

J
103
H72
1962/63
C4
A4

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES
CHEMINS DE FER,
CANAUX...
Procès-verbaux et
témoignages.

DATE	NAME - NOM
JUL 21 1963	Pierre Fourmes, P.P.

J

103

H72

1962/63

C4

A4

2h. 16

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule 1

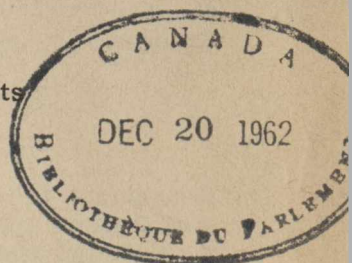
SÉANCE DU MARDI 13 NOVEMBRE 1962

Bill S-4, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer
Canadien du Pacifique

Y compris le premier et le deuxième rapports
à la Chambre

TÉMOINS:

MM. J. N. Ormiston, député, parrain du Bill; J. M. Roberts, vice-président, division de la circulation, Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique; Walter B. Knorst, directeur adjoint du transport, *International Minerals and Chemical Corporation*; Gregory J. Gorman, agent parlementaire; et M. M.-P. Ollivier, C.R. L.L.D., Conseiller parlementaire.



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Marcel Bourbonnais

MM.

Addison	Grills	Nugent
Argue	Gundlock	Ormiston
Badanai	Hodgson	Pascoe
Baskin	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Beulé	Howe	Rideout
Bélanger	Lamoureux	Robichaud
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Leboe	Rock
Benidickson	Legaré	Ryan
Bourbonnais	Lewis	Rynard
Bradley	MacEachen	Sams
Byrne	MacEwan	Sauvé
Cameron (<i>Nanaimo-Cowichan-Les Îles</i>)	Mackasey	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	Maltais	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Cook	Marcoux	Stenson
Crouse	McCleave	Teillet
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
Fisher	McMillan	Turner
Garland	McPhillips	Valade
Gauthier	Mitchell	Webb
Granger	Nielsen	Winch—60

Secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine

ORDRES DE RENVOI

MARDI 23 octobre 1962

Il est ordonné—Que le Bill S-4, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

VENDREDI 26 octobre 1962

Il est décidé—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se compose des députés dont les noms suivent:

MM.

Addison	Grills	Nielsen
Argue	Gundlock	Nugent
Badanai	Hodgson	Pascoe
Baskin	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bélanger	Howe	Rideout
Beaulé	Kennedy	Robichaud
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Lamoureux	Rock
Benidickson	Leboe	Ryan
Bourbonnais	Legaré	Rynard
Bradley	Lewis	Sams
Byrne	MacEachen	Sauvé
Cameron (<i>Nanaïmo-Cowichan-Les Îles</i>)	MacEwan	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	Mackasey	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Cook	Maltais	Stenson
Crouse	Marcoux	Teillet
Dupuis	McCleave	Tucker
Fisher	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Turner
Garland	McMillan	Valade
Gauthier	McPhillips	Webb
Granger	Mitchell	Winch—60

(Quorum 20)

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

JEUDI 8 novembre 1962

Il est ordonné—Que le quorum du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65 (1) b) soit suspendue à cet égard; que ledit Comité soit

autorisé à faire imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Il est ordonné—Que le nom de M. Ormiston soit substitué à celui de M. Kennedy sur la liste des membres du Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

RAPPORTS À LA CHAMBRE

JEUDI, 8 novembre 1962.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1^o—Qu'il soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard;

2^o—Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. HOWE.

(Adopté ce jour même).

MERCREDI, 14 novembre 1962.

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

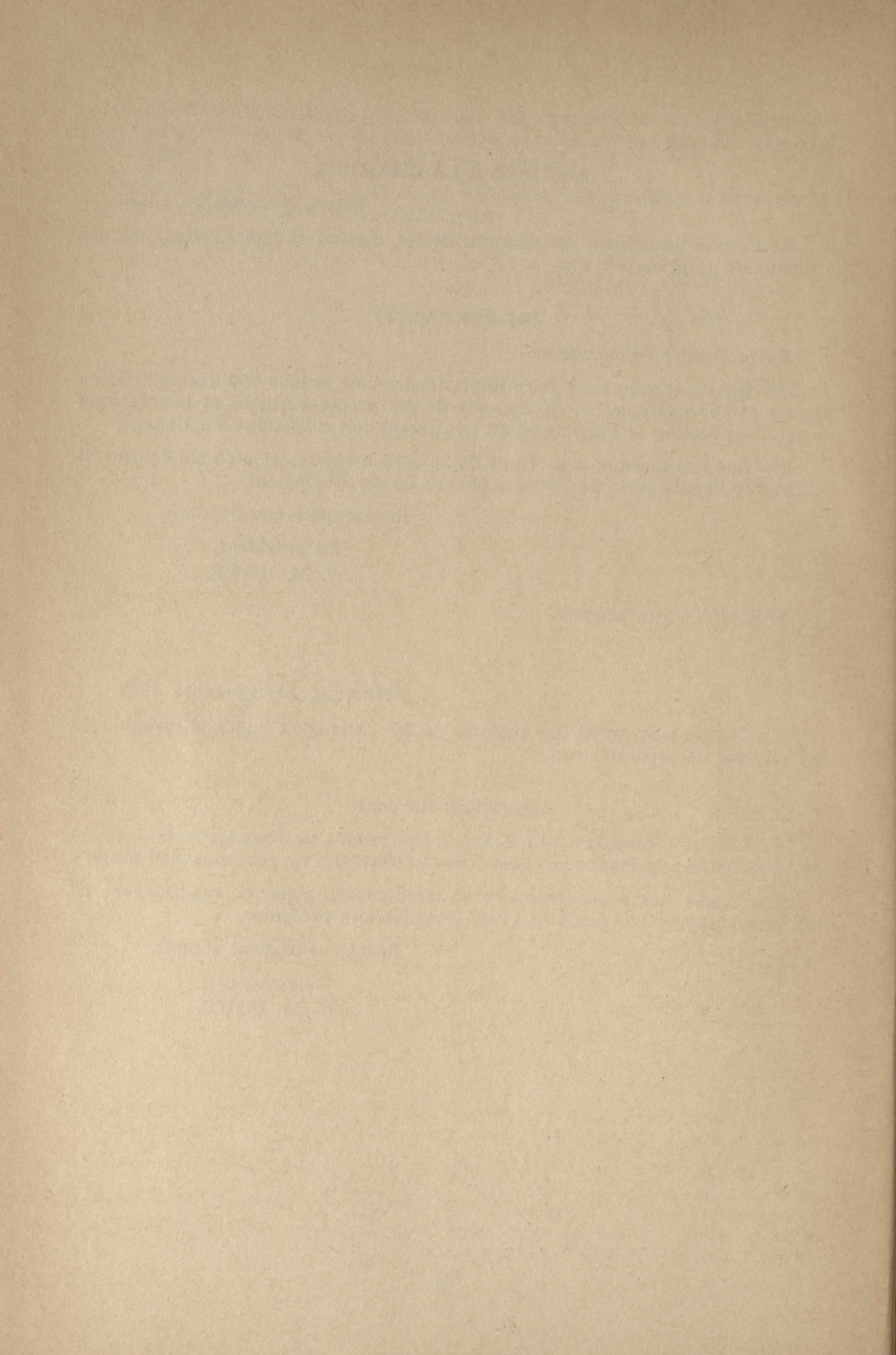
DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill S-4, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Une copie des procès-verbaux et témoignages apportés relativement au bill susmentionné (fascicule n^o 1) est annexée aux présentes.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. HOWE.



PROCÈS-VERBAUX

JEUDI, 8 novembre 1962.

(1)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques tient une séance d'organisation à 10 heures du matin.

Présents: MM. Badanai, Beaulé, Bélanger, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bradley, Byrne, Cameron (*Nanaimo-Cowichan-Les Îles*), Chevrier, Cook, Crouse, Granger, Grills Gundlock, Horner (*Acadia*), Howe, Legaré (*Rimouski*), Lewis, Mackasey, Marcoux, McCleave, McDonald, McMillan, McPhillips, Nielsen, Pascoe, Rideout, Rock, Sams, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Stenson, Teillet, Tucker, Turner, Webb. (35).

La secrétaire du Comité étant présente et ayant demandé des mises en candidature, M. Smith (*Simcoe-Nord*) propose, avec l'appui de M. Gundlock, que M. Howe soit nommé président du Comité.

Aucune autre candidature n'ayant été proposée, M. Howe est régulièrement déclaré élu président.

Le président remercie le Comité de l'honneur qu'il lui a fait et se rapporte à l'ordre de renvoi du Comité.

Sur la proposition de M. Crouse, présentée avec l'appui de M. McDonald (*Hamilton-Sud*),

Il est décidé—que M. Bourbonnais soit vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. McDonald (*Hamilton-Sud*), appuyée par M. Phillips,

Il est décidé—que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la proposition de M. Cameron, appuyée par M. Smith (*Calgary-Sud*),

Il est décidé—que le Comité demande l'autorisation de réduire son quorum de 20 à 15 membres.

Le président annonce que le Comité étudiera d'abord le bill S-4, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.

A 10 heures 15 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

MARDI 13 novembre 1962.

(2)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. et demie du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Argue, Badanai, Bélanger, Bradley, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Crouse, Fisher, Gauthier, Grills, Gundlock, Howe, Lamoureux, Lewis, MacEwan, McCleave, McMillan, McPhillips, Marcoux, Nielsen, Ormiston, Pascoe, Rideout, Ryan, Rynard, Sams, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Stenson, Teillet, Tucker, Turner, Webb. (32).

Aussi présents: Monsieur Gregory J. Gorman, agent parlementaire; M. Walter B. Knorst, directeur adjoint du transport, *International Minerals and Chemical Corporation*; M. P. M. Ollivier, C.R., L.L.D., conseiller parlementaire. *Les représentants du Pacifique-Canadien:* M. J. M. Roberts, vice-président, division de la circulation; M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef; M. C. K. Holden, sous-ingénieur régional; M. E. E. Merlin, chef adjoint du transport; M. J. E. Paradis, C.R., avocat.

Sur la proposition de M. Argue, appuyée par M. Sams,

Il est décidé—que le Comité fasse imprimer ses délibérations et témoignages à l'égard du bill S-4.

Le Comité étudie le bill S-4 concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.

On distribue aux membres du Comité une brochure publiée par l'*International Minerals and Chemical Corporation* et une carte géographique qui indique approximativement le tracé de cet embranchement ferroviaire, des exemplaires de ces documents étant déposés auprès de la secrétaire du Comité.

Le président demande à M. Gorman, agent parlementaire, d'expliquer l'objet du bill et présente MM. Colpitts, Roberts et Knorst au Comité.

M. Colpitts dit quelques mots au sujet du parcours qu'emprunterait cet embranchement, de l'aspect du terrain à parcourir et du coût estimatif de l'aménagement. Il répond ensuite aux questions posées par les députés.

M. Roberts est interrogé au sujet des taux de transport, du nombre de tonnes à transporter, des taux concurrentiels et d'autres questions.

M. Knorst fait une brève déclaration, puis les députés l'interrogent.

On discute longuement sur l'à-propos d'exiger du Pacifique-Canadien et de l'*International Minerals and Chemical Corporation* de faire connaître au Comité les stipulations du contrats qui a été conclu entre ces deux compagnies. On invite M. Ollivier à exprimer son opinion à ce sujet.

On discute encore de cette question, après quoi M. Lewis propose, appuyé par M. Fisher, que les témoins voulus du Pacifique-Canadien et (ou) de l'*International Minerals and Chemical Corporation* soient tenus de renseigner pleinement le Comité au sujet de toute garantie fournie par la *Minerals Corporation* ou de tout engagement pris par elle, en vue de l'expédition, confiée au Pacifique-Canadien, d'une quantité minimum de son produit dans un certain délai.

La proposition de M. Lewis ayant été soumise à un vote à main levée, la proposition est rejetée, sur division, 7 ayant voté pour et 21 contre.

Après avoir discuté de l'opportunité d'interroger davantage les témoins, M. Argue propose, appuyé par M. Fisher, que le Comité s'ajourne dès maintenant.

La proposition de M. Argue, mise aux voix, est rejetée par 20 voix contre 7.

Après un nouveau débat, M. Argue propose, appuyé par M. Lamoureux, que le National-Canadien soit invité à comparaître devant le Comité.

La motion de M. Argue, soumise à un vote à main levée, est rejetée, 16 contre 8.

Le préambule, les articles 1 et 2, le titre et le Bill sont approuvés séparément et le président ordonne qu'on fasse rapport du Bill sans modification.

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

La secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine.

TÉMOIGNAGES

MARDI 13 novembre 1962

Le PRÉSIDENT: Je demanderais à la secrétaire de bien vouloir donner lecture de l'ordre de renvoi.

La SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Il est ordonné que le bill S-4, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Nous commencerons par le préambule; M. Gorman, agent parlementaire, nous expliquera le projet de loi et nous présentera les témoins.

Je vous présente donc M. Gregory J. Gorman, l'agent parlementaire qui s'occupe du projet de loi à l'étude.

M. GREGORY J. GORMAN (*agent parlementaire*): Monsieur le président, messieurs les députés, le projet de loi dont vous êtes saisis a pour objet d'autoriser la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique à construire un embranchement ferroviaire relié à sa subdivision de Bredenbury, près d'Esterhazy en Saskatchewan. Cet embranchement s'étendra sur une distance d'environ 15 milles et demi et sera utilisé pour desservir la mine et l'usine de potasse que dirige l'*International Minerals and Chemical Corporation* dans cette région.

La compagnie doit s'adresser au Parlement pour obtenir l'autorisation de construire cette voie parce que celle-ci s'étend sur une distance de plus de 6 milles et qu'en vertu de l'article 183 de la Loi sur les chemins de fer une telle autorisation est alors nécessaire.

Avec la permission de votre président, nous avons distribué au Comité un certain nombre d'exemplaires d'une brochure publiée par l'*International Minerals and Chemical Corporation*. Cette brochure explique, en quelque sorte graphiquement, la façon dont la mine et l'usine sont exploitées et signale certaines difficultés qu'il a fallu surmonter pour mettre la mine sur un pied d'exploitation.

Vous aurez ainsi une idée de la nature et de l'ampleur de cette entreprise dont la mise sur pied a constitué, vous en conviendrez, une tâche énorme.

Nous avons aujourd'hui au nombre des témoins, M. Walter B. Knorst qui représente la compagnie productrice; cette compagnie appuie la demande que le Pacifique-Canadien adresse au Parlement parce que l'établissement de ce service, à son avis, est nécessaire.

Monsieur le président, voilà à peu près tout ce que j'ai à dire pour le moment. Permettez-moi de signaler, toutefois, que le parrain du projet de loi à la Chambre des communes est M. James Ormiston, dans la circonscription duquel l'aménagement de cet embranchement ferroviaire s'effectuera.

Je demanderais maintenant à M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef du Pacifique-Canadien, de vous fournir des détails sur le parcours et l'aménagement de cette voie ferrée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Colpitts, veuillez vous approcher et nous donner vos explications.

M. C. A. COLPITTS (*ingénieur en chef du Pacifique-Canadien*): Monsieur le président, honorables députés, le plan que vous avez sous les yeux montre le

tracé de l'embranchement ferroviaire qu'on se propose d'aménager pour desservir l'usine de l'*International Minerals and Chemical Corporation*. Vous constaterez que cette usine se trouve au sud-est de la section 24, township 20, rang 33, à l'ouest du méridien principal. L'embranchement proposé s'étend vers le sud à partir de la ville de Bredenburg, en général vers le sud. La ligne ferroviaire commence à l'extrémité est des cours de triage à Bredenburg, à un point situé au sud-est ($\frac{1}{4}$) de la section 35, township 22, rang 1, à l'ouest du deuxième méridien, et s'étend presque en ligne droite vers le sud pour les six premiers milles, suivant la ligne du quart de section jusqu'à la jonction de Cut Arm Creek. De là, la ligne se prolonge vers le sud-est, près de la ligne de transmission de la *Saskatchewan Power Corporation*, s'étend à peu près parallèlement à la crique sur une distance de 9 milles et demi où elle rejoint les voies ferrées de l'usine, au nord, pour une distance totale de 15.5 milles.

Il faudra aménager à peu près 1.5 mille de voie d'embranchement au nord de l'usine aux fins d'aiguillage.

Pour les premiers six milles au sud de Bredenburg, la ligne ferroviaire traverse un pays plat et parfois quelque peu ondulé dont les $\frac{2}{3}$ environ constituent des terres cultivées, un cinquième de la brousse ou des broussailles et le reste des pâturages. La brousse se compose de peupliers et de saules. La terre de surface se compose de terreau mêlé de sable fin avec quelques gros blocs de roche reposant sur des dépôts de sable et de gravier. Pour les premiers six milles, la voie ne traverse aucun important cours d'eau. Pour les deux milles suivants, elle traverse le ruisseau Cut Arm et sa vallée. A cet endroit de la traverse, la vallée a environ 60 pieds de longueur sur 1,000 pieds de largeur. Le fond de la vallée est un marécage recouvrant des dépôts de sable fin et de gravier. Pour traverser la vallée, on emprunte un ravin tributaire. On aménagera à cet endroit un pont de chevalets en bois d'environ 135 pieds de longueur sur 35 pieds de hauteur. Le reste du parcours—7.5 milles—traverse encore un pays légèrement ondulé, 85 p. 100 étant en culture et 15 p. 100 étant de la brousse composée de peupliers et de saules. La terre de surface y est plus riche que celle qui se trouve du côté nord de la crique.

Nous estimons que le coût de l'embranchement proposé s'élèvera à \$680,000. Les services d'un entrepreneur de la localité ont été retenus pour effectuer les travaux de nivellement; il utilisera une quarantaine d'hommes à cette fin. La voie sera posée par les employés de la compagnie. Bredenburg (Saskatchewan), au nord du parcours, est située à 253 milles au nord-ouest de Winnipeg sur notre ligne Winnipeg-Saskatoon-Edmonton. Bredenburg se trouve à 227 milles au sud-est de Saskatoon. C'est un point divisionnaire qui comprend un personnel affecté jour et nuit au nettoyage des wagons. On y trouve suffisamment de voies de triage pour manœuvrer les trains qui font la navette entre ce point et l'usine. Un service assure quotidiennement le transport des marchandises à Bredenburg.

Le PRÉSIDENT: Voilà l'exposé de M. Colpitts. Le Comité désire-t-il interroger M. Colpitts à l'heure actuelle?

M. McMILLAN: Le National-Canadien dessert-il également cette région?

M. COLPITTS: Oui, monsieur.

M. McMILLAN: Sa ligne ferroviaire se rend-elle jusqu'à la mine?

M. COLPITTS: Oui, monsieur.

M. ARGUE: Pourriez-vous nous dire à quelle ligne ferroviaire cet embranchement se raccordera-t-il? D'où part-elle et où va-t-elle?

M. COLPITTS: La ligne ferroviaire que nous nous proposons de construire commence à l'usine.

M. ARGUE: Non, je pense que vous ne m'avez pas saisi. Quelle est la ligne ferroviaire de raccordement? Vous allez raccorder cet embranchement à une autre ligne, n'est-ce pas?

M. COLPITTS: A la ligne ferroviaire qui va de Winnipeg à Edmonton en passant par Bredenburg, Saskatoon et Yorkton.

M. ARGUE: Et Portage-la-Prairie?

M. COLPITTS: Oui, elle s'étend à la voie principale.

M. ARGUE: C'est une des lignes d'embranchement du Pacifique-Canadien?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): La carte montre tout cela, monsieur Argue.

M. GORMAN: Je dirai que dans son témoignage, M. Roberts, qui est vice-président de la circulation de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, traitera, je crois, les points qu'a soulevés M. Argue. De fait, j'ai l'intention de demander à M. Roberts de comparaître comme témoin suivant, si cela vous convient.

M. ARGUE: Je n'ai aucune objection à poser mes questions plus tard. Le témoin a dit que des actes de vente ont été signés également pour l'achat de l'emprise. A-t-on déjà effectué quelques travaux de construction?

M. COLPITTS: Oui, nous avons aménagé le terrain que nous avons acheté.

M. ARGUE: Connaissez-vous l'ampleur des travaux qui ont été effectués?

M. COLPITTS: Oui. L'aménagement a été effectué jusqu'à l'usine de l'*International Minerals and Chemical*, et le ballast a également été posé.

M. ARGUE: Sur quelle distance?

M. COLPITTS: Sur une distance de 15 milles et demi.

M. ARGUE: Sans avoir obtenu l'autorisation du Parlement à ce sujet?

M. COLPITTS: Le raccord n'a pas été effectué à l'usine. Nous avons acheté le terrain; vu la saison avancée et sachant que de toute façon nous devrions nous adresser au Parlement, nous avons aménagé le terrain déjà acquis et nous y avons fait d'autres travaux.

M. ARGUE: Quand a été conclu le premier contrat en vue de l'achat de l'emprise?

M. COLPITTS: Durant les mois d'août et de septembre, je crois.

M. ARGUE: Cet automne?

M. COLPITTS: Oui.

M. ARGUE: Et tous les travaux ont été effectués depuis lors?

M. COLPITTS: Oui.

M. PASCOE: Monsieur le président, M. Colpitts a dit que les travaux d'aménagement sont effectués par un entrepreneur local. De quelle région est-il?

M. COLPITTS: De la région de Bredenburg. A vrai dire, il est de la ville ou de la station à l'Est, soit Foxwarren.

M. MACEWAN: Vous avez l'intention de demander à M. Roberts d'expliquer pourquoi le Pacifique-Canadien doit construire une ligne de chemin de fer en plus de la ligne du National-Canadien qui existe déjà?

Le PRÉSIDENT: Oui. Désire-t-on poser d'autres questions?

M. LAMOUREUX: Le témoin a dit que des actes de vente avaient été conclus avec les propriétaires. Sont-ce seulement des actes de vente ou les achats ont-ils réellement été effectués?

M. COLPITTS: Ce sont des actes de vente. Il est évidemment nécessaire de les compléter et de faire enregistrer ces actes.

M. LAMOUREUX: Vous obtenez les actes et les faites enregistrer plus tard?

M. COLPITTS: Oui.

M. ORMISTON: Je désirerais savoir si des ajustements ont été effectués relativement au prix d'achat de ce terrain subséquemment à la date où le premier accord a été conclu?

M. COLPITTS: Ce sujet est actuellement discuté avec les cultivateurs intéressés. Je crois qu'un ajustement sera effectué; cependant, il ne l'a pas encore été.

M. ORMISTON: Vous croyez qu'un ajustement sera fait?

M. COLPITTS: Oui.

M. ARGUE: Afin de nous donner une idée des montants que vous payez pour les terrains, pouvez-vous nous expliquer la formule que vous employez, ou comment vous fixez le prix? Sont-ce des contrats particuliers? Sont-ils fondés sur l'évaluation du terrain? Quelle méthode employez-vous?

M. COLPITTS: Je crois que le prix est d'environ \$150 l'acre.

M. ARGUE: Je n'ai pas bien saisi.

M. COLPITTS: Environ \$150 l'acre.

M. ARGUE: Pouvez-vous nous dire quel est le plus bas prix que vous payez pour une parcelle de terrain dans cette transaction?

M. COLPITTS: Je crois que le prix minimum est d'environ \$150 l'acre.

M. ARGUE: C'est le prix le plus bas?

M. COLPITTS: Oui.

M. RYAN: Cette usine produit-elle à plein rendement? Qui la dessert?

M. COLPITTS: La production a commencé, et l'usine est desservie actuellement par le National-Canadien.

M. NIELSEN: Pouvons-nous demander à ce témoin si l'*International Minerals and Chemical Corporation* participe financièrement à la construction de cette ligne?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): N'oublions pas que M. Colpitts est un ingénieur, et lorsque nous entendrons M. Roberts, nous pourrions poser des questions plus appropriées.

Le PRÉSIDENT: Je puis répondre à cette dernière question en disant que le coût total de la construction est payé par le Pacifique-Canadien et que la compagnie productrice n'y participe nullement.

M. NIELSEN: Quel est le coût estimatif?

M. COLPITTS: \$680,000.

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons maintenant M. J. M. Roberts, vice-président de la division de la circulation du Pacifique-Canadien. Désirez-vous faire une déclaration?

M. J. M. ROBERTS (*vice-président, division de la circulation, Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique*): Monsieur le président et honorables membres du Comité, je n'ai aucune déclaration à faire, mais je m'efforcerais de répondre de mon mieux aux questions que vous me poserez.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il semble que les Chemins de fer Nationaux du Canada traversent directement cette région minière. Pourquoi estime-t-on que le Pacifique-Canadien doive s'intéresser à cette même source de transport?

M. ROBERTS: Parce que la compagnie minière, avec l'expérience qu'elle possède dans le genre d'affaires qu'elle pratique, estime qu'elle doit disposer de tous les moyens de transport possibles.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A-t-on une idée du nombre de wagons qu'elle utilisera chaque semaine?

M. ROBERTS: La mine n'a pas encore atteint son rendement qui se situe aux environs de 3,000 tonnes, ce qui représente approximativement 60 wagons.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Par semaine?

M. ROBERTS: Par jour.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Soixante wagons par jour?

M. ROBERTS: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je vous demander si actuellement vous avez fixé les tarifs?

M. ROBERTS: Les taux ont déjà été publiés à partir de Yarbo, et les mêmes taux s'appliqueraient relativement à la circulation sur le Pacifique-Canadien

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les mêmes taux que ceux des Chemins de fer Nationaux?

M. ROBERTS: Oui, des taux concurrentiels.

M. LEWIS: M. Roberts a-t-il étudié cette question avec son collègue des Chemins de fer Nationaux?

M. ROBERTS: Les Chemins de fer Nationaux sont au courant de notre projet intéressant l'*International Minerals*.

M. LEWIS: Ce n'est pas une réponse. Avez-vous discuté cette question avec quelque fonctionnaire des Chemins de fer Nationaux?

M. ROBERTS: De quelle façon?

M. LEWIS: Je ne doute pas qu'ils soient au courant, mais en avez-vous discuté?

M. ROBERTS: A quel égard?

M. LEWIS: Avez-vous discuté avec quelque fonctionnaire des Chemins de fer Nationaux la question de savoir si le volume des affaires serait suffisant pour que les deux compagnies de chemin de fer puissent en disposer de façon efficace?

M. ROBERTS: Non, monsieur; je n'ai pas discuté cette question avec les Chemins de fer Nationaux. A notre avis, le rendement de la mine est suffisant pour justifier le recours aux deux lignes de chemin de fer dans cette région.

M. LEWIS: Pouvez-vous me dire si quelqu'un vous a fait part de ce qu'on pense aux Chemins de fer Nationaux sur ce sujet?

M. ROBERTS: Je crois que si les rôles étaient renversés, les Chemins de fer Nationaux préféreraient être les seuls à desservir cette région; d'autre part, les producteurs de potasse savent, d'expérience, qu'ils doivent avoir à leur disposition tous les moyens de transports possibles, advenant un déraillement, un effondrement ou un arrêt de travail.

M. RYAN: Soixante wagons par jour ne représentent pas un volume considérable pour un chemin de fer.

M. ROBERTS: C'est un volume assez considérable pour une région.

M. ARGUE: Le Pacifique-Canadien suffit à la totalité de leur transport sur une ligne où existait auparavant une voie double. Dans les Prairies, le Pacifique-Canadien enlève une grande partie de ses voies doubles sur la ligne principale. Les deux compagnies de chemin de fer ont à peu près la même importance, et il serait peut-être possible qu'une seule compagnie suffise au trafic d'une ligne aussi importante que celle-ci le sera.

M. ROBERTS: Je m'excuse, mais il faut tenir compte de ces autres facteurs. Il peut survenir un arrêt de travail, un déraillement ou un effondrement, ce qui suspendrait les opérations du chemin de fer.

M. ARGUE: La même chose pourrait également se produire sur la ligne principale du Pacifique-Canadien.

M. ROBERTS: Tous les chemins de fer, monsieur Argue, courent ce risque.

M. ARGUE: Mais vous prenez quand même une des deux voies.

M. ROBERTS: Nous prenons une des deux voies. Vous comprendrez que je ne suis pas ingénieur. J'ajouterai qu'actuellement nous modernisons cette ligne en y installant le Contrôle central de signalisation qui nous permettra de disposer du trafic de façon économique et rapide.

M. ARGUE: Vu qu'un pareil état de choses provoquerait l'enlèvement de toutes les lignes d'embranchement dans les Prairies, et vu la grave controverse qui existe à ce sujet, vous pouvez sans doute rassurer les membres du Comité et leur dire que la ligne à laquelle se fera le raccordement ne sera pas un de ces embranchements, etc. . . .

M. ROBERTS: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Argue, mais cette ligne d'embranchement est reliée à notre voie principale à Bredenburg, laquelle, comme vous le savez, s'étend de Portage-la-Prairie et passe par Yorkton et Saskatoon.

M. ARGUE: Vous dites que vous conserverez celle-là?

M. ROBERTS: Oui.

Le PRÉSIDENT: La parole est maintenant à M. Pascoe.

M. PASCOE: Je crois que vous avez dit, monsieur Roberts, que la compagnie s'intéresse à tous les modes de transport; ceci comprend-il le transport par camions également, ou vous faut-il des wagons spéciaux pour transporter ce produit?

M. ROBERTS: Vu sa nature et les marchés disponibles, ce produit ne peut être transporté par camion. Les marchés sont situés surtout dans l'Est du Canada, l'Est des États-Unis, et actuellement il est exporté à partir des ports de la Colombie-Britannique. Ce procédé suppose de longs trajets, surtout par rail.

M. LEWIS: Quel genre de wagons employez-vous pour cette expédition?

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Lewis; M. Ormiston a la parole.

M. ORMISTON: N'est-il pas vrai qu'il en coûte plus cher de charger la potasse dans des wagons couverts que dans d'autres genres de wagons, et le procédé n'exige-t-il pas plus de temps?

M. ROBERTS: Je le crois. Il semble que l'on emploie davantage des wagons couverts à trémie parce que les frais en sont moins élevés pour l'expéditeur aussi bien que pour le destinataire.

M. ORMISTON: N'est-il pas vrai que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne peuvent fournir le nombre voulu de wagons à trémie?

M. ROBERTS: Voilà: l'*International Minerals and Chemical Corporation (Canada) Limited* a l'intention de se procurer des wagons pour suppléer aux wagons que le Pacifique-Canadien espère pouvoir fournir et que le National-Canadien fournit actuellement.

M. ORMISTON: Les chemins de fer ne pourraient-ils pas obtenir de ces wagons à trémie de certains chemins de fer privés des États-Unis, puisqu'on doit expédier de la potasse vers ce pays?

M. ROBERTS: Non. Il appartient au transporteur initial de fournir l'équipement.

Le PRÉSIDENT: Continuez maintenant, monsieur Lewis.

