Pouvez-vous en expliquer le motif?

M. FINLAY: Je dois dire que, de notre point de vue, ce n'est pas une stipulation très importante, mais il peut se présenter un cas,—je ne sais si la chose existe actuellement,—où des navires appartenant à un gouvernement provincial entreraient dans un port et où nous voulions leur faire payer divers frais de port et le reste. A l'heure actuelle, faute de mentionner la Couronne dans la loi, nous ne pourrions pas rendre nos règlements applicables à ces navires, parce que la Couronne n'est pas liée par une loi, à moins que celle-ci ne la mentionne expressément. Tel est le but du changement. Toutefois, je dois dire que je ne connais pas de province actuellement qui ait des navires.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je peux vous citer un exemple. Le gouvernement de la province de Québec possède des navires pour combattre les feux de forêt qui naviguent le long de la rive septentrionale du Saint-Laurent; il a aussi des chalutiers, des navires d'expérimentation, qui utilisent le port de Québec.

M. FINLAY: Oui, c'est un exemple. Le seul but de la modification est de permettre au Conseil d'imposer des redevances et le reste aux navires appartenant au gouvernement d'une province.

M. GREEN: Cela vous donne-t-il aussi le droit de saisir les navires appartenant aux provinces?

M. FINLAY: Non, parce que rien dans la loi ne le stipule. L'article de la loi qui vise les saisies ne fait pas mention de la Couronne. Les prescriptions visant le droit de saisie se trouvent dans la loi. Dans ce cas-ci, il s'agit d'un règlement applicable à Sa Majesté, du chef du Canada ou d'une province. C'est justement pour cela,—ou plutôt pour ce genre de motif,—qu'on n'a pas rendu l'ensemble de la loi applicable à la Couronne; mais on considère que, dans certains cas, le règlement devrait s'appliquer à la Couronne et l'on avait notamment en vue l'imposition de redevances et, dans certains cas, l'imposition de règlements de port qui serait un meilleur exemple.

M. HAHN: Est-ce que cela s'applique aux cas fixés par une loi du Parlement?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non, rien que par la Loi sur le Conseil des ports nationaux et à l'égard des ports mentionnés dans l'appendice.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 est adopté.

Sur l'article 7:

7. Les paragraphes (1) et (2) de l'article 15 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

15. (1) Le Conseil peut, avec l'approbation du Ministre, transformer en tarif d'abonnement tous droits fixés par règlements, *les réduire ou y renoncer*, aux termes et conditions qu'il juge à propos.

(2) Les droits imposés *par règlement* sur toutes marchandises peuvent, *sauf disposition contraire du règlement*, être recouverts *par le Conseil comme dette exigible du propriétaire de ces marchandises*, et aucune marchandise ne doit être enlevée d'un port *ou de toute autre propriété sous l'administration du Conseil* avant que tous les droits imposés sur ces marchandises aient été acquittés *ou que le Conseil ait accepté une garantie du paiement*.

M. GREEN: Il est dit ici:

Les droits imposés *par règlement* sur toutes marchandises peuvent, *sauf disposition contraire du règlement*, être recouverts *par le Conseil comme dette exigible du propriétaire de ces marchandises*, et aucune marchandise ne doit être enlevée d'un port *ou de toute autre propriété sous l'administration du Conseil* avant que tous les droits imposés sur ces marchandises aient été acquittés *ou que le Conseil ait accepté une garantie de paiement*.

M. HABEL: C'est juste.

M. GREEN: Est-ce que cela vous donne le droit de percevoir ces différents droits imposés sur les marchandises du propriétaire même ou de l'agent, de l'expéditeur, du consignataire, du dépositaire ou du transporteur des marchandises?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous voulez parler du paragraphe 2, car le paragraphe 1 constitue une renonciation.

M. GREEN: Oui.

M. FINLAY: Nous ne faisons que réitérer le paragraphe 2 de l'article 15 de la loi actuelle à cet égard. Vous remarquerez qu'il dit ceci:

(2) Les taxes et droits sur les marchandises débarquées ou transbordées dans un port, ou expédiées d'un port, sous la juridiction du Conseil, doivent être acquittés par le consignataire, l'expéditeur, le propriétaire ou l'agent de ces marchandises, et ces dernières ne doivent pas être enlevées d'un port ayant que ces taxes ou droits aient été entièrement acquittés ou que le Conseil ait accepté une garantie du paiement.

Telle est la disposition actuelle.

M. GREEN: Mais n'ajoutez-vous pas le droit de percevoir ces taxes sur les marchandises du transporteur et du dépositaire?

M. FINLAY: Oh! non. En ce qui concerne le dépositaire, le droit a toujours existé en vertu de l'article 13. Ainsi que je l'ai expliqué, nous avons voulu effectivement établir de façon incontestable notre droit d'imposer des redevances au transporteur et pas nécessairement sur les marchandises. Nous avons toujours pu imposer des droits sur les marchandises et, le cas échéant, ils étaient imposés au transporteur, mais il est possible qu'on ne veuille pas les imposer à l'égard des marchandises, mais bien en raison de l'utilisation de nos voies ferrées par le voiturier.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois que vous devriez également ajouter, monsieur Finlay, que tout règlement mentionné au paragraphe 2, comme tout autre règlement émis par le Conseil, doit être approuvé par le gouverneur en conseil.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

Sur l'article 8:

8. L'article 16 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

16. (1) Le Conseil peut, *tel qu'y pourvoit l'article 18*, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada dans tout cas où, à son avis,

- a) une somme lui est due à l'égard de ce navire pour des droits;
- b) un bien sous l'administration du Conseil a été endommagé par la faute ou la négligence du propriétaire du navire ou d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur;
- c) un empêchement quelconque a été suscité ou tenté relativement à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés, par la faute ou négligence du propriétaire du navire ou d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et que, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte;
- d) le propriétaire du navire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 21, au Conseil;
- e) jugement contre le navire ou son propriétaire a été obtenu dans un cas mentionné à l'alinéa a), b) ou c); ou
- f) une déclaration de culpabilité a été obtenue contre le propriétaire du navire, dans un cas mentionné à l'alinéa d), et qu'a été imposée une amende payable, suivant l'article 21, au Conseil.

(2) En tout cas mentionné à l'alinéa a), b), c) ou d) du paragraphe (1), le Conseil peut détenir un navire saisi conformément au paragraphe (1) jusqu'à ce qu'il ait reçu la somme qui lui est due ou, s'il y a dénégation de responsabilité, jusqu'à ce qu'ait été déposée auprès du Conseil une garantie qu'il juge satisfaisante.

(3) En tout cas mentionné à l'alinéa e) ou f) du paragraphe (1), le Conseil peut détenir le navire jusqu'à ce que la somme qui lui est due ait été payée et, en pareille occurrence, si la somme ainsi due n'est pas payée dans les trente jours qui suivent la date du jugement ou de la déclaration de culpabilité, le Conseil peut demander, à toute cour de juridiction compétente, une ordonnance autorisant la vente du navire. Dès que l'ordonnance est rendue, le Conseil peut vendre le navire aux termes et conditions et au prix qui lui semblent appropriés et, dans la mesure où le montant réalisé par la vente

excède la somme qui lui est due, avec tous les frais qu'il a subis relativement à la vente, le Conseil doit remettre le montant ainsi réalisé à l'ancien propriétaire du navire.

(4) En tout cas mentionné au paragraphe (1), que le navire ait été ou non réellement saisi ou détenu, le Conseil possède à tout moment un privilège sur le navire et sur le produit de toute vente ou autre aliénation qui en est faite pour la somme due au Conseil, et ce privilège a priorité sur tous les autres droits, intérêts, réclamations et exigences, quels qu'ils soient, à la seule exception des réclamations pour gages de marins en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

(5) Le Conseil peut exercer les droits à lui conférés par les paragraphes (2), (3) et (4), que le titre au navire ou la possession de ce navire, lors de l'exercice de l'un quelconque de ces droits, appartienne ou non à la même personne que celle qui détenait ce titre ou avait cette possession à l'époque où, de l'avis du Conseil, est devenue due en premier lieu la somme revenant au Conseil.

(6) Aux fins des paragraphes (2), (4) et (5), la somme due au Conseil en ce qui regarde tout cas mentionné à l'alinéa a), b), c) ou d) du paragraphe (1) est le montant fixé par le Conseil comme lui étant dû, ainsi que tous les frais qu'il a subis pour chercher, suivre, saisir et détenir le navire; et, aux fins des paragraphes (3), (4) et (5), la somme due au Conseil à l'égard de tout cas mentionné à l'alinéa e) ou f) du paragraphe (1) est le montant du jugement et des frais, ou le montant de l'amende encourue et des frais, suivant le cas, ainsi que toutes les dépenses que le Conseil a subies pour chercher, suivre, saisir et détenir le navire.

(7) Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, il peut, en tout cas mentionné au paragraphe (1), procéder contre le propriétaire du navire devant toute cour de juridiction compétente pour réclamer la somme qui lui est due (ou le solde de cette somme dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (3)), et il peut aussi exercer contre le propriétaire du navire tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit."

M. NICHOLSON: Quels sont les amendements? Pourrait-on nous les communiquer?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'ai suggéré un amendement et c'est au Comité à décider. Toutefois, ainsi que je l'ai dit mercredi quand nous l'avons discuté, je dois avertir le Comité qu'en adoptant un amendement dans ce sens nous risquons de compromettre la situation du Conseil dans les causes à venir. Je crois qu'on a remis un exemplaire de l'amendement à M. Green et que M. Winch en a un lui aussi. Nous n'avons pas d'idée arrêtée à cet égard et peut-être quelqu'un voudra-t-il proposer l'amendement.

M. NICHOLSON: En a-t-on donné lecture?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Que le secrétaire veuille bien en donner lecture et ensuite quelqu'un voudra peut-être en proposer l'adoption.

Le SECRÉTAIRE: Voici le projet d'amendement:

Que l'article 8 du bill N° 421 (Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux) soit amendé, en supprimant les alinéas b) et c) du paragraphe 1 de l'article 16 projeté et en y substituant ce qui suit:

- b) un bien sous l'administration du Conseil a été endommagé par le navire ou par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres de ses officiers supérieurs;
- c) un empêchement quelconque à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés, a été suscité ou tenté par le navire ou par la faute ou négligence d'un

membre de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et que, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte;

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Est-ce que quelqu'un veut en faire la proposition?

M. NICHOLSON: Que faites-vous de l'alinéa d)? Le point que j'ai soulevé mercredi n'a jamais été tiré au clair comme je l'aurais voulu. J'ai parlé du *Begonia*, appartenant à la *Stag Steamship Line*, qui avait quitté le port de Churchill. Je crois que c'est M. Finlay qui a parlé d'un incendie qu'aurait provoqué l'agent. A supposer que la *Montreal Shipping Company* soit l'agent,—du moins elle a dit à la *Stag Steamship Company* qu'elle était l'agent et c'est avec elle qu'on traitait. A supposer, pour les fins de la discussion, qu'un camion appartenant à la *Montreal Shipping Company* mette le feu à la propriété du Conseil à Churchill, est-ce que la *Stag Steamship Company*, propriétaire du navire, est responsable du dommage, étant donné la définition du propriétaire à l'article 1, laquelle comprend l'agent et l'affrèteur? Si la *Montreal Shipping Company* cause des dommages, est-ce que le propriétaire du navire se trouve responsable, vu que le propriétaire a commis une infraction en vertu de la loi et qu'il est décrit comme étant l'agent?

M. FINLAY: Pardonnez-moi, mais...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Parlez-vous de l'alinéa d)? Il n'a aucun rapport avec les dommages; il traite seulement de l'infraction à un règlement.

M. NICHOLSON: Il dit que le propriétaire a commis l'infraction...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne s'agit pas de dommages, mais d'une infraction à un règlement ou à une disposition de la loi.

M. NICHOLSON: A un moment donné du débat...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Votre objection se rapporte à l'alinéa b) plutôt qu'à l'alinéa d). Ce dernier traite des délits se rapportant aux stipulations de la loi de tout règlement établi sous son empire. L'amendement y répond de toute façon.

M. NICHOLSON: Ne vous semble-t-il pas clairement, monsieur Brisset, que la *Montreal Shipping Company* ne serait nullement responsable du dommage qui aurait pu être causé à Churchill et que la *Stag Steamship Company* le serait?

M. BRISSET: Dans le cas que vient de citer l'honorable député, le navire ne serait pas responsable du dommage, mais le propriétaire du navire, en vertu de l'alinéa d), le serait. Si, en provoquant un incendie dans les installations du port, l'agent a enfreint le règlement,—disons qu'il a gardé de l'essence sur les lieux, contrairement aux règlements du Conseil et est passible d'une amende de \$500,—alors le Conseil, en vertu de l'alinéa d), peut arrêter le navire pour percevoir l'amende, parce que l'expression "propriétaire", d'après l'article 1, inclut encore l'agent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette une remarque. Il s'agit là d'une infraction relevant du code criminel. Peut-on imputer au propriétaire du navire cette infraction commise par l'agent?

M. BRISSET: Ce qui prouve la stupidité de cette mesure, si je peux dire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Veuillez répondre à ma question.

M. BRISSET: Qu'il s'agisse du droit criminel ou de n'importe quel autre droit, nous nous trouvons ici en face des mots "infraction tombant sous le coup de la loi".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous pouvez m'imputer devant un tribunal quelque, monsieur Brisset, un acte criminel commis par mon agent, vous êtes un bon avocat!

M. BRISSET: Nous ne parlons pas d'un acte criminel.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Du droit criminel.

M. BRISSET: Une infraction à la loi peut consister à garder de l'essence...

M. GREEN: Il y a un président ici et ce n'est pas l'assistant parlementaire!

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'essaie simplement d'avoir une réponse catégorique et je n'ai pas pu y réussir jusqu'ici.

M. GREEN: Je vous conseille de ne pas continuer d'interrompre le témoin.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Jusqu'ici on n'a pas pu avoir de réponse catégorique: rien que des réponses détournées.

Un honorable DÉPUTÉ: La discussion est absolument irrégulière.

M. NICHOLSON: On devrait s'adresser au président. Monsieur le président, j'ai posé une question au témoin. C'est une question pertinente et il est juste qu'on permette au témoin d'y répondre, car, tel que le texte est actuellement rédigé, j'estime que mes amis de la *Stag Steamship Company*, seraient responsables à tort des dommages, et je considère que nous devrions modifier le texte pour les décharger de cette responsabilité.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): L'alinéa en question n'a aucun rapport avec les dommages causés; il vise seulement les infractions criminelles.

M. HODGSON: J'invoque le Règlement. L'adjoint parlementaire a posé une question au témoin et maintenant il entreprend d'y répondre lui-même.

M. HABEL: Non, il essaie d'avoir une réponse catégorique.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. BRISSET: Je regrette l'expression que j'ai employée dans le feu de la discussion et je la retire. Il est bien évident que si l'on adopte l'amendement dont le Comité est actuellement saisi, le propriétaire du navire ne sera pas responsable de dommages en vertu de l'alinéa b), mais il sera passible de l'amende, par exemple, qui sera imposée en cas d'infraction aux nombreux règlements du Conseil. Je les ai ici; ils forment tout un volume. Il y est dit que si vous faites quoi que ce soit qui est contraire aux règlements, vous êtes passible d'une amende. Si vous apportez de l'essence sur les lieux, si vous dépassez telle vitesse en passant sur la propriété du Conseil, vous êtes passible d'une amende.

M. LAFONTAINE: Quel est le chiffre de l'amende?

M. BRISSET: On nous a dit, je crois, que le maximum est de \$500. Le Canada sera le seul pays maritime au monde où un agent sera responsable de la conduite du navire, mais j'avoue bien franchement qu'il ne sera pas le seul où un propriétaire sera responsable d'une infraction aux règlements des ports de la part d'un agent. C'est courant, par exemple, dans les pays de l'Amérique du sud, où, lorsqu'un agent enfreint un règlement, il risque d'être arrêté. Je n'approuve pas le principe et je vous avouerai bien franchement que, dans ces pays, les propriétaires de navires, pour éviter que leur navire ne soit arrêté, vont trouver le fonctionnaire compétent, lui donnent \$200 ou \$500 et s'en tirent indemnes. Je suis sûr que le Conseil n'entend pas agir de la sorte, mais c'est ce qui se fait dans d'autres pays où l'on vous menace d'arrestation, faute de payer l'amende.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A supposer que je possède une automobile et que M. Brisset, agissant comme mon agent, conduise ma voiture et dépasse la limite de vitesse fixée par le gouvernement d'Ontario. Le témoin veut-il dire que je suis passible de l'amende pour cet excès de vitesse?

M. BRISSET: Pas d'après la loi actuelle. Il n'y a pas de loi criminelle dont la portée soit assez large pour rendre le propriétaire responsable de l'acte commis par l'agent. Mais ici, l'agent est inclus dans la définition de l'expression "propriétaire" et, par conséquent, lorsque l'agent commet une faute ou enfreint le règlement, le Conseil peut poursuivre le propriétaire. L'adjoint

parlementaire vient de prouver, par ses propres paroles, que c'est absolument illogique. Pourquoi s'en prendre au propriétaire, lorsque c'est l'agent qui enfreint les règlements.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne faut pas oublier que l'expression "propriétaire" ici comprend l'affrèteur ou l'agent et que l'infraction peut être commise par un des trois, mais elle ne peut être imputée qu'à celui qui la commet; nulle autre personne ne peut être passible de payer l'amende, à moins d'avoir participé à la commission de l'infraction. C'est une règle élémentaire du droit criminel.

M. HODGSON: Ce n'est pas exact. Dans la province d'Ontario, un propriétaire de véhicule est responsable, peu importe qui le conduit.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Pas pour un excès de vitesse.

M. HODGSON: S'il y a un accident, le propriétaire est responsable.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je ne crois pas qu'on ait besoin d'insister sur ce point. Comme je l'ai dit il y a un instant, si je possède une auto et que M. Brisset, mon agent, s'en serve et tue quelqu'un accidentellement pendant qu'il la conduit, vous ne me direz pas qu'on peut m'accuser d'homicide involontaire.

M. GREEN: En vertu de la présente disposition, le Conseil des ports a le droit de saisir le navire lorsqu'un agent a enfreint le règlement. Le vaisseau même peut être saisi et je ne peux pas comprendre pourquoi vous voulez avoir le droit de saisir le navire pour une infraction au règlement commise par un agent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voudriez-vous répéter la réponse, monsieur Finlay?