M. LEWIS: Pourquoi n'est-il pas possible de louer ces wagons?

M. ROBERTS: Je ne crois pas que . . .

M. LEWIS: Voyons, vous pourriez en louer des Chemins de fer Nationaux ou de toute autre compagnie de chemin de fer.

M. ROBERTS: Si ces compagnies peuvent en disposer.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi d'intervenir. Je vous prierais d'adresser vos questions au président afin que le débat se poursuive de façon ordonnée.

M. LEWIS: Je prétends que les Chemins de fer Nationaux pourraient louer des wagons de votre compagnie s'ils en avaient besoin.

M. ROBERTS: Cela est survenu quelquefois, monsieur Lewis.

M. LEWIS: Alors ce n'est guère une raison valable pour justifier la construction d'une nouvelle ligne?

M. ROBERTS: Pour nous?

M. LEWIS: Le fait que les deux compagnies de chemin de fer possèdent des wagons à trémie et que l'une d'elles n'en a pas en nombre suffisant ne constitue guère un motif justifiant le recours à cette mesure.

M. ROBERTS: C'est là une raison. Cependant, monsieur, je reviens au fait que l'expéditeur désire obtenir les services des deux compagnies de chemin de fer pour écouler ses produits.

M. MACÉWAN: Je crois savoir qu'il est possible de fabriquer au Canada les wagons à trémie couverts.

M. ROBERTS: En effet, on en fabrique ici.

M. MACÉWAN: Et il existe au Canada deux usines qui peuvent les fabriquer.

M. ROBERTS: A ma connaissance, il y en a une au Québec.

M. MACÉWAN: Et une en Nouvelle-Écosse.

M. ROBERTS: C'est cela.

M. MACÉWAN: Selon les excellents renseignements dont je dispose, la compagnie produira et expédiera ce produit à un rythme de 24 heures par jour.

M. ROBERTS: Eh bien! il y aura le chargement, monsieur.

M. MACÉWAN: Cela se fera jour et nuit?

M. ROBERTS: Oui.

M. MACÉWAN: Croyez-vous qu'il y aura des périodes de pointe au cours desquelles on demandera un plus grand nombre de wagons à la fois qu'en d'autres périodes?

M. ROBERTS: Je crois savoir que c'est au cours des mois d'hiver que les expéditions sont les plus importantes. Cependant, M. Knorst connaît mieux ces données et il est mieux placé que moi pour répondre à cette question.

M. PASCOE: M. Roberts, pourriez-vous dire aux membres du Comité s'il s'agit d'une ligne où le trafic-marchandises se fera à sens unique ou s'il y aura une certaine quantité de produits acheminés vers le terminus de la ligne?

M. ROBERTS: On fera venir du matériel, monsieur. Cependant, je serais porté à croire que ce matériel ne sera pas du genre qu'on transporte dans les wagons qui servent à la potasse. Il s'agira probablement de fournitures, de machinerie et de choses de ce genre transportées dans les wagons couverts.

M. RIDEOUT: Le Pacifique-Canadien possède-t-il des actions de cette compagnie?

M. ROBERTS: Non.

M. LAMOUREUX: Les compagnies minières ont-elles l'intention de répartir ce transport entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, et, si tel est le cas, dans quelle proportion?

M. ROBERTS: Je ne saurais répondre à cette question. Cependant, nous ferons tout ce que nous pourrons pour obtenir le plus fort volume de marchandises possible.

M. LAMOUREUX: Estimez-vous possible que le National-Canadien perde tout ce commerce aux mains du Pacifique-Canadien?

M. ROBERTS: J'en douterais fort, et voici pourquoi: comme ces gens ont besoin des services des deux compagnies ferroviaires, ils expédieront par les deux chemins de fer de façon que l'un des deux soit toujours disponible au cas où l'autre ne pourrait pas assurer le service.

M. LAMOUREUX: Croyez-vous que le National-Canadien ne possède pas l'équipement suffisant pour lui permettre de transporter toute la production de la mine?

M. ROBERTS: Bien que je représente le Pacifique-Canadien, je dois dire qu'il y a là un tonnage suffisant permettant à nos deux compagnies de se partager le service de transport. Comme vous vous en rendez compte, l'expéditeur a ses problèmes et il y fait face en tâchant de s'assurer les services des deux chemins de fer.

M. LAMOUREUX: La compagnie vous garantit-elle un chiffre d'affaires donné?

M. ROBERTS: Il existe un contrat concernant la construction de la voie ferrée.

M. LAMOUREUX: Est-ce un contrat par écrit?

M. ROBERTS: Je crois qu'il s'agit là, monsieur, d'une affaire confidentielle entre les deux signataires.

M. LAMOUREUX: Vous êtes libre de nous dire uniquement qu'il y a un contrat entre la compagnie et le Pacifique-Canadien en ce qui concerne le transport.

M. ROBERTS: Oui.

M. LAMOUREUX: Ce contrat prévoit-il le transport d'une quantité minimum?

M. ROBERTS: Oui.

M. LAMOUREUX: Est-ce plus de la moitié de la production?

M. ROBERTS: Cette question porte sur les conditions de l'entente, je m'excuse de ne pas pouvoir y répondre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne s'agit-il pas du genre de contrats que nous avons souvent rencontrés relativement aux demandes de construction d'embranchements et en vertu desquels la compagnie qui entreprend la construction obtient l'assurance de réaliser un certain chiffre d'affaires qui lui permettra de rentrer dans ses frais de construction de l'embranchement?

M. ROBERTS: Oui.

M. LAMOUREUX: Je comprends cela, mais ne s'agit-il pas ici d'un cas où un district particulier n'est pas desservi d'une façon spéciale par une autre ligne de chemin de fer?

M. ROBERTS: Il y a eu d'autres exemples, notamment celui de la ligne de Manitouwadge où les deux sociétés ferroviaires ont construit des voies jusqu'aux mines; ceci s'est produit au cours des quatre ou cinq dernières années.

M. LEWIS: Même si M. Roberts le prend pour acquis, moi-même, en tant que député, je ne prends pas pour acquis que tout renseignement contenu dans le contrat signé par le Pacifique-Canadien et la société minière soit nécessairement de nature confidentielle. M. Roberts ne désire pas dévoiler quoi que ce soit concernant cet accord; et cela est peut-être conforme à l'usage établi dans le passé. Puis-je demander à M. Roberts quelles dispositions précises ont été consignées dans le contrat en question pour garantir les expéditions sur les lignes du Pacifique-Canadien. Je suis d'avis que notre Comité doit avoir ce renseignement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, en ce qui concerne l'argument soulevé par M. Lewis, il me semble que le président devrait faire connaître son point de vue. Je ne sais vraiment pas si la déclaration de M. Lewis

est exacte ou non. J'ai pris part à des réunions de ce genre depuis cinq ans et je ne me souviens pas qu'on ait jamais posé une question comme celle-ci. Je crois simplement, monsieur, qu'il se pose ici une question de précédent et je pense que si vous jugez que des renseignements de ce genre doivent être dévoilés, il faudra procéder de la même façon à l'avenir. Je répète que nous devrions entendre l'opinion du président sur la question de savoir s'il agit ou non de renseignements confidentiels.

M. TEILLET: Monsieur le président, on nous a demandé d'approuver une dépense en vue de la construction d'un embranchement ferroviaire dans l'Ouest canadien. On procède actuellement à l'enlèvement de plusieurs embranchements semblables dans cette région. Je crois qu'il est très important d'avoir des renseignements concernant les accords intervenus entre la compagnie ferroviaire et l'acheteur de ses services, afin que nous puissions prendre une décision convenable. Quel que soit le précédent établi, j'estime que la situation exige qu'on dévoile ces renseignements.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, au cours d'autres réunions du Comité, nous avons plusieurs fois décidé que les accords de ce genre intervenus entre le chemin de fer et le producteur étaient confidentiels. Je ne vois pas pourquoi nous ne nous en tiendrions pas à cette décision.

Le PRÉSIDENT: Oui, cette situation s'est déjà présentée.

M. LEWIS: Monsieur le président, je n'ai pas assisté à ces réunions auxquelles vous faites allusion et si je fais erreur, je compte bien que vous m'en informerez. Il me semble cependant qu'avant que le Parlement approuve la construction d'une ligne qui fait concurrence à une autre ligne qui existe déjà, on devrait dévoiler un renseignement comme celui que nous demandons. Je crois que cela serait également vrai dans le cas contraire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): La situation serait tout à fait différente, parce que, dans un cas, le chemin de fer est une régie d'État et dans l'autre, c'est une entreprise privée.

M. LEWIS: Monsieur le président, mon collègue pourrait peut-être s'abstenir de se porter à la défense de ses amis et écouter ce que j'ai à dire.

Je disais donc que ma position serait la même si la situation était renversée. Quand on demande au Parlement d'autoriser la construction d'une ligne double dans des régions où l'on supprime des embranchements, il est certainement nécessaire de connaître les recommandations, les rapports et les données traitant de la rationalisation du chemin de fer et de son réseau relativement à la concurrence. Il est impossible au Comité et au Parlement de tirer une conclusion logique sans connaître d'abord quels sont les besoins et, deuxièmement, quels accords lient le chemin de fer et la compagnie intéressée. Il ne suffit certainement pas de savoir que la compagnie expéditrice aimerait avoir recours aux services de chacune des compagnies ferroviaires, des lignes aériennes et des compagnies de camionnage, pour que nous en arrivions à une décision. Je soutiens donc respectueusement que nous, membres du Comité, ne pouvons pas agir en connaissance de cause, si nous ne connaissons pas les conditions du contrat relativement à cette question. Je ne m'intéresse pas aux autres aspects de l'entente, mais j'estime que nous devons connaître cet aspect de la question.

M. GORMAN: Monsieur le président, peut-être devrais-je mentionner ici que cette question de procédure pourrait être renvoyée jusqu'à ce que nous ayons entendu le témoignage de M. Knorst. Je pense que tous les membres reconnaîtront à la suite de son témoignage, qu'il est évident que le volume du trafic-marchandises sera si important que les services des deux chemins de fer seront nécessaires. J'estime qu'à la suite du témoignage de M. Knorst, les membres se rendront à l'évidence qu'il n'est pas nécessaire de discuter cette question qu'on vient de soulever.

M. ARGUE: Monsieur le président, avant de prendre une décision sur la question de procédure, j'aimerais faire un commentaire.

M. McCLEAVE: Monsieur le président, j'aimerais ajouter que la surveillance de la concurrence ne saurait être mieux exercée que par les concurrents eux-mêmes. Je suppose que les dirigeants des Chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas manifesté le désir de comparaître devant le Comité. Peut-être l'ont-ils fait, je n'en sais rien; mais il me semble que s'ils estimaient qu'il existe une objection sérieuse à la construction de la ligne en cause, ils se seraient présentés ici pour nous demander d'empêcher la réalisation du projet.

M. LEWIS: Nous devrions peut-être leur soumettre ce projet de loi.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! En réponse à M. McCleave, je dirai que les dirigeants du National-Canadien n'ont pas demandé de comparaître devant notre Comité pour faire opposition au présent bill.

M. ARGUE: Monsieur le président, en ce qui concerne la question de procédure, et avant que nous en discutons, je crois que le Comité devrait entendre le témoignage des dirigeants du National-Canadien, même si ceux-ci n'en ont pas fait la demande. Je crois que le Comité devrait prendre l'initiative à cet égard et demander au National-Canadien d'envoyer des représentants à notre Comité afin que nous puissions connaître la pensée des dirigeants du National-Canadien à cet égard.

Comme on l'a déjà fait remarquer, il existe une forte tendance dans tout le pays à abandonner les embranchements de chemins de fer. Je ne m'oppose pas du tout à ce bill, mais je déclare que, compte tenu de cette tendance dans tout le pays, l'adoption du présent projet de loi entraînera des pertes de revenu pour le National-Canadien, ce qui, évidemment, augmenterait son déficit.

Monsieur le président, je désire vous informer qu'au moment opportun je présenterai une proposition par laquelle il sera demandé aux dirigeants du National-Canadien de faire des représentations à notre Comité en ce qui a trait au présent bill. J'aimerais présenter cette motion dès maintenant si vous le voulez bien. Sinon, je le ferai lorsque vous voudrez la recevoir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je crois qu'il serait utile, comme l'a proposé M. Gorman, que nous entendions le témoignage de M. Knorst; après quoi nous pourrions peut-être discuter ces questions hors de propos qui font actuellement l'objet de la discussion.

M. ARGUE: Ces questions ne sont pas hors de propos.

M. TEILLET: Monsieur le président, elles ne sont pas hors de propos.

M. FISHER: Monsieur le président, le témoin a mentionné un exemple concernant la situation à Manitouwadge. M. Donald Gordon m'a confié personnellement, et il l'a dit au Comité, que la décision concernant la construction de cet embranchement était désastreuse. Ceci résultait de la dépense causée par la construction d'une ligne supplémentaire en direction de cette mine où il n'y a vraiment qu'un volume de trafic suffisant pour maintenir une seule ligne en service. Je crois que les dirigeants du National-Canadien éprouvent à juste titre de l'amertume devant cet état de choses. J'ai posé la question qui venait naturellement à l'esprit: pourquoi avez-vous permis que cette situation se produise? On m'a répondu par un haussement d'épaules et on m'a laissé entendre qu'on n'y pouvait rien. On désirait soutenir la concurrence dans cette région, mais en même temps, on estimait qu'on ne pouvait guère formuler d'objection contre la deuxième ligne.

Je puis donner l'assurance aux membres du Comité qu'à Manitouwadge, où la collectivité minière de 3,000 personnes s'est établie dans les bois à coups de serpe, un seul chemin de fer peut facilement suffire à la production. Il n'y avait aucun avantage à acheminer les expéditions par une autre route dans cette

région. En conséquence, j'estime qu'on a peut-être gaspillé 25 millions de dollars provenant des contribuables canadiens.

Pour les raisons que j'ai exposées, monsieur le président, je crois que nous devrions adopter une motion demandant aux dirigeants du National-Canadien de se présenter devant le Comité afin de faire des représentations concernant l'organisation du trafic et, peut-être, de formuler leurs objections à la construction d'un autre embranchement dans cette région.

Le rapport de la commission royale MacPherson contenait une recommandation très explicite, à savoir qu'on ne devrait construire aucun autre embranchement au Canada tant qu'il n'aura pas été démontré hors de tout doute qu'il y a un trafic suffisant pour alimenter une ligne supplémentaire, afin de ne pas augmenter inutilement la concurrence. C'est pourquoi je présenterai la motion proposée par l'honorable député d'Assiniboïa ou j'appuierai sa motion.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je puis vous dire que les dirigeants du National-Canadien ont été informés de la tenue de la réunion du Comité et de leur droit de venir témoigner.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, j'aimerais souligner qu'on nous demande maintenant de discuter deux points différents. On nous demande d'étudier la proposition de M. Lewis voulant qu'on donne des renseignements relatifs à un contrat intervenu entre la compagnie minière et le chemin de fer du Pacifique-Canadien et, deuxièmement, qu'on invite les dirigeants du National-Canadien afin qu'ils viennent témoigner relativement à la demande qui fait l'objet du présent bill.

Pour ce qui est de la première requête, il se peut fort bien que la compagnie fournisse de son propre gré l'information concernant l'accord, mais cette décision relève uniquement de la compagnie.

La raison pour laquelle j'ai attiré l'attention des membres du Comité sur cette question, c'est que nous aurons, je pense, à étudier plusieurs bills de ce genre, comme par le passé, et nous établirions un précédent qui contraindrait les futurs requérants à dévoiler des renseignements concernant des accords de ce genre. Je propose donc au président, à titre de membres responsables du Comité, que nous réglions cette question de façon que nous ne soyons pas obligés, à cause d'un précédent établi, de demander de semblables renseignements, relativement à des demandes futures, chose qui n'est ni obligatoire, ni recommandable. Après une telle décision nous devrions, je pense, étudier la question de M. Argue.

M. RYAN: Il semblerait, d'après la carte, qu'une autre ligne du Chemin de fer Canadien du Pacifique traverse Esterhazy, et qu'apparemment Esterhazy serait plus rapprochée de la mine de potasse que Bredenbury. M. Roberts pourrait-il nous expliquer pourquoi on ne relierait pas l'embranchement à cette ligne qui est située plus au sud.

M. ROBERTS: On avait envisagé la possibilité de desservir l'usine en passant par la nouvelle subdivision, mais il s'agit ici d'une grande ligne secondaire. Si je me souviens bien, les trains y circulent deux fois la semaine. Il faudrait aménager à cet endroit les facilités nécessaires pour acheminer les wagons prêts à partir. D'après ce que je crois comprendre, le terrain où passerait la ligne est plus accidenté que celui qui se trouve au sud de Bredenbury. Il nous faut peser ces considérations et le fait que notre grande ligne secondaire, si vous désirez l'appeler ainsi, traverse le nord de la Saskatchewan et le nord de l'Alberta; ensuite, nous avons deux trains rapides de marchandises qui y passent tous les jours. Nous avons aussi un point divisionnaire à Bredenbury où peuvent s'effectuer les réparations des wagons et d'autres travaux semblables. Il vous faut faire un choix entre les deux et, quant à nous, nous préférons Bredenbury.

M. LEWIS: Pour en revenir à la question du contrat, j'aimerais faire une proposition et cela à cause de la manière dont M. Smith en a parlé. Pour le moment je ne demande pas de produire ce contrat. Je désire seulement que le président enjoigne à ce témoin-ci ou à toute autre personne qui est autorisée à témoigner, de nous dire en gros quelle garantie est offerte dans le contrat par la société minière en ce qui concerne le volume qui sera expédié sur la ligne du Pacifique-Canadien. Ce n'est pas tout le contrat que je veux connaître en ce moment; je ne tiens qu'à connaître ce point seulement, car à défaut de ce renseignement nous ne pouvons savoir quel effet il aura sur la ligne déjà existante.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je crois que c'est là tout le contrat.

M. ARGUE: Si le minimum est de 90 p. 100, alors nous saurons ce qui arrivera au National-Canadien.

M. TURNER: Le Comité devrait envisager deux hypothèses. Pour ce qui est du premier point, le Comité peut supposer que le Pacifique-Canadien a fait suffisamment d'enquêtes et reçu un contrat assez important pour lui assurer des revenus compensatoires avec cet embranchement en particulier, et que le contrat que cette compagnie a obtenu est rédigé dans des termes assez précis pour lui garantir le trafic et des revenus. Je penserais donc que ce contrat ainsi que les renseignements s'y rapportant, représentent bien un document confidentiel, et il nous faut supposer que la société ferroviaire sait ce qu'elle fait en essayant d'obtenir des revenus additionnels et assurant ce service. Quant au point soulevé par mon ami de Port-Arthur, qui demande s'il ne faudrait pas inviter le National-Canadien à comparaître devant ce Comité, nous avons le droit de supposer encore une fois que le National-Canadien a été informé de cette séance et que, à son avis, l'adoption du présent bill ne réduirait pas ses revenus.

M. ARGUE: Que ses représentants viennent nous le dire.

J'ai une question à poser au témoin. Pourrait-il faire savoir aux membres du Comité à quels endroits est destiné le sel qui doit être expédié?

Le PRÉSIDENT: Mettons tout d'abord au point la question du contrat.

M. FISHER: Puis-je poser une question à ce sujet? Pourriez-vous nous dire s'il existe une convention entre la société minière et le Pacifique-Canadien qui assurerait une certaine partie du trafic au Pacifique-Canadien et éliminerait le National-Canadien?

M. ROBERTS: C'est une partie de la quantité à expédier, monsieur Fisher. Je dois vous dire en toute déférence, messieurs, que le projet de loi qui vous est soumis au sujet de l'aménagement de cet embranchement n'est pas le résultat d'une réflexion faite après coup. Depuis que l'*International Minerals and Chemicals Corporation of Canada Limited* a décidé d'aller de l'avant avec ce projet en Saskatchewan, elle a informé tant le National-Canadien que nous-mêmes qu'elle aurait besoin des services des deux entreprises ferroviaires.

M. LEWIS: Monsieur le président, je n'ai pas modifié pour un instant le point de vue que je vous ai fait valoir. Puis-je, en ma qualité de membre de ce Comité, insister pour que nous en arrivions aujourd'hui ou à quelque autre moment à une conclusion quelconque? Je rejette entièrement les avancés de M. Turner au sujet des hypothèses.

Si le Parlement a stipulé dans la loi qu'avant de pouvoir aménager une ligne quelconque, le Pacifique-Canadien doit se présenter devant lui pour obtenir l'autorisation voulue, cela suppose donc qu'une décision doit être prise par le Parlement et non par le Pacifique-Canadien. Il n'y est aucunement question d'hypothèses à faire à l'endroit du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien. C'est notre responsabilité, et il est de notre devoir d'obtenir les

renseignements dont nous avons besoin pour en arriver à une décision qui soit judicieuse et qui serve au mieux les intérêts du Canada. C'est là notre responsabilité, non celle du Pacifique-Canadien, ou de quelqu'un d'autre en dehors du Parlement. Je persiste à croire, à la lumière de mon expérience d'avocat et de simple citoyen, qu'il n'existe rien dans cette partie de l'entente conclue par le Pacifique-Canadien avec la société minière qui soit particulièrement sacré. Je soutiens que notre Comité doit être informé du volume des expéditions que garantit la société au Pacifique-Canadien, si c'est bien là la disposition prévue dans ladite entente. Je vous demanderais, monsieur le président, de rendre une décision là-dessus.

M. McPHILLIPS: Aucune motion n'a été présentée au Comité.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): M. Lewis a omis de dire qu'il existe certains précédents ou que des décisions ont été prises en matière de procédure en ce qui concerne les travaux de notre Comité et ces choses ont une portée sur ce qu'il nous est permis de demander et d'exiger en ce moment. La situation est toute différente dans le cas des Chemins de fer Nationaux du Canada. Plus souvent qu'autrement on nous demande d'approuver la dépense de deniers publics pour l'exploitation du National-Canadien, et c'est pourquoi, à mon sens, il nous est permis d'en connaître davantage sur son activité.

Le Pacifique-Canadien est une société privée. Nous jouissons toujours du régime de la libre entreprise et je m'étonne que M. Argue soit revenu à la charge, si peu que ce soit. Néanmoins je tiens toujours à dire qu'à mon avis les témoins ont parfaitement le droit de refuser de répondre à aucune des questions délicates qui leur sont posées, car ils risqueraient de divulguer des renseignements sur cette entente qui sont du domaine privé et interne de la société.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Avez-vous quelque chose de plus à ajouter?

M. ARGUE: Les deniers publics y sont engagés jusqu'à un certain point.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si vous me permettez de commenter les propos de M. Lewis, je vous ferai observer que nous n'avons jamais, aux réunions de ce Comité, contraint les chemins de fer Nationaux du Canada—ni aucun comité des Chemins de fer Nationaux du Canada—de dévoiler leur situation concurrentielle.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je mentionner le précédent créé à propos du contrat conclu entre le National-Canadien et la *Hilton Hotels International* à Montréal. Nous en avons discuté pendant des jours. Il s'agissait d'une entente secrète passablement semblable à celle-ci et il y avait eu refus à l'époque. Je suis certain que lorsque M. Lewis aura été avec nous pendant quelque temps, il constatera que nous respectons toujours de tels précédents.

M. FISHER: A côté de moi aujourd'hui se trouve un membre du Comité qui, dans le passé, avait demandé que l'on produise un contrat qui existait entre les chemins de fer et un autre organisme. La requête, mise aux voix, avait été rejetée. J'aimerais informer l'honorable député de Saint-Jean-Albert que le fait que l'on se soit toujours prononcé contre pareille divulgation dans le passé démontre simplement qu'on a mis la question aux voix et non pas qu'on avait suivi une tradition. Aussi, advenant que ce Comité-ci se prononce en faveur de ce que M. Lewis demande, ce contrat serait alors porté à notre connaissance et nous serions en mesure de rendre une décision judicieuse. C'est l'évidence même.

A mon avis, ce n'est pas parce qu'un comité a voté contre une question dans le passé que nous soyons obligés de suivre son exemple. Je propose donc que le président accueille cette question bien que je ne voie pas comment vous

pourriez prendre une décision à son sujet. Je crois qu'il faudrait la mettre aux voix. De plus, en ce qui concerne la nécessité qu'il y a pour nous d'obtenir lesdits renseignements, j'aimerais ajouter qu'à l'égard de la nouvelle situation touchant les chemins de fer et les embranchements, nous pourrions faire remarquer aux membres du Gouvernement qui font partie de ce Comité que leur gouvernement a institué, il y a quelques années, une commission royale d'enquête dont nous avons devant nous le rapport.

Il est entendu que les commissions royales d'enquêtes ne représentent pas la politique du gouvernement, mais celui-ci nous a informés qu'il a l'intention de faire des recommandations en vue de donner suite au rapport de la Commission. La valeur de ce rapport a donc été reconnue par le gouvernement, car les recommandations de la Commission sont positives et précises à l'égard des embranchements.

Le rapport mentionne—comme il avait été mentionné lors de la tenue de presque toutes les enquêtes que l'on avait instituées à l'endroit des chemins de fer canadiens, que nous avons toujours été beaucoup trop empressés à aménager des embranchements et des avertissements y sont maintes fois donnés sous ce rapport.

J'ai examiné les témoignages qui ont été donnés au Sénat et je suis plus que jamais convaincu qu'en raison de cette nouvelle situation nous devrions connaître l'entente qui existe entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien à ce sujet afin que la décision que nous avons à prendre sur la question des transports soit judicieuse et afin de savoir si cette ligne est vraiment nécessaire. Que les deniers soient d'origine privée plutôt que publique, cela, à mon avis, n'a rien à voir avec la question. Le point important à retenir, c'est que nous sommes tous mis financièrement à contribution au Canada pour les aménagements ferroviaires dont on nous a trop abondamment pourvus dans le passé.

M. TURNER: En réponse aux remarques de M. Fisher, il est vrai que la Commission royale d'enquête a fait des recommandations en vue d'assurer l'abandon de certains embranchements ferroviaires.

M. FISHER: Elle a fait plus que cela.

M. TURNER: A mon avis, le principe sur lequel repose le rapport MacPherson, c'est qu'il faudrait permettre aux chemins de fer d'être leurs propres juges en ce qui concerne leurs revenus et s'ils décident que tel ou tel embranchement n'est plus rentable, on devrait leur accorder plus de latitude afin qu'ils puissent plus facilement l'abandonner.

Dans cette demande en particulier, le chemin de fer a décidé que l'aménagement dudit embranchement lui rapporterait les revenus dont il a besoin. De sorte que le principe qui se dégage du rapport MacPherson rejoint ma propre thèse à savoir que le chemin de fer doit rester juge de ses propres revenus et de la situation de son trafic ferroviaire. Je reconnais au Parlement le droit et le devoir de contrôler les demandes de ce genre, mais je suis d'avis que le Parlement ne confère pas au comité le droit de s'immiscer dans les affaires des chemins de fer, du moins dans celles du Pacifique-Canadien. Il faudrait laisser celui-ci libre d'exercer son propre jugement en ce qui concerne les revenus à réaliser et les possibilités financières qui existent pour lui.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous présenter une motion, monsieur Lewis?

M. LEWIS: Je croyais que vous auriez rendu une décision, mais c'est très bien, je vais présenter une motion.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avant que M. Lewis commence, ne pourrions-nous pas convenir en ce moment d'entendre les autres témoins ce matin et de suspendre, sans réserves, le droit et le privilège de M. Lewis de présenter sa

motion demandant qu'on produise le contrat ou les renseignements s'y rapportant? Cela nous donnerait aussi le temps, je crois, d'étudier les précédents qui existaient dans le passé.

Je n'ai rien dit lorsque M. Fisher a mentionné que certaines motions avaient été rejetées dans le passé, mais qu'il n'en résulte pas de précédent pour l'avenir. Je crois que nous apprécions tous la procédure parlementaire et je n'ai pas l'intention de vous faire un sermon là-dessus. Toutefois, nous nous rendons compte, je crois, qu'en raison de la situation minoritaire qui existe présentement nous devons indiquer certaines règles à suivre au sein des comités cette année. J'aimerais savoir exactement où nous allons, et quels sont au juste les antécédents par rapport à ces questions. Ceci dit, je propose à M. Lewis que nous entendions d'abord nos témoins, après quoi il pourra présenter sa motion. De cette façon une décision ne serait rendue qu'après que nous aurions eu le temps de consulter ce qui s'est fait dans le passé.

Il m'intéresse de savoir ce qui se pratiquait naguère à l'égard de ces documents. Nos devanciers, dans leur sagesse, ont refusé de s'immiscer dans la régie interne des entreprises. Il ne faudrait donc pas modifier cette pratique sans mûre réflexion.

M. LAMOUREUX: J'aimerais faire une observation. Si le Parlement a décidé dans sa sagesse au cours des années passées que ce genre de construction privée devait être soumise au Parlement et à un comité comme le nôtre, il me semble que, pour qu'une telle décision ait un sens, nous soyons appelés, après une étude appropriée, à rendre une décision fondée sur des faits et des chiffres. Il me semble que nous ne pouvons rendre de décision avant de savoir quelles considérations d'ordre économique entrent en ligne de compte et nous ne le saurons certainement pas avant de connaître, du moins dans une certaine mesure, ce que renferme le contrat conclu entre la société minière et le Pacifique-Canadien.

On a beaucoup parlé d'ingérence dans les affaires du Pacifique-Canadien. Nous ne le faisons pas de façon appréciable puisque nous serons informés de sa situation une fois le présent bill adopté et la ligne aménagée. Je pourrais toutefois faire remarquer en passant que je trouve quelque peu inquiétant pour quelques-uns d'entre nous que cette ligne soit actuellement aménagée à toutes fins pratiques et que notre discussion soit purement académique. Si le Parlement n'adopte pas ce bill je ne sais ce qui arrivera. Faudra-t-il démolir la ligne?

Mais une fois le bill adopté et la ligne en exploitation, nous verrons à ce moment-là ce qui se passera et quel volume d'affaires le Pacifique-Canadien enlèvera aux Chemins de fer Nationaux du Canada. Nous demandons seulement de laisser passer les événements et nous serons renseignés d'ici à deux mois environ.

M. ARGUE: J'appuierais la proposition de M. Bell; pour le moment nous devrions entendre les témoins et poursuivre notre étude. Comme je crois le comprendre le président a accepté d'accueillir en temps opportun toute motion que M. Lewis voudrait présenter. Le cas échéant, le Comité pourrait étudier la motion et nous pourrions ensuite décider par un vote si, oui ou non, nous voulons l'adopter. Je crois que nous ferions bien de procéder de cette manière et, à mon avis, la proposition de M. Bell est excellente.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voici M. Walter B. Knorst, directeur adjoint du transport à l'*International Minerals and Chemical Corporation*.