M. FINLAY: Je ferai observer encore une fois que vous parlez du propriétaire dans le sens qui s'applique à une autre disposition de la loi. En principe, l'expression "propriétaire" veut dire telle ou telle personne, mais seulement là où le contexte le permet. On ne peut pas rendre le propriétaire responsable d'un acte tombant sous le coup du code criminel. Dans l'exemple qui a été cité au sujet de l'affaire de Churchill, on a demandé si oui ou non, l'employeur serait tenu responsable des dommages. Je crois que c'était là le point principal que l'interrogateur avait en vue en l'occurrence. Nous répondons que nous ne croyons pas qu'il puisse l'être, mais que, en tout cas, la chose ne peut plus être contestable maintenant, étant donné l'amendement. Il s'agissait là de dommages: c'était le premier point. Le paragraphe que le Comité discute en ce moment se rapporte non pas à des dommages, mais bien à des pénalités et dans un autre article de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, il est fait mention du code criminel. Autrement dit, il s'agit d'un délit. Toute infraction à la loi en question est punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, sous l'empire du code criminel, mais on ne peut pas imputer le délit à un employeur. On peut le tenir responsable des dommages causés par son agent, mais ce n'est pas cela dont il s'agit dans le paragraphe en discussion.

M. GREEN: Cette disposition-ci n'a-t-elle pas pour effet de permettre la saisie du navire du propriétaire pour une infraction au règlement commise par son agent? Je ne vois pas comment on peut l'interpréter autrement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A mon avis—et si j'ai tort, l'avocat du Conseil voudra bien me reprendre—elle a cet effet lorsque l'infraction est commise par le propriétaire du navire, mais pas lorsqu'elle est commise par l'agent ou l'affrèteur, si ce n'est l'affrèteur par cession à bail.

M. NICHOLSON: M. Finlay a démontré, je crois, que le Conseil des ports nationaux n'a pas l'intention de faire ce que la loi l'autorise à faire. Le bill dit ceci: "Le Conseil peut, tel qu'y pourvoit l'article 18, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada dans tout cas où, à son avis..." Il y a eu l'amendement, puis l'alinéa d) dit: "Le Conseil peut saisir le navire

au cas où le propriétaire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 21, au Conseil." L'article 1^{er} définit ce qu'on entend par l'expression "propriétaire" et, si je comprends bien, le navire appartenant à la *Stag Steamship Lines* pouvait être saisi si le propriétaire ou l'agent, la *Montreal Shipping Company*, commettait une infraction. Si c'est le cas, j'estime qu'on devrait changer le texte afin d'indiquer clairement que la *Montreal Shipping Company* n'est pas responsable des dommages causés par la *Stag Steamship Lines* et vice versa. C'est une question de rédaction et nous voulons que le texte soit rédigé de façon à ne laisser aucun doute. Tel qu'il est actuellement rédigé, la *Montreal Shipping Company* ou la *Stag Steamship Lines* peuvent être tenues responsables de leurs actes réciproques.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, à cet égard, je répète encore une fois que, d'après nous, cette disposition ne donne pas au Conseil le droit de saisir le navire lorsque l'agent a enfreint les règlements ou une prescription quelconque de la loi; mais, pour contenter le Comité, je suis disposé à suggérer ce qui a été mentionné cet après-midi, à savoir: qu'on ajoute les mots "en ce qui concerne le navire" après le mot "a" à la 1^{re} ligne de l'alinéa d) du paragraphe 1. Cela n'en change pas le sens, mais si cela doit contenter les intéressés, nous sommes disposés à faire la modification.

M. HOSKING: Je ne sais pas si l'on est prêt à accepter cela.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela ne change rien.

M. HOSKING: A supposer qu'une compagnie de navigation étrangère ayant un navire dans le port engage les services d'un agent peu recommandable pour s'occuper de ses affaires. Les maisons d'affaires solides ne tiendraient-elles pas à faire comprendre au propriétaire du navire qu'il lui appartient de traiter avec une compagnie à laquelle il puisse se fier et cette disposition ne serait-elle pas un bienfait pour l'homme d'affaires digne de confiance qui fait un commerce légitime et qui est disposé à accepter les responsabilités qu'il encourt? S'il est l'agent de la compagnie maritime à qui appartient le navire pendant que ce navire est dans le port et qu'il commette une faute en exécutant son travail, n'appartient-il pas à la compagnie maritime de voir à ce qu'elle soit réparée? Si elle engage une personne peu recommandable, qui n'a pas d'intérêt dans la compagnie et lui dit: "Vous ne pouvez pas me le faire payer", le travail sera fait sans soin. La partie responsable est la compagnie maritime qui a son navire là et qui demande à son agent de faire un certain travail pour elle. J'estime que c'est une loi qui a du bon sens. C'est la même loi que pour les compagnies de camionnage. Un propriétaire de camion est certainement responsable si son agent cause des dommages et il en est de même lorsque l'agent d'une compagnie maritime cause des dommages. J'estime que la disposition devrait rester telle quelle.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne s'agit pas de dommages.

M. GREEN: Il s'agit d'infractions au règlement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et d'amendes.

M. GREEN: En réalité, il n'y a pas besoin que quelqu'un soit condamné. Le texte a une portée tellement large que si le Conseil pense qu'il y a eu infraction, le navire peut être saisi. Une déclaration de culpabilité n'est nullement nécessaire. La disposition dit que "le Conseil peut saisir un navire lorsque, à son avis, le propriétaire a commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, en vertu de l'article 21, au Conseil". Il suffit que le Conseil soit d'avis qu'Untel ou Untel a commis une infraction. Il n'a pas besoin de le prouver. S'il ne fait que penser que le propriétaire ou l'agent ou l'affréteur ou le capitaine a enfreint le règlement, il peut saisir le navire.

C'est ce qui est ridicule. On n'a pas même besoin de déclarer la personne coupable. Le navire peut être saisi sans qu'on ait prouvé que quelqu'un a enfreint la loi.

M. HOSKING: Qu'on me permette une question. A supposer que le Conseil saisisse mon navire sans que personne ne se soit rendu coupable d'une infraction, mais simplement parce que, à son avis, il y a eu une faute, et que cela me coûte \$10,000 ou \$15,000? Comment aimeriez-vous être mon avocat dans une poursuite en dommages-intérêts contre le Conseil? Si personne n'est coupable, alors son avis est erroné et il lui faut payer pour son erreur.

M. GREEN: Non, l'article est rédigé d'une façon tellement vague que le Conseil, s'il est d'avis qu'on a enfreint le règlement, peut saisir le navire et, bien entendu, vous avez mis le doigt sur la plaie en disant que chaque jour que le navire est retenu signifie une perte de milliers de dollars.

M. HOSKING: Voulez-vous dire que s'il me retenait sans motif, je ne pourrais pas avoir recours au tribunal? Est-ce exact, monsieur Finlay?

M. FINLAY: Non. Certes, la disposition dit "à son avis", mais là encore les membres du Comité qui sont avocats conviendront avec moi qu'il faut que l'avis soit raisonnable. Autrement dit, le Conseil ne peut pas agir ainsi arbitrairement et en éviter les responsabilités. Cela veut dire qu'il faut que l'accusation soit à première vue bien fondée. On ne peut pas attendre, dans ces cas de saisie, que le tribunal ait rendu son arrêt; il faut pouvoir agir d'après ce qu'on considère être des données raisonnables. Mais à supposer que le tribunal dise subséquemment que l'accusation n'était pas à première vue bien fondée, je suppose que, le cas échéant, le Conseil serait responsable.

M. GREEN: Ce paragraphe-ci traite des infractions à un règlement.

M. HOSKING: Alors quelqu'un est coupable.

M. GREEN: Le maximum de l'amende est \$500, mais, de la façon dont la loi est rédigée, on peut percevoir cette amende du propriétaire du navire, de l'affréteur, de l'agent ou du capitaine du navire.

M. HOSKING: Le paragraphe dit simplement "saisir le navire".

M. GREEN: Ou de l'agent local du navire. Tous ces gens-là sont passibles de payer l'amende. En outre vous demandez également le droit de saisir le navire, ce qui veut dire que le montant de la peine, \$500, sera perdu bien des fois quand le navire sera retenu.

M. HOSKING: Ma question n'est pas telle que la pose M. Green. Il est dit ici que le seul recours contre le propriétaire est de saisir son navire; on ne dit pas qu'il doit payer l'amende. Si le Conseil saisit le navire et qu'il ne soit pas coupable, il peut poursuivre le Conseil qui devra payer les frais.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette d'ajouter une remarque qui, j'espère, éclaircira la situation. Je dois informer le Comité que, en Angleterre, le navire est passible de saisie en vertu du *Harbour, Docks and Piers Act*, même pour les droits dûs sur les marchandises. Dans le cas qui nous occupe, bien que je ne partage pas l'avis de M. Green, ne pourrions-nous pas, si cela doit éclaircir la situation, ajouter les mots "en ce qui concerne le navire" après le mot "a" à la première ligne? L'affaire serait ainsi tirée au clair et nous aurions alors le sens exact que le Conseil donne à cette disposition de la loi.

M. DUMAS: Je le propose.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): J'espère que l'affaire se trouve ainsi tirée au clair.

M. GREEN: Le Conseil insiste-t-il sur le droit de saisir le navire pour une infraction éventuelle,—pas prouvée, mais éventuelle,—aux règlements?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non. En insérant "en ce qui concerne le navire", il n'y a pas d'équivoque.

M. GREEN: Mais l'agent serait quand même responsable?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il faut que l'infraction se rapporte à la conduite du navire.

M. GREEN: Alors pourquoi avez-vous besoin de l'alinéa d)? Cette disposition-ci vise les saisies; c'est l'article qui permet au Conseil des ports de saisir le navire. Pourquoi avez-vous besoin du droit de saisie quand vous pensez qu'on a enfreint le règlement? Vous avez le droit de saisir en cas de jugement contre le propriétaire à l'alinéa c) qui suit; pourquoi donc demandez-vous de saisir le navire quand l'amende ne dépasserait pas \$500?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous mentionnez l'alinéa e), mais vous avez remarqué qu'il ne vise pas l'alinéa d). L'alinéa e) vise les cas décrits aux alinéas a), b) et c), mais pas d). Vous devez le remarquer, puisque vous parlez de l'alinéa d).

M. GREEN: En vertu de l'alinéa f), vous aurez le droit de saisir dans le cas où une déclaration de culpabilité a été obtenue pour une infraction au règlement, mais l'alinéa d) vous donne en outre le droit de saisir lorsque vous ne faites que penser qu'il y a eu infraction et avant que vous ayez prouvé quoi que ce soit à cet égard.

M. FINLAY: A ce sujet, je pourrai vous citer un très bon exemple de ce qui peut arriver. Dans le port de Québec, il y avait un tout petit navire, qui avait une très petite valeur marchande. Ce navire était amarré dans un certain bassin; l'équipage avait disparu, il n'y avait plus personne là, la seule personne que nous connaissions était l'agent, et nous étions même incapables de l'atteindre. Il est arrivé qu'un transatlantique a été retenu pendant plusieurs heures avec 1,200 passagers en s'efforçant de sortir du bassin en question. Le point important dans un cas comme celui-là est que nous pourrions saisir le navire. Ce dernier avait très peu de valeur et l'amende n'était que de \$500. Cela ne vaudrait pas la peine de saisir le navire rien que pour recouvrer \$500, mais cela aurait cet avantage: c'est qu'on pourrait s'en emparer et le déplacer. Dans le cas que j'ai cité, un transatlantique avait été retenu pendant plusieurs heures.

M. GREEN: La loi actuelle ne vous donne-t-elle pas le droit de déplacer un navire d'un endroit à l'autre dans vos bassins?

M. FINLAY: Nous avons le droit d'en donner l'ordre, mais il n'y avait personne à qui on pouvait l'ordonner.

M. GREEN: Étant donné que les ports sont sous votre direction, vous avez actuellement le droit de placer un navire dans un bassin et de le déplacer d'un endroit à l'autre.

M. FINLAY: C'est concevable, mais il est possible que ce soit contestable. En tout cas, l'amendement éviterait toute contestation. En réalité, le montant est infime et à moins que le navire ne soit un très petit bâtiment, il est peu probable et je ne peux pas m'imaginer qu'on le saisisse pour une somme de \$500. Toutefois, dans un cas comme celui qu'a cité l'adjoint parlementaire, il y a une loi bien plus rigoureuse que celle-ci en Angleterre, laquelle existe depuis au moins un demi-siècle: c'est le *Harbours Docks and Piers Act*. Cette loi permet de saisir un navire pour les droits prélevés non pas sur le navire, mais bien sur les marchandises qu'il porte. Supposez que le capitaine ait omis d'acquitter ces droits et que les marchandises soient à bord. Les autorités du port ont le droit de saisir le navire pour percevoir ces droits.

Ainsi que je l'ai déjà dit, nous ne demandons pas un droit de la sorte dans l'article en question, mais c'est un exemple et je le mentionne parce qu'on a insisté à plusieurs reprises sur les pouvoirs très arbitraires que le Conseil des

ports tente d'obtenir et parce que ces précédents existent dans les pays britanniques. Vous avez là un exemple où le pouvoir est bien plus étendu que celui que nous cherchons à obtenir et il y a au moins 75 ans qu'il est en vigueur en Grande-Bretagne.

M. GREEN: Mais nous sommes incapables de le vérifier pour le moment. Il n'y a que sept ports au Canada qui sont assujettis à ces rigoureuses restrictions. Il y a d'autres ports dans le pays qui nous font concurrence. Par exemple, il y a une très vive concurrence entre le port de Vancouver et celui de New Westminster; or, le port de Vancouver sera assujetti à ces restrictions, tandis que celui de New-Westminster ne le sera pas. Vous avez ici un cas où vous reconnaissez vous-mêmes que vous ne saisissez pas le navire rien que pour une somme de \$500 et pourtant vous demandez le droit de le faire en vertu de ce même article.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est le maximum.

M. GREEN: M. Finlay dit qu'on ne songerait pas à saisir le navire pour \$500. Alors pourquoi demander le droit de le faire?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il a cité un exemple où l'on voudrait déplacer un navire pour faire de la place pour un plus gros. Personnellement, je doute fort que le Conseil puisse s'emparer d'un navire et l'enlever de son emplacement. Il a bien le droit d'ordonner à un navire de se mettre dans tel ou tel emplacement, mais je ne pense pas qu'il puisse prendre possession du navire pour le déplacer.

M. GREEN: Vous devez en avoir le droit. Si un armateur vient amarrer son navire à un de vos quais au mauvais endroit et sans permission, vous avez sûrement le droit de le faire changer de place. Vous n'attendriez pas que le Conseil des ports à Ottawa ait décidé s'il a enfreint un règlement et si vous pouvez saisir le navire. Qu'est-ce qui vous donnerait le droit de déplacer le navire une fois que vous l'avez saisi?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La même disposition qui nous donnerait le droit de saisir le navire en premier lieu. Or, je n'en trouve pas.

M. GREEN: C'est le fait même que vous avez la direction du port qui vous le donne. Je suis sûr que si un navire venait s'amarrer au mauvais endroit dans notre port, on le déplacerait et vite.

M. HOSKING: S'il n'y a pas d'équipage à bord, que le navire et l'agent soient irresponsables et que vous n'avez personne avec qui traiter? C'est pour cela que la disposition devrait demeurer dans la loi. C'est le meilleur exemple qu'on puisse citer: le cas où ni le navire, ni l'agent n'est responsable et où il n'y a personne avec qui traiter.

M. NICHOLSON: Je ne m'oppose pas à ce qu'on ait le droit de saisir le navire dans la circonstance, mais je trouve qu'on ne doit pas mettre à l'amende l'agent et le propriétaire pour une infraction que l'un des deux a pu commettre. Mon honorable collègue est d'avis qu'il y a beaucoup d'agents dans le pays qui ne sont probablement pas très dignes de confiance. Il est possible qu'il y en ait, mais je trouve que l'agent ne devrait être responsable que des infractions qu'il commet et ne payer que celles-là. C'est ce qui se produirait, je crois, pour la plupart des agents canadiens. De même, le propriétaire ne devrait être responsable et payer que pour ses propres infractions. Mais, tel que l'alinéa d) est rédigé, le propriétaire peut être tenu responsable des infractions commises par l'autre. Il est regrettable de voir un projet de loi rédigé de cette façon.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ne seriez-vous pas satisfait si l'on disait: "le propriétaire du navire a, en ce qui concerne le navire, commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi" et ainsi de suite. Je crois que cela répondrait à votre objection, monsieur Nicholson.

M. WINCH: Quelqu'un en a-t-il fait la proposition?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non. Il y a deux amendements. Quelqu'un voudrait-il proposer l'autre en premier lieu?

M. WINCH: Je le propose.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Winch le propose. Je crois qu'on en a donné lecture.

Le SECRÉTAIRE: Oui, il en a été donné lecture.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Citerai-je encore une fois l'amendement, monsieur le président? Quelqu'un appuie-t-il la proposition?

M. HAHN: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il qu'il soit de nouveau donné lecture de la proposition d'amendement? Que ceux qui sont en faveur de l'amendement proposé par M. Winch veuillent bien le déclarer?

M. DUMAS: b) et c).

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur veuillent bien le déclarer.

Adopté.

M. DUMAS: Je propose que l'alinéa d) soit ainsi conçu: le propriétaire du navire a, en ce qui concerne le navire, commis une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou des règlements et punissable, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une peine payable, suivant l'article 21, au Conseil."

M. CARTER: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le secrétaire voudrait-il en donner lecture?

Le SECRÉTAIRE: Il est proposé que l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 8 soit amendé en insérant les mots "en ce qui concerne le navire" après le mot "a" à la 1^{re} ligne de l'alinéa d).

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il adopté?

Adopté.

L'article, ainsi modifié, est-il adopté?

Adopté.

M. GREEN: Je voudrais proposer de supprimer les mots "à son avis", à la 3^e ligne de l'article 16. Ils ne se trouvaient pas auparavant dans l'article se rapportant aux saisies. L'article serait alors ainsi conçu: "Le Conseil peut, tel qu'y pourvoit l'article 18, saisir un navire dans les limites des eaux territoriales du Canada dans les cas suivants". Je prétends que le changement n'est pas juste et que le Conseil devrait être responsable de son jugement, qu'il ait tort ou raison. S'il a tort, il doit en supporter les conséquences; s'il a raison, il a, bien entendu, le droit d'effectuer la saisie. Si le Conseil n'a pas le droit de saisir le navire en vertu d'un de ces alinéas, le propriétaire se trouve protégé. Ce droit de saisie est très strict et je considère qu'on ne devrait pas accroître le pouvoir du Conseil.