Nous appuyons la demande du Pacifique-Canadien pour la construction de cette voie, parce que, croyons-nous, une exploitation de l'importance de notre mine de potasse à Esterhazy devrait s'assurer, comme mesure de protection, un service constant de transport par rail. Dans l'éventualité d'une grève, d'une interruption du service due à une cause naturelle ou toute autre cause pouvant

provoquer un arrêt temporaire du service ferroviaire, notre situation serait intenable. La distance qui nous sépare de nos clients et de nos usines nous empêche d'approvisionner nos marchés au moyen de camions.

Un second chemin de fer créera aussi une seconde source d'approvisionnement en fait de wagons. Tout en reconnaissant que le National-Canadien est une compagnie compétente et bien dirigée, nous comprenons qu'une compagnie de chemin de fer peut quelquefois éprouver de la difficulté à fournir suffisamment de wagons, mais si nous pouvons compter sur deux chemins de fer pour vous fournir des wagons, nous risquons beaucoup moins d'en manquer.

L'insuffisance des wagons est réelle. Si nous recevions une commande de potasse et que nous ne trouvions aucun wagon disponible au moment de la commande, nous perdrons une vente, car bien d'autres compagnies de potasse peuvent remplir cette commande et la rempliraient.

Et maintenant, pour ce qui est du capital destiné aux salaires et autres dépenses, jusqu'ici nous avons mis 40 millions dans notre mine de potasse à Esterhazy, nous avons embauché 400 hommes, la plupart habitant la région, nous avons inscrit 2.4 millions à notre liste locale de paye et nous nous attendons à extraire annuellement un million de tonnes ou plus de potasse de notre mine d'Esterhazy. La *I.M.C. (Canada)* existe depuis vingt ans, mais lorsque nous avons commencé à vendre des actions au Canada, nous avons formé notre filiale canadienne. Toutefois, c'est la société-mère qui en assure tout le financement. Les actions appartiennent au public et figurent maintenant à la bourse de Toronto.

Nous envisageons la construction d'un deuxième puits qui est requis par la loi pour assurer la circulation de l'air et la sécurité; nous en avons déjà commencé les travaux.

Quant à révéler la teneur des contrats passés avec les différentes compagnies de chemin de fer, nous en tirerions avantage si cette mesure était adoptée dans tout le Canada. Je ne saurais dire si nous faisons de bonnes affaires avec les compagnies de chemins de fer ou si l'une ou l'autre nous surtaxe. Il ne s'agit pas de cela; il s'agit de négocier le plus avantageusement possible avec chaque compagnie, tant pour leur satisfaction que pour la nôtre.

M. FISHER: Vous êtes-vous entendu avec le National-Canadien pour fixer le prix du transport?

M. KNORST: Non.

M. FISHER: Quel est le taux actuel? Est-ce le taux que publie l'Association des chemins de fer du Canada pour ce genre de transport?

M. KNORST: Oui.

M. ARGUE: Quel est ce taux?

M. KNORST: Les taux varient.

M. ARGUE: Pourriez-vous nous donner quelques exemples pour certaines destinations ou certains pays, nous en brosser un tableau général?

M. KNORST: Je peux citer comme exemple le taux de Yarbo à Vancouver pour l'exportation, taux qu'on a établi pour parer à la concurrence des États-Unis. Ce taux est de \$9 la tonne.

M. ARGUE: Existe-t-il des taux plus bas ou plus élevés, ou est-ce le taux minimum?

M. KNORST: Non. Je crois que nous avons des clients à Winnipeg et que le taux y est légèrement moindre, mais en général le prix du transport s'élève environ à \$1,000 le wagon.

M. ARGUE: Ce qui signifie qu'à considérer votre production probable, la valeur de votre transport-marchandises pourrait bien s'élever à 9 millions de dollars?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. ARGUE: Somme que se partageraient dans ce cas les deux compagnies de chemin de fer et qui forme un montant très important pour chacune, j'en suis sûr.

M. KNORST: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous dire quelques mots sur vos marchés, surtout vos marchés d'exportations?

M. KNORST: Je ne peux que vous donner une estimation approximative qui demanderait vérification; nous estimons qu'à l'heure actuelle environ 50 p. 100 de notre production ira à Vancouver pour être exportée. Le reste sera réparti, probablement un tiers sur le marché canadien et deux tiers sur le marché américain.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quelle concurrence devez-vous soutenir sur les marchés d'exportation?

M. KNORST: A Carlsbad, au Nouveau-Mexique, il y a environ cinq producteurs en plus de nous-mêmes. Il y a ensuite Trona en Californie, un producteur dans l'Utah, la potasse de l'Allemagne de l'Est, de l'Espagne et de la France.

M. CROUSE: Est-ce qu'une partie de cette production sera expédiée à partir des ports de l'Est du Canada?

M. KNORST: Non. Notre enquête a révélé que dans les conditions actuelles, cette solution ne serait pas économique.

M. RYNARD: Monsieur le président, je me demande quelle sera l'augmentation annuelle prévue de leur production. La nourriture se fait de plus en plus rare dans le monde, et si la situation s'aggrave, je pense qu'on aura besoin des deux mines.

M. KNORST: C'est vrai, mais...

M. RYNARD: A combien évaluez-vous annuellement l'augmentation de la demande?

M. KNORST: Nous sommes outillés pour extraire environ 1,200,000 tonnes de la mine d'Esterhazy à l'heure actuelle. Nous avons tenu compte de la demande, mais à l'heure actuelle nous avons tout misé sur cette production. Nous estimons que nous pourrions suffire au marché actuel avec ce taux de production.

M. RYNARD: Même si le marché augmente de 10 p. 100 par année pendant dix ans, ce qui exigerait le double de votre production.

M. KNORST: Le deuxième puits qu'ils vont creuser pour les besoins actuels est destiné à la ventilation, mais rien n'empêche de l'utiliser pour la production au cas où le marché se développerait à ce point.

M. RYNARD: En d'autres termes, vous devez envisager une expansion du marché pour que votre produit fournisse plus d'aliments; vous devrez alors produire beaucoup plus et en dix ans vous devrez doubler votre production.

M. KNORST: C'est possible.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que votre deuxième puits vous coûtera 40 millions?

M. KNORST: Nous espérons que non. Nous espérons qu'il coûtera environ 3 millions. L'expérience acquise nous évitera certains problèmes auxquels nous avons dû faire face en construisant le premier puits.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez rencontré de grandes difficultés la première fois?

M. KNORST: Énormément.

M. FISHER: Je ne comprends pas bien la question des taux de transport. J'ai toujours cru que les taux de transport étaient publiés au Canada; c'est-à-dire qu'ils figurent dans un livre des tarifs ou sont contenus dans les frais de

transport convenus, enregistrés et publiés. Je pense aussi que le prix forfaitaire d'une compagnie de chemin de fer s'applique aux autres compagnies ferroviaires desservant la même région. Par conséquent, si ce que je suppose est vrai, vous parliez en réalité de la sorte de contrat que vous signez pour la quantité de vos expéditions plutôt que pour le prix du transport. Je m'explique. Une des raisons invoquées devant ce Comité pour justifier la construction de la ligne du Pacifique-Canadien est que vous y gagnerez un concurrent avec lequel vous pourrez traiter au sujet de l'efficacité, mais quel bénéfice en retirerez-vous quant aux taux de transport?

M. KNORST: Nous ne retirerons aucun bénéfice au point de vue des taux. Les taux sont normalement établis pour les productions semblables et sont publiés. Tout le monde peut voir quels sont les taux.

M. FISHER: En d'autres termes, vous ne gagnerez pas un taux moindre avec le Pacifique-Canadien.

M. KNORST: Non, monsieur.

M. FISHER: Avez-vous entrepris ces démarches parce que vous entrevoyiez un service plus efficace et que vous vouliez remédier à la pénurie de wagons?

M. KNORST: C'est tout à fait cela.

M. FISHER: Avez-vous à vous plaindre de l'efficacité du service que vous offre à l'heure actuelle le National-Canadien?

M. KNORST: Non, monsieur.

M. FISHER: Est-ce que le National-Canadien ne pourrait pas acheter ou louer des wagons à trémie afin de vous assurer un complet service?

M. KNORST: Nous devons accepter les faits tels qu'ils sont et le fait est que chaque compagnie ferroviaire possède environ 1,500 wagons à trémie pour tout le Canada. Si nous ne disposons pas d'un wagon dès la réception d'une commande, nous la perdons.

M. LEWIS: Avez-vous déjà eu ce problème?

M. McPHILLIPS: Laissez au témoin le temps de répondre.

M. KNORST: Nous avons déjà dû faire face à ce problème. Nous ne comptons pas sur l'hypothèse que les compagnies ferroviaires peuvent acheter ou louer d'autres wagons. Notre problème réside dans le fait que nous avons besoin de ces wagons et que nous ne comptons pas uniquement sur les compagnies ferroviaires. Nous avons l'intention de louer 100 wagons à trémie et de les mettre en circulation au Canada. Nous avons présentement une situation d'urgence et nous enlevons certains de nos wagons à trémie d'une autre exploitation pour les envoyer à Esterhazy afin de remédier à la situation. La pénurie de wagons sévit à l'heure actuelle aux États-Unis et au Canada.

M. FISHER: La construction d'un autre embranchement ferroviaire à seule fin d'augmenter le nombre de wagons disponibles ne doit pas très bien se justifier aux yeux du National-Canadien, si cette compagnie trouvait elle-même le moyen de résoudre le problème sans que la construction d'une autre voie ferroviaire soit nécessaire.

M. KNORST: Vous aimeriez mieux tout un pain qu'une moitié; c'est la même chose. Nous préférons avoir tout le pain. Nous aimerions recevoir notre part des wagons à trémie que le Pacifique-Canadien pourrait mettre à notre disposition.

M. FISHER: J'aimerais poser à M. Knorst une question qui se rapporte aussi au mouvement: N'existe-t-il pas des points de correspondance entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à travers le pays, lorsqu'il s'agit d'expédier de la marchandise à tel ou tel marché et où, advenant un meilleur

service de la part du Pacifique-Canadien, il n'y aurait aucune difficulté à acheminer les wagons du National-Canadien vers les voies de l'autre sans frais supplémentaires?

M. KNORST: Je ne crois pas que ce soit tout à fait vrai.

M. ROBERTS: Si vous me permettez d'interrompre, monsieur le président, il existe des régions entre les deux voies ferrées où les wagons partent d'une localité pour se rendre jusqu'à un autre chemin de fer, mais il n'y a pas de correspondance quand les deux lignes ferroviaires ont leur propre point de départ et d'arrivée.

M. FISHER: Quel bénéfice retirez-vous, M. Knorst, si le taux est le même pour transporter un wagon de potasse à Vancouver, par voie du National-Canadien plutôt que celle du Pacifique-Canadien?

M. KNORST: Entre autres choses, il y aurait le service, notamment la durée du voyage. Par exemple, les cultivateurs ne veulent pas payer longtemps d'avance pour leur engrais; ils le veulent quand ils en ont besoin. Par exemple, si nous constatons que le National-Canadien prend deux jours pour livrer à ce client, et que le Pacifique-Canadien ne prend qu'un jour, c'est à ce dernier qu'on confiera cette mission. Le client a le droit de revendiquer ce service. Il ne veut sa commande que lorsqu'il en a besoin.

M. FISHER: Prétendez-vous que sans cette concurrence, vous ne pouvez obtenir le même service du National-Canadien?

M. KNORST: Non, monsieur, ce n'était pas mon intention. Mais, c'est ce qui arrive.

M. LEWIS: Qu'est-ce qui est arrivé?

M. le PRÉSIDENT: Un moment, monsieur Lewis; il y a quelqu'un avant vous.

M. LEWIS: Le témoin dit: «c'est ce qui est arrivé». Je voudrais savoir ce qu'il veut dire.

M. KNORST: Je veux parler d'une compagnie ferroviaire qui dessert presque exclusivement une région; nous sommes entièrement à sa merci lorsqu'il s'agit de décider quand elle fera circuler un certain wagon; tandis que si nous avons deux compagnies de chemin de fer à notre disposition, nous pouvons comparer, et je dis bien «comparer», l'une avec l'autre.

M. LEWIS: C'est l'expérience que vous avez faite aux États-Unis.

M. KNORST: Et au Canada. Nous possédons des mines à Blue Mountain (Ontario), et nous en avons une à Buckingham (Québec).

M. FISHER: En fait, ce que vous recherchez, pour le service, ce n'est pas une concurrence ayant trait au prix, puisqu'elle n'existe pas, mais une concurrence tout simplement pour le service; la gagnante sera la compagnie de chemin de fer qui vous fournira le service le plus rapide pour livrer votre marchandise à destination.

M. KNORST: Et pour nous fournir des wagons.

M. FISHER: Nous devons aussi nous rappeler que le Pacifique-Canadien ne peut vous assurer tout le service parce que cette compagnie ne possède pas suffisamment de wagons.

M. KNORST: Oui, c'est exact; toutefois, ils en ont un certain nombre et tout ce que nous pouvons obtenir de plus sera autant d'acquis pour nous.

M. FISHER: Avez-vous parlé avec les autorités du National-Canadien avant de faire cette demande? J'imagine bien que vous avez discuté de cet embranchement ferroviaire avec le Pacifique-Canadien, mais en avez-vous fait autant auprès de l'autre compagnie?

M. KNORST: Certainement.

M. FISHER: Quelle a été leur réaction devant votre intention de demander l'admission du Pacifique-Canadien?

M. KNORST: Ils ont répondu qu'ils aimeraient certainement avoir l'exclusivité pour servir notre mine.

M. FISHER: Leur en avez-vous offert l'opportunité alors?

M. KNORST: L'opportunité de nous servir?

M. FISHER: C'est-à-dire, avez-vous négocié avec eux à cet effet?

M. KNORST: Non. C'était déjà affaire convenue avant que le Pacifique-Canadien ne pense à travailler pour nous.

M. FISHER: Alors, si je comprends bien, vous n'étiez pas préparé pour discuter avec le National-Canadien... Ou plutôt, vous n'étiez pas satisfait de ce que cette compagnie pouvait vous offrir et, par conséquent, comme solution, vous vous êtes adressé au Pacifique-Canadien.

M. KNORST: Ce n'est pas tout à fait la situation. Je dirais plutôt qu'à la lumière de notre expérience, il était préférable qu'une mine soit desservie par deux chemins de fer que par une seule. C'est pourquoi nous croyons que le Pacifique-Canadien devrait être admis à servir aussi la mine.

M. FISHER: Avez-vous su exactement—et je pense ici particulièrement à la mine de Manitowadge—si cette situation serait financièrement avantageuse aux deux chemins de fer?

M. KNORST: Puisque nous avons passé un contrat avec chacun d'eux, je suppose que les intéressés ont examiné ce facteur avant d'accepter les contrats.

M. FISHER: Avez-vous déjà rédigé et signé avec le Pacifique-Canadien le contrat relatif au transport?

M. KNORST: Il n'y a pas de contrat comme tel pour tout le transport qui partira de cet endroit. Il y a eu une garantie minimum fondée, je crois, sur les bénéfices couvrant le montant engagé.

M. FISHER: Est-ce que le National-Canadien est au courant du contrat que vous avez passé avec le Pacifique-Canadien?

M. KNORST: Je le suppose, je n'en suis pas sûr.

M. FISHER: Je suis certain que la compagnie sait qu'un contrat existe, mais est-elle au courant des conditions de ce contrat?

M. KNORST: Pas que je sache.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez quelques questions à poser, monsieur Nielsen.

M. NIELSEN: M. Fisher a obtenu une réponse à la plupart des questions que je voulais poser, sauf à celle-ci: la compagnie a accordé une garantie minimum au Pacifique-Canadien: est-ce que le National-Canadien jouit aussi d'une garantie semblable?

M. KNORST: Oui.

M. FISHER: Quelle est la durée du contrat?

M. KNORST: Le contrat durera le temps qu'il faudra pour que l'on acquitte ses obligations.

M. FISHER: Je ne comprends pas très bien; pourriez-vous me donner plus d'explications?

M. KNORST: Je ne sais pas. Il durera un certain nombre d'années.

M. FISHER: Ainsi, chaque chemin de fer a reçu une garantie minimum de votre entreprise.

M. KNORST: Oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, est-ce que le témoin, M. Knorst, pourrait s'étendre sur la possibilité d'une production accrue et sur

l'activité des marchés internationaux? Je ne veux pas que les témoins aient l'impression que nous soupçonnons quelque noir complot destiné à rouler quelqu'un; cependant, il est bon que la compagnie progresse et regarde vers l'avenir. Je ne suis qu'un simple particulier venant des Maritimes et j'aimerais avoir plus de renseignements sur vos projets d'avenir.

M. KNORST: D'après ce que nous savons présentement, on prévoit 200 années de production de potasse à Esterhazy. Le terrain sera sans cesse fouillé afin de découvrir d'autres ressources.

En ce qui concerne les Maritimes, il y a dans cette région un très bon marché qui est desservi en ce moment par nos concurrents, les Allemands, les Espagnols et les Français. Nous avons vraiment l'intention d'intéresser ce marché et nous emploierons tous les moyens possibles pour réussir.

J'ai examiné la situation dans les Maritimes. Je suis allé à Halifax pour voir s'il y avait là les facilités qui nous permettraient de faire face à la concurrence de l'importation sur une base économique. Il n'y en avait pas. Les taux de Yarbo à Halifax sont complètement hors de portée, car nos frais seraient alors plus élevés que le prix auquel les importateurs concurrents peuvent déposer la marchandise à Halifax. Cependant, nous allons étudier la possibilité du transport par eau, ce qui éliminerait peut-être notre désavantage. Par exemple, nous considérons la possibilité de décharger à Vancouver, de nous servir du transport par eau pour transporter la marchandise par le canal de Panama jusqu'à Halifax afin de pénétrer dans ce marché. Une de mes obligations consiste à surveiller cette possibilité et à découvrir quelque moyen de faire face à la concurrence étrangère.

M. CROUSE: Pourriez-vous passer par Churchill et, par la baie d'Hudson, vous rendre jusqu'au port d'Halifax?

M. KNORST: Non, les facilités portuaires de Churchill ne se prêtent pas à ce genre de chargement.

M. FISHER: Monsieur Knorst, vous avez dit que les facilités à Port-Arthur et à Fort-William ne se prêtaient pas à ce genre de transport. Je voudrais connaître quels sont les moyens de transport dont dispose Vancouver mais qui manquent à la tête des Lacs pour ce transport vers l'Est.

M. KNORST: Il y a à Fort-William le quai de minerai de fer du National-Canadien, et avant l'installation des facilités à Vancouver, la seule façon de transporter notre produit jusqu'à l'eau semblait être par Fort-William. Les installations de cet endroit sont très satisfaisantes et si elles étaient recouvertes ou imperméabilisées, elles nous conviendraient parfaitement parce que le chargement et le déchargement prennent très peu de temps. Ce facteur est de première importance lorsqu'il s'agit de maintenir les prix de revient au minimum.

M. FISHER: Est-ce que vous avez discuté avec les dirigeants du National-Canadien du montant nécessaire pour recouvrir quelques trémies à Fort-William?

M. KNORST: Non, monsieur. Le coût d'une telle entreprise serait fort onéreux. Les trémies ont été construites en vue de recevoir le minerai de fer et il serait si compliqué de les adapter à l'expédition de la potasse que le projet est inconcevable. La courte durée de la saison de navigation présente une autre difficulté.

M. ARGUE: Monsieur le président, comme j'habite la Saskatchewan, je tiens à dire au témoin que les habitants de ma province sont ravis de ce projet et tiennent certainement à ce que tous les efforts possibles soient déployés pour en faciliter la réalisation. Je suis sûr que le gouvernement de la Saskatchewan et le ministère fédéral en cause ont collaboré très étroitement. Je voudrais savoir

si la construction de cet embranchement a jamais été discutée avec le ministère des ressources minérales ou avec le gouvernement de la Saskatchewan et, dans le cas de l'affirmative, si une opinion quelconque a été exprimée au sujet de cette demande.

M. KNORST: Je ne sache pas que cela ait eu lieu.

M. SAMS: Monsieur le président, j'aimerais entendre les commentaires du témoin sur le service que procure son entreprise aux provinces Maritimes et sur la situation actuelle dans le Québec. Est-ce que la potasse requise par ces régions provient du marché d'outre-mer ou est-ce que l'*International Minerals Corporation* est en mesure de fournir de la potasse à l'Ontario et au Québec?

M. KNORST: Montréal reçoit de la potasse des marchés d'outre-mer. Nous en fournissons une portion mais notre apport ne représente pas une très grande proportion du marché. En fait, elle ne représente qu'une très faible partie mais c'est un début.

M. SAMS: Selon vous, alors, il s'agit tout simplement en ce moment d'un problème d'économique?

M. KNORST: Oui.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais revenir à une discussion antérieure, celle qui concernait les négociations de cette compagnie avec le National-Canadien. Je pourrais peut-être commencer par une brève explication. Je sais qu'une des lois immuables de l'économique veut que plus le volume est grand, plus le prix et les frais sont bas. Avez-vous proposé au National-Canadien, puisque actuellement cette compagnie effectue presque tout votre transport, qu'elle fasse certains arrangements ou qu'elle demande à la Commission des transports du Canada d'accorder un tarif plus bas?

M. KNORST: C'est là un très bon argument, sauf qu'il ne tient pas si l'on considère la situation aux États-Unis où des chemins de fer qui ont toujours fait concurrence ont dû affronter la même situation; ils se sont engagés dans une espèce de guerre des tarifs qui ne connaît pas de vainqueur mais d'où les chemins de fer sortent perdants.

M. FISHER: Nous avons en effet l'exemple du National-Canadien qui, l'an dernier, après une longue période de négociations avec la *Steep Rock Iron Mine* et la *Caland Mine* à Atikokan, en sont arrivés à un tarif moins élevé. Voici un des arguments que la *Steep Rock Mining Company* avait en effet proposés: elle était disposée à construire sa propre ligne de chemin de fer afin d'obtenir un meilleur prix. Je me demande au juste avec quelle force de persuasion vous avez présenté cet argument au National-Canadien en ce qui concerne des taux plus favorables, étant donné que cette compagnie effectue tout le transport.

M. KNORST: Nous avons exposé cet argument avec toute la conviction possible.

M. FISHER: Permettez-moi de demander pendant combien de temps vous avez négocié?

M. KNORST: J'estime que les négociations ont duré environ cinq ans.

M. FISHER: Y a-t-il eu des concessions?

M. KNORST: On a tenu compte des prix afin d'accorder à Yarbo, en Saskatchewan, l'emplacement géographique qui lui convenait par rapport aux autres producteurs, et là où Yarbo était plus rapproché du marché le tarif était moins élevé que, par exemple, celui de Carlsbad, au Nouveau-Mexique.

M. FISHER: Pourriez-vous établir le rapport entre cela et vos tarifs actuels?

M. KNORST: Nous avons des milliers de tarifs.

M. FISHER: Oui, mais les tarifs que vous avez établis avec le National-Canadien sont les mêmes que ceux qui s'appliqueront au Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. FISHER: Cela s'applique évidemment au même marché?

M. KNORST: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Knorst, votre compagnie possède et utilise quelques wagons-trémie pour assurer le transport de votre produit, n'est-ce pas?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourriez-vous nous dire combien coûte un wagon-trémie en aluminium adapté à cette opération?

M. KNORST: Je regrette, nous ne possédons pas ces wagons, nous les louons à bail.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Knorst, pourriez-vous nous dire un mot au sujet des limites du marché que votre entreprise ne peut dépasser ou du caractère concurrentiel de votre entreprise? Je suppose qu'il y a un point de pénétration en deçà duquel vous pouvez facilement soutenir la concurrence et j'imagine que ce point se trouverait sur le marché domestique, au pays même?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Alors, passé ce point, lorsque vous arrivez à Vancouver, vous constatez que votre taux de bénéfice ou la projection de vos taux de bénéfice, car en fait seule l'expérience le prouvera, diminue considérablement? Savez-vous où s'arrête cette ligne de pénétration?

M. KNORST: Si je comprends bien, vous voulez parler du marché domestique?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Non, je veux parler tout particulièrement des marchés d'exportation. Je suppose que dans le cas du marché canadien, vous êtes déjà convaincus que vous en retiendrez une bonne partie.

M. KNORST: Cela n'est pas exact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

M. KNORST: Nous ne pouvons pas être sûrs d'aucun marché parce que le prix serait le même, la différence provenant des frais de transport. Il faudrait que le producteur absorbe cette différence des frais de transport pour conserver ce marché. Par conséquent, tout dépend de son aptitude pour la vente. La potasse est toujours de la potasse, qu'elle vienne de l'Allemagne, du Canada ou des États-Unis. C'est toujours le même produit.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je le sais bien, monsieur Knorst, et je suppose que vous en êtes réellement à une exploitation très serrée à ce stade?

M. KNORST: Oui, monsieur, il y a en effet beaucoup de concurrence.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Supposons, monsieur Knorst, que le Comité décide qu'il n'est pas dans l'intérêt public d'établir un deuxième chemin de fer pour vous accommoder, cette décision ne nuirait-elle pas à vos efforts en vue de rendre votre exploitation profitable?

M. KNORST: Oui, vous avez raison.

M. FISHER: Je ne sais pas où l'on veut en venir avec ce raisonnement.

M. LEWIS: Monsieur le président, j'aimerais poser deux ou trois questions au témoin. Votre dernière réponse s'appuie, me semble-t-il, sur une supposition, à savoir, que si le National-Canadien était expéditeur exclusif, cette compagnie ne pourrait pas vous fournir tous les services dont vous avez besoin?

M. KNORST: Oui, c'est cela.

M. LEWIS: Cette hypothèse ne peut pas encore être fondée sur une expérience réelle parce qu'il n'y a pas très longtemps que vous produisez à Esterhazy, n'est-ce pas?

M. KNORST: Nous produisons à cet endroit depuis octobre.

M. LEWIS: Donc, l'hypothèse que vous présentez n'est fondée sur aucune expérience réelle en ce qui concerne l'insuffisance du service, et je veux parler ici du service à partir d'Esterhazy?

M. KNORST: En ce qui concerne Esterhazy, vous avez raison. Ce n'est pas notre expérience à Esterhazy qui démontre cette insuffisance; notre hypothèse se fonde sur l'expérience que nous avons acquise dans tout le Canada.

M. LEWIS: Je suppose que vous êtes en faveur d'un deuxième embranchement ferroviaire afin de garantir un meilleur service?

M. KNORST: C'est là le résultat que nous prévoyons.

M. LEWIS: Quand avez-vous conclu votre entente avec le National-Canadien? Vous avez dit que les négociations avec cette compagnie avaient duré environ cinq ans.

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. LEWIS: Quand en êtes-vous enfin arrivé à une entente?

M. KNORST: Si je me rappelle bien, c'était il y a environ trois ans.

M. LEWIS: Quand avez-vous conclu une entente avec le Pacifique-Canadien?

M. KNORST: Je crois que nous en sommes arrivés à une entente avec cette compagnie vers septembre de cette année.

M. LEWIS: Après combien d'années de négociations?

M. KNORST: Lorsque j'ai parlé de négociations, je voulais parler d'échange de renseignements, de questions et de réponses comme celles-ci: Pouvez-vous faire ceci, pouvez-vous faire cela?—Attendons et étudions la chose. En ce qui nous concerne, nous voulions procéder par étapes. Nous avons mastiqué un peu du service du National-Canadien, et nous avons digéré ce morceau. Maintenant, nous voulons mastiquer un peu du service du Pacifique-Canadien.

M. LEWIS: Nous voulons simplement nous assurer que vous ne ferez pas d'indigestion, c'est tout.

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. LEWIS: Quand avez-vous commencé cet échange de lettres ou ces rapports avec le Pacifique-Canadien?

M. KNORST: En 1957, je crois.

M. LEWIS: Combien de temps était-ce après avoir entamé cette correspondance avec le National-Canadien, ou bien vous êtes-vous mis en rapport avec les deux en même temps?

M. KNORST: Nous avons abordé les deux en même temps. Le bureau principal de chacune de ces sociétés est à Montréal et nous en avons profité pour entamer les négociations avec les deux en même temps.

M. LEWIS: Pendant tout ce temps vous avez discuté de cette affaire avec les deux compagnies de chemins de fer?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. LEWIS: Le National-Canadien a déjà commencé à vous servir?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. LEWIS: Le National-Canadien a déjà commencé de transporter de la potasse?

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. LEWIS: En pratique quelle est la quantité expédiée par jour depuis le début de l'exploitation?

M. KNORST: Mon chiffre ne serait qu'approximatif. Je dirais environ 25 wagons par jour, mais nous ne donnons pas le plein rendement.

M. LEWIS: J'allais justement aborder ce sujet. Pourriez-vous donner au comité une idée du taux d'accélération que votre société prévoit pour sa production minière à Esterhazy?

M. KNORST: Vingt-cinq.

M. LEWIS: Serait-ce dans trois mois ou six mois?

M. KNORST: Pour les marchés étrangers les saisons diffèrent des nôtres. En fait, les ventes ont lieu juste avant la saison des semailles. Les contrats sont parfois signés deux ou trois mois auparavant, mais les envois partent suivant le déroulement des saisons dans le pays. Nous pourrions expédier jusqu'à 200 wagons dans une période de vingt-quatre heures. Pour le moment ce serait notre période de pointe.

M. LEWIS: Nous avons donc en ce moment la huitième partie de la quantité maximum que vous espérez réaliser.

M. KNORST: Oui, monsieur.

M. LEWIS: En ce qui concerne le rendement, en combien de temps pourriez vous atteindre le maximum?

M. KNORST: Nous avons quatre réservoirs ou entrepôts à Esterhazy. Ils peuvent contenir 35,000 tonnes chacun. Il y a 140,000 tonnes de potasse en réserve, prêtes à expédier.

M. LEWIS: Cela fait combien de wagons?

M. KNORST: Nous comptons 2,000 wagons. Avec deux lignes ferroviaires pour desservir la mine, celle qui est à même de pourvoir un wagon à trémie a la préférence sur celle qui n'en a pas. Certains clients demeurent au point d'arrivée du Pacifique-Canadien et ils demanderont livraison par le Pacifique-Canadien.

M. LEWIS: J'ai une autre question à vous poser. Combien de temps avez-vous d'avance pour informer le chemin de fer de vos besoins pour tel jour ou telle semaine?

M. KNORST: C'est variable. Nous faisons de notre mieux pour les prévenir aussitôt que possible d'une livraison massive, par exemple quand il y a du transport pour l'exportation. Quand nous apprenons qu'un navire peut prendre 15,000 tonnes, nous prenons contact avec le chemin de fer afin de nous concerter sur les mesures à prendre.

M. LEWIS: Serait-ce une question de semaines ou d'un jour?

M. KNORST: Je crois que la compagnie ferroviaire le saurait peut-être quinze jours d'avance au plus, mais une période de trois ou quatre jours serait plus normale.

M. McPHILLIPS: Monsieur Knorst, vous avez parlé de convois passant par le port de Vancouver. Quelle serait la destination de tels chargements.