M. BELL: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Finlay à ce même sujet. A supposer qu'un membre de l'équipage du navire cause des dommages en quittant le bord, quelque chose comme l'exemple que vous avez cité précédemment. Je crois comprendre, d'après le renvoi à l'article 18, que vous auriez le droit de saisir le navire et de le retenir, mais que vous pourriez en outre, vu la nouvelle définition de l'expression "propriétaire", tenir l'agent responsable de tous les frais se rapportant à l'affaire. Autrement dit, l'agent est responsable de tous les frais et dommages occasionnés par un membre de l'équipage du navire, bien qu'il puisse être à 200 ou 300 pieds du navire, n'est-ce pas?

M. FINLAY: Oui et il l'a toujours été. Il n'y a rien de changé à cet égard. Ce sont les dernières lignes de l'article 16 (2) de la loi actuelle.

M. BELL: C'est la raison du renvoi à l'article 18? Je voulais savoir pourquoi l'article 8 du bill porte: "tel qu'y pourvoit l'article 18".

M. FINLAY: Oh! je comprends. La raison est simplement que l'article 18 est celui qui traite de la procédure en cas de saisie. C'est la seule raison. "Le Conseil peut, tel qu'y pourvoit l'article 18,"—lequel article 18 indique la procédure de saisie.

M. BELL: Il me semble que c'est un peu exagéré que de tenir l'agent responsable de tous les frais que peut occasionner un dommage causé à votre propriété par un membre de l'équipage d'un navire. Je comprends qu'il convienne de retenir le navire et de le saisir jusqu'à ce que la responsabilité de son propriétaire ait été établie, mais cette disposition-ci est réellement exagérée.

M. FINLAY: Il faut se rappeler qu'il doit avoir agi dans le cours de son emploi. Ce sont les termes employés dans le bill. Le membre de l'équipage doit agir à ce titre. Il faut qu'il agisse dans le cours de son emploi. Supposons qu'il parte en permission. Alors, il est possible qu'il n'ait pas agi dans le cours de son emploi à ce moment-là, mais s'il a agi sur l'ordre de son supérieur ou dans le cours de son emploi, même s'il n'est pas réellement sur le pont ou à bord du navire à ce moment-là, alors le navire peut être saisi et l'agent peut être tenu responsable. Mais il n'y a rien de nouveau à cet égard; il en a toujours été ainsi.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il y a un amendement proposé par M. Green.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire va en donner lecture.

Le SECRÉTAIRE: Il est proposé d'amender l'article 8 du bill n° 421, en supprimant les mots "à son avis" à la 19^e ligne de la page 5 du bill.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien lever la main droite.

Le SECRÉTAIRE: Sept membres sont en faveur.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont contre?

Le SECRÉTAIRE: Seize sont contre.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté.

Sur l'article 8:

M. GREEN: Il y a plusieurs autres questions à propos de l'article 8. M. Finlay voudrait-il expliquer l'effet de l'alinéa e) du paragraphe 1? Il ne vise que les alinéas a), b) et c) qui vous donnent le droit de saisie et, en vertu de cet alinéa, vous prenez de nouveau le droit de saisir après qu'un jugement a été obtenu contre le navire ou ses propriétaires. Pourquoi avez-vous besoin de cela?

M. FINLAY: Il est possible qu'on n'ait pas saisi avant d'avoir obtenu jugement et ceci nous permet de saisir après avoir obtenu jugement. Or, étant donné les modifications qui ont été faites, il n'y a aucun doute quant au genre de cas dans lesquels on peut obtenir jugement contre le navire; on les a déjà définis. Il faut qu'il y ait eu un dommage causé par le navire ou par son équipage. Le Comité en a décidé ainsi. Si un cas visé par a), b) ou c) se présente, on peut intenter des poursuites devant les tribunaux contre le navire ou contre son propriétaire, puis on obtient jugement et on peut alors saisir le navire. Les paragraphes suivants stipulent que, dans les cas où on obtient jugement,—au contraire de ceux où l'on n'obtient pas jugement,—on peut s'adresser de nouveau au tribunal au bout d'un certain délai et demander la permission de vendre le navire. C'est dans le cas où on a obtenu jugement. C'est une procédure distincte. Lorsqu'on n'a pas obtenu jugement, on ne peut pas vendre le navire.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. GREEN: Lorsque vous obtenez jugement, pourquoi ne saisissez-vous pas en vertu de ce jugement? Pourquoi ce nouveau droit de saisie en plus de celui que vous possédez déjà?

M. HABEL: Oh! vous devriez le savoir.

M. FINLAY: Nous ne faisons que réitérer les prescriptions de la loi actuelle. Après tout, du point de vue du propriétaire du navire, il importe peu que nous procédions en vertu de telle ou telle loi après avoir obtenu jugement.

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

M. GREEN: Au sujet du paragraphe 3, à la dernière ligne, il est dit: "le Conseil doit remettre le montant ainsi réalisé à l'ancien propriétaire du navire". Maintenant, étant donné votre définition de l'expression "propriétaire", qui comprend l'agent, l'affréteur et autres, comment allez-vous décider à qui verser ce reliquat?

M. FINLAY: C'est justement pour cela que cette disposition se trouve là. Il est possible que le Conseil ait de la difficulté à déterminer,—surtout dans le cas d'un navire étranger,—qui est au juste le propriétaire. Plusieurs personnes pourraient en revendiquer la propriété; c'est pourquoi l'article dit que le Conseil versera l'argent au propriétaire ou à l'agent. Si on le verse effectivement à l'agent, le propriétaire peut toujours se faire rembourser par lui, mais il n'y a pas de raison pour que le Conseil soit obligé de faire des recherches pour trouver le propriétaire réel, ce qui peut s'avérer très difficile dans certaines circonstances. Nous vendons le navire; il faut obtenir jugement; on doit d'abord s'adresser au tribunal pour pouvoir vendre le navire; il faut avoir un arrêt de la cour nous autorisant à vendre le navire. Ensuite, s'il y a un reliquat, nous le versons au propriétaire. Cela nous permet certainement de verser le reliquat, disons à l'agent canadien; c'est incontestable.

M. GREEN: Eh! bien, il y a une chose absolument certaine, quoi qu'on puisse dire au sujet des autres dispositions de la loi et quelles que soient les autres conditions qui puissent se présenter au sujet du navire, c'est que le navire n'appartient pas à l'agent; néanmoins, vous prenez ici le droit,—après avoir saisi et vendu le navire,—de verser le reliquat non pas à son propriétaire, mais à l'agent, ce qui n'est certainement pas juste, car il n'est que l'agent qui s'occupe du navire pendant qu'il est dans le port. L'agent n'a nullement droit à toucher ce reliquat, mais vous dites: "Le propriétaire du navire peut poursuivre l'agent pour se faire rembourser". Cette façon d'agir est-elle juste?

M. FINLAY: Tout ce que je peux vous répondre, c'est que le propriétaire du navire n'a nullement besoin de poursuivre l'agent dans la circonstance, à moins que l'agent ne soit un malhonnête homme. Il peut fort bien arriver que, une fois le jugement rendu et le navire saisi et vendu, nous versions le reliquat à l'agent, en le priant de le remettre à son employeur. A moins que l'agent ne soit un malfaiteur, son employeur n'a guère besoin d'entamer un procès pour avoir son argent.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le Conseil prend aussi la précaution, avant de verser l'argent à l'agent, de faire le chèque payable conjointement au propriétaire connu avant la poursuite et à l'agent.

M. GREEN: Comment dites-vous?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Une précaution élémentaire est de faire le chèque payable conjointement au propriétaire connu avant la poursuite et à l'agent: c'est une précaution élémentaire que le Conseil prendrait.

M. CAVERS: S'il y a un solde créditeur, l'agent ne détient-il pas les fonds en fiducie pour son employeur?

M. FINLAY: Oui. Cela confirme ce que j'ai dit. A moins que l'agent ne soit un malhonnête homme, son employeur n'a pas lieu de le poursuivre. L'agent remet automatiquement à son employeur les fonds qu'il détient en fiducie.

M. GREEN: D'après le paragraphe 7 de l'article 8 du bill, considérant le paragraphe 2 de l'article 20 de la loi, le Conseil ne peut poursuivre pour la somme qui manque que s'il effectue la saisie et n'en retire pas un montant suffisant. Il est dit ceci: "Le Conseil doit verser ou délivrer l'excédent, s'il en est, ou telle partie des marchandises restée invendue, à la personne qui y a droit et recouvrer le manquant, s'il en est, au moyen d'une action devant tout tribunal de juridiction compétente". Si j'interprète bien le paragraphe 7, au lieu de ne poursuivre que pour le manquant, vous demandez de pouvoir poursuivre pour tout le montant réclamé. Est-ce exact?

M. FINLAY: Non. Voici ce qui en est: La loi actuelle stipule que nous pouvons saisir et vendre le navire dans certaines circonstances. Une fois le navire vendu, il ne peut être question que d'un manquant. On va retirer quelque chose de la vente du navire et la loi pourvoit aux cas où, une fois le navire vendu, nous poursuivons d'autres personnes pour le solde débiteur.

M. GREEN: Pourquoi ne pas le dire au lieu de prendre le droit de poursuivre pour la totalité du montant, que vous ayez saisi ou non le navire? Vous dites au commencement: "Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article, il peut, en tout cas mentionné au paragraphe (1), procéder contre le propriétaire du navire devant toute cour de juridiction compétente pour réclamer la somme qui lui est due (ou le solde de cette somme dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (3)) et il peut aussi exercer contre le propriétaire du navire tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit." Pourquoi ne pas restreindre ce droit à la réclamation du solde débiteur?

M. FINLAY: Pardon, je n'avais pas compris en premier lieu. Si vous voulez bien vous reporter au paragraphe 2 de l'article 16 de la loi actuelle, vous verrez que la première partie prévoit la saisie du navire en cas de dommage causé par le navire, et cœtera. Puis, le paragraphe dit plus loin: "Le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent de ce navire est également responsable envers le Conseil de cette avarie, et de ces dommages, dépenses et frais." Le Conseil est parfaitement libre d'adopter cette ligne de conduite en vertu des dispositions actuelles. Nous ne sommes pas obligés de vendre le navire. Si on le saisit et qu'on le vende, naturellement il y a un reliquat; si on ne le vend pas, nous devons être libres de recouvrer la totalité du montant. C'est tout ce qu'on vise ici.

M. BELL: Monsieur Brisset, quelles étaient vos objections au sujet du paragraphe 7?

M. BRISSET: J'ai exposé mon objection cet après-midi, mais je tiens à ajouter ceci: Tout étrange que cela puisse paraître, le Conseil nuit à son propre intérêt par cette disposition et je vais vous le démontrer. Le paragraphe dit:

"Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits découlant du présent article..."

Autrement dit: que le Conseil saisisse ou non, il peut poursuivre l'agent; il suit donc que son premier recours sera exercé contre l'agent. Je dis que le Conseil va à l'encontre de son propre intérêt, parce que, si un navire vient dans un des ports du Canada et y cause de gros dommages,—disons un navire qui vaut \$1 ou \$2 millions et qu'il cause un demi-million de dollars de dommages aux installations de la rive,—on a cette disposition qui autorise le Conseil à laisser partir le navire, à abandonner cette garantie de \$2 millions qu'il a entre les mains pour poursuivre l'agent.

M. HABEL: Croyez-vous qu'il le fasse?

M. BRISSET: Je ne le pense pas, parce qu'il est trop habile pour cela, mais alors pourquoi chercher à pouvoir le faire? Qu'arrivera-t-il dans l'avenir? Il est possible qu'il y ait un fonctionnaire du Conseil qui décide de s'en prendre à l'agent. J'ai la liste de tous les agents du Canada. Il y en a environ 300, dont 150 sont de petites compagnies ou des particuliers qui ont peut-être un capital de \$10,000 ou \$25,000. Est-il logique de donner au Conseil un premier recours contre l'agent, quand il a dans le port un navire qui constitue une garantie pour des milliers ou des millions de dollars...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Vous pouvez répondre à la question, sans faire toute une histoire.

M. GREEN: J'invoque le Règlement. M. Bell a posé une question au témoin; je ne vois pas pourquoi vous interviendriez pour essayer de l'arrêter de parler. Il traite du sujet en discussion. Dans notre comité, comme dans n'importe quel autre comité, nous avons le droit d'obtenir une réponse. Le gouvernement veut passer en vitesse toutes sortes...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je le conteste, monsieur le président. J'invoque le Règlement. Je conteste absolument ce que M. Green vient de dire et il sait que ce n'est pas vrai. Je dirai que nous avons temporisé pour permettre à M. Brisset et à la *Shipping Federation* de se présenter devant le Comité et lui exposer leurs griefs. Nous avons même suggéré qu'ils viennent devant le Comité. C'est loin de vouloir passer le projet de loi à toute vitesse, comme le prétend M. Green, puisque nous avons informé la *Shipping Federation* qu'elle serait bien accueillie au Comité. Dès que la motion de renvoi au Comité a été adoptée par la Chambre, j'ai demandé à M. Smith d'appeler aussitôt M. Brisset pour lui dire que l'on avait renvoyé le bill au Comité, et lui suggérer d'adresser une demande à M. Arsenault, le secrétaire en chef des comités, en vu de comparaître devant le Comité. Si c'est ce qu'on appelle passer un projet de loi à toute vitesse, j'ai perdu le sens des mots.

M. NICHOLSON: Je crois que nous sommes un peu fatigués, mais nous apprécions hautement l'aide que M. Brisset nous a donnée et j'estime qu'il devrait...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il ne répond plus aux questions mais il défend le Conseil.

M. NICHOLSON: Certains membres du Comité lui ont demandé des renseignements et j'estime qu'il importe de prendre tout le temps voulu pour qu'ils obtiennent les renseignements qu'ils désirent. On ne devrait pas embarrasser notre invité en lui laissant entendre que nous n'avons pas beaucoup de temps pour entendre ses explications.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il a exposé ses raisons. Il a eu tout le temps voulu pour le faire. Maintenant, il soulève un nouveau sujet qu'il n'avait pas mentionné auparavant, malgré qu'il en eût eu l'occasion. Il prend maintenant la défense du Conseil; or les représentants du Conseil qui sont ici sont bien à même de s'en charger.

M. BELL: Personnellement, je suis heureux que quelqu'un s'intéresse à cette modification très contestable au sujet du Conseil des ports nationaux. J'ajouterai que c'est une question de droit éminemment technique et que nous avons besoin de ces groupements indépendants pour faire ressortir ces faits et les discuter, sans quoi un profane n'aurait pas la moindre chance d'en comprendre le sens. Voudriez-vous répondre à la question?

M. LAFONTAINE: Quelle est la question?

M. BELL: Ce à quoi il s'oppose dans le paragraphe 7. Nous sommes encore là-dessus.

M. BRISSET: Je n'insisterai pas sur ce que j'ai déjà dit pour démontrer que le Conseil risque de nuire à son propre intérêt, mais je répète qu'il semble n'y avoir aucune raison logique, du point de vue du droit ou de la justice, de rendre l'agent responsable en premier lieu du dommage causé par le navire, parce que l'agent, ainsi que nous l'avons expliqué l'autre jour, n'est pas assuré contre un risque de la sorte. C'est le navire qui est assuré. Suivant la coutume maritime, lorsque le navire est saisi, il y a tout un rouage qui se met en branle: les compagnies donnent une garantie pour les dommages-intérêts. Or, l'assureur dira que ce n'est pas le navire qui est saisi, que c'est l'agent et qu'il n'a pas assuré ce dernier.

M. HABEL: Qu'on me permette de poser une question à ce sujet. Pensez-vous un seul instant, monsieur Brisset, que le Conseil des ports essaierait délibérément de s'en prendre à l'agent avant de saisir le navire?

M. BRISSET: J'espère que non. Dans ces conditions...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le témoin devrait cesser de faire des discours. A chaque question qu'on lui pose, il fait un discours. Il est témoin et nous voulons des réponses courtes et précises. C'est tout ce que nous voulons.

M. LAFONTAINE: Et des questions précises.

M. BELL: J'ai encore la parole et c'est moi qui interroge M. Brisset. Je veux lui demander, étant donné ces restrictions et responsabilités additionnelles que la loi paraît imposer aux agents de navires en général, quel en sera, d'après lui, l'effet sur ces 300 agents qui font affaire au Canada et sur leur intérêt dans le commerce maritime en général. Peu m'importe qu'il fasse un discours ou non; je veux avoir son avis.

M. BRISSET: Ce qui arrivera, c'est que si la réclamation est élevée et qu'on poursuive l'agent en premier lieu, il fera faillite. Il perdra son commerce, parce qu'il n'a pas les moyens de payer de gros dommages-intérêts.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Puis-je poser une autre question?

M. BELL: Autrement dit, il est possible qu'une compagnie maritime de l'extérieur faisant affaire avec les ports canadiens et l'industrie maritime en général soit incapable de trouver des agents convenables et qui aient le capital voulu pour accepter cette responsabilité ou qui veuillent l'accepter. Iriez-vous jusque-là?

M. BRISSET: Oui, j'irai jusque-là. Certains agents ne voudront peut-être pas accepter cette responsabilité, parce qu'ils savent très bien que, si le navire est parti et que le Conseil n'a pas exercé son droit de saisie, ce sera à eux de "payer les pots cassés", si je peux me servir de cette expression. Ils seront incapables de poursuivre le navire dans un port étranger.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A cet égard...

M. BELL: J'ai une autre question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est sur le même sujet.

M. BELL: Pour poursuivre le raisonnement, est-il juste de supposer que les compagnies maritimes qui sont complètement en dehors du Canada, sachant qu'elles ne peuvent pas se procurer d'agents, soit parce que ceux-ci ne veulent pas assumer de responsabilités ou n'en ont pas les moyens, risqueront, à concurrence égale, d'aller dans d'autres ports qui offrent moins de difficultés?

M. BRISSET: Je répondrai à cela en disant que le propriétaire du navire ne se trouve pas touché par cet article, parce que s'il assure la propriété du Conseil des ports, il sait que le Conseil exercera peut-être son recours non pas contre lui, mais bien contre l'agent. L'agent canadien, par contre, se ressentira du fardeau de cette responsabilité additionnelle qu'on lui impose.