M. KNORST: Le Japon, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. C'est tout ce dont je me souviens pour le moment, et c'est là que la potasse se vend.

M. McPHILLIPS: Avez-vous un débouché sur la côte du Pacifique aux États-Unis?

M. KNORST: Il y a un débouché, mais aussi un producteur sur place. Il est en Californie. Ses taux de transport sont tellement plus bas que ceux que nous devons payer qu'il a probablement la haute main sur le marché.

M. RYNARD: Ai-je bien compris la situation, c'est-à-dire que nous n'utilisons pas ou ne pouvons pas utiliser en Ontario et dans le Québec la potasse qui vient de l'Ouest à cause des frais. Est-ce qu'il y aura des débouchés dans l'Ontario et le Québec?

M. KNORST: Oui, monsieur, assurément.

M. FISHER: Mais ce sera un marché alimenté par les chemins de fer plutôt que par une combinaison de chemins de fer et de voies d'eau? Vous n'entrevoyez pas la possibilité, par exemple, d'expédier votre produit par terre et par eau en passant par la voie maritime du Saint-Laurent.

M. KNORST: Il y a certainement des possibilités.

M. FISHER: Que pensez-vous des facilités qu'il faudrait prévoir?

M. KNORST: Nous nous en occuperons. Nous sommes à même de leur fournir le volume de transport qui les récompenserait pour la création de ces facilités. Je suis persuadé qu'on les prendra en considération à ce moment-là.

M. FISHER: Je tiens à revenir à la question soulevée par M. Lewis. Je trouve que les chemins de fer ont tendance à se baser sur le nombre de trains. N'y a-t-il pas un désavantage possible pour les deux réseaux à partager le trafic sous forme de convois organisés et de mouvements de trains?

M. KNORST: Pas pour nous.

M. FISHER: Vos soucis cessent dès que le wagon est chargé au point de départ?

M. KNORST: Non, monsieur, nous nous inquiétons surtout de savoir quand il arrive à sa destination.

M. FISHER: Mais en ce qui concerne la composition du convoi qui quitte votre usine, votre unique préoccupation est de savoir la date à laquelle le chargement parvient à destination?

M. KNORST: Il semble en effet qu'à ce moment-là nous perdions tout intérêt; bien au contraire, nous nous concertons sans cesse avec les chemins de fer sur les moyens les plus avantageux de manutentionner notre produit afin de permettre au chemin de fer d'augmenter ses bénéfices sur les sommes que nous leur versons.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, à l'ordre, messieurs. La parole est à M. Fisher.

M. FISHER: Nous comprenons bien la situation de votre compagnie en ce qui concerne la concurrence, mais en réponse à la question de M. Smith, vous avez dit que vous deviez faire face à la concurrence et que si la situation devenait plus serrée à ce point de vue votre position pourrait s'aggraver et que par conséquent ce facteur devrait militer en votre faveur. En l'occurrence, quel raisonnement nous apporteriez-vous si cette situation se présentait et si, en tant que responsable de l'exploitation des chemins de fer du Canada, nous nous trouvions embarrassés pour disposer d'installations superflues, en ce qui concerne non seulement un mais deux réseaux ferroviaires?

M. KNORST: Nous serions certainement gênés par la rareté des wagons.

M. FISHER: Cela revient donc en pratique à une question de rareté de wagons.

M. RYAN: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Knorst si sa compagnie songe en ce moment à accumuler des réserves importantes dans les ports de mer?

M. KNORST: Oui, monsieur. Nous nous efforçons en ce moment d'aménager à Vancouver des entrepôts assez grands pour emmagasiner 40,000 à 50,000 tonnes de plus.

M. RYAN: Les compagnies de chemin de fer n'accumulent-elles pas des réserves dans ces installations?

M. KNORST: Les chemins de fer?

M. RYAN: Oui, l'un ou l'autre.

M. KNORST: Nous serions très heureux en effet de favoriser cette initiative, mais tout cela dépendrait des avantages économiques de l'affaire. J'entends par là que si nous étions à même de promettre à la compagnie ferroviaire d'expédier un million de tonnes par son entremise, elle serait disposée à nous procurer des facilités. Mais nous ne sommes pas en mesure de le faire.

M. RYAN: Avez-vous l'intention d'aménager de nouveaux puits, disons à quelques milles ou même à une centaine de milles de la mine actuelle?

M. KNORST: Seulement ce second puits qui sera creusé au début pour servir de débouché ou de puits d'aération. La loi l'exige. Nous espérons les exploiter tous les deux et en creuser d'autres. Plus il y en aura mieux ça ira.

M. RIDEOUT: J'aurais une question à poser. Il y a deux points à considérer, dont l'un est le fait que le National-Canadien est à court de wagons à trémie.

M. KNORST: Les deux réseaux sont à court de wagons à trémie.

M. RIDEOUT: Vous prétendez que nous devrions avoir une autre voie pour parer aux difficultés occasionnées par les accidents de la nature et ainsi de suite? Etes-vous au courant de l'activité de la *Canadian Gypsum Company*, à Melford, Nouvelle-Écosse? Êtes-vous au courant de la situation entre Sydney et Glasgow? Ce sont deux lignes qui servent à transporter un volume plus considérable que celui que vous envisagez, et il n'y a qu'un chemin de fer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel genre de wagons y utilise-t-on?

M. RIDEOUT: Des wagons à trémie.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est probablement pour cela qu'on ne peut pas s'en procurer.

M. CROUSE: C'est peut-être là la réponse à ma question, mais ai-je raison de supposer que c'est la nature même de la situation qui vous a poussé à insister pour obtenir les services des deux compagnies? Il n'est pas commode de charger ce produit dans des wagons fermés et vous devez exiger des wagons à trémie. Ce serait par conséquent la principale raison pour laquelle vous avez demandé au Pacifique-Canadien de construire l'autre voie ferrée?

M. KNORST: Je crois que la principale raison, c'est le besoin de wagons à trémie. Si ces wagons ne sont pas à votre disposition au moment de la vente, vous la perdez.

M. RIDEOUT: Je crois que le grand remède serait de commander un plus grand nombre de wagons à trémie aux aciéries de la Nouvelle-Écosse.

M. KNORST: Dans le même ordre d'idées, il s'agit de la nature du produit et des bonnes relations avec les clients qui résulteraient de l'aménagement de deux lignes.

M. FISHER: La question qui intéresse le témoin, c'est que les relations avec le consommateur seraient favorisées du fait de disposer d'un moyen d'expédition supplémentaire.

M. KNORST: Certains clients préfèrent un réseau à un autre pour des motifs divers tels que l'empressement à fournir les wagons disponibles, et que sais-je. Quand vous êtes à même de répondre aux exigences du client, vous améliorez vos possibilités d'obtenir des commandes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'est-il pas vrai aussi que vous devez faire face à la concurrence d'une série de produits autres que la potasse?

M. KNORST: La potasse n'est qu'un élément d'un engrais complet. Elle peut être utilisée seule, mais le plus souvent elle est combinée avec le phosphate et le nitrogène pour former un agent fertilisant. Nous sommes par conséquent en concurrence avec les producteurs de phosphate et de nitrogène.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Et avec toutes les autres sortes de fertilisants agricoles également.

M. KNORST: Oui, avec toute sorte de fertilisants.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je précise: si un client en particulier vous échappe, je suppose que ce n'est pas uniquement parce que d'autres fabricants de potasse peuvent l'approvisionner, mais aussi parce qu'il peut s'adresser à d'autres fabricants de produits chimiques?

M. KNORST: C'est bien possible.

M. ARGUE: Rien ne peut remplacer la potasse. Si le sol a besoin de potasse, c'est ce qu'il lui faut. Vous ne pouvez pas substituer du nitrogène et vous imaginez que vous avez engraisé la terre, car il y a une limite à la substitution.

M. TEILLET: J'ai une question à poser. Y a-t-il des gisements de potasse dans le Manitoba?

M. KNORST: Pour ma part, je n'en connais pas; mais on ne le sait jamais avant qu'ils soient découverts.

M. FISHER: Dans vos pourparlers avec les compagnies de chemins de fer, avez-vous songé à un moment donné à vous adresser à la Commission des Transports du Canada au sujet d'un tarif qui vous était offert?

M. KNORST: Je suis allé à la Commission des Transports du Canada dans le but de me renseigner en quelque sorte sur son activité, et nous avons en effet déposé une plainte en ce qui concerne la pierre à chaux; il s'agit de la pierre à chaux que nous devons traverser pour atteindre la potasse. Ai-je répondu à votre question?

M. FISHER: Cela concerne l'avenir. Mais pareille situation s'est produite à maintes reprises au Canada quand des expéditeurs aussi importants que vous, ayant fait marcher l'affaire pendant un certain temps et la concurrence s'étant fait sentir, ils se sont adressés à la Commission des Transports pour obtenir un meilleur tarif. Le fabricant demande à être entendu et apporte des preuves à l'appui de sa cause. Je voudrais savoir si, à un moment donné, vous avez eu de telles intentions, ou si une telle situation s'est produite. Avez-vous pensé, par exemple, que dans quelques années, si la situation devenait difficile, vous pourriez vous adresser à la Commission des Transports?

M. KNORST: Je crois que nous pourrions donner à la compagnie de chemins de fer l'occasion de nous accorder un tarif différent.

M. FISHER: Mais, en ce qui regarde vos rapports avec le National-Canadien et les tarifs proposés, vous n'avez jamais prévu que vous pourriez un jour vous adresser à la Commission des Transports pour solliciter une opinion ou un jugement à cet effet?

M. KNORST: Non, monsieur.

M. LEWIS: Le présent comité va lever la séance bientôt et je devrai me retirer. Je désire par conséquent présenter une motion au comité même si, je le sais bien, il n'y aura pas de possibilité de procéder au vote ce matin.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je reconnais comme vous que le vote serait remis, mais nous avons parmi nous ce matin M. Ollivier. Donc si vous êtes d'accord, nous pourrions demander à M. Ollivier de nous faire quelques commentaires sur les antécédents et les précédents afin que nous puissions passer rapidement au vote et en finir avec cette question.

M. ARGUE: Mettons la motion aux voix.

Le PRÉSIDENT: M. Gorman aurait un mot à dire.

M. GORMAN: Monsieur le président et messieurs, simplement pour éclaircir un ou deux points qui ont été soulevés au début de l'interrogatoire, j'aimerais demander au témoin, en premier lieu, si sa compagnie verrait quelque inconvé-

nient au dépôt du contrat qu'elle peut avoir avec l'une ou l'autre compagnie de chemin de fer en ce qui concerne le transport de son produit.

M. KNORST: Bien sûr, parce que cela donnerait injustement à nos concurrents un avantage que nous n'avions pas lorsque nous avons négocié avec les chemins de fer. Si certains avaient une idée exacte de ce que stipule le contrat, ils pourraient offrir de meilleures conditions.

M. FISHER: Veuillez, s'il vous plaît, m'expliquer cela, je ne vous ai pas bien suivi.

M. KNORST: Volontiers. S'ils savaient ce que le chemin de fer nous a offert comme conditions pour construire la ligne jusqu'à la mine, les producteurs éventuels qui viendraient au Canada prendraient ces conditions comme une norme de ce qu'ils devraient payer, lorsqu'ils s'adresseraient au chemin de fer et lui demanderaient: Qu'est-ce que ça va coûter pour vous rendre jusqu'à notre mine?

Quant à nous, nous n'avons jamais eu cette chance. Nous étions dans le vague au moment de négocier. Nous n'avions pas de chiffres pour nous guider. C'est donner un avantage injuste à un autre concurrent.

M. LEWIS: Tout pionnier se trouve dans la même position.

M. KNORST: En effet.

M. RIDEOUT: Prévoyez-vous la création d'autres mines le long de la même ceinture?

M. KNORST: Oui. Je crois que tous les producteurs des États-Unis viendront au Canada dans un avenir plus ou moins rapproché.

M. GORMAN: Les questions posées par M. Lamoureux ont soulevé deux points. A un moment donné, il a déclaré que les délibérations du Comité étaient plutôt sans portée pratique, étant donné que les travaux de l'embranchement sont déjà commencés. A ce stade-ci, pour les fins du compte rendu, j'aimerais attirer votre attention sur le texte de l'article 183 de la Loi sur les chemins de fer, qui est ainsi conçu:

183. Pour les fins de son entreprise, la compagnie peut construire, entretenir et mettre en service des embranchements d'une longueur ne dépassant pas, dans aucun cas, six milles à partir de la voie principale ou, sauf de la manière ci-après prévue, d'un embranchement de son chemin de fer. S.R., c. 170, art. 180.

La preuve tend à montrer que des travaux ont déjà été exécutés. Mais les prohibitions de la loi portent sur trois choses. Il n'y a donc rien de bien mal à faire quelques travaux, si la compagnie n'exploite pas la ligne; et il n'est pas douteux que la compagnie n'exploite aucun chemin de fer à cet endroit à l'heure actuelle.

Le second point qu'il y a lieu de faire ressortir, c'est que la voie du chemin de fer National est à un peu moins de six milles; c'est pourquoi le National-Canadien n'a pas été obligé de s'adresser au Parlement avant de construire son embranchement. C'est un pur accident géographique qui contraint le Pacifique-Canadien à se présenter aujourd'hui devant le Parlement. Si la mine était un peu plus au nord, le Pacifique-Canadien n'aurait pas besoin de l'autorisation d'une loi spéciale, et ce serait le National-Canadien qui serait le demandeur ce matin. De sorte que, jusqu'à un certain point, c'est par pur accident que le présent pétitionnaire doit s'adresser à vous. Or, si le Comité demande que le contrat en cause soit déposé, il place en quelque sorte le Pacifique-Canadien dans une situation désavantageuse, où son concurrent ne s'est pas trouvé.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous quelques commentaires, monsieur Ollivier?

M. P.-M. OLLIVIER (*secrétaire-légiste de la Chambre des communes*): J'aimerais poser une question en premier lieu.

M. LEWIS: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Fisher, que des témoins compétents du chemin de fer du Pacifique-Canadien et (ou) de l'*International Minerals and Chemical Corporation* soient requis d'informer complètement le Comité quant aux dispositions de l'accord intervenu entre les deux compagnies relativement à toute garantie donnée ou à tout engagement pris par la *Minerals Corporation* de confier au Pacifique-Canadien un minimum d'expéditions durant une certaine période.

Le PRÉSIDENT: Puis-je avoir la proposition par écrit?

M. MAURICE OLLIVIER (*secrétaire-légiste et conseiller parlementaire*): Monsieur le président, je suis d'avis qu'il appartient au Comité de décider si ces documents doivent être déposés ou non. Qu'il soit raisonnable ou non de demander au témoin de le faire, c'est au Comité de se prononcer. Bien sûr que le Comité a le pouvoir de demander que ces documents soient déposés. La même question s'est posée, je pense, dans le cas des chemins de fer de l'État, lors du témoignage de M. Gordon. M. Fisher et M. McPhillips se souviennent sûrement de l'incident d'il y a deux ans. Je crois qu'il s'agissait alors d'une motion de M. Fisher, et le Comité avait décidé que M. Gordon devait produire ces documents. L'a-t-il fait, je ne saurais le dire.

M. LEWIS: Monsieur Ollivier a-t-il dit qu'il avait été décidé qu'on devait les produire?

M. OLLIVIER: Oui. Qu'ils l'aient été ou non, je ne m'en souviens pas. Autant que je me souviens, c'était une motion de M. Fisher, et M. Gordon s'y était opposé. Finalement, le Comité avait décidé que M. Gordon devait les déposer.

M. FISHER: Cela fut fait.

M. TEILLET: Si je comprends bien, il s'agit d'une demande de renseignements et pas forcément du dépôt des documents.

Le PRÉSIDENT: Je vais donner lecture de la motion.

M. LEWIS: C'est à dessein que je l'ai rédigée ainsi. Pour le moment, les documents ne m'intéressent pas.

Le PRÉSIDENT: Voici la motion, messieurs: Que les témoins compétents du chemin de fer du Pacifique-Canadien et (ou) de l'*International Minerals and Chemical Corporation* soient requis d'informer complètement le Comité quant aux dispositions de l'accord intervenu entre les deux compagnies relativement à toute garantie donnée ou à tout engagement pris par l'*International Minerals and Chemical Corporation*, de confier au Pacifique-Canadien un minimum d'expéditions durant une certaine période.

M. FISHER: Au vote!

M. LAMOUREUX: Le texte complet du contrat, j'imagine, ne sera pas déposé, mais seulement certains détails.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Simplement ce que dit le contrat.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Évidemment, la phraséologie est telle qu'elle donne à entendre que nous ne demandons pas le contrat en entier. C'est une discussion plutôt stérile. Nous demandons en réalité de connaître le contrat.

M. LEWIS: Je ne prétends nullement qu'il n'arrivera pas que quelqu'un veuille un jour se procurer d'autres renseignements, mais pour le moment je m'intéresse à ces seuls renseignements, et je maintiens qu'ils doivent être divulgués.

M. GORMAN: Me sera-t-il permis de rappeler au Comité que l'an dernier, dans le cas du bill C-69, au sujet d'un embranchement du National-Canadien vers le lac Mattagami, cette question a été débattue à la Chambre des communes,

me dit-on. Il s'agissait de savoir si un contrat devait être déposé; il a été décidé alors que le National-Canadien ne serait pas contraint de déposer ce contrat. C'est consigné dans les *Débats* de 1960-1961, vol. III, page 2309 (édition anglaise).

M. McMILLAN: Pouvons-nous connaître quel sera le pourcentage des expéditions par l'un et par l'autre des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Ce renseignement a déjà été demandé.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je comprends la confusion de mon collègue.

M. GORMAN: Je pense qu'on peut répondre à la question de M. McMillan, du moins en partie...

M. LEWIS: J'ai beaucoup de considération pour M. Gorman, mais il me pardonnera de lui faire remarquer qu'il s'agit d'une chose qui relève de la compétence du Comité et qui pose une question de principe et de procédure aux membres du Comité. Si lui-même et ses compagnons n'ont pas d'autres renseignements à communiquer, la discussion sur la motion doit se limiter aux membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Un moment, je vous prie. Monsieur Ollivier, désirez-vous placer un mot?

M. OLLIVIER: A mon avis, il y a une différence entre le précédent mentionné par M. Gorman et celui dont j'ai parlé. Devant la Chambre, le ministre assume la responsabilité et la Chambre l'appuie. En fin de compte, c'est la Chambre elle-même qui décide que le document ne sera pas déposé. Dans ce cas-ci, il n'y a pas de ministre pour prendre la responsabilité et c'est au Comité qu'il incombe de dire si, oui ou non, le document doit être déposé.

Des voix: Au vote!

M. McPHILLIPS: Je désire donner mon avis sur la motion. Celle-ci est tout à fait irrégulière car, pour être mise aux voix, elle devrait exiger le dépôt du contrat. Telle quelle, elle ne veut rien dire. C'est une motion qui, si elle est adoptée, va obliger les témoins à donner des renseignements de vive voix.

M. LEWIS: Une question précise a été posée au sujet du montant de la garantie. Le témoin a répondu que c'était un renseignement confidentiel; ce ne sont pas là ses propres termes, mais j'ai compris qu'il donnait à entendre qu'à moins que le Comité ne lui ordonne, il ne se sentirait pas obligé de fournir ce renseignement. La motion traite de ce point et c'est le seul renseignement auquel je m'intéresse en tant que membre du Comité. A mon sens, c'est le seul renseignement qui nous soit nécessaire actuellement pour l'étude du bill.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous savons tous de quoi il s'agit. Qu'on prenne donc le vote sur la motion, qui aura pour effet de faire connaître ce qu'il y a dans le contrat. Monsieur le président, je voterai contre la motion, parce que je veux que nous procédions régulièrement dans ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui appuient la motion se lèvent.

Que ceux qui y sont opposés se lèvent.

Je déclare la motion rejetée.

Nous siégeons depuis deux heures vingt minutes. Désirez-vous vous réunir demain ou continuer la discussion jusqu'à ce que nous ayons fini l'étude du projet de loi?

M. ARGUE: Je propose l'ajournement.

M. FISHER: J'appuie la motion.

M. TURNER: Il se déploie dans la province de Québec une certaine activité qui serait préjudiciable.

M. FISHER: Ajournons à jeudi.

Le PRÉSIDENT: Nous avons des témoins avec nous. Nous sommes déjà fort avancés. Bien sûr, c'est leur devoir de rester, mais c'est un dérangement pour eux si une décision n'est pas prise avant deux ou trois jours.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je dois dire en toute justice que, bien que nous soyons fort occupés nous-mêmes, nous avons toujours cherché à accommoder les fonctionnaires des compagnies lorsqu'ils étaient ici. Nous faisons un effort pour accommoder le National-Canadien et M. Gordon. Je propose que nous prenions encore quelques minutes et que nous essayions d'en finir aujourd'hui avec ce bill; autrement, cela voudrait dire un délai assez important, étant donné que le Comité ne peut pas siéger en même temps que la Chambre.

M. FISHER: Monsieur le président, j'ai une motion qui tend à l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Une motion d'ajournement a été proposée par M. Argue appuyé par M. Fisher.

Tous ceux qui appuient la motion d'ajournement?

Tous ceux qui sont opposés?

La motion est rejetée.

Nous allons continuer.

Le préambule est-il approuvé?

M. ARGUE: Monsieur le président, si vous le permettez en ce moment, j'aimerais proposer qu'on invite des représentants du National-Canadien à comparaître devant le Comité.

DES VOIX: Ils ont été invités.

M. ARGUE: Afin que le Comité étudie le présent bill dans la perspective voulue, je crois que nous devrions entendre les fonctionnaires du National-Canadien. Ils sont fort intéressés à tout ceci, puisque la construction de cet embranchement va forcément influencer sur leur chiffre d'affaires. Aussi, pour envisager la question sous un autre angle, surtout à cause du déficit du National-Canadien, que les deniers publics doivent combler. En toute justice pour le Comité, à mon avis, nous devrions recueillir tous les renseignements possibles. Qu'on veuille bien me comprendre, je ne fais pas cette proposition pour faire obstacle à l'adoption du bill; je ne suis pas non plus opposé à la mesure. Je dis simplement que pour bien étudier le nouvel embranchement, comme nous le ferions pour tout autre embranchement, le Comité devrait connaître tous les faits et, afin d'être en possession de tous ces faits, à mon avis, le Comité devrait inviter à comparaître les fonctionnaires du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Ils ont été informés.

M. ARGUE: Je fais une telle proposition.

M. LAMOUREUX: Je l'appuie.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Au sujet de la motion, je dois dire que le National-Canadien a été invité.

Le PRÉSIDENT: Il a été informé.

M. ARGUE: Mais le Comité devrait convoquer ses fonctionnaires.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Très bien. Pour être précis, je dis qu'ils ont été informés. Avec leur expérience du passé, ils sont au courant de cette façon de procéder. Ils peuvent avoir de bonnes raisons pour ne pas venir. Néanmoins, c'est une question qui devrait être discutée avec les représentants du National-Canadien lorsqu'ils comparaitront devant le comité qui va commencer à siéger dans quelques jours.

M. FISHER: Quel comité?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Le Comité des chemins de fer.

M. FISHER: Ce comité n'est pas le nôtre.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Très bien. Monsieur le président, je soutiens que le bon moment d'interroger M. Gordon et ses collaborateurs sur leur défaut de répondre à notre avis, ce sera devant le comité des chemins de fer et non le nôtre.

M. FISHER: Il est certain que la question sera soulevée devant cet autre comité—et je songe à toute la conduite du National-Canadien dans cette affaire et à ce que le témoin a déclaré—mais cela ne nous sera d'aucun secours à l'égard du présent bill; et à moins que nous n'ayons des renseignements de la part du National-Canadien, je ne vois pas comment je puis me prononcer sur le projet de loi. J'ai peut-être l'honneur de penser comme le député d'Assiniboïa lorsque je dis que nous avons la responsabilité d'un chemin de fer qui nous fait perdre de l'argent avec son déficit annuel et auquel nous allons voter des millions. Monsieur le président, je ne puis comprendre comment un député puisse voter de façon à placer un concurrent dans une situation qui va empirer les affaires de l'entreprise d'État, tant que nous ne connaissons pas la position du National-Canadien et les renseignements qu'il peut nous fournir. Je crois que c'est notre devoir.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'est-il pas vrai que l'entreprise publique, au courant de la tenue de la présente réunion, aurait pu s'y faire représenter si elle est aussi intéressée que M. Fisher l'est.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, puis-je prendre la parole sur la motion. Cette situation s'est déjà présentée. Si je puis m'exprimer ainsi, c'est simplement un soufflet à l'endroit du Parlement, parce que celui-ci nous a chargés d'étudier ces bills; ceux-ci ont été l'objet d'une publicité intense, et cela à grands frais pour le proposeur du bill. Le seul but de tout ceci est de mettre au courant quiconque pourrait être intéressé, de sorte qu'il puisse comparaître devant nous s'il le désire. Comme c'est ridicule pour certains députés que d'adopter pareille attitude. A mon avis, c'est de la blague et je ne vais pas voter pour la motion.

M. TEILLET: Monsieur le président, il ne s'agit pas de décider si, oui ou non, le National-Canadien désire comparaître. Nous aimerions obtenir ces renseignements et il n'y a pas d'autre moyen de les obtenir, croyons-nous, que par cette méthode. A mon sens, tel est l'objet de la motion.

M. TURNER: Monsieur le président, je ne me répéterais pas si mes amis ne l'avaient déjà fait. Néanmoins, je dirai que le Parlement n'est coupable d'aucun manquement lorsqu'il s'abstient de convoquer des témoins. Des avis ont été envoyés, et nous devons supposer que, bien que nous ayons droit de regard sur l'exploitation du chemin de fer, nous ne sommes pas appelés à l'administrer. Nous devons supposer qu'après avoir reçu l'avis, les fonctionnaires du National-Canadien ont décidé de ne pas comparaître ni de faire opposition. Ils doivent avoir décidé que la présente demande n'aura pas un effet fâcheux sur leurs revenus.

M. LAMOUREUX: Je crois que la supposition de M. Turner est purement gratuite, étant donné que nous ne savons pas si le National-Canadien n'a pas décidé d'être présent. Toutefois, ces gens sont sûrement au courant de la tenue de cette réunion. Elle a été largement annoncée et s'ils ont décidé, pour quelque raison inconnue de nous, de ne pas comparaître, cela les regarde. Que nous pensions maintenant qu'ils devraient être présents, cela ne signifie pas que nous croyions qu'il n'y a pas de bonne raison pour expliquer leur absence. C'est peut-être tout le contraire: il se peut bien qu'ils auraient dû être présents. Peut-être croyons-nous que s'ils avaient été convoqués devant le Comité, cela pourrait raffermir notre position et notre intention de voter en faveur du bill et de l'appuyer. Nous ne laissons pas entendre qu'en appuyant la motion de M. Argue, il s'ensuivra que nous ferons opposition au projet de loi; il est

possible que le contraire en résulte. Toutefois, cela nous apporterait des faits que nous estimons devoir posséder avant d'être appelés à nous prononcer.

Le PRÉSIDENT: J'ai été saisi d'une proposition.

M. Argue propose, appuyé par M. Lamoureux, que le National-Canadien soit invité à comparaître devant le Comité.

Tous ceux qui sont en faveur de la motion?

Ceux qui s'y opposent?

Je déclare la motion rejetée.

Le préambule est adopté.

Les articles un et deux sont adoptés.

Le titre est adopté.

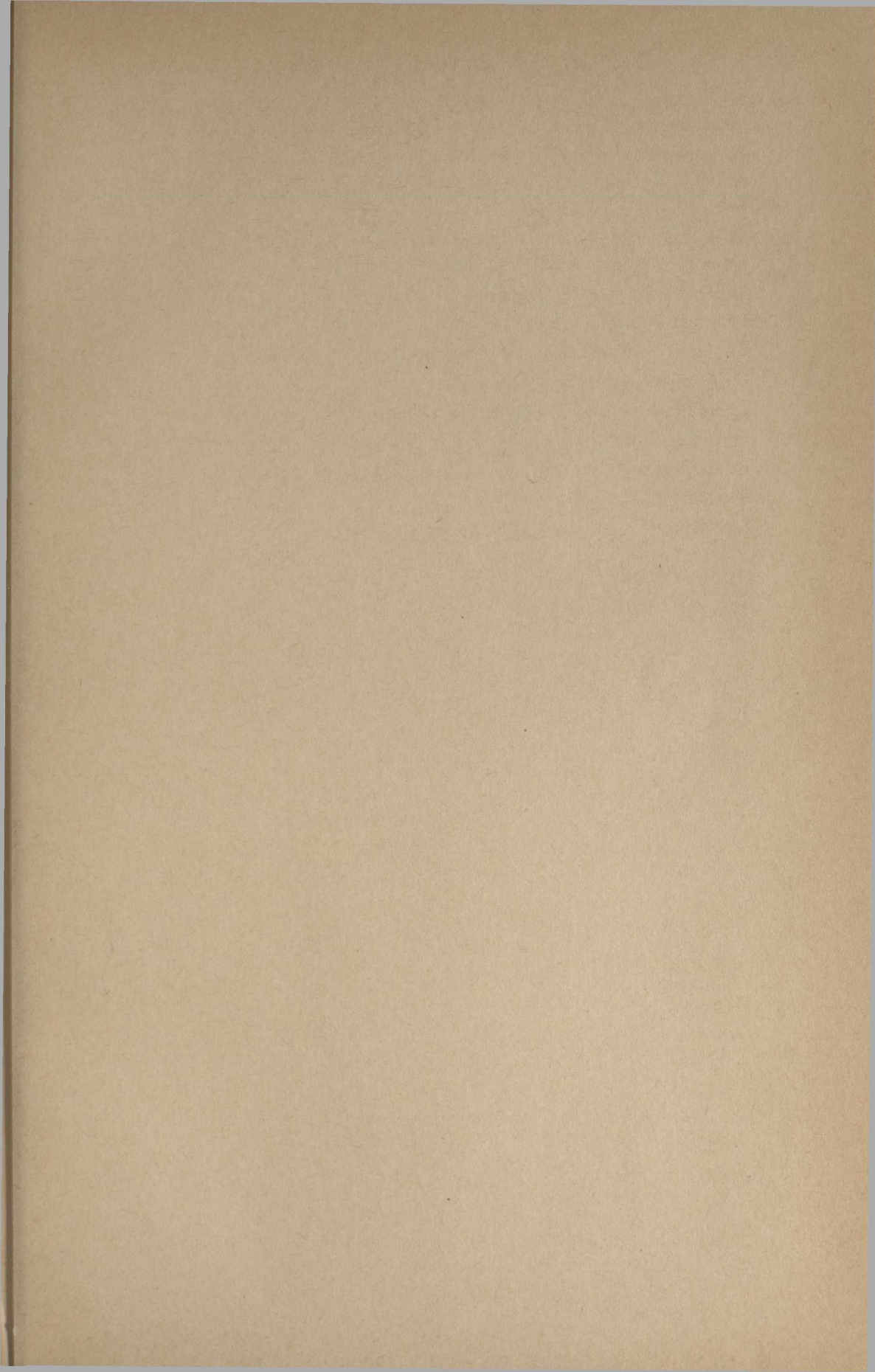
Le PRÉSIDENT: Le bill est-il approuvé?