M. BELL: Diriez-vous que plusieurs de ces modifications dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux viennent de ce que nous n'avons pas aujourd'hui au Canada autant d'armateurs, au sens propre du mot, que nous avions autrefois et que nous devons élargir la portée de la loi pour viser les agents? (*Exclamations.*)

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je m'oppose à cette question. Le témoin est un conseiller juridique, non pas un agent maritime, et il n'est pas qualifié pour y répondre.

M. BELL: Combien y a-t-il de vrais propriétaires de navires au Canada?

M. HABEL: La question est contraire au Règlement, monsieur le président; elle n'a aucun rapport avec le sujet en discussion.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le témoin a dit que l'agent risquerait de tomber en faillite. Je prendrai l'argument invoqué cet après-midi, voulant que le Conseil n'ait pas le droit de demander de pouvoirs additionnels. Certains membres ont dit: "Vous n'avez pas perdu d'argent depuis dix-huit ans". Poursuivant le même raisonnement, je demanderai à M. Brisset s'il a connaissance que le Conseil ait acculé un agent à la faillite à cet égard depuis quarante ans que ce pouvoir existe dans les lois des ports du Canada, à commencer par la Commission du port de Vancouver en 1913.

M. BRISSET: Non.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est tout ce que je voulais savoir. C'est là la réponse.

M. BRISSET: Mais la question est erronée; elle n'est pas fondée sur la loi.

M. HABEL: A l'ordre!

Le PRÉSIDENT: Une question à la fois, s'il vous plaît. Répondez à la question et faites-le promptement.

M. BRISSET: Les autres ne sont pas pareilles: elles ne confèrent pas ce pouvoir.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si.

M. BRISSET: C'est pourquoi on n'a jamais poursuivi l'agent.

M. HAHN: Voudriez-vous amplifier cette dernière négation?

M. BRISSET: Si les agents n'ont pas eu à souffrir antérieurement, c'est parce que, d'après l'autre loi dont il a été question cet après-midi, il arrive que le premier recours est exercé non pas contre l'agent, mais bien contre le propriétaire du navire. On n'a donc jamais poursuivi l'agent.

M. HABEL: Le recours est encore contre le propriétaire?

M. BRISSET: Il est encore contre le propriétaire, mais on veut maintenant poursuivre l'agent au lieu du propriétaire.

M. GREEN: Ces partisans du Gouvernement devraient se tenir tranquilles.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et je crois que les partisans de l'Opposition devraient eux aussi s'arrêter.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à l'ordre!

M. GREEN: On ne devrait pas leur permettre...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Le président est debout.

Le PRÉSIDENT: Vous avez posé des questions à loisir et nous ne vous avons pas gênés.

M. NICHOLSON: Permettez-moi de poser une question qui ne prêtera pas autant à discussion.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. NICHOLSON: M. Brisset pourrait-il nous dire quel effet ce projet de loi aura sur le mouvement des navires marchands en partance de Churchill?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce n'est pas un agent maritime.

M. NICHOLSON: Je considère que ma question est tout à fait régulière, monsieur le président.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il est avocat conseil.

M. HABEL: Posez votre question à M. Green.

M. NICHOLSON: Si l'on veut qu'un comité de la Chambre traite de cette question, monsieur le président, il faut que ses membres aient l'avantage d'interroger les témoins.

Le PRÉSIDENT: Le témoin est avocat et il n'est pas censé le savoir.

M. NICHOLSON: Le témoin devrait avoir l'avantage de répondre à la question, plutôt que les membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs.

M. NICHOLSON: On ne devrait pas avoir à revenir à la Chambre pour faire rapport qu'on ne nous permet pas de poser nos questions et d'obtenir qu'on y réponde. J'ai posé une question au témoin et j'estime qu'on devrait lui permettre d'y répondre.

Le PRÉSIDENT: On ne vous a pas empêché de poser des questions.

M. NICHOLSON: Les membres du Comité ne veulent pas donner au témoin l'avantage d'y répondre.

Le PRÉSIDENT: On ne vous a pas encore empêché de la poser; alors ne dites pas le contraire.

M. HODGSON: Il y a un groupe de députés d'un parti qui ne se soucient de rien, qui restent assis et ne font qu'interrompre pour gêner celui qui essaie de poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Allez-vous répondre à la question de M. Nicholson?

M. BRISSET: Je regrette, mais je n'ai pas entendu la question.

M. NICHOLSON: L'an dernier, trente navires ont quitté Churchill et la *Montreal Shipping Company* était l'agent de presque tous ces navires. L'adoption de ce projet de loi me préoccupe, de même que l'effet qu'il aura sur une compagnie comme la *Montreal Shipping Company*. Prendra-t-elle le risque d'aller jusqu'à Churchill et d'assumer cette responsabilité que, d'après moi, les termes de la loi exigent? Il lui faudra s'assurer ou se protéger plus qu'elle ne l'est actuellement. Le témoin pourrait-il nous donner son avis sur le point de savoir si la *Montreal Shipping Company* sera disposée à aller jusqu'à Churchill pour servir d'agent à trente ou quarante navires cette année?

M. BRISSET: Je regrette de ne pouvoir être à même de vous répondre en ce qui concerne un port en particulier, mais je peux vous dire que la situation sera la même pour tous les ports. Les agents dans tous les ports s'en ressentiront, y compris celui qui est à Churchill.

M. NICHOLSON: La seule différence est que la *Montreal Shipping Company* fait ses affaires à Montréal et qu'il serait très onéreux pour elle de se déplacer jusqu'à Churchill, mais elle s'est occupée de Churchill et 10 millions de boisseaux de blé sont sortis de là l'an dernier. Ne pensez-vous pas que s'il ne s'expédie pas autant de blé de ce port à l'avenir, l'Ouest canadien s'en ressentira? Quel effet cette loi aura-t-elle au point de vue du recrutement d'agents pour cette région?

Le PRÉSIDENT: L'article 8, ainsi modifié, est-il adopté?

M. DUMAS: L'avocat du Conseil n'a-t-il pas dit mercredi que l'avocat ou le Conseil était passible de poursuites en vertu des anciens règlements?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On l'a amplement expliqué cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: L'article 8, ainsi modifié, est-il adopté?

Adopté.

Sur l'article 9:

9. L'article 17 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

«17. (1) Le Conseil a, sur toutes marchandises en sa possession, un privilège général par préférence à tous autres droits, intérêts, réclamations et exigences quelconques, pour l'acquittement de toute somme due au Conseil par la personne investie du titre auxdites marchandises, que la dette ait été contractée à l'égard de ces marchandises ou non.

(2) Le Conseil peut, selon que le prévoit l'article 18, saisir et détenir toutes marchandises en tout cas où, de l'avis du Conseil,

- a) les marchandises sont sujettes au privilège général mentionné au paragraphe (1);
- b) une somme est due au Conseil pour des droits concernant ces marchandises et n'a pas été payée, que le titre aux marchandises soit dévolu ou non, lors de la saisie à la personne engagée à payer les droits;
- c) une peine a été encourue, pour quelque infraction à la présente loi ou aux règlements, par le propriétaire des marchandises, que cette infraction ait eu lieu relativement à ces marchandises ou non, et que le titre à ces marchandises soit dévolu ou non, lors de la saisie, à la personne qui a encouru la peine; ou
- d) les marchandises sont des denrées périssables ou des marchandises à l'égard desquelles le montant des droits en provenant deviendra, selon le Conseil, vraisemblablement supérieur au montant qui pourrait être réalisé par la vente desdites marchandises;

et toutes marchandises ainsi saisies et détenues doivent pendant toute la période de détention, jusqu'à un maximum de trente jours, être sujettes aux droits du Conseil de la même manière et dans la même mesure que si elles étaient volontairement confiées ou emmagasinées au Conseil, par leur propriétaire, durant ladite période.»

M. GREEN: D'après les dispositions actuelles, le Conseil a un privilège sur toutes les marchandises, tant qu'elles sont en sa possession, mais je crois comprendre que, d'après les nouvelles stipulations, il aura maintenant un privilège sur toutes les marchandises venant à ses docks et qui appartiennent au même propriétaire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact.

M. GREEN: Autrement dit, il a un privilège général.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Justement.

M. GREEN: Il peut se faire qu'on doive de l'argent pour des redevances ou des frais relatifs à tel lot de marchandises en particulier et que le Conseil ne se soucie pas de les saisir ou de prendre des poursuites quelconques. Puis, disons six mois ou un an plus tard, un autre lot de marchandises arrive et on peut le saisir pour ce qui est dû sur le premier lot. Est-ce exact?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est exact, et je peux ajouter qu'on en fait autant en Angleterre. Nous donnons au Conseil un privilège général au lieu d'un privilège sur telles marchandises en particulier.

M. GREEN: Je ne m'occupe pas de ce qui se fait en Angleterre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Il est intéressant de savoir qu'on fait la même chose là-bas où les gens ont de l'expérience.

M. GREEN: Les conditions sont tout à fait différentes en Angleterre. En vertu du présent projet de loi, vous tentez de prendre un privilège général qui aura la priorité sur tous les autres privilèges ou redevances, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement.

M. GREEN: Voici un exemple: Votre créance passe avant la taxe provinciale sur les marchandises ou n'importe quelle sorte de créance. Vous cherchez, d'après cet article, à avoir la priorité sur toutes les marchandises qui peuvent passer par vos docks et qui appartiennent à un même propriétaire.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Exactement. Le salaire dû aux matelots est la seule exception.