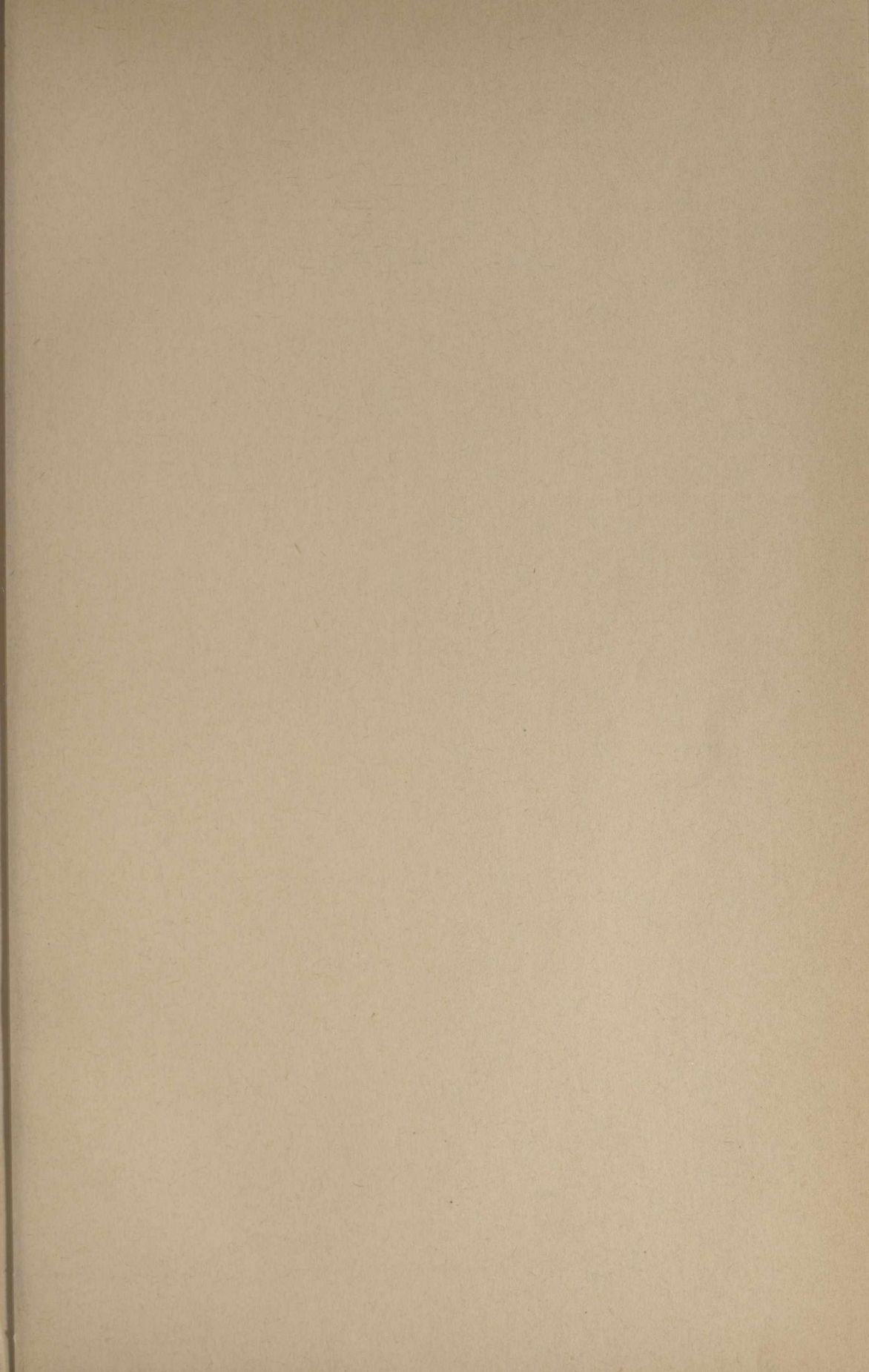
Des VOIX: Adopté.

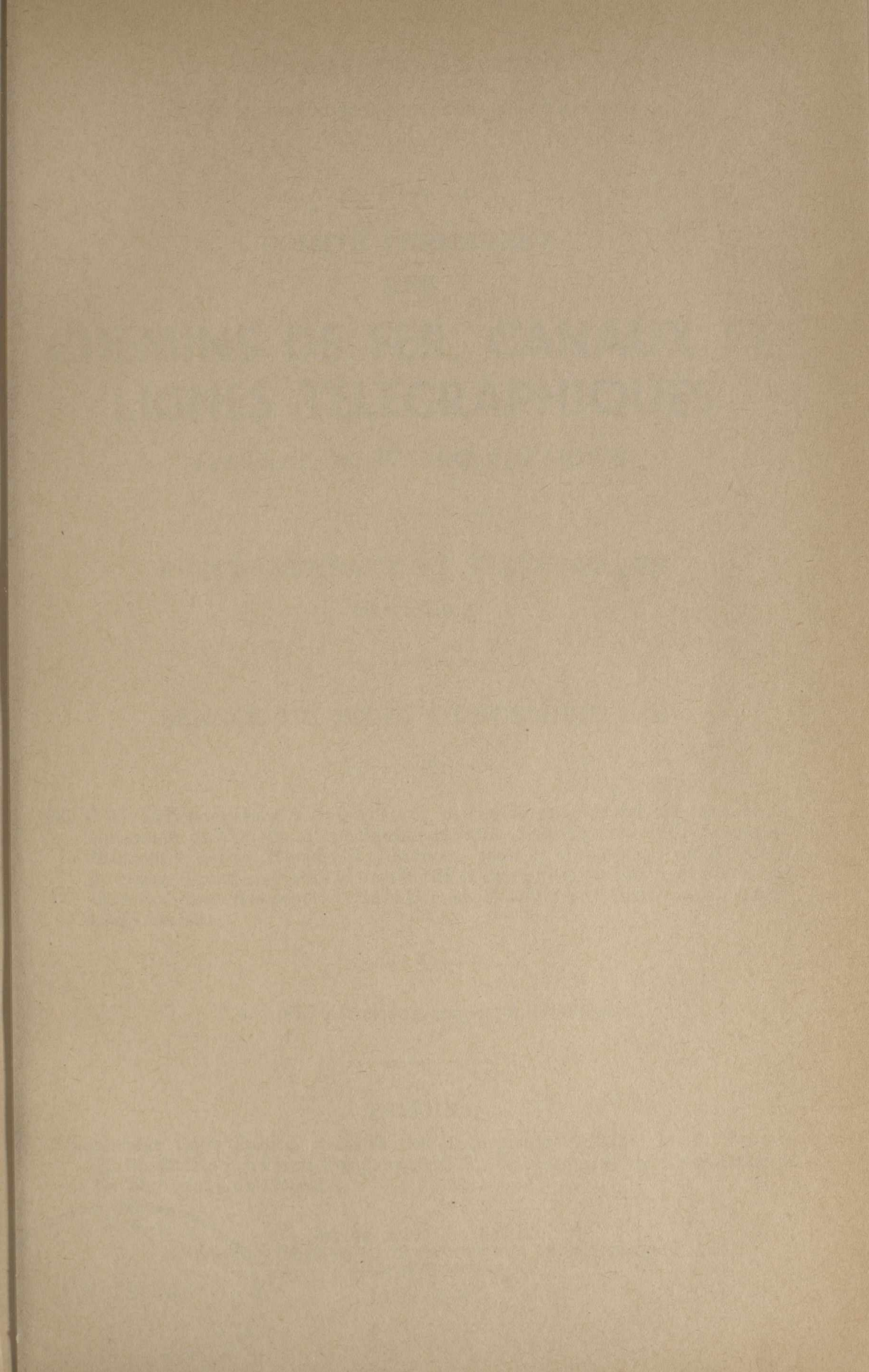
Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, messieurs.







CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature

1962

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU JEUDI 6 DÉCEMBRE 1962

Bill C-93, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis Nepisiguit Junction, dans la subdivision de Bathurst du réseau Canadien National vers le sud et l'ouest sur une distance d'environ 15 milles, jusqu'à la propriété de la Brunswick Mining and Smelting Corporation Limited.

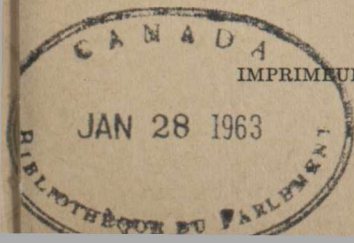
Y compris le troisième rapport à la Chambre

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; et MM. D. F. Purves, K. M. Ralston et Pierre Taschereau, C.R., de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

27799-6-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Marcel Bourbonnais

MM.

Addison	Grills	Nielsen
Argue	Gundlock	Nugent
Badanai	Hodgson	Ormiston
Baskin	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Beaulé	Howe	Phillips
Bélanger	Lamoureux	Rideout
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Leboe	Robichaud
Benidickson	Légaré	Rock
Bourbonnais	Lewis	Ryan
Bradley	MacEachen	Rynard
Byrne	MacEwan	Sams
Cameron (<i>Nanaimo-Cowichan- Les Îles</i>)	MacKasey	Sauvé
Chevrier	Maltais	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Cook	Marcoux	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Crouse	McCleave	Stenson
Drury	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Tucker
Dupuis	McMillan	Turner
Fisher	McNulty	Valade
Gauthier	McPhillips	Webb
Granger	Mitchell	Winch—60

Le secrétaire du Comité,

Dorothy F. Ballantine

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 3 décembre 1962.

Il est ordonné,—Que le Bill C-91, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Il est ordonné,—Que le Bill C-59, Loi ayant pour objet d'approuver une Convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Il est ordonné,—Que le Bill C-93, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis Nepisiguit Junction, dans la subdivision de Bathurst du réseau Canadien National vers le sud et l'ouest sur une distance d'environ 15 milles, jusqu'à la propriété de la Brunswick Mining and Smelting Corporation Limited, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

MERCREDI 5 décembre 1962.

Il est ordonné,—Que les noms de MM. Drury et McNulty soient substitués à ceux de MM. Teillet et Garland sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Attesté.

Le greffier de la Chambre des communes,

LÉON-J. RAYMOND

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 6 décembre 1962.

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

TROISIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill C-93, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis Nepisiguit Junction, dans la subdivision de Bathurst du réseau Canadien National vers le sud et l'ouest sur une distance d'environ 15 milles, jusqu'à la propriété de la Brunswick Mining and Smelting Corporation Limited, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Une copie des procès-verbaux et témoignages apportés relativement au bill susmentionné (fascicule n° 2) est annexée aux présentes.

Le président,

W. M. Howe

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 6 décembre 1962.

(3)

Le Comité permanent des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 h. 10 du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Badanai, Beaulé, Bell (*Saint John Albert*), Bradley, Chevrier, Cook, Crouse, Drury, Dupuis, Fisher, Gauthier, Grills, Hodgson, Horner (*Acadia*), Howe, Lamoureux, Légaré (*Rimouski*), Lewis, MacEwan, Marcoux, McCleave, McMillan, McNulty, McPhillips, Mitchell, Nugent, Pascoe, Rideout, Rock, Ryan, Rynard, Sams, Sauvé, Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker, Turner, Webb (37).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; *Du ministère des Transports:* M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint; *Des chemins de fer nationaux du Canada:* M. D. F. Purves, vice-président adjoint (Recherches et expansion), M. K. M. Ralston, directeur-adjoint du Service de l'expansion et ingénieur minier, et M. Pierre Taschereau, C.R., conseiller juridique adjoint.

M. Turner demande que certaines corrections soient faites dans le compte rendu de la réunion du Comité du mardi 13 novembre 1962 (*fascicule 1*). Les membres du Comité approuvent les modifications.

Le Comité passe à l'étude du Bill C-93, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick depuis Nepisiguit Junction, dans la subdivision de Bathurst des chemins de fer nationaux, dans une direction sud-ouest à une distance d'environ 15 milles, jusqu'à la propriété de la Brunswick Mining and Smelting Corporation Limited».

Clause 1

Sur l'invitation du président, le ministre des Transports explique brièvement l'objet du Bill et présente les hauts fonctionnaires de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et du ministère des Transports.

M. Balcer est interrogé ainsi que MM. Purves, Ralston et Taschereau.

Au cours de l'interrogatoire, M. Cook pose des questions au ministre en français au sujet de la date fixée pour l'achèvement de la construction de l'embranchement. Des sténographes officiels de langue française n'ayant pas été appelés d'avance par le Comité, le Ministre ne traite pas des questions soulevées par M. Cook. Sur l'ordre du président, le secrétaire du Comité s'efforce de trouver un personnel compétent. *Les clauses 1 à 8, l'Annexe et le Titre du bill* sont approuvés; le Bill est approuvé sans modification.

Il est décidé: Que l'on fasse rapport du Bill C-93 à la Chambre sans modification.

A midi et 30 minutes, le Comité ajourne la séance au mardi 11 décembre 1962, à 9 h. 30 du matin.

La secrétaire du Comité,

Dorothy F. Ballantine.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 6 décembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous êtes présents en grand nombre ce matin. Je vois que nous avons le quorum et je vous demanderais de faire le silence.

Trois bills nous ont été soumis et je crois qu'il serait sage de commencer par l'étude du Bill C-93.

M. TURNER: Monsieur le président, je pose la question de privilège, et je voudrais faire corriger le procès-verbal de la séance de mardi, 13 novembre, 1962, à la page 19.

(Les corrections demandées par M. Turner n'intéressent que la version anglaise).

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous consentants que ces corrections soient faites?

Quelques SÉNATEURS: D'accord.

M. BELL (*Saint John-Albert*): Je suis bien aise de n'avoir pas fait d'études classiques.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je croyais que M. Turner voulait dire que le Gouvernement avait manqué à son devoir et non que l'adoption du bill serait préjudiciable.

M. TURNER: J'oublie ce que j'ai dit réellement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Le premier bill est le Bill C-93 concernant la construction d'une voie ferrée dans la province du Nouveau-Brunswick par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Commençons par l'étude de la première clause:

Clause I: *Construction et achèvement.*

L'entreprise en question se propose de mettre au point la production de sa mine et de son usine à temps pour fournir du trafic dès le mois de janvier 1964 et elle a demandé que le service ferroviaire soit fourni au plus tard à cette date. La compagnie du chemin de fer est d'avis qu'il faudra environ un an pour la construction de la voie et elle désire, par conséquent, commencer dès cet hiver la préparation de l'emprise, ce qui contribuera en même temps à parer au chômage dans la région.

Dès que la production sera en marche dans sa propriété numéro 12, la société se propose d'entamer l'exploitation d'un vaste gisement de minerai qui se trouve dans sa propriété numéro 6, à cinq milles au sud, et elle envisage la possibilité d'aménager une fonderie de plomb et de zinc au Nouveau-Brunswick.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Purves, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. D. F. PURVES (*Directeur du Service de l'expansion, Chemins de fer nationaux du Canada*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, la ligne pointillée que vous voyez sur cette carte indique le tracé probable de l'embranchement projeté. La ligne que je vous indique en ce moment est la ligne principale et les marchandises seront dirigées vers Dalhousie que vous voyez là dans la baie.

Nos prévisions budgétaires de \$1,450,000 sont fondées sur un relevé que nous avons fait faire sur place. Nous espérons commencer les travaux de déblayage cet hiver, ce qui nous permettra de terminer les travaux préparatoires avant le dégel du printemps. Nous comptons terminer toute cette entreprise vers le mois de janvier 1964. Il restera probablement du ballast à ajouter après que la voie aura été mise en usage, mais cela est prévu dans le plan d'ensemble de l'entreprise.

Le Ministre a déjà mentionné la garantie offerte par l'industrie quant au volume de trafic pour nous protéger au point de vue des dépenses fixes. Tous les frais d'entretien et d'exploitation, tous les intérêts sur les nouveaux investissements et le reste seront recouverts.

Je ne sais pas s'il serait bien utile de décrire en détail la nature du terrain que nous allons parcourir. Il s'agit d'une région accidentée et assez boisée et, quoi qu'elle n'offre pas trop de difficulté du point de vue de la construction, ce n'est pas un pays plat comme les Prairies.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un d'entre vous aurait-il une question à poser à M. Purves?

M. DRURY: Monsieur Purves, vous venez d'indiquer sur la carte l'endroit où la voie du National-Canadien doit passer. Pourriez-vous me dire si le Pacifique-Canadien a une voie ferrée dans cette région?

M. PURVES: Elle ne passe pas près de là.

M. LEWIS: Tant mieux pour vous, car alors on vous aurait enlevé cette aubaine.

M. BELL (*Saint Jean-Albert*): Ne dites rien contre le National-Canadien, monsieur Lewis.

M. LEWIS: Si vous aviez porté attention la dernière fois, vous n'auriez pas la situation qui existe dans la Saskatchewan en ce moment.

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

M. BELL (*Saint Jean-Albert*): Monsieur le président, j'aurais une question à poser pour satisfaire ma curiosité personnelle. Il y avait une voie ferrée ancienne entre Bathurst et la rivière Nepisiguit; c'était une des plus anciennes lignes de chemin de fer privées de l'Amérique du Nord. Je crois que la locomotive a brûlé ou qu'il est arrivé quelque chose de ce genre. En tous cas je serais curieux de savoir ce qu'elle est devenue et si la nouvelle ligne va passer par là?

M. PURVES: Nous allons utiliser environ trois milles de l'ancienne voie. Bien entendu, il va falloir la reconstruire en entier, mais il n'y a pas de difficulté pour faire l'acquisition de l'emprise.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Balcer, voulez-vous présenter les témoins. Je crois que vous avez aussi quelques mots à nous dire.

L'hon. LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Oui, monsieur le président. J'avais préparé une brève déclaration pour la seconde lecture du bill, mais les choses sont allées si vite en Chambre que je n'ai pas eu le temps de la faire l'autre soir. Je voudrais la lire en ce moment. Permettez-moi toutefois de présenter d'abord au Comité les témoins qui ont été convoqués pour ce matin et qui, j'en suis sûr, se feront un plaisir de répondre à toute question que nous jugerons à propos de leur poser au sujet du bill à l'étude.

Ces témoins sont M. Pierre Taschereau, C.R., conseiller juridique adjoint du National-Canadien; M. D. F. Purves, directeur du Service de l'expansion du National-Canadien; M. K. M. Ralston, directeur-adjoint du Service de l'expansion et ingénieur minier, et, à ma gauche, M. George Scott, sous-ministre adjoint des Transports.

Monsieur le président, le présent bill a pour objet d'autoriser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à construire un embranchement de 15 milles à partir de Nepisiguit Junction, près de Bathurst dans la province du Nouveau-Brunswick.

Ce nouvel embranchement s'étendra vers le sud et l'ouest jusqu'à la propriété de la *Brunswick Mining and Smelting Corporation Limited*, connue sous le nom de projet n° 12, située à peu près au centre de la moitié ouest de la paroisse de Bathurst, comté de Gloucester, dans la province du Nouveau-Brunswick. Comme on l'a mentionné quand on a présenté la proposition à la Chambre, le coût estimatif de cette ligne est de \$1,450,000, c'est-à-dire \$96,667 le mille.

La *Bathurst Mining and Smelting Corporation Limited* a dépensé des montants considérables d'argent pour prouver que cette région du Nouveau-Brunswick renferme des gisements de minerai de zinc et de plomb. La société a prouvé que, à elle seule, la propriété n° 12

contient des réserves de 29,999,999 tonnes de minerai de zinc et de plomb qui renferme un peu de cuivre et d'argent. La société se prépare actuellement à exploiter les mines de la propriété n° 12. Elle projette d'y installer du matériel d'extraction et d'usinage qui produiront 3,000 tonnes de minerai par jour. On estime que la ligne projetée servira à transporter environ 315,000 tonnes de concentrés de zinc et de plomb au port de Dalhousie, d'où elles seront expédiées en Europe pour y être vendues en vertu de contrats à long terme. De plus, on estime que la société produira 5,000 tonnes de concentrés de cuivre par année; les ententes visant la vente de ce concentré ne sont pas encore complètement terminées.

La société minière et la société ferroviaire ont conclu, à l'égard de la manutention de ce trafic, une entente par laquelle l'industrie s'est engagée à expédier sur cette ligne et pendant au moins dix ans un nombre minimum de tonnes et à payer une indemnité chaque année, au cours de la période de l'entente, où ses expéditions seront inférieures au nombre convenu de tonnes.

Permettez-moi de répéter que ce projet mérite notre appui, non seulement parce qu'il améliorera la situation financière du National-Canadien, mais encore parce qu'il contribuera à la mise en valeur de cette région. La société estime que, dans le plus fort de la construction, elle emploiera de 400 à 500 travailleurs et que, lorsqu'elle commencera son exploitation normale, elle engagera de 300 à 325 personnes. On n'a pas prévu l'aménagement d'un lotissement urbain et les employés demeureront à Bathurst.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A ce moment-là quand quelqu'un désire aller pêcher dans le meilleur endroit de pêche de l'Amérique du Nord, il pourra s'y rendre par le National-Canadien au lieu d'y aller par l'embranchement, comme il doit le faire maintenant?

M. MACÉWAN: Monsieur le président, la construction de cette ligne sera-t-elle faite par les employés du National-Canadien ou par des travailleurs locaux ou par les deux?

M. PURVES: Je crois que les travaux de construction, sauf la pose de la voie et le ballastage, seront exécutés par contrat local.

M. MACÉWAN: Dans ce cas, on emploiera la main-d'œuvre locale?

M. PURVES: Je pense que oui, car ce serait à notre avantage.

M. LEWIS: Monsieur le président, dans l'annexe du bill on indique que le coût moyen par mille de cette construction sera de \$96,666,000. Ces chiffres représentent-ils un coût inférieur au coût moyen par mille pour la construction d'une nouvelle ligne ou un coût supérieur au coût moyen; comment ces coûts se comparent-ils? Y a-t-il réellement un coût moyen?

M. PURVES: Il est très difficile de donner une moyenne, car les calculs dépendent des facteurs qui sont pris en considération dans le calcul de la moyenne. Il s'agit du coût moyen de ce genre de ligne dans ce genre de région. A cause du genre de transport auquel elle servira, on devra employer des rails de 100 livres au lieu des rails de 60 livres. Elles devront être de 100 livres à cause du poids des marchandises que la ligne transportera et des wagons qui y circuleront. Il est très difficile d'établir une comparaison entre le coût de ce genre de ligne et le coût des lignes dans les autres parties du Canada. Nous pourrions construire une ligne à un coût beaucoup moins élevé, s'il s'agissait d'un autre genre de construction.

La meilleure catégorie employée est 1.2 p. 100, tandis que, pour certaines sections, on emploie une catégorie de 5 p. 100, qui donne une très bonne construction.

M. CHEVRIER: Comment ce coût se compare-t-il au coût des autres lignes qui ont été construites au cours des cinq dernières années, particulièrement en ce qui regarde le coût par mille.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a devant lui certains chiffres qui représentent les frais de construction de certains embranchements qui ont été achevés récemment.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, peut-être que la meilleure comparaison que nous pourrions faire à ce sujet, serait d'établir une comparaison entre le coût de la construction de cette ligne et le coût de la construction de l'embranchement de 25 milles jusqu'à la mine Heath Steele, qui a été terminé récemment.

M. PURVES: Cette ligne a été construite au coût moyen de \$109,000 le mille.

M. HODGSON: Quelle sera la longueur de la ligne projetée?

M. PURVES: Cette ligne sera construite sur une distance de 15 milles.

M. HODGSON: Quelles sont les principales ressources que touche la construction de cet embranchement?

M. PURVES: Les principales ressources visées sont les concentrés de plomb et de zinc, qui seront transportés sur une distance plutôt courte.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, serait-il exact de dire que la proposition visant la construction de cet embranchement découle des idées progressives du gouvernement local?

M. PURVES: Je pense que les idées de ce gouvernement a fortement influé sur la proposition.

M. BADANAI: Monsieur le président, y a-t-il une route parallèle à l'embranchement proposé?

M. K. M. RALSTON (*Directeur adjoint du Service de l'expansion et ingénieur minier du National-Canadien*): Oui, monsieur Badanai, il y a une grande route parallèle à l'embranchement.

M. BADANAI: Actuellement, cette route sert-elle au transport du bois à pâte et à papier?

M. RALSTON: Oui.

M. BADANAI: Je suppose que la construction de cette ligne a pour but principal de créer des moyens de transport concurrents?

M. PURVES: C'est ce que je crois.

M. HODGSON: Il y a quatre ou cinq embranchements dans ma circonscription et je me demande si on est assuré que la société fournira assez de trafic pendant un certain nombre d'années pour rendre rentable la construction de cet embranchement.

M. PURVES: On a mentionné la garantie usuelle exigée par le contrat. La société nous confiera le transport des concentrés vers une destination spéciale et si elle ne nous procure pas la quantité de transport convenue, nous lui imposerons une sanction calculée d'après le nombre de tonnes qui manquent.

M. HODGSON: Et si, après cinq ans, la société est sans le sou?

M. PURVES: Les initiateurs de cette entreprise ont placé beaucoup d'argent dans ce projet et je serais étonné s'ils ne réussissaient pas. Leur investissement est plusieurs fois plus élevé que le nôtre.

M. COOK (en français):

M. BALCER: (en français):

M. COOK (en français):

M. BALCER: (en français):

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous n'avons pas de sténographe français disponible.

M. SAUVÉ: J'espère que cette affaire ne recommencera pas. Il est sûrement possible d'obtenir les services d'un sténographe français, n'est-ce pas?

M. BALCER: Nous fournirons les services d'un sténographe français sans aucun doute.

M. SAUVÉ: Il est sûrement possible d'obtenir les services d'un sténographe français.

Le PRÉSIDENT: Je regrette que cette difficulté se soit présentée, mais il y a toujours une première fois.

M. COOK: J'aimerais à demander au ministre si, après le mois de décembre 1964... (en français)

M. BALCER (en français):

M. FISHER: Monsieur le président, y a-t-il des témoins de la société qui sont présents?

M. BALCER: Il y a trois témoins présents.

M. FISHER: Je veux dire des témoins de la *Mining and Smelting Corporation*.

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y a pas de témoins de cette société ici.

M. FISHER: Y a-t-il ici quelqu'un de la société qui pourrait nous parler des projets de la société? J'aimerais à savoir, par exemple, si cette société est une filiale d'un organisme plus important. J'aimerais à en connaître davantage au sujet du financement de cette société.

M. LEWIS: J'aimerais qu'on parle des tarifs qui seront établis.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, je crois savoir que M. Ralston répondra à ces questions.

M. RALSTON: Monsieur le président et honorables membres, la *New Brunswick Mining and Smelting Company* est une filiale de trois compagnies plutôt importantes, à savoir la *Maritimes Mining*, qui détient actuellement la plus grande partie des actions, la *Patino Corporation of Canada* et la *K. C. Irving*, de Saint-Jean. Ce sont les trois principales sociétés qui ont lancé cette proposition.

Au sujet du financement, je vous dirai que la Société Générale des Minéraux de Belgique, fournira onze millions et demi de dollars du capital d'établissement et que la *K. C. Irving* fournira 8 millions de dollars, ce qui fait un total de 19½ millions de dollars. La *K. C. Irving* se charge de fournir tout montant supplémentaire qui sera nécessaire. Cela répond-il à votre question?

M. FISHER: Au sujet de l'exploitation minière, j'aimerais à connaître le nombre de travailleurs qui y seront employés, le nombre de tonnes de minerai qui sera extrait et le rendement de l'usine?

M. RALSTON: La société construit présentement une usine d'une capacité de 3,000 tonnes de minerai par jour, qui produira un total de 320,000 tonnes de concentrés par année.

M. FISHER: Ce groupe peut-il faire l'affinage de ce minerai au Canada?

M. RALSTON: Non.

M. FISHER: Ce groupe a-t-il pris des mesures ou est-il entré en pourparlers pour l'affinage de ces concentrés au Canada?

M. RALSTON: La société a passé un contrat avec la Société Générale des Minéraux qui a investi 11½ millions de dollars à titre de mise de fonds pour fins d'établissement, pour la vente d'environ 315,000 tonnes de concentrés de plomb et de zinc par année pendant une période de douze ans, sans compter les concentrés dont le four à fusion, qui sera construit dans la province, aura besoin après 1968.

M. FISHER: Quelle est la situation générale à l'heure actuelle?

M. RALSTON: La société possède trois propriétés: les projets connus sous les noms de projets nos 20, 6 et 12. On a fait des sondages en profondeur sur un de ces projets et, comme on n'a encore rien trouvé, on l'a abandonné.

M. LEWIS: Lequel?

M. RALSTON: Le n° 20, le projet situé le plus au sud. Quant au projet n° 6, il renferme des réserves de 28.3 millions de tonnes environ et sur le projet n° 12, celui qui nous intéresse particulièrement aujourd'hui, les réserves sont de 29.3 millions de tonnes jusqu'à une profondeur de 1,400 pieds à l'extrémité nord et de 1,000 pieds à l'extrémité sud. Cela ne signifie pas qu'il n'y a plus rien au-delà de cette profondeur; mais on a prouvé qu'il y avait des gisements de minerai jusqu'à cette profondeur. Ainsi ces deux propriétés renferment environ 57 millions de tonnes.

M. FISHER: D'après les chemins de fer nationaux, quelles sont les perspectives d'avenir de cette exploitation au regard de la *Geco Mining*, qui est située dans le nord de l'Ontario?

M. RALSTON: Évidemment, monsieur Fisher, en tant qu'ingénieur des mines, je considère que la Geco est l'une des principales mines de notre pays. Elle est bien établie et on a fait les sondages requis. Or, il n'est pas juste de comparer une entreprise qui a été bien établie et mise à l'épreuve et qui fonctionne depuis quelques années avec une autre qui commence à peine et qui doit se mettre sur pied. Nous avons examiné cette propriété et nous l'avons surveillée de près depuis le début des années 50 et, bien que personne ne puisse prédire quel sera le prix des métaux communs, (de fait je ne pense pas qu'il n'y a aucune entreprise humaine qui cause plus d'embarras à des hommes entendus et expérimentés que celle de prédire le prix des métaux communs et cela, à cause du grand nombre de facteurs variés et inconnus qui entre dans le calcul), pour autant qu'il est possible de la prévoir, cette propriété devrait être une entreprise profitable et toutes les personnes qui s'y intéressent et qui y placent des fonds doivent partager cet avis. L'entreprise présente des aspects très favorables, comme, par exemple, sa situation à proximité de la mer. Elle se compare avantageusement à la Geco du point de vue des frais de transport; ainsi les frais de transport du concentré de zinc de la Geco aux marchés européens, à la Belgique par exemple, sont de 1.6c. la livre de métal, tandis que les frais de transport du zinc de cette propriété, je veux dire du zinc sous forme de concentré, est d'environ 0.6c. la livre de métal. Vous voyez donc que la *New Brunswick Mining and Smelting* est bien avantagée en raison de sa situation.

M. CHEVRIER: Tous ces concentrés sont-ils expédiés en Belgique?

M. RALSTON: Présentement, oui. La société espère construire un four de fusion plus tard, si les circonstances le demandent. De fait, la société a conclu une entente avec le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick. Aux termes de cette entente, si la société commence à construire un four de fusion à la fin de l'année 1963, la province s'engage à garantir les obligations pour la construction du four de fusion jusqu'à concurrence de 20 millions de dollars. Évidemment, d'ici à la fin de 1963, il ne reste qu'un an. L'entente a été conclue il y a quelques années; il est donc possible que la société n'entreprenne pas la construction du four à fusion et qu'elle obtienne un délai.

M. FISHER: S'agit-il de la même société belge qui était en cause dans les propriétés où on fait l'extraction de métaux communs au Congo?

M. RALSTON: Oui.

M. FISHER: Agit-elle ainsi à cause des difficultés qu'elle éprouve au Congo et du fait que la production n'y est pas suffisante?

M. RALSTON: Je n'aurais pas dû dire que c'est la même société, mais elle fait partie du même groupe. La principale compagnie dont il est question au Congo, est l'Union minière du Haut Katanga, qui fait partie de la Société générale des minéraux. Ces deux compagnies sont très étroitement liées.

M. CHEVRIER: S'agit-il de la compagnie-mère de Miron Frères à Montréal?

M. RALSTON: Oui.

M. FISHER: L'état financier de cette compagnie est-il aussi solide que celui, par exemple, de la Noranda?

M. RALSTON: Évidemment. Comme la *Brunswick Mining and Smelting Company* a été constituée en société en 1952, elle ne possède aucune expérience réelle dans l'exploitation minière, mais elle promet beaucoup. Nous n'avons rien à craindre à ce sujet. Évidemment, on ne peut la comparer à la Noranda. Vous ne pouvez comparer une importante exploitation minière, une de nos premières exploitations qui existe depuis les années 20, avec une exploitation qui ne fait que débiter.

M. FISHER: Savez-vous si cette entreprise belge a joué un rôle dans l'organisation mondiale du cuivre, qui fixe le prix du cuivre et en contingente la production?

M. RALSTON: Je ne connais d'autre indicateur du prix du cuivre que la loi de l'offre et de la demande. Un surplus de cuivre fait baisser les prix, tandis qu'une carence de ce métal, par exemple la carence marquée de 1955 à 1956, fait augmenter les prix. Le prix du cuivre a atteint 46c. sur ce continent au cours de ces années-là, vers 1955, alors qu'en Europe il s'est fixé au prix élevé de 50c. Cette augmentation résulte de la conjugaison de trois facteurs: le stockage en Amérique, la demande de l'industrie et d'importantes grèves. Nous devons donc faire face à la fois à une carence du métal et à une forte demande.

M. FISHER: Au cas où le prix mondial les pousserait à différer ou à limiter sérieusement la production, avez-vous d'autres garanties que les garanties sur le tonnage pour retirer des recettes qui couvriraient votre capital?

M. RALSTON: Nous avons la garantie que, dans les six mois qui suivront l'autorisation de la Commission des transports relativement à l'exploitation de la ligne, la compagnie doit faire expédier du minerai ou payer une amende si elle ne le fait pas. Cette amende est destinée à couvrir nos frais fixes.

M. FISHER: Mettra-t-on réellement de l'argent de côté pour cette amende ou la paiera-t-on au moyen d'une hausse des taux de transport?

M. RALSTON: Oh non; si la compagnie ne produit rien dans les six mois qui suivent la construction de la ligne, elle devra payer une certaine amende par tonne pour un volume de trafic garanti pour l'année en question; il en est ainsi pour chaque année. Ainsi, nous recevrons assez d'argent pour couvrir nos frais fixes, c'est-à-dire l'intérêt sur notre capital et les frais d'entretien.

M. LEWIS: Quel est ce tonnage garanti?

M. RALSTON: Ce n'est pas là un secret absolu; mais, après tout, il s'agit d'une entente entre la *Brunswick Mining and Smelting Corporation* et nous; nous ne sommes pas les seuls en cause. C'est pourquoi j'hésite à vous le dire sans lui en demander auparavant la permission. De fait, l'industrie, vous comprenez cela, doit soutenir la concurrence et n'aimerait pas que ses rivaux connaissent ses ententes privées.

M. LEWIS: Je veux ajouter quelque chose à ce sujet dans un instant; permettez-moi de poser ma question autrement. Je n'agis pas par pure curiosité, mais vous essayez d'obtenir du Parlement un certain droit et certains emprunts. Je n'ai pas besoin de dire à M. Ralston que je suis plutôt du côté de la compagnie de chemin de fer National-Canadien et que je n'essaie pas de faire obstacle à ses demandes. Mais, à mon avis, vous avez le devoir de convaincre le Comité et le Parlement que les mesures prises par la compagnie de chemin de fer protègent parfaitement les intérêts du peuple canadien ainsi que les droits que vous réclamez. La question que je veux vous poser est dans le même ordre d'idée que les questions de M. Fisher. Il existe, avons-nous appris, un certain volume de trafic garanti par année. A mon avis, il est de votre devoir de révéler au Comité les recettes que représente cette garantie pour le National-Canadien, quelle partie des frais elle est destinée à couvrir et ce qu'elle doit couvrir outre les frais fixes pour que nous sachions quelle garantie vous offrez pour le capital que vous nous demandez.

M. RALSTON: Je suis parfaitement d'accord avec vous. Après tout, le National-Canadien appartient au peuple du Canada et en tant que membres du Parlement, vous représentez le

peuple du Canada qui en somme joue le rôle d'actionnaire. Bien entendu, le National-Canadien est une compagnie qui appartient au peuple du Canada, ce qui vous donne par conséquent le droit de connaître le détail de l'affaire.

M. LEWIS: Eh bien, donnez-nous ce détail.

M. RALSTON: Je crains bien que ce ne soit pas toujours aussi simple que cela. Nous n'aurions aucune objection à divulguer ces chiffres à des particuliers et nous le ferions avec la plus grande confiance; mais je crains que, si nous les publions, nous trahirions la confiance que la compagnie avec laquelle nous faisons affaires a mise en nous, et cette manière d'agir pourrait nous causer de très graves ennuis. Je dis cela parce que s'il s'agissait pour cette compagnie de choisir entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien et que, vu que le Pacifique-Canadien n'a pas à s'adresser au Parlement pour construire un embranchement, elle recourrait naturellement aux services du Pacifique-Canadien, parce que le National-Canadien se verrait dans l'obligation de divulguer les ententes privées conclues entre lui et la compagnie.

M. LEWIS: J'ai donné à M. Ralston l'occasion de nous renseigner d'une autre façon. Que sa réponse ne satisfasse ou non, c'est autre chose.

M. RALSTON: Je m'excuse. Je croyais que vous vouliez connaître des chiffres.

M. LEWIS: Non. Ma question visait le degré de protection et les moyens de protection que le National-Canadien peut nous offrir pour l'argent qu'il nous demande. Peu m'importe que vous me donniez le nombre exact de tonnes de trafic mais pouvez-vous m'indiquer le montant d'argent?

M. RALSTON: Le montant d'argent de quoi?

M. LEWIS: Le montant qui garantit les droits d'exploitation pour les dix premières années ou les éléments de la mise de fonds qui les garantissent ou sont destinés à les couvrir. Peu m'importe la façon dont vous vous prenez.

M. TURNER: Je me demande si M. Lewis serait satisfait si M. Ralston lui disait que la garantie suffit à protéger les intérêts en question.

M. RALSTON: En ce qui concerne la garantie, au cas où l'industrie, pour une raison ou pour une autre, se verrait, pour des raisons imprévisibles, obligée de cesser de fonctionner et n'expédiait rien sur cette ligne, elle devrait payer une amende annuelle, dont le montant suffirait à couvrir nos frais fixes et qui dépendrait de l'intérêt à payer sur notre capital et de nos frais d'entretien. Voilà le but de la garantie et de l'amende.

M. SAUVÉ: Dans ce cas, pourquoi la compagnie ne construit-elle pas elle-même cette voie? Pourquoi le National-Canadien doit-il placer 1½ million de dollars si cette entreprise ne comporte aucun risque?

M. RALSTON: Je ne dis pas qu'il n'y a pas de risque. Je n'ai jamais dit cela et je ne cherche pas à le faire croire. En réalité nous demandons tout d'abord une garantie à l'industrie, premièrement pour prouver la sincérité de son intention, deuxièmement pour prouver qu'ils ne sont pas des filous, (si nous n'exigions pas de garantie, nous serions assaillis par toutes sortes de demandes); et troisièmement, pour protéger nos frais fixes.

M. SAUVÉ: Vous avez dit que la compagnie doit engager dans l'entreprise environ 19½ millions de dollars.

M. RALSTON: Oui, c'est tout ce qu'elle placera cette année; si vous comptez l'argent déjà déboursé, soit environ 7 millions de dollars, la mise de fonds totale de la compagnie se chifferrait à environ 25 ou 26 millions de dollars.

M. SAUVÉ: Pourquoi ne pouvait-elle pas mettre ou ajouter 1½ million de dollars à ce montant et construire son propre chemin de fer, comme certaines compagnies l'ont fait dans le Nord du Québec?

M. RALSTON: Les entreprises minières n'aiment pas à être embarrassées ou chargées de l'exploitation d'un chemin de fer. Elles préfèrent laisser ce soin aux compagnies de chemin de fer et nous en sommes heureux. Elles préfèrent laisser ce soin aux personnes qui s'occupent régulièrement de ces entreprises.

Vous avez mentionné les chemins de fer du Nord du Québec, mais il s'agit là de cas spéciaux. Ces lignes ne rejoignent aucun autre chemin de fer; elles servent purement et simplement à transporter le minerai de fer des dépôts au port maritime le plus proche. Il ne s'agit là que d'une ligne de chemin de fer exploitée en navette.

M. SAUVÉ: Avez-vous l'intention d'assurer le transport de voyageurs de Bathurst à la mine?

M. RALSTON: Non.

M. SAUVÉ: Dans ce cas, comment se fait-il que le ministre a déclaré que les mineurs et les employés de la mine vivraient à Bathurst?

M. RALSTON: Ils voyageront en autobus. Il n'y a que 25 milles entre la mine et Bathurst; la route est recouverte de gravier excellent et présente une surface très dure. Les autobus assureront un service régulier, comme cela s'est produit dans des cas semblables. Je ne pense pas que nous éprouverons de difficultés à ce sujet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le terminus océanique de cette ligne se trouve à Dalhousie?

M. RALSTON: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cette ville est-elle située dans la Baie des Chaleurs?

M. RALSTON: Non, ce n'est pas le terminus océanique de la ligne.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aurais dû dire le port terminus.

M. RALSTON: Ce sera le port où l'entreprise minière expédiera ses concentrés pour les exporter en Belgique. Cette ligne, notre ligne principale, existe déjà; les concentrés seront transportés sur l'embranchement proposé à cet endroit, et de là se rendront à Dalhousie Junction et à Dalhousie, soit une distance totale d'environ 80 milles.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Faudra-t-il construire un nouveau dock et de nouvelles installations à Dalhousie?

M. RALSTON: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et c'est le gouvernement qui les construira?

M. RALSTON: Ce point fait présentement l'objet de négociations entre la compagnie et le Gouvernement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les expéditions au cours de l'hiver dans la baie des Chaleurs nécessiteront-elles des brise-glace?

M. RALSTON: Les constatations des 5, des 8 et des 10 dernières années ont prouvé que Dalhousie peut maintenant être virtuellement considéré comme un port ouvert. L'*International Paper Company* a constaté à plusieurs reprises qu'elle doit briser la glace avec ses remorqueurs autour de ses docks, mais elle n'a jamais été obligée d'employer des brise-glace réguliers.

M. SAMS: Pour poursuivre les questions de M. Lewis, je suppose que cette garantie entre la compagnie et le chemin de fer existe sous forme de contrat écrit.

M. RALSTON: Oui.

M. SAMS: Avez-vous exigé un dépôt pour garantir l'accomplissement de ce contrat? Quelle garantie financière y a-t-il? S'agit-il tout simplement d'un contrat écrit? En cas de malchance et au cas où la compagnie ne pourrait plus tenir ses obligations, y a-t-il une garantie que les amendes seront payées?

M. RALSTON: Nous n'avons pas de dépôt.

M. SAMS: N'est-ce pas là la pratique courante?

M. RALSTON: Non. Soyez certains que, si nous doutions de l'intégrité de la compagnie ou de sa capacité de payer, nous réclamerions un dépôt; mais, ce dans cas-ci, nous avons étudié la question, les personnes impliquées ainsi que la somme d'argent importante engagée par la compagnie et nous sommes rassurés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): La question que je veux poser fait suite aux questions de M. Fisher. Je ne veux pas connaître la structure comparative de la compagnie, mais n'est-il pas vrai que la Patino et la Sogemines l'aideront grandement pour l'exploitation de la mine et son administration, et que, en réalité, le président actuel de la compagnie est un des dirigeants de la Patino?

M. RALSTON: Oui. Le président de la Brunswick est M. E. R. E. Carter de Toronto qui est aussi président de la Patino.

M. CHEVRIER: Vous avez parlé d'une entente ou d'un contrat. Y a-t-il inconvénient à produire cette entente?

M. RALSTON: Vous voulez dire l'entente au sujet du volume de trafic?

M. CHEVRIER: Oui, l'entente qui fait actuellement l'objet de discussions entre le National-Canadien et la compagnie minière.

M. RALSTON: Comme je l'ai déjà dit, je ne vois aucun inconvénient à montrer ce document aux honorables membres du Comité individuellement, à la condition évidemment qu'il demeure confidentiel, mais nous n'aimerions pas qu'il soit connu du public, car, après tout, il ne nous appartient pas entièrement; il appartient aussi à la compagnie minière.

M. CHEVRIER: Vous ne voyez aucun inconvénient à le montrer individuellement aux membres du Comité.

M. RALSTON: A la condition qu'on le considère comme un document confidentiel.

M. CHEVRIER: Est-ce que cette condition s'applique aussi au taux du transport?

M. RALSTON: Le taux du transport sera publié.

M. CHEVRIER: Quel est le taux du transport?

M. RALSTON: Le taux du transport est de \$1.70 par tonne courte. Ce taux est assujéti, bien entendu, à toute rectification autorisée par la Commission des transports ainsi qu'aux négociations ultérieures qui pourraient être amenées par l'augmentation de nos frais.

M. CHEVRIER: Est-ce que ce montant, comme vous l'avez décrit, fait partie de l'entente?

M. RALSTON: En réalité, l'entente ne dit rien sur le taux du transport. Elle se borne à fixer le volume du trafic. Elle a traité au volume de trafic destiné à être expédié et stipule que, si la compagnie ne fournit pas ce volume, elle devra nous payer une amende de tant par tonne.

M. CHEVRIER: Je suppose donc que le taux du transport que vous venez de mentionner est fondé sur une entente orale.

M. RALSTON: Oui; nous avons fixé le taux du transport et la compagnie l'a accepté après discussion.

M. LEWIS: Le taux est un taux convenu?

M. PURVES: Il sera publié comme tout autre taux est publié, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Je désirais savoir si le témoin connaît le taux de transport-marchandises actuel?

M. RALSTON: Il s'établit à environ \$1.70 la tonne courte, depuis la propriété située le long de l'embranchement projeté et la ligne principale jusqu'à Dalhousie, soit 80 milles.

M. LEWIS: \$1.70 par tonne pour 80 milles?

M. RALSTON: Oui.

M. LEWIS: Quels frais fixes annuels avez-vous calculés?

M. RALSTON: Nous avons pris en considération nos frais d'immobilisations, le taux d'intérêt courant sur ces capitaux et nos frais d'entretien fixes.

M. LEWIS: Quel est le total? Quels sont les frais fixes et les estimations des frais d'entretien?

M. RALSTON: Monsieur Lewis, vous pourriez poser une, deux, trois, quatre ou cinq questions, et finalement vous obtiendriez les termes de l'accord.

M. PURVES: Si vous posez une, deux, trois, quatre ou cinq questions et si l'on y répond, non seulement vous obtiendrez le détail de la garantie relative au trafic, mais d'autres renseignements plus importants. Cela ne serait pas trop grave s'il ne s'agissait que d'un grand nombre de marchandises manutentionnées pour plusieurs expéditeurs; mais nous ne desservons là qu'une industrie et nous ne transporterons, pour ainsi dire, qu'un seul genre de marchandises. Nous hésitons donc beaucoup à rendre publics les détails relatifs aux frais.

M. LEWIS: Si vous me permettez de vous le dire, cela n'a aucun sens. Si votre compagnie, ou pour prendre le Canadien-Pacifique comme exemple, comparait devant la Commission des transports ou tout autre organisme qui enquête sur les taux appropriés ou qui poursuit toute autre enquête, comme je l'ai déjà vu, ne produisez-vous pas les chiffres relatifs à vos frais, à l'entretien et tous les autres éléments qui entrent dans ce que vous estimez être le taux désirable? Ce ne sont pas des faits secrets dans vos dossiers.

M. RALSTON: Voilà un cas un peu différent. Nous avons négocié avec une compagnie et subséquemment nous avons conclu un accord avec cette compagnie. Prétendez-vous, monsieur Lewis, que nous devrions faillir au secret professionnel en dévoilant ces renseignements? Je conviens que, en votre qualité de députés et de représentants de la population du Canada, laquelle est propriétaire des Chemins de fer Nationaux du Canada, vous avez le droit d'obtenir certains renseignements. En conformité de ce principe, que je reconnais, et en même temps pour garder le secret qui existe dans un accord conclu entre deux parties, nous pouvons vous montrer cet accord en toute confiance, mais nous ne pouvons le produire en public.

M. LEWIS: Je ne demande pas ces renseignements pour ma curiosité personnelle, mais je crois que la population du Canada a droit de les obtenir. Je ne suis pas intéressé à voir des documents que je ne peux dévoiler. Je ne désire nullement assumer pareille responsabilité.

M. RALSTON: Monsieur Lewis, vous comprenez certainement la position difficile dans laquelle nous nous trouvons.

M. LEWIS: Alors, je crois que vous devriez dire à la compagnie que les membres du Comité désirent connaître le montant total de la garantie et comment il est réparti entre les frais fixes et le coût estimatif de l'entretien et demander si la compagnie s'oppose à ce que vous nous révéliez ces chiffres.

M. RALSTON: La compagnie s'y opposerait probablement. Elle dirait: «Pourquoi ces renseignements concernant notre accord seraient-ils rendus publics, lorsque ces mêmes renseignements relatifs aux autres lignes d'embranchement n'ont pas été révélés? Pourquoi cette situation désavantageuse?»

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé votre interrogatoire, monsieur Lewis?

M. LEWIS: Je ne vois pas pourquoi je continuerais à discuter.

M. RYAN: Monsieur le président, je désirerais poser quelques questions à M. Ralston.

Monsieur Ralston, le contrat passé avec la *Brunswick Mining and Smelting* et les amendes et autres garanties spécifiées sont-ils approuvés par les accords de la *K. C. Irving*, de la Société générale des Minéraux, et d'une autre compagnie dont je ne me rappelle pas le nom?

M. RALSTON: Non. Ces compagnies détiennent un nombre considérable d'actions, mais elles n'ont pas approuvé cet accord.

M. RYAN: Y a-t-il d'autres accords séparés?

M. RALSTON: Non.

M. RYAN: La *Brunswick Mining and Smelting* est-elle une compagnie récemment constituée?

M. RALSTON: Elle a été constituée en corporation en 1952 et depuis elle étudie ce qu'elle détient dans cette région et elle y a effectué un travail considérable. Jusqu'à la fin de 1961, elle a effectué beaucoup de forages au diamant et des épreuves approfondies des minerais. Elle a dépensé environ sept millions de dollars pour fins d'exploration et de recherches en métallurgie.

M. RYAN: Pouvez-vous me dire quel est le prix courant estimatif par tonne?

M. RALSTON: La mine n° 12 possède des réserves estimatives de 29.3 millions de tonnes.

M. RYAN: Mais quel en serait le prix par tonne: \$30.00, \$8.00 ou quel autre montant?

M. RALSTON: Je pourrais vous le dire, mais nous ne désirons pas indiquer la valeur brute des métaux de base, car cela pourrait prêter à erreur. Une valeur brute de \$50.00 la tonne pourrait sembler raisonnable; cependant, il faut tenir compte de facteurs tels que le recouvrement des métaux, le minage, le broyage, les frais d'installation, de fonderie et de transport.

M. RYAN: Y a-t-il une valeur économique fondamentale reconnue par tonne?

M. RALSTON: Il faut étudier chaque cas séparément et selon les circonstances du moment. Il faut tenir compte de plusieurs facteurs variables aussi bien que des dispositions qu'il est possible de prendre au sujet de la fonderie.

M. RYAN: Est-ce une veine de minerai riche qui pourra être exploitée durant maintes années?

M. RALSTON: Elle n'est pas très riche. Le minerai contient d'environ 6.6 p. 100 de zinc, 4.5 p. 100 de plomb, 3.4 p. 100 de cuivre et 2.1 onces d'argent par tonne, ce qui représente une assez bonne moyenne. Elle n'a pas été exploitée plus tôt parce que le minerai est de nature réfractaire. Il est très difficile de le traiter. Cependant, après de nombreux travaux de recherche et des expériences effectuées par divers organismes techniques, y compris le ministère des Mines et Relevés techniques à Ottawa, le *Battelle Memorial Institute*, les laboratoires de l'*American Cyanamid* et la *St. Joseph Lead Company*, on a découvert un procédé économique au moyen duquel on produit des concentrés de zinc, de plomb et de cuivre dont la teneur et la récupération des sous-produits sont rentables.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, je désirerais poser une question au sujet de l'emprise. Ferez-vous affaire avec les propriétaires particuliers ou le terrain appartient-il à la Couronne?

M. RALSTON: Les premiers trois milles seront sur l'emprise de l'ancien *Northern New Brunswick and Seaboard Railway*; les autres douze milles sont du terrain de la Couronne sur lesquels la *Bathurst Power and Paper Company* détient les droits de coupe. La province nous a assurés qu'il n'y aurait aucune difficulté au sujet de l'emprise.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, est-ce que la compagnie détient actuellement des options?

M. RALSTON: Parlez-vous d'options sur les emprises?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. RALSTON: Non.

M. McPHILLIPS: Très bien.

M. RALSTON: Nous ne croyons pas éprouver de difficulté à ce sujet parce que la province désire que la mine soit exploitée. Le parcours de la ligne projetée s'étend surtout sur des terrains de la Couronne.

M. McPHILLIPS: Le chiffre indiqué dans l'annexe concerne uniquement la construction et je désirerais savoir quel pourcentage de ce coût s'applique à l'acquisition de l'emprise. Le coût de l'emprise est-il compris dans ce chiffre?

M. RALSTON: Oui, ce coût est compris dans le montant relatif à la construction. Hier, j'ai communiqué avec la Division des immeubles de notre région atlantique, qui s'occupe de l'acquisition de l'emprise. Le directeur de cette division m'a dit que la province consent à nous céder l'emprise au prix d'un dollar l'acre.

M. DRURY: Monsieur le président, M. Ralston a dit que les amendes mentionnées s'appliqueront aux frais fixes qui comprennent l'intérêt et les frais d'entretien. A ce sujet, a-t-on tenu compte de l'amortissement?

M. RALSTON: Si nous imposons des amendes calculées sur la totalité du service de la dette, nous n'encourrions aucun risque, à moins que la compagnie ne fasse faillite; mais nous sommes prêts à partager le risque. Nous croyons que nous sommes associés en vue de la mise en valeur du pays et, en conséquence, nous sommes prêts à assumer certains risques. Toutefois, pour les raisons que j'ai mentionnées, nous exigeons une garantie pour ce qui est du volume du trafic.

M. DRURY: Est-ce un accord du même genre que celui que vous avez conclu avec la *Consolidated Mining and Smelting Company* au sujet de la ligne du Grand lac de l'Esclave?

M. RALSTON: L'accord relatif à cette ligne est très différent. Cette ligne de chemin de fer n'est pas l'un de nos embranchements.

M. BALCER: C'est une ligne de chemin de fer qui appartient à l'État.

M. DRURY: Un précédent a certainement été établi dans ce cas?

M. CHEVRIER: Nous en connaissons les détails, et nous savons que le National-Canadien a décidé de ne pas exécuter ce projet.

M. BEAULÉ: Combien de wagnonnées ce chemin de fer transportera-t-il chaque jour?

M. RALSTON: On projette d'extraire 3,000 tonnes de minerai par jour, ce qui, après traitement, produira environ 320,000 tonnes des trois concentrés annuellement. C'est-à-dire 190,000 tonnes de concentrés de zinc, 125,000 tonnes de concentrés de plomb, qui seront expédiées à des fonderies belges, et un léger volume de concentrés de cuivre d'environ 5,000 tonnes.

M. BEAULÉ: Vous n'avez pas répondu à ma question. Combien de wagnonnées croyez-vous expédier chaque jour?

M. RALSTON: Je n'ai pas calculé le nombre de wagnonnées, mais le minerai sera transporté dans des gondoles qui contiennent de 70 à 75 tonnes. Nous pensons transporter environ 1,000 tonnes par jour, soit un total de 6,000 tonnes par semaine. Si l'on divise 6,000 par 70, nous en arrivons à environ 10 ou 12 wagnonnées par jour.

M. BEAULÉ: Espérez-vous réaliser un profit en exigeant \$1.70 par tonne et seulement 10 wagonnées par jour?

M. RALSTON: Monsieur, nous ne comparairtions pas devant ce Comité si nous n'espérons pas réaliser un profit.

M. SAUVÉ: Qui paie le coût d'une voie d'embranchement qu'une compagnie désire obtenir près de son usine?

M. RALSTON: Ce coût est établi selon un accord particulier. Nous construisons la ligne jusqu'à la limite de la propriété de l'usine et, à partir de cet endroit, le coût est établi d'après des normes qui s'appliquent aux embranchements privés. Il faudra une longueur de voie assez considérable, car trois produits doivent être transportés sur trois lignes distinctes.

M. SAUVÉ: La compagnie devra-t-elle payer le coût de cet embranchement?

M. RALSTON: Oui.

M. SAUVÉ: Alors, la compagnie de chemin de fer s'occupera des wagons sur cet embranchement?

M. RALSTON: La compagnie de chemin de fer livre sur l'embranchement une rame de wagons vides; elle accorde à la compagnie un emplacement sans aiguillage et ensuite elle reprend les wagons chargés.

M. SAUVÉ: Pourquoi n'est-il pas possible d'appliquer ce principe aux autres lignes similaires? Pourquoi une compagnie qui désire obtenir un pareil service ne paierait-elle pas le coût d'une ligne de 15 milles?

M. RALSTON: Voulez-vous parler de l'accord relatif à l'embranchement?

M. SAUVÉ: Dans ce domaine, serait-il possible de conclure un accord similaire?

M. RALSTON: Il n'y a à cela aucun empêchement juridique. Si une compagnie demande qu'on lui construise une ligne de chemin de fer de 100 milles de long selon les normes relatives aux embranchements privés, nous pouvons certainement le faire.

M. SAUVÉ: Une compagnie profite certainement d'un pareil accord. Quel avantage y a-t-il lorsque cette transaction se fait ainsi?

M. McPHILLIPS: La compagnie intéressée n'est pas obligée de se livrer à des opérations de chemin de fer.

M. SAUVÉ: Nous ne demandons pas à la compagnie intéressée de se livrer à des opérations de chemin de fer. Nous demandons à la compagnie de faire des placements qui permettront à la Compagnie des Chemins de fer nationaux de pourvoir à ce service. Je crois que, si ce principe est appliqué dans tous les cas, la Compagnie des Chemins de fer nationaux se trouvera dans une situation difficile.

M. RALSTON: La plupart des lignes que nous avons construites au cours des dernières années ont rapporté des profits considérables.

M. MARCOUX: Monsieur le président, je ne m'entends pas très souvent avec M. Lewis, mais je désire me reporter à la question qu'il a posée et qui concerne les Chemins de fer nationaux. S'il y avait concurrence, nous comprendrions pourquoi les montants ne devraient pas être révélés. Cependant, il n'existe aucune concurrence en ce qui concerne l'embranchement actuel et je crois que l'on pourrait révéler les montants des garanties. La même situation s'est produite à l'égard de projets soumis par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, mais dans le cas présent, il ne s'agit que du National-Canadien. Si on ne peut révéler ces montants, je crois qu'on devrait nous donner de plus amples renseignements.

M. BALCER: Monsieur le président, les membres de ce Comité ont discuté ce sujet presque chaque année. Cependant, il est reconnu que l'on accepte le fait qu'il peut être nuisible aux intérêts du National-Canadien que l'un de ses fonctionnaires dévoile certains renseigne-

ments. La raison pour laquelle on accepte ce fait, c'est que le chemin de fer a conclu des ententes avec les différentes compagnies, des ententes comportant des garanties diverses. Parfois ces garanties sont avantageuses, parfois elles le sont moins et, si un témoin est obligé de dévoiler des renseignements de cette nature, on peut être certain que les compagnies privées essaieront de négocier des accords qui leur seront favorables et qui seront au détriment du National-Canadien. Voilà pourquoi le témoin estime qu'il serait désavantageux de donner le renseignement en question.

Comme le témoin l'a déclaré plus tôt, je suis persuadé que, si un membre désire avoir ce renseignement en particulier, on le lui donnera.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne suis pas souvent d'accord avec le ministre, mais je dois reconnaître qu'il a raison en ce cas, car j'ai moi-même occupé le poste qu'il détient. J'aimerais à faire savoir aux membres du Comité que le Comité a l'habitude, comme d'ailleurs tout autre Comité, non pas de s'opposer à ce que le National-Canadien donne des renseignements, mais d'accepter la déclaration du National-Canadien si ses fonctionnaires et ses témoins déclarent que la communication de ces renseignements peut lui nuire sur le plan de la concurrence. On pourrait donner peut-être d'autres renseignements pour répondre aux questions de M. Lewis et de M. Marcoux; mais, si le témoin déclare qu'il ne peut pas ce renseignement, parce que cela est de nature à nuire à la société de la Couronne, qu'il représente, nous devrions reconnaître ce fait.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, j'aimerais à faire un commentaire à titre de résident du Nouveau-Brunswick. On a beaucoup parlé dernièrement à la Chambre des offices d'expansion. Je crois que la proposition à l'étude est une tentative en vue de mettre en valeur les ressources naturelles de la province du Nouveau-Brunswick. Le gouvernement provincial a consacré beaucoup de temps à cette question et il a intéressé d'autres financiers, comme la *K. C. Irving*. Je crois que les membres de notre Comité devraient accélérer l'étude du projet de loi, parce que, comme l'a déclaré le témoin, la construction de cette ligne créera beaucoup d'emplois dans ma circonscription où des centaines de travailleurs ont été mis à pied par le chemin de fer au cours des dernières années. Je crois que le bill à l'étude présente un projet avantageux et je suis d'avis que nous devrions en hâter l'adoption.