M. GREEN: Le salaire dû aux matelots. Cet article tombe sous le coup de la disposition de la loi qui inclut l'agent dans la définition du propriétaire des marchandises?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si vous vous reportez à l'article 1^{er}, vous verrez que l'expression "propriétaire", dans le cas des marchandises, inclut l'agent, l'expéditeur, le consignataire ou le dépositaire des marchandises, de même que la personne qui les transporte.

M. GREEN: Alors, en vertu du présent article, ne pouvez-vous pas saisir les marchandises...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Vous me pardonnerez de vous interrompre, mais je n'avais pas fini ma réponse. Si vous regardez au commencement du paragraphe 1 de l'article 17, vous verrez que c'est pour "l'acquittement de toute somme due au Conseil par la personne investie du titre auxdites marchandises" seulement. C'est limité à cela.

M. GREEN: Autrement dit, cela ne s'applique pas à des marchandises amenées à vos entrepôts par un agent? Vu que l'expression "propriétaire" inclut l'agent, je veux être sûr que quand un agent apporte un lot de marchandises appartenant à John Smith sur lesquels les droits n'ont pas été acquittés et apporte six mois plus tard un autre lot de marchandises appartenant à Tom Brown, le Conseil ne puisse pas saisir les marchandises de Tom Brown pour acquitter les droits dus par John Smith.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je vous répondrai, monsieur Green, qu'il ne le peut pas, parce qu'il faut que la dette ait été contractée par la personne investie du titre aux marchandises.

M. GREEN: Cela ne vise pas des marchandises apportées par le même agent?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Non. Vous voulez dire des marchandises appartenant à un propriétaire différent? Dans ce cas, la réponse est non.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il adopté?

M. GREEN: Je propose de supprimer les mots "de l'avis du Conseil", à la 16^e ligne. Ces mots ne figurent pas dans la loi actuelle.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Quels mots? Je regrette de ne pas les avoir saisis.

M. GREEN: A la 16^e ligne. Ils ne figurent pas dans la loi actuelle et là, encore une fois, il vous suffit de dire que, à votre avis, telle ou telle chose s'est produite, et ensuite vous pouvez saisir impunément.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je comprends.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il faire la proposition?

Le SECRÉTAIRE: M. Green a proposé l'amendement.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Avez-vous quelqu'un pour vous appuyer?

Le SECRÉTAIRE: M. Bell appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement proposé par M. Green veuillent bien lever la main droite.

Le SECRÉTAIRE: Cinq membres sont en faveur.

Le PRÉSIDENT: Contre?

Le SECRÉTAIRE: Treize membres sont contre.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté.

M. GREEN: L'alinéa c) dit: "Une peine a été encourue, pour quelque infraction à la présente loi ou aux règlements, par le propriétaire des marchandises, que cette infraction ait eu lieu relativement à ces marchandises ou non, et que le titre à ces marchandises soit dévolu ou non, lors de la saisie, à la personne qui a encouru la peine".

M. LANGLOIS (*Gaspé*): On m'informe que c'est une faute typographique et qu'après le mot "que" devraient figurer les mots "la personne à qui le titre à ces marchandises est dévolu". Voudriez-vous proposer l'amendement?

M. GREEN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Au paragraphe 2 c) de l'article 9, il s'agit de remplacer, à la 4^e ligne, les mots "le titre à ces marchandises" par les mots "la personne à qui le titre à ces marchandises est dévolu".

M. GREEN: Remplace-t-on les mots "le propriétaire" par les mots "la personne à qui le titre à ces marchandises est dévolu"?

M. CAVERS: Non, c'est après le mot "que".

Le SECRÉTAIRE: Il s'agit de l'article 9 et non de l'article 10.

M. FINLAY: L'alinéa, une fois modifié, serait ainsi conçu: "une peine a été encourue, pour quelque infraction à la présente loi ou aux règlements, par la personne à qui le titre à ces marchandises est dévolu, que cette infraction ait eu lieu relativement à ces marchandises ou non et que le titre de ces marchandises soit dévolu ou non, lors de la saisie, à la personne qui a encouru la peine." En d'autres termes, les marchandises peuvent avoir changé de propriétaire.

M. GREEN: Cela répond à mon objection.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Cela répond à votre objection?

M. GREEN: Oui.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Quelqu'un veut-il proposer le changement?

Le PRÉSIDENT: M. Lafontaine, appuyé par M. Hodgson, en fait la proposition. Quels sont ceux qui sont en faveur?

Adopté.

L'article 9, ainsi modifié, est-il adopté?

Adopté.

Sur l'article 10:

10. L'article 20 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

20. (1) Le Conseil peut vendre, à l'enchère publique ou par soumission privée, la totalité ou une partie des marchandises saisies ou détenues aux termes de l'article 17,

a) à tout moment après la date de cette saisie, à l'égard de marchandises de l'espèce décrite à l'alinéa d) du paragraphe (2) de l'article 17; ou

b) à tout moment après l'expiration des trente jours qui suivent la date de cette saisie, à l'égard de toutes autres marchandises;

et retenir, sur le produit de toute semblable vente, le montant de quelque dette, droit, peine ou autre somme mentionnée à l'article 17, ainsi que le montant des dépenses subies par le Conseil relativement à la saisie, la détention et la vente, et doit verser l'excédent, s'il en est, à l'ancien propriétaire des marchandises.

(2) Que le Conseil exerce ou non la totalité ou l'un quelconque des droits à lui conférés par l'article 18 et le paragraphe (1) du présent article, il peut, en tout cas mentionné à l'article 17, procéder contre le propriétaire des marchandises devant toute cour de juridiction compétente pour le recouvrement de toute dette, de tout droit, de toute peine

ou autre somme mentionnée à l'article 17 (ou pour le solde de quelque dette, droit, peine ou autre somme de ce genre, dans le cas d'une vente prévue au paragraphe (1) du présent article), et il peut aussi exercer contre le propriétaire des marchandises tout autre droit ou recours qui lui est accessible en droit.

M. GREEN: Ici encore, il est question de "l'ancien propriétaire des marchandises" à la 11^e ligne. Qui touchera l'excédent?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): M. Finlay va vous répondre.

M. FINLAY: C'est la même disposition qu'à l'égard des navires. On ne fait que la réitérer. Autrement dit, la somme pourrait être versée à l'agent pour le propriétaire, mais cela n'a aucune importance au point de vue du propriétaire. En réalité, c'est simplement ce qui se fait couramment. Ordinairement, quand on acquitte ses comptes, on ne verse pas l'argent à la personne envers qui on est endetté, mais bien à son agent et c'est simplement ce que cela veut dire. S'il y a un excédent, le Conseil le versera au propriétaire des marchandises, ce qui comprend, en vertu de la définition figurant au début du bill, l'agent du propriétaire. On peut verser l'excédent à l'agent de l'ancien propriétaire des marchandises.

Le PRÉSIDENT: L'article 10 est-il adopté?

M. BELL: Je dois avoir l'esprit obtus, car je ne comprends pas très bien, d'après les notes explicatives, comment le paragraphe 1 de l'article 10 du bill vise un excédent.

M. FINLAY: C'est réellement prévu au paragraphe suivant, qui dit: "Le Conseil doit verser ou délivrer l'excédent, s'il en est, ou telle partie des marchandises invendue." C'est l'ancien texte. Le nouvel article prévoit la manière de disposer de tout excédent.

M. BELL: Néanmoins, on ne dit pas dans le nouvel article ce que vous allez faire de l'excédent.

M. FINLAY: Le paragraphe finit en disant: "et doit verser l'excédent, s'il en est, à l'ancien propriétaire des marchandises".

M. BELL: Pardon, je pensais que tout cela allait dans b).

Le PRÉSIDENT: L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

Sur l'article 11:

11. L'article 22 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

22. Quiconque viole quelque disposition de la présente loi ou des règlements est coupable d'une infraction et, à moins d'une disposition contraire des règlements, passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinq cents dollars ou d'un emprisonnement d'au plus soixante jours, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.)»

M. GREEN: Quel est le maximum de l'amende?

M. FINLAY: \$500.

M. GREEN: D'après l'ancienne loi?

M. FINLAY: Et aussi d'après la nouvelle.

M. GREEN: Il n'y a pas de changement?

M. FINLAY: On ne change pas le maximum de l'amende, mais il y a une peine de 30 jours et dans certaines circonstances de 60 jours d'emprisonnement qui est laissée à la discrétion du tribunal.

M. GREEN: On l'augmente de 30 à 60 jours?

M. FINLAY: Non, je vous demande pardon. L'ancienne loi prévoyait une amende d'au plus \$500 ou un maximum de 60 jours d'emprisonnement et, à l'article visant les règlements, la loi disait que le règlement ou que le gouverneur en conseil pourrait prescrire un emprisonnement de 30 jours si l'amende n'était pas payée. Je répète que le maximum d'emprisonnement était 60 jours et le maximum de l'amende, \$500. Cela n'a pas été changé.

Le PRÉSIDENT: L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est adopté.

L'article 12 est adopté.

L'article 13 est adopté.

L'article 14 est adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le projet de loi, ainsi modifié, est-il adopté?

Adopté.

Dois-je rapporter le projet de loi ainsi modifié?

Adopté.

M. DUMAS: Monsieur le président, je propose que nous votions des remerciements aux membres du Conseil pour la patience dont ils ont fait preuve à notre égard pendant tout ce temps-là.

Adopté.

M. BRISSET: Et aussi à M. Brisset.

M. DUMAS: Bien entendu.