M. CROUSE: Comme actionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi qu'on l'a dit plus tôt, je crois que nous prisons tous des projets de cette nature. Le témoin a déclaré que la production de concentrés dépassera 300,000 tonnes par année et que la ligne touchera \$1.70 par tonne pour la manutention de ce minerai. Vous nous avez déjà donné beaucoup de renseignements. Le revenu brut dépassera un demi-million de dollars et votre projet prévoit une dépense d'environ un million et demi de dollars. Il est possible qu'après trois ans d'opération vous récupériez votre million et demi. La compagnie en question a un contrat de vingt ans et, à mon avis, vous avez neuf ans pour réaliser des bénéfices. Cela me semble être une affaire très profitable. Comme habitant des Maritimes, j'aimerais à poser une question. La compagnie possède-t-elle des actions que nous pourrions acheter?

M. LEWIS: Je veux éclaircir un point à ce propos.

M. HORNER (*Acadia*): Pourrait-on répondre à la dernière question posée par un membre du comité à savoir: La compagnie offre-t-elle des actions en vente ou s'agit-il d'une compagnie fermée? Il parlait de la *Brunswick Mining and Smelting*.

M. LEWIS: Je ne m'intéresse pas aux opérations financières personnelles de l'honorable membre.

M. RALSTON: Les recettes brutes provenant de l'expédition de concentrés à \$1.70 la tonne seront de \$545,000 par année et les approvisionnements à venir de l'ordre de 8,000 tonnes par an rapporteront un revenu brut de \$161,000 ou un total de \$706,000, sans tenir compte du revenu additionnel que nous retirerons certainement du fait que nous aurons 300 travailleurs de plus dans la région, de même que les familles de ces travailleurs et tous les approvisionnements supplémentaires pour cette population. Voilà ce qui en est pour la question des revenus bruts.

En ce qui concerne les actions, la *Brunswick Mining and Smelting Corporation* est une société privée inscrite à la bourse des valeurs de Toronto. On peut acheter les actions au prix d'environ \$3.50 à \$4 l'action, je crois. La capitalisation autorisée en juin 1962 était de 7.5 millions d'actions (valeur au pair de \$1 l'action); de ce montant, on avait émis 6 millions d'actions.

M. LEWIS: A titre de député nouvellement élu au Parlement, j'apprends que de temps à autre on doit redire que...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne cachez pas votre lampe sous le boisseau. Vous ne manquez pas d'aplomb.

M. LEWIS: Il n'est pas question d'aplomb ou de quoi que ce soit de ce genre. Je constate qu'un député doit répéter chaque jour qu'il favorise ce qui est bien donc il m'est nécessaire, je suppose, de signaler, comme d'autres membres du Comité l'ont fait, que je me réjouis de l'essor du Nouveau-Brunswick et que j'approuve tout à fait la construction de cette ligne par le National-Canadien. Ce qui me tracasse, c'est que je pense qu'on ne dévoile pas au Comité actuellement, ou en d'autres occasions où on avait posé des questions identiques, le renseignement que possède le chemin de fer. Peut-être que M. Taschereau pourrait nous dire quels renseignements le chemin de fer aurait à faire connaître à la Commission des transports du Canada si la question était soumise à cette Commission aux fins de fixation du tarif ou pour des raisons de ce genre. N'est-il pas vrai que, si vous vous présentiez à la Commission des transports afin d'obtenir une modification du tarif de \$1.70 à \$1.90, il faudrait que vous donniez des renseignements détaillés qui justifieraient l'augmentation? Il faudrait faire connaître à la Commission des transports vos frais d'exploitation et, en ce faisant, il vous faudrait déclarer les frais fixes y afférents. Il faudrait certainement donner ce renseignement. Pourquoi alors ne pas le donner ici? Si je me trompe pour ce qui est de la nature des renseignements qu'il faudrait donner à la Commission des transports, je vous prie de me corriger.

M. TASCHEREAU: Monsieur Lewis, je vous répondrai que nous ne demandons pas à la Commission de déterminer un tarif; celui-ci est en vigueur jusqu'à ce qu'il soit interdit. La question de l'interdiction du tarif est normalement soulevée par une réclamation de l'expéditeur. Cela ne s'est évidemment pas produit. L'industrie s'est déclarée satisfaite du tarif actuel et elle est convaincue que, s'il y a une augmentation des frais ferroviaires, il devra y avoir une nouvelle négociation en vue d'obtenir un tarif plus élevé. On ne fera vraisemblablement pas connaître le renseignement à moins que l'expéditeur adresse une réclamation.

M. LEWIS: Si vous demandiez une augmentation que l'expéditeur ne veut pas accepter, il vous faudra justifier votre demande en transmettant à la Commission des transports en audience publique des renseignements comme ceux que j'ai demandés, n'est-ce pas? monsieur Taschereau.

M. TASCHEREAU: Je crois que nous essaierions de ne pas fournir le renseignement à l'expéditeur, mais il faudrait certainement que nous le donnions à la Commission.

M. LEWIS: Justement.

M. TURNER: A titre confidentiel.

M. LEWIS: Ce n'est pas confidentiel, je connais cela. J'estime que c'est insulter le Parlement—je répète, insulter le Parlement—que de refuser de dévoiler au Comité un renseignement que le chemin de fer doit communiquer à un organisme public créé par le Parlement pour certaines fins.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Lewis trompe le Comité. Si on présente une demande à la Commission des transports, ce sera au nom de la compagnie, qui est une des parties à l'entente. Elle s'engagera donc dans cette affaire en sachant très bien qu'il faudra faire connaître publiquement le renseignement, si elle veut faire une demande à la Commission. C'est tout à fait juste.

M. LEWIS: Comme avocat, je n'approuve pas ce genre de subtilités légales.

M. BADANAI: Je désire poser une question relativement...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Je vous prie de répéter votre question, monsieur Badanai.

M. BADANAI: Je demande à Monsieur Ralston si, en plus du projet d'exploitation du minerai, l'existence de forêts de bois de pâte à papier près de la ligne projetée vous a fortement incités à construire cette ligne?

M. RALSTON: Non, monsieur. Nous avons étudié les possibilités d'exploitation du bois de pâte à papier et nous avons conclu qu'il était très improbable que nous exploitions ce marché. La ligne n'a que 15 milles de longueur. La compagnie *Bathurst Power and Paper Company* possède des terres à bois le long de la rivière Nepisiguit et elle pratique le flottage du bois à partir d'une région située à 60 ou 70 milles de l'embouchure de la rivière. De plus, dans la vallée de Pabineau, que traverse la ligne que nous projetons, le bois est fait de regain d'essences conifères et d'arbres feuillus pouvant servir à la fabrication de la pâte à papier. Ce bois est transporté à l'usine de la compagnie par camion. Celle-ci possède un réseau routier dans cette région et un équipement pour le transport par camion.

M. BADANAI: Quelle est la distance jusqu'à l'usine par la route.

M. RALSTON: La distance par la route est d'environ 25 milles.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vois qu'il est près de 12h.30, monsieur le président, et je suppose que vous désirez que nous en finissions avant d'ajourner. Je n'ai qu'une chose à ajouter. En ce qui concerne les témoins, je désire les féliciter personnellement, parce que j'estime qu'ils ont répondu aux questions d'une façon très directe.

M. Ralston a expliqué très clairement les méthodes d'administration ferroviaire et la gestion interne des chemins de fer. Je ne m'oppose pas aux questions de M. Lewis. Mais je ne pense pas moins que certaines d'entre elles auraient dû être posées au Comité des chemins de fer. En tout cas, j'espère qu'aujourd'hui on ne poussera pas l'enquête sur certaines affaires privées des chemins de fer qui sont confidentielles.

J'ai été heureux de voir M. Fisher s'entendre avec M. Balcer et M. Chevrier qui a de l'expérience dans ce domaine. M. Lewis parle d'insulte au Parlement. Je m'oppose très fortement à cette déclaration, car nous avons dans le Comité certains usages qui ont été établis au cours des années et j'ai l'intention de faire tout ce qui est possible pour qu'ils soient maintenus et pour qu'on les observe.

Je conviens avec M. Rideout qu'il s'agit d'une initiative qui favorisera l'essor du Nouveau-Brunswick et d'une région de langue française qui en a certainement besoin. Acceptons donc ce projet!

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, monsieur Drury?

M. DRURY: Pas maintenant.

M. LEWIS: Si je n'ai pas de question à poser, ce n'est pas parce que M. Bell m'a intimidé. Permettez-moi de vous dire que j'ai bien l'intention d'y revenir chaque fois que je le jugerai nécessaire.

M. HORNER (*Acadia*): M. Lewis dit qu'il va y revenir. Je crois que cela n'est pas nécessaire, parce que M. Ralston a déclaré clairement que le capital sera remboursé dans les limites de deux ans et qu'on aura dix ans pour se compenser. Cela me semble être un très bon placement et tout ce que nous pouvons faire à partir de ce moment, c'est de nous instruire.

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

M. LAMOUREUX: Le tarif-marchandises fait-il partie de l'accord ou ne s'agit-il que d'une entente tacite?

M. RALSTON: Non, monsieur. Le tarif-marchandises est séparé et distinct de la garantie du volume du trafic. Le tarif-marchandises ne fait pas partie de la garantie du volume du trafic. La garantie du volume du trafic ne concerne que le volume de trafic que la compagnie s'engage à expédier chaque année pendant un nombre d'années déterminées en tenant compte du fait que, si la compagnie n'expédie pas le volume déterminé, elle devra payer une certaine amende pour chaque tonne manquante.

M. LAMOUREUX: Alors le tarif-marchandises de \$1.70 n'est qu'une entente verbale conclue avec la compagnie?

M. RALSTON: C'est un peu plus que cela. Nous avons eu des discussions et nous avons échangé des lettres avec la compagnie, qui a accepté ce tarif.

M. FISHER: Un certain nombre de gens ont fait des déclarations. Je désire attirer l'attention des membres du Comité sur le fait que notre Comité existe depuis 1868. C'est ce Comité qui a approuvé la construction de toutes les lignes de chemins de fer publics au Canada. Tout ce que nous avons à faire, c'est d'étudier les dossiers et de voir ce qui s'est passé dans le domaine ferroviaire, sans oublier toutes les faillites que le pays a connues y compris celle du National-Canadien. Je me rends compte du fait que, si on avait exercé un peu de surveillance dans le passé, on aurait peut-être pu augmenter les bénéfices. Mais il me semble que c'est ridicule de parler ici de tradition.

M. TURNER: Je soutiens le même point de vue à l'égard des Chemins de fer nationaux du Canada, que d'ailleurs M. Lewis et moi-même avons défendu aujourd'hui, à l'égard du Pacifique-Canadien. La discussion ne porte pas sur deux entreprises qui sont en conflit l'une à l'égard de l'autre.

Les articles 1 à 8 sont approuvés.

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle approuvée?

L'annexe est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le projet de loi est-il approuvé?

Le projet de loi est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Devrai-je faire rapport du projet de loi sans modification?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Je vois qu'il est midi et 30 minutes. Le Comité a deux autres questions à étudier et je propose, si cela vous convient, que nous nous réunissions de nouveau mardi matin à 9 h. 30.

M. FISHER: A propos de la Loi sur la diminution des tarifs-marchandises, l'Association canadienne des camionneurs désire faire certains commentaires. Je me demande si vous vous attendez à ce que les membres à titre individuel invitent cette association à venir ici?

Le PRÉSIDENT: On m'a déjà fait savoir qu'on désire témoigner. Un des représentants de cette association est venu ici ce matin et il était prêt à présenter son témoignage.

M. FISHER: J'imagine qu'il sera décidé que, mardi matin à 9 h. 30 nous étudierons la Loi sur la diminution des tarifs-marchandises?

Le PRÉSIDENT: C'est cela.

M. CHEVRIER: Qui avez-vous l'intention d'inviter?

Le PRÉSIDENT: L'association des camionneurs a demandé la permission de témoigner.

M. CHEVRIER: Je veux dire qui témoignera au nom du Gouvernement?

Le PRÉSIDENT: La Commission des transports et les dirigeants et fonctionnaires du ministère des Transports.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCES DU MARDI 11 DÉCEMBRE ET DU
MERCREDI 12 DÉCEMBRE 1962

Concernant le

Bill C-91, Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport
de marchandises

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports, MM. Rod Kerr, C.R.,
H. W. Ellicott et A. S. Kirk, de la *Commission des transports et*
MM. John Magee et George H. Montague, de la *Canadian Trucking*
Associations, Incorporated.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

28204-6-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Marcel Bourbonnais

MM.

Addison	Grills	Nielsen
Argue	Gundlock	Nugent
Badanai	Hodgson	Ormiston
Baskin	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Beaulé	Howe	Phillips
Bélanger	Lamoureux	Rideout
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Leboe	Robichaud
Benidickson	Legaré	Rock
Bourbonnais	Lewis	Ryan
Bradley	MacEachen	Rynard
Byrne	MacEwan	Sams
Cameron (<i>Nanaimo- Cowichan-Les Îles</i>)	Mackasey	Sauvé
Chevrier	Maltais	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Cook	Marcoux	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Crouse	McCleave	Stenson
Drury	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Tucker
Dupuis	McMillan	Turner
Fisher	McNulty	Valade
Gauthier	McPhillips	Webb
Granger	Mitchell	Winch—60

*La secrétaire du comité,
Dorothy F. Ballantine.*

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 3 décembre 1962

Il est ordonné,—Que le bill C-91, loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, soit déferé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 11 décembre 1962

(4)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures 40 minutes du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Argue, Badanai, Baskin, Beaulé, Bélanger, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bradley, Byrne, Cook, Crouse, Gauthier, Granger, Grills, Gundlock, Horner (*Acadia*), Howe, Leboe, Legaré, Lewis, MacEwan, Marcoux, Ryan, Rynard, Sams, Sauvé, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker, Turner, Stenson, Webb, Winch—(39).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; *du ministère des Transports:* M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint; *de la Commission des transports:* M. Rod Kerr, C. R., commissaire en chef; M. H. H. Griffin, commissaire en chef adjoint; M. A. S. Kirk, commissaire; M. H. W. Ellicott, directeur du trafic; M. M. E. Burwash, directeur de l'économique et de la comptabilité; *de la «Canadian Trucking Associations, Inc.»:* M. R. R. Ramsay, président; M. John Magee, secrétaire exécutif; M. George H. Montague, conseiller économique; M. Benoît Savard, secrétaire exécutif adjoint.

Interprète: M^{11e} P. Cyr, interprète parlementaire.

Les membres étudient le bill C-91, intitulé: «Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.»

Sur l'article 1.

Sur l'invitation du président, le ministre des Transports présente les hauts fonctionnaires du ministère des Transports et de la Commission des transports.

M. Kerr fait un bref exposé.

M. Balcer, assisté de M. Kerr, de M. Ellicott et de M. Kirk, répond aux questions.

M. McGee présente un mémoire au nom de la *Canadian Trucking Associations, Incorporated*. Des exemplaires de ce mémoire sont remis aux membres et les textes anglais et français sont remis au secrétaire du Comité.

Après un débat pour savoir s'il est nécessaire d'interroger davantage les témoins, sur la proposition de M. Horner, appuyé par M. Turner,

Il est décidé—Que le Comité se réunira de nouveau demain matin (le 12 décembre) à 9 heures et demie.

A midi et demi, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau le mercredi 12 décembre 1962, à 9 heures et demie du matin.

MERCREDI 12 décembre 1962

(5)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

COMITÉ PERMANENT

Présents: MM. Addison, Argue, Baskin, Beaulé, Bélanger, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Benidickson, Bradley, Byrne, Chevrier, Cook, Fisher, Gauthier, Grills, Hodgson, Horner (*Acadia*), Howe, Lamoureux, Leboe, Legaré, Lewis, MacEwan, Marcoux, McCleave, McDonald, McPhillips, Pascoë, Robichaud, Rock, Ryan, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Stenson, Tucker, Turner, Webb, Winch—(38).

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint; de la Commission des transports: M. Rod Kerr, C.R., commissaire en chef; M. A. S. Kirk, commissaire; M. H. W. Ellicott, directeur du trafic; M. M. E. Burwash, directeur de l'économique et de la comptabilité; de la «*Canadian Trucking Association, Inc.*»: M. R. R. Ramsay, président; M. John Magee, secrétaire exécutif; M. George H. Montague, conseiller économique; M. Benoît Savard, secrétaire exécutif adjoint.

Interprète: M¹¹e P. Cyr, interprète parlementaire.

Les membres poursuivent l'étude du bill C-91, intitulé: «Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.»

Sur l'article 1.

M. Magee, au nom de la *Canadian Trucking Associations, Incorporated*, consigne au compte rendu un supplément au mémoire présenté la veille. Le texte en est remis aux membres, ainsi qu'au secrétaire du Comité.

M. Magee, assisté de M. Montague, répond aux questions.

Sur la proposition de M. Smith (*Calgary-Sud*), appuyé par M. Leboe,

Il est décidé—Que le président nommerait six membres pour composer, avec le président, un sous-comité du programme et de la procédure.

A 10 heures 45 minutes du matin, le Comité s'ajourne au jeudi 13 décembre 1962, à 9 heures et demie du matin.

La secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine.

TÉMOIGNAGES

MARDI, le 11 décembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ce matin, nous devons étudier le bill C-91, intitulé: «Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.»

Je mettrai en discussion le premier article et demanderai ensuite au ministre des Transports de présenter les témoins qui représentent ici la Commission des transports.

Sur l'article 1—*Prolongation du délai d'application.*

L'honorable LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Merci, monsieur le président. Ce matin, nous avons avec nous M. Rod Kerr, commissaire en chef de la Commission des transports; M. M. E. Burwash, directeur, Direction de l'économique et de la comptabilité de cette Commission, et M. George Scott, sous-ministre adjoint du ministère des Transports. Ils sont prêts à répondre à vos questions. J'ai demandé à M. Kerr, si le Comité est d'accord, de donner une idée d'ensemble des principaux points de ce bill.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Kerr.

M. ROD KERR, C. R. (*commissaire en chef de la Commission des transports du Canada*): Monsieur le président, le commissaire en chef adjoint, M. H. H. Griffin, le commissaire Kirk, et le directeur du trafic, M. Ellicott, m'accompagnent ce matin.

Avant de parler du projet de loi, je veux signaler que, ce matin, nous devons entendre une cause relative au tarif-marchandises (il s'agissait des taxes convenues); des avocats de la Saskatchewan, de l'Alberta et d'autres parties du Canada sont déjà sur les lieux. J'avais le choix entre venir ici ou rester à entendre cette cause au tribunal. J'ai pensé que ma place était ici pour aider le Comité autant que possible. Il se peut qu'après cette séance du Comité je regrette de ne pas être resté au tribunal.

Il ne reste presque rien à ajouter au sujet de ce bill et de ceux qui l'ont précédé; si cela peut être utile au Comité, j'en donnerai un bref résumé.

La loi primitive sur la réduction des taux de transport de marchandises a été adoptée en juillet 1959; elle figure au chapitre 27 des statuts de cette année-là et elle est entrée en vigueur le 8 juillet. Cette augmentation se rattachait à une hausse générale de 17 p. 100 du tarif-marchandises que la Commission des transports avait autorisée vers la fin de l'année 1958. La Commission a pris sa décision et rendu l'ordonnance n° 96300 le 17 novembre 1958. Un appel au gouverneur en conseil a été rejeté en vertu du décret du conseil CP 1958/1956, en date du 26 novembre 1958. Les taux accrus sont entrés en vigueur le 1^{er} décembre 1958.

La loi sur la réduction des taux de transport de marchandises tendait à ramener les taux à leurs niveaux antérieurs. La loi permettait d'affecter une somme de 20 millions de dollars à cette fin. Cette réduction était prévue pour une période de douze mois et visait les taux normaux de catégorie qui n'étaient pas des taux de concurrence, ainsi que les taux sur un produit désigné, auxquels avait été appliquée toute l'augmentation de 17 p. 100 le jour même de l'entrée en vigueur de la loi. En conséquence, la Commission a décrété que les compagnies réduiraient de 17 p. 100 à 10 p. 100 l'augmentation visant les marchandises en question, les taux ramenés à 10 p. 100 entrant en vigueur le 1^{er} août 1959.

Quelques mois ont permis à la Commission de voir qu'il était possible de réduire encore ces taux. Elle a donc décrété que l'augmentation de 17 p. 100 soit réduite à 8 p. 100 pour les denrées en question. Cette réduction au niveau de 8 p. 100 est entrée en vigueur le 6 mai 1960. En 1960, le Parlement a prolongé de 9 mois la période de 12 mois prescrite par la loi et ajouté 15 millions de dollars au montant prévu dans cette loi; il s'agit du chapitre 42 des statuts de 1960. Le délai d'application se prolongerait donc jusqu'au 30 avril 1961. La Commission a ensuite ordonné que soit maintenu le niveau de 8 p. 100 au cours de la période prolongée. En 1961, le Parlement a de nouveau prolongé de 12 mois le délai d'application, soit jusqu'au 30 avril 1962, et il a encore une fois augmenté le montant de 20 millions de dollars; cette disposition constitue le chapitre 29 des statuts de 1961. La Commission a de nouveau ordonné le maintien du niveau de 8 p. 100 jusqu'au 30 avril 1962. La loi ne l'autorisait pas à ordonner aux compagnies de maintenir les taux déduits au-delà du 30 avril de cette année; mais les compagnies l'ont fait de leur propre gré depuis cette date.

Les compagnies ont été rénumérées pour le transport effectué avant le 30 avril dernier; mais elle n'ont reçu aucun paiement pour le transport fait après cette date. Ce bill, s'il devient loi, permettra au Trésor fédéral de rémunérer les compagnies pour le transport effectué au niveau de 8 p. 100 depuis le 30 avril dernier et pour le reste de la période indiquée dans ce bill. Les compagnies sont rémunérées d'après la différence qui existe entre le niveau de 17 p. 100 et celui de 8 p. 100, pour toutes les denrées transportées au taux applicable au niveau de 8 p. 100, qui est en vigueur depuis le 6 mai 1960. Au fond, la loi avantage les expéditeurs ou les destinataires des marchandises, selon celui qui paie les frais de transport.

Le Trésor fédéral verse des sommes aux compagnies, mais seulement dans la mesure où, conformément à cette loi, la Commission les a contraintes à réduire leurs taux. Les compagnies rémunérées sont celles qui, en vertu de l'ordonnance n° 96300, ont été autorisées à augmenter leurs taux de 17 p. 100 et auxquelles la Commission a ordonné de réduire ces taux en conformité des dispositions de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

J'ajoute que votre Comité et le comité permanent des transports et des communications du Sénat ont examiné la loi primitive et les deux prolongations antérieures du délai d'application, des explications détaillées étant données chaque fois. Je n'ai pas voulu répéter ni reprendre des sujets déjà étudiés et expliqués par le menu. Je m'en garderai, à moins que le Comité n'en exprime le désir. J'ai donc exposé ce qui, à mon avis, constitue un tableau général de la loi, son but et son histoire.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Kerr. Le Comité a-t-il des questions à poser?

M. COOK: Pourriez-vous me dire combien de compagnies ont bénéficié de la loi et quelles sont ces compagnies?

M. KERR: Voici les compagnies en cause et les sommes qu'elles ont reçues pour les 33 mois où les réductions ont été en vigueur par suite de la loi, à savoir jusqu'au 30 avril de cette année:

National-Canadien	\$29,056,401.83
Pacifique-Canadien	21,255,824.91
Algoma Central and Hudson Bay Railway ..	282,550.74
Midland Railway of Manitoba	51,516.63
Northern Alberta Railways	625,914.87
Ontario Northland Railway	799.09
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway	136,858.45
Great Northern Railway	12,613.86
New York Central System	102,536.70
Chesapeake and Ohio Railway	94,579.69
Wabash Railway	24.42
Canada & Gulf Terminal Railway	24,222.25
Napierville Junction Railway	8,665.76
Canada Steamship Lines	275,974.10
Total	<u>\$51,928,483.30</u>

M. MARCOUX: J'ai un mot à dire à ce sujet. Je vois sur la liste les *Canada Steamship Lines*, qui ne sont pas une compagnie de chemin de fer. Je vois ensuite le *New York Central System* et le *Chesapeake and Ohio Railway* qui ne ressemblent pas à des compagnies canadiennes. J'aimerais savoir pourquoi ces compagnies n'ont pas de subventions sur les taux de transport?

M. KERR: Elles ont obtenu la permission d'augmenter leur taux de 17 p. 100. Les *Canada Steamship Lines*, à l'instar des chemins de fer, ont adopté ces taux. Il s'agit de taux communs applicables au transport ferroviaire et maritime et les *Canada Steamship Lines*, comme les chemins de fer, ont augmenté ces taux communs en conformité de l'ordonnance. On leur a ordonné de réduire leur tarif du niveau de 17 p. 100 à celui de 8 p. 100.

En ce qui concerne le *New York Central System* et les autres lignes mentionnées, il s'agit de chemins de fer qui sont aussi exploités au Canada. Ils ont augmenté leur tarif de 17 p. 100 en conformité de l'ordonnance de la Commission et les denrées auxquelles s'appliquait ce tarif étaient des denrées canadiennes transportées sur ces lignes au Canada. Sans cette réduction des taux de 17 p. 100 à 10 p. 100 et ensuite à 8 p. 100, il est probable que ces compagnies exigeraient encore l'augmentation de 17 p. 100 et que les expéditeurs canadiens qui font transporter leurs denrées sur ces lignes ferroviaires paieraient le gros prix au lieu d'une augmentation de 8 p. 100.

M. MARCOUX: Une partie des subventions va-t-elle aux entreprises de camionnage?

M. KERR: La subvention vise simplement à compenser la réduction des taux. Les taux étaient augmentés de 17 p. 100 et ils ont été ramenés à une augmentation de 8 p. 100. Les chemins de fer reçoivent 8 p. 100 de l'expéditeur et la différence du Trésor fédéral, soit 17 p. 100 en tout, ou le tarif autorisé qui était en vigueur.

M. MARCOUX: Ce calcul s'applique-t-il au transport par camion?

M. KERR: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): N'est-ce pas répondre de façon plutôt vague? Si l'on considère l'organisation financière du chemin de fer, l'entreprise ferroviaire dans son ensemble, et les entreprises de camionnage, il est bien sûr qu'elles bénéficient de la subvention, quoique indirectement peut-être; elles en bénéficient tout de même.

M. KERR: Sans cette subvention, ces transporteurs exigeraient une hausse de taux de 17 p. 100 des expéditeurs.

M. SAMS: Pour l'ensemble des marchandises?

M. KERR: Pour les denrées que visait cette hausse de 17 p. 100.

M. HORNER (*Acadia*): Y a-t-il une liste spéciale de marchandises auxquelles cette réduction s'applique plutôt qu'à d'autres?

M. KERR: La réduction s'applique en général aux denrées dont le transport ne donne pas lieu à la concurrence et, du point de vue du revenu, elle s'applique à environ 30 p. 100 de toutes les marchandises productrices de revenus.

M. WINCH: A-t-on une définition précise de ce que serait une denrée dont le transport ne donne pas lieu à la concurrence?

M. KERR: La définition que donne la loi sur les chemins de fer ne nous est guère utile. On a parfois défini cette expression à votre Comité; mais il est très difficile de ne pas employer les termes des chemins de fer quand on parle des taux. Le commissaire Knowles a déjà donné quelques fois cette définition ici même.

M. WINCH: Quelle est votre définition?

M. KERR: Les taux de catégorie non concurrentiels et les taux sur un produit désigné non concurrentiels sont des taux auxquels s'applique la subvention. Les taux de catégorie sont les taux les plus élevés que le chemin de fer peut exiger; ils s'appliquent à environ huit mille articles énumérés dans le classement des marchandises du Canada. Les articles ouvrés de grande qualité sont les principaux articles expédiés aux taux de catégorie.

Les taux sur un produit désigné sont moins élevés que les taux de catégorie. Ils s'appliquent aux marchandises en vrac et à d'autres articles expédiés en grandes quantités, comme l'acier, le sable et le gravier, les sciages, le bois à pâte, les fruits et les légumes, les minerais, le ciment, la pâte de bois mécanique, le papier-journal, les produits en conserve, le sucre, et ainsi de suite.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais poser une autre question à ce sujet. Vous avez parlé de 30 p. 100 du trafic; s'agit-il de 30 p. 100 du transport global ou de 30 p. 100 des denrées?

M. KERR: Il s'agit de 30 p. 100 du revenu.

M. MCPHILLIPS: Vous avez mentionné le *Northland*. Je suppose que c'est parce qu'il est relié aux autres lignes; il ne relève pas de votre compétence.

M. KERR: Pour une partie, oui. Le *Nipissing Central* fait partie du *Northland* et le *Nipissing Central* est un chemin de fer fédéral, parce qu'il traverse la frontière entre l'Ontario et le Québec. Cette partie du *Northland* relève de notre compétence.

M. MCPHILLIPS: En général, le *Northland* relève de votre compétence, parce qu'il constitue une ligne de jonction.

M. KERR: Seulement en ce qui concerne le *Nipissing Central*.

M. COOK: Pourriez-vous me dire si les émoluments de certains administrateurs de la compagnie sont payés grâce à la même subvention?

M. KERR: Je ne le sais pas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous m'expliquer le rapport qui existe entre ce bill et le crédit n° 213A dont voici le texte:

Paiements provisoires, selon les recommandations faites par la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer en attendant son rapport définitif, etc. \$50,000,000.

Quel est le rapport entre ces deux dispositions législatives?

M. KERR: Je ne suis pas en mesure de vous répondre, monsieur Smith. Il s'agit de deux mesures distinctes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le ministre pourrait peut-être expliquer le rapport qui existe entre les deux?

M. BALCER: Comme nous l'avons déjà expliqué, nous étudions ici la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises qui tend à maintenir le programme de réduction des taux aux niveaux antérieurs et à dédommager les chemins de fer de leur perte, soit leur verser la différence entre 8 et 17 p. 100. Le crédit de 50 millions de dollars qui paraît au budget des dépenses est accordé provisoirement aux chemins de fer, jusqu'à la mise en vigueur des recommandations du rapport MacPherson.

M. LEWIS: Je suppose que l'écart entre les denrées de concurrence et celles qui ne le sont pas s'élargit de plus en plus?

M. KERR: La tendance indique qu'il y a de plus en plus de denrées non concurrentielles auxquelles s'appliquent maintenant les taux de catégorie.

M. LEWIS: Peut-on supposer que certains articles qui antérieurement étaient inclus dans la catégorie des denrées non concurrentielles appartiennent maintenant à la catégorie des denrées concurrentielles?

M. KERR: C'est exact. Je pourrais vous donner quelques renseignements utiles à ce sujet en fondant ma statistique sur les chiffres de l'analyse des bordereaux d'expédition de la Commission. J'ai obtenu des chiffres qui partagent le revenu de 1961 en quatre grandes catégories: en 1961, le total des recettes marchandises des chemins de fer compris dans la première catégorie était d'environ 845 millions de dollars, dont un montant de 77.3 millions de dollars, soit 9.1 p. 100 du revenu total, provenait des céréales et des produits dérivés des céréales transportés aux taux statutaires et connexes. Ce transport représentait 27.3 p. 100 du total exprimé en tonnes-milles. La deuxième catégorie comprend les denrées transportées au taux de catégorie et au taux sur un produit désigné qui ne sont pas des taux de concurrence; le total de cette catégorie était 260.9 millions de dollars, c'est-à-dire 30.9 p. 100 du revenu global et 23.5 p. 100 du total exprimé en tonnes-milles. Dans la troisième catégorie, nous avons inclus le revenu provenant du transport effectué aux taux convenus et aux taux de concurrence, soit un montant de 292.4 millions de dollars ou 34.6 p. 100 du revenu global et 21.2 p. 100 du total exprimé en tonnes-milles. La dernière catégorie comprend le revenu du transport effectué au taux international, un montant de 214.4 millions de dollars, soit 25.4 p. 100 du revenu total et 28 p. 100 du total exprimé en tonnes-milles.

M. LEWIS: Les paiements sont-ils faits une fois par année, monsieur Kerr, ou à intervalles réguliers?

M. KERR: Nous les faisons chaque mois, à mesure que les comptes nous parviennent conformément à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Les comptes arrivent toujours deux ou trois mois en retard, parce qu'ils doivent être recueillis et classés aux bureaux des chemins de fer, puis envoyés à la Commission.

M. HORNER (*Acadia*): M. Kerr pourrait-il nous expliquer pourquoi il a besoin cette année d'un gros montant, 75 millions comparé à 20 millions demandé au début, en 1959?

M. KERR: Ce montant représente simplement le montant global. Un montant a été ajouté chaque année.

M. HORNER (*Acadia*): C'est le montant global pour l'ensemble des 33 mois?

M. KERR: Oui.

M. MARCOUX: Ainsi, en plus des subventions qu'il reçoit d'autres sources du gouvernement, le National-Canadien reçoit environ 173 millions de dollars du peuple canadien par l'entremise du gouvernement.

M. KERR: Je n'ai pas calculé toutes les subventions.

M. MARCOUX: D'après les chiffres que j'ai ici, il y a environ 170 millions en plus d'un montant de 75 millions.

M. ARGUE: Pourriez-vous nous dire dans quelle mesure les camions, s'il en est, effectuent le transport de marchandises comme celles que vise ce projet de loi? Le bill s'applique aux marchandises transportées par chemin de fer et ces marchandises sont censées échapper à la concurrence; il semblerait donc que les camions ne s'occupent nullement de ce genre de transport. Je me demande simplement si les camions effectuent ce genre de transport?

M. KERR: Il y a peut-être des camions qui transportent du sable et du gravier.

M. ARGUE: Vous croyez qu'il y en a peut-être dans l'entreprise de camionnage?

M. KERR: Je crois que les entreprises de camionnage transportent des marchandises comme celles dont il s'agit ici, mais elles ne touchent pas la subvention. Les seules denrées qui donnent droit à cette subvention sont transportées par chemin de fer.

(Texte)

M. GAUTHIER: Je voudrais poser une question, monsieur le président. Depuis le début, on parle du «CN», on semble vouloir dire que leur système de camionnage n'est pas inclus dans le rapport. Est-ce réel? Est-ce qu'on traite exclusivement du «CN» ou si l'on traite du «CNR» et de son organisation de camionnage? C'est ça que je voudrais savoir.

M. BALCER: Le projet de loi que nous avons devant nous, monsieur Gauthier, tend à compenser les chemins de fer pour la perte qu'ils subissent à cause de la différence entre l'augmentation réclamée de 17 p. 100 et l'augmentation de 8 p. 100.

Comme vous le savez la Commission des transports leur a accordé le droit d'augmenter les «taux de fret» de façon raisonnable sur certains taux de 10 à 17 p. 100. Le gouvernement, à la suite de représentations des provinces, de corps publics et d'expéditeurs, a décidé d'obliger les chemins de fer à réduire cette augmentation de 17 à 10 p. 100, et par la suite à 8 p. 100. Les 20 millions de dollars que nous payons sont pour compenser les chemins de fer pour la perte qu'ils ont subie à ce moment-là.

M. GAUTHIER: Quand vous employez l'expression «chemins de fer», est-ce que vous parlez du service secondaire de camionnage que les chemins de fer possèdent?

M. BALCER: Seulement dans les cas où il y aurait, parmi les marchandises qui sont transportées, des marchandises qui étaient touchées par cette augmentation de 17 p. 100. S'il y a des marchandises qui étaient transportées par camion et qui ont été touchées par cette augmentation de 17 p. 100. Alors, dans ces cas-là, une partie des 20 millions s'applique à ce trafic.

M. GAUTHIER: Croyez-vous que cette réduction ait touché le système de transport du National-Canadien dans la province de Québec, dans les années qui viennent de passer?

M. BALCER: Définitivement.

M. GAUTHIER: Maintenant, si elle touche le système routier...

M. BALCER: Vous ne m'avez pas demandé si le système routier était touché. Vous m'avez demandé si le «CNR» dans ses opérations dans la province de Québec, était affecté par ces subsides de 20 millions.

M. GAUTHIER: Est-ce que le système routier, propriété actuelle du «CNR», est affecté par cette réduction des transports, comme on semble le constater dans la province de Québec.

M. BALCER: Je ne crois pas.

(Traduction)

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De façon générale, les marchandises mentionnées dans la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises ne sont pas transportées par les camions. Est-ce exact?

M. BALCER: C'est exact.

M. KERR: Oui, c'est bien cela.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Kerr pourrait-il nous dire assez exactement, s'il le sait, quel pourcentage de ces marchandises sont transportées par les camions? Serait-ce 2 p. 100, 5 p. 100, ou quoi?

M. KERR: Je ne peux pas vous donner ce genre d'estimation; mais je crois que le pourcentage serait très faible.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Peut-être pas plus de 5 p. 100?

M. KERR: Surtout en ce qui concerne les longs parcours, je crois que votre estimation serait assez juste.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les long parcours dans ce domaine sont assez rares, n'est-ce pas?

M. KERR: Je crois que c'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Donc, il est peu probable que les services de camionnage du National-Canadien, ni même ceux du Pacifique-Canadien, profitent beaucoup de cette réduction, si toutefois ils en profitent. Est-ce vrai?

M. KERR: Je crois que c'est vrai.

(Texte)

M. COOK: Monsieur Balcer, selon l'administration des compagnies qui bénéficient de cette subvention, est-ce que les subventions sont justifiables même si elles subissent une certaine perte, comme on semble le laisser croire? Est-ce que si elles avaient une administration mieux «contrôlée», elles pourraient survivre quand même sans avoir recours à ces subventions?

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cook, permettez-moi de vous rappeler que le bill que nous étudions comprend une loi qui modifie la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et que plusieurs compagnies sont en cause.

M. COOK: Je songeais seulement au National-Canadien et je me demandais si cette subvention était justifiable.

(Texte)

M. BALCER: Monsieur Cook, lorsque cette augmentation de 17 p. 100 a été accordée par la Commission des transports, il y a eu une enquête publique, les provinces ont pu faire entendre leurs arguments à l'encontre de cette augmentation. Il y a eu une enquête très poussée. Nécessairement, après avoir entendu les deux côtés, la Commission des transports a accordé cette augmentation de 17 p. 100.

Maintenant, lorsque le gouvernement a décidé d'accorder des subsides de 20 millions, c'était pour empêcher les chemins de fer d'imposer cette augmentation du «taux de fret». C'étaient des subsides non pas aux chemins de fer mais aux expéditeurs. Ce que je veux que vous compreniez, c'est que ces subsides sont payés aux expéditeurs.

M. COOK: Par exemple, cette supposée perte que les compagnies subissent, est-ce qu'elles ne peuvent pas l'endurer sans avoir recours à une subvention?

M. BALCER: Il a été décidé par le gouvernement, par la suite approuvé par le Parlement, que cette compensation de 20 millions était justifiable.

(Traduction)

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, j'ignore si je devrais poser ma question à M. Kerr ou au ministre. Je demande ces renseignements, parce que j'ai eu de la difficulté à comprendre une des réponses de M. Kerr.

On nous a dit que cette subvention particulière est accordée parce que, en guise de compensation, on veut ramener aux niveaux antérieurs les taux de 17 ou 18 p. 100. On a dit que les compagnies de camionnage pouvaient concurrencer en vue d'obtenir une partie de ce transport, qui ne serait guère importante paraît-il, et qui équivaldrait à environ 5 p. 100 de l'ensemble. Il est évident qu'aucune compensation n'est versée aux compagnies de camionnage à cause de la concurrence, qui est injuste entre ces compagnies et les chemins de fer. Je veux savoir (c'est une question bien simple) pourquoi il est si important que les compagnies de camionnage, qui concurrencent les chemins de fer, qu'elles reçoivent ou non cette compensation, n'auraient pas ou ne pourraient pas avoir une part plus grande de ce transport? Est-ce à cause de la nature des marchandises qu'elles doivent transporter sur de longs parcours? Êtes-vous bien sûr que le volume ne dépasse pas 5 p. 100?

M. KERR: Monsieur Smith, des représentants des associations de camionnage du Canada, qui ont déjà comparu devant ce Comité, sont ici présents; je crois qu'ils pourraient mieux que moi répondre à vos questions.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous dire que ces représentants auront l'occasion de présenter un mémoire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Alors, monsieur le président, je retire mes questions et je les poserai plus tard.

M. KERR: Je crois que les renseignements qu'ils pourront fournir à ce sujet seront plus exacts que ceux que je pourrais vous donner.

M. RYAN: Monsieur le président, le ministre a dit qu'un certain taux s'appliquait aux marchandises transportées par rail, et un autre à celles qui sont transportées par camion ou sur les routes. Est-ce à dire que, dans le cas de marchandises expédiées en partie par rail et en partie par camion, on applique des taux de transport différents?

M. KERR: Je répéterai peut-être ce que j'ai déjà dit, mais je désire signaler que l'augmentation de 17 p. 100, lorsqu'elle a été accordée, ne s'appliquait qu'au transport par rail ou par rail et par eau, c'est-à-dire par rail et sur les Grands lacs. Ce sont les seuls taux à l'égard desquels la Commission des transports a autorisé une augmentation de 17 p. 100. Si une partie du transport s'effectue par camion, l'augmentation de 17 p. 100 ne s'applique pas. Par conséquent, lorsque la subvention a été accordée, la réduction ne s'appliquait qu'au transport par rail ou par rail et par eau. Ce taux ne s'appliquait pas au transport par rail et par camion.

M. RYAN: Y a-t-il un taux applicable aux expéditions par camion, et un autre aux expéditions par rail?

M. KERR: Il appartient aux compagnies de chemin de fer d'en décider. La Commission n'indique nullement les taux. Les compagnies de chemin de fer peuvent conclure avec les camionneurs des accords en vertu desquels sont établis des taux pour le transport par rail et des taux pour le transport par camion.

M. RYAN: Si je comprends bien, vous n'êtes pas au courant de la pratique suivie?

M. KERR: Je ne dirais pas cela. Nous savons que les compagnies de chemin de fer transportent des marchandises par camion et d'autres par rail; cependant, cette subvention ne s'applique pas au transport de marchandises par camion.

M. RYAN: S'applique-t-elle dans le cas du tarif-marchandises établi pour un expéditeur?

M. KERR: Elle ne s'applique qu'au taux de transport par rail.

M. BYRNE: Monsieur le président, ma question découle d'une réponse qui a été donnée à une question qu'a posée M. Smith, aîné. Je désirerais obtenir de plus amples renseignements sur ce sujet, parce que la question qu'a posée M. Smith, jeune, m'a laissé perplexe. Le taux en question s'applique-t-il au transport rail-route (*piggyback*)?

M. KERR: Ce taux ne s'applique pas au transport par route. Si le transport s'effectue par rail et au taux ramené au niveau de 8 p. 100, alors il s'y applique.

M. BYRNE: Pourriez-vous nous donner une estimation du pourcentage de cette subvention qu'absorberaient les chinoiseries administratives, la comptabilité et les travaux d'écritures que nécessite l'établissement des divers taux?

M. KERR: Je puis vous donner une estimation très simple. Je ne désire pas faire de banalités, mais rien n'est absorbé dans les frais d'administration, et les compagnies de chemin de fer s'en sont plaint, surtout lorsque la subvention a été appliquée pour la première fois. Elle ont soumis qu'elles ne retireraient que la différence entre les taux augmentés de 17 p. 100 et de 8 p. 100, et qu'elles ne touchaient aucune compensation à l'égard des frais d'administration qu'elles subissaient.

M. BYRNE: Pouvez-vous nous fournir une estimation de l'augmentation réelle des frais d'écritures que doivent assumer les compagnies de chemin de fer?

M. KERR: Je ne sais pas si elles ont fait une estimation à ce sujet.

M. BYRNE: Croiriez-vous que cette augmentation s'établirait à environ 1 p. 100?

M. KERR: Je pourrais donner un chiffre, mais je ne crois pas qu'il serait très exact.

M. BYRNE: Monsieur le président, je désirerais demander au ministre si cette ligne de conduite persistera. Apparemment, on a étudié la situation à fond lorsque la Commission des transports a accordé l'augmentation de 17 p. 100. Continuera-t-on de verser ces subventions, ou demandera-t-on aux compagnies de chemin de fer d'adopter des méthodes d'exploitation plus efficaces? A-t-on élaboré, pour l'avenir, une ligne de conduite qui permettra d'éviter le paiement de ces subventions?

M. BALCER: Comme vous le savez, monsieur Byrne, le gouvernement fédéral assume certaines responsabilités envers les chemins de fer. Le camionnage relève des provinces. A mon avis, je crois que nous avons pleinement assumé nos responsabilités à ce sujet.

En réponse à votre question, je signalerai que le gouvernement a établi la commission MacPherson, qui a étudié de façon approfondie la question des chemins de fer canadiens. Comme il a été indiqué dans le discours du trône, des mesures législatives seront présentées lorsqu'on aura déposé le rapport final de cette commission, et le bill qui sera alors présenté à la Chambre des communes répondra à votre question.

M. MITCHELL: Monsieur le président, j'ignore si la question que je désire poser devrait être adressée au ministre ou à M. Kerr; je la poserai quand même, et la personne intéressée pourra sans doute y répondre.

Je crois comprendre qu'en 1950-1951, des taux de transport avaient été convenus et que, par suite d'une demande d'augmentation de salaire de la part des employés de chemin de fer, ces taux ont dû être augmentés de 17 p. 100. Subséquemment, on a ramené cette augmentation à 8 p. 100. On me dit que ce taux de 8 p. 100 est inclus dans le tarif 5-J; est-ce exact?

M. H. ELLICOTT (*directeur, Division du trafic, Commission des transports*): Le tarif 5-J ne constitue que l'un des tarifs en cause.

M. MITCHELL: L'augmentation ramenée à 8 p. 100 serait-elle comprise dans le tarif 5-J?

M. ELLICOTT: En effet, quelques-uns des taux concernant l'augmentation ramenée à 8 p. 100 sont inclus dans ce tarif.

M. MITCHELL: On me dit que les compagnies de chemin de fer ne se sont pas occupées de ce taux et ont conclu avec les expéditeurs des accords à des taux inférieurs à ceux que prévoyait le tarif. Maintenant, les compagnies de chemin de fer demandent au Parlement de changer ce pourcentage. Je désirerais savoir pourquoi ces compagnies peuvent conclure pareils accords et pourquoi elles n'observent pas les taux indiqués au tarif 5-J. Je désirerais qu'on réponde à cette question, si elle est raisonnable.

M. KERR: Les compagnies de chemin de fer ont toujours eu le droit d'établir des taux de concurrence et des taux convenus. En somme, les taux convenus constituent un taux de concurrence, moyennant certaines conditions. Si une compagnie de chemin de fer constate qu'elle ne peut transporter certaines marchandises au taux augmenté de 8 p. 100, parce qu'elle ne peut les obtenir à ce taux, et si elle constate qu'elle le pourrait moyennant un taux augmenté de 4 p. 100 ou à n'importe quel taux comportant une augmentation inférieure à 8 p. 100, elle est libre (elle a toujours eu cette liberté) de tenter d'obtenir le transport de ces marchandises en offrant des taux réduits.

M. MITCHELL: En pareil cas, la compagnie de chemin de fer absorbe-t-elle la différence elle-même?

M. KERR: Oui, la compagnie absorbe cette différence.

M. MITCHELL: Je parle de la différence entre le taux inférieur et celui de 8 p. 100.

M. KERR: La compagnie recevrait un taux inférieur à 8 p. 100; dans ce cas, cette subvention ne s'appliquerait pas à ce trafic.

(Texte)

M. GAUTHIER: J'aimerais poser une question à la suite des remarques que l'honorable ministre vient de nous faire, à l'effet que les provinces avaient été consultées au sujet de ladite augmentation. Ce que je trouve curieux, c'est que dans le Québec, c'est la seule province où cela se pratique. C'est que le «CN» se lance dans le transport routier dans la province de Québec, sans la permission de la Commission des transports de cette province. La preuve est que le «CN» a quatre «actions» d'intentées contre lui et qu'il «marche» quand même sans respecter les lois de cette province. On se demande quelles sont les raisons pour lesquelles il agit ainsi. Vous venez de nous dire que c'est avec le consentement des provinces, alors qu'il y a là une preuve du contraire.

M. BALZER: Si vous voulez, monsieur, vous m'avez posé trois ou quatre questions.

Tout d'abord, je dirai que les provinces avaient eu l'opportunité de se présenter, ou de se faire représenter devant la Commission des transports pour protester contre l'augmentation du taux de 17 p. 100.

Maintenant vous dites que le «CN» se lance dans des «opérations» routières dans la province de Québec et que le «CNR» n'a pas obtenu la permission de la Commission des transports de la province de Québec. Que la province de Québec prenne ses responsabilités! S'il y a quelqu'un qui fait du camionnage et n'a pas le droit de le faire dans la province de Québec, c'est aux autorités provinciales d'y voir. Cela ne dépend pas des autorités fédérales.

M. GAUTHIER: Avez-vous dit, monsieur le ministre, tout à l'heure, que le transport par camion était sous le «contrôle» de chaque province? Comment expliquez-vous, alors, qu'une compagnie, une société fédérale puisse venir ainsi chambarder les lois d'une province?

M. BALCER: Si la province de Québec n'aime pas cela, la province de Québec peut les empêcher. Le «CN» est obligé d'observer la loi, les lois provinciales, municipales et fédérales. Si, comme vous dites, il y a infraction à la loi provinciale, c'est aux autorités provinciales de voir à ce que ceux qui enfreignent la loi soient punis.

M. GAUTHIER: La province de Québec n'aime pas cela, puisque le «CNR» a quatre «actions» d'intentées contre lui. C'est justement contre cet empiètement qu'elle en a, alors que tout le système routier était très bien organisé avant que le «CN» y mette les pieds; c'est contre cet empiètement que nous voulons lutter; c'est à cela que nous nous «objectons» et que nous demandons à tous les députés de la province de «s'objecter», de façon que le «CN» ne fasse pas 1 p. 100 de plus de commission.

C'est pour cette raison, monsieur le ministre, que nous sommes ici. Que le «CN» s'occupe du chemin de fer dans la province de Québec, très bien. Quand nous en aurons besoin, nous dirons: très bien. Entre-temps, nous disons: «Nous n'avons pas besoin de vous, nous n'avons pas besoin de ceux qui sont là pour créer des déficits.»

(Traduction)

M. MARCOUX: Il y a quelques instants, vous avez parlé de taux de concurrence et de denrées qui ne donnent pas lieu à la concurrence. Je désirerais savoir si le mot «concurrence» a le même sens dans ces deux phrases. Vous dites que vous avez le droit d'accorder des taux de concurrence à l'égard de denrées qui ne donnent pas lieu à la concurrence.

M. KERR: J'ai dit que les chemins de fer avaient le droit de faire face à la concurrence en accordant des taux de concurrence. Peu importe les denrées en cause, si les chemins de fer ne peuvent les transporter à des taux qui ne soutiennent pas la concurrence, s'ils désirent garder ce transport et peuvent réaliser des bénéfices en demandant un prix inférieur au taux non concurrentiel, ils peuvent alors soumettre un tarif comportant un taux non concurrentiel.

L'autre genre de taux qu'on appelle taux de concurrence est le taux convenu; c'est une variante du taux de concurrence. Certaines conditions stipulent que l'expéditeur s'engage à donner au chemin de fer un certain pourcentage de ses expéditions, que ce soit la totalité, 80 p. 100 ou quelque partie convenue.

M. MARCOUX: Vous avez dit que cette liste de taux augmentés ou abaissés ne s'appliquait qu'aux denrées ne donnant pas lieu à la concurrence. Ensuite, je crois que vous avez dit que les chemins de fer auraient probablement besoin de fonds supplémentaires de l'État, parce qu'ils appliquaient un taux de concurrence, ou abaissaient leurs taux, même s'ils y perdaient.

M. KERR: Si c'est ce que j'ai dit, je me suis trompé. Je voulais dire que la subvention était applicable dans le cas des denrées transportées au taux comprenant l'augmentation de 8 p. 100. Cependant, si cette denrée passe de la catégorie à laquelle s'applique l'augmentation de 8 p. 100 à une autre qui comporte un taux de concurrence, la subvention ne s'y applique plus.

M. MARCOUX: En outre, j'ai compris que les subventions étaient versées aux expéditeurs. Est-ce exact, et si les expéditeurs ne les paient pas, alors la compagnie les fait acquitter par l'État?

M. KERR: L'expéditeur acquitte le taux augmenté de 8 p. 100 plutôt que de 17 p. 100, taux que la Commission a autorisé et qui a été en vigueur durant un certain temps. Ainsi l'expéditeur, lorsqu'il expédie ou reçoit ses marchandises, acquitte un taux augmenté de 8 p. 100, après quoi la compagnie de chemin de fer adresse à la Commission une facture pour la différence entre le taux de 8 p. 100 et celui de 17 p. 100; ce montant lui est remboursé.

M. MARCOUX: Il serait donc plus exact de dire qu'une subvention est versée à l'expéditeur?

M. KERR: C'est une subvention qui profite à l'expéditeur et, à certains égards, en fin de compte au consommateur. Mais, de toute façon, il s'agit d'une subvention destinée à l'expéditeur de façon à réduire le taux qu'il doit payer.

M. MARCOUX: A mon avis, cela fait une grande différence, car l'expéditeur qui reçoit l'argent peut l'appliquer à n'importe quelle partie de son organisation; la compagnie peut faire la même chose, si c'est elle qui reçoit la subvention.

M. LEWIS: Quand les compagnies de chemin de fer ont demandé l'augmentation en 1958, elles ont dû vous donner une liste des taux ou des catégories de taux en question. Est-ce vraiment le cas?

M. KERR: Elles nous ont fourni des chiffres relatifs à leur trafic, le trafic total, les recettes totales et elles ont établi leurs chiffres relatifs au trafic d'après certaines catégories qui sont en somme celles que je vous ai énumérées tout à l'heure. Il y avait certaines autres catégories de moindre importance; mais ce sont là les quatre principales.

M. LEWIS: Et lorsque vous avez, à titre de Commission, autorisé ou ordonné la hausse de 17 p. 100, vous avez sans doute établi les catégories de taux auxquelles cette augmentation allait s'appliquer?

M. KERR: Oui, c'est exact; elle ne s'appliquait pas, par exemple, au transport international ou aux exportations, à des ports où les taux s'apparentaient aux taux des ports américains; et la majoration ne s'appliquait pas au grain et ni aux produits du grain qui sont transportés aux taux statutaires ou à des taux connexes.

M. LEWIS: Donc, à partir de ce moment-là, quand vous avez ordonné que les taux soient réduits et que la majoration ramenée de 17 p. 100 à 10 p. 100, si je comprends bien, la subvention qu'a accordée le Parlement n'allait s'appliquer qu'aux marchandises expédiées aux taux qui auraient été majorés de 17 p. 100, n'eût été la réduction à 10 p. 100 imposée par votre ordonnance?

M. KERR: C'est juste; la subvention ne visait que les marchandises transportées au taux augmenté de 17 p. 100 le jour où la loi est entrée en vigueur.

M. LEWIS: Et il en a été de même lors de la réduction à p. 100?

M. KERR: C'est exact.

M. LEWIS: Par conséquent, les compagnies de chemin de fer qui faisaient de bonnes affaires à un taux qu'elles n'avaient pas du tout majoré en vertu de la hausse de 17 p. 100 qui était autorisée ne recevaient aucune subvention?

M. KERR: Exactement, si elles transportaient des marchandises à un taux inférieur à celui qui comportait l'augmentation de 8 p. 100.

M. LEWIS: De la même façon, supposons que des marchandises soient expédiées partie du trajet par camion et l'autre partie par chemin de fer; si j'ai bien compris, vous avez dit que toute partie de la subvention accordée pour cette expédition ne s'appliquerait qu'à la partie du trajet effectuée par chemin de fer, non pas au trajet effectué par camion?

M. KERR: Vous avez bien compris.

M. LEWIS: Au mois d'avril dernier, il y avait 33 mois que la mesure était appliquée, n'est-ce pas?

M. KERR: C'est juste.

M. LEWIS: Et l'on a payé un montant de 55 millions de dollars au cours de ces 33 mois?

M. KERR: Un peu moins que cela: environ 52 millions de dollars en tout.

M. LEWIS: D'après vous, est-ce que ce montant de 52 millions de dollars a pleinement dédommagé les compagnies de chemin de fer pour les pertes qu'elles ont subies en ayant à réduire leurs taux et catégories de taux visés par la majoration et la réduction que vous avez autorisées?

M. KERR: Je le crois.

M. LEWIS: Maintenant que les membres du Comité se sont renseignés sur l'efficacité et l'inefficacité des chemins de fer, j'aurais une autre question à poser sur un autre sujet. Si je ne m'abuse, vous nous avez dit que la somme de 77.3 millions de dollars des recettes brutes des chemins de fer constitue un revenu gagné et je suppose que cela comprend le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?

M. KERR: Oui, tous les chemins de fer de la première catégorie.

M. LEWIS: Et en grande partie le Pacifique-Canadien et le National-Canadien?

M. KERR: C'est bien cela.

M. LEWIS: Ce revenu de 77.3 millions de dollars a été gagné en effectuant le transport du grain aux taux statutaires?

M. KERR: Oui, aux taux connexes, pour employer les termes du trafic-marchandise.

M. LEWIS: Et cela représente 9.1 p. 100 de leurs recettes brutes?

M. KERR: Exactement.

M. LEWIS: Et 27.3 p. 100 des tonnes-milles?

M. KERR: C'est juste.

M. LEWIS: Qui ont été transportées par les chemins de fer; maintenant, comme votre Commission a eu maintes occasions d'étudier la question, pouvez-vous dire au Comité quelle proportion de la recette moyenne par tonne-mille provient du transport du grain aux taux statutaires et aux taux connexes? Ma question est-elle clairement posée? Sinon, je n'en suis pas à mon premier défaut de pertinence.

M. KERR: Le rapport annuel de la Commission pour l'année 1961 donne les chiffres et, d'après les données statistiques établies sur l'analyse des bordereaux d'expédition, la recette moyenne par tonne-mille de marchandises transportées aux taux de catégorie a été de 4.24c. pour cette année-là.

M. LEWIS: Vous dites 4.24c.?

M. KERR: C'est exact, par tonne-mille de marchandises; et la recette statutaire a été de 49c. soit à peu près $\frac{1}{2}$ c. par tonne-mille. Le chiffre du taux de concurrence a été de 2.51c., le chiffre de la taxe convenue de 2.23c. et le chiffre du taux applicable à des denrées ne comportant pas de concurrence a été de 1.71c. La moyenne pour tout le trafic a été de 1.51c.

M. LEWIS: Les recettes provenant du grain expédié aux taux statutaires et aux taux connexes représentaient donc un tiers de la recette moyenne pour tout le trafic?

M. KERR: Exactement.

M. LEWIS: Un peu moins du tiers, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Acadia*): M. Lewis a obtenu pas mal de renseignements en réponse à sa question; mais il y a un point particulier du problème dont je voudrais parler.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question qui complète celle de M. Lewis?

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Depuis que la loi a été adoptée, a-t-on autorisé les compagnies de chemin de fer à majorer leurs taux pour des marchandises auxquelles s'applique la subvention?

M. KERR: Non, pas que je sache, monsieur Smith.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si les compagnies avaient été autorisées à le faire, est-ce que la subvention ne cesserait pas maintenant de s'appliquer?

M. KERR: Eh bien! il s'agirait de savoir d'abord si la majoration serait conforme à la loi. A mon avis, s'il y avait eu majoration, nous aurions reçu une plainte voulant que la majoration soit illégale ou contraire à la loi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Selon vous, si les compagnies majoraient leurs taux, ce serait illégal?

M. KERR: Je ne dois pas engager la Commission d'avance en quoi que ce soit; mais supposons que le cas se présente. Il ne s'est pas encore présenté, sauf en ce qui concerne une affaire dont la Commission est présentement saisie; autant que je me rappelle, la compagnie de chemin de fer a présenté un tarif-marchandises comprenant une taxe pour certaine vérification des chargements de wagons; la Commission a suspendu la majoration et elle est présentement à étudier la décision à prendre à ce sujet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qui porterait plainte, les expéditeurs?

M. KERR: Eh! oui, les expéditeurs ou un organisme provincial ou encore le gouvernement provincial.

M. HORNER (*Acadia*): Quand cette mesure a été prise pour la première fois en 1959, après que la Commission eut accordé la majoration de 17½ p. 100, les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta en particulier ont trouvé beaucoup à redire à cette majoration et ils s'y sont très fortement opposés.

M. KERR: La majoration de 17 p. 100?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, tout d'abord.

M. KERR: C'est bien cela; les mêmes provinces qui s'étaient opposées à la hausse générale du tarif-marchandises se sont opposées à celle de 17 p. 100, je veux parler des provinces Maritimes et de celles de l'Ouest.

M. HORNER (*Acadia*): Les provinces Maritimes et surtout celles de l'Ouest s'y sont opposées.

M. KERR: En effet, et j'ajouterai que lorsque le Comité a étudié cette mesure législative pour la première fois, les représentants des provinces de l'Ouest et des provinces Maritimes sont venus y dire qu'ils favorisaient la réduction de l'augmentation des taux.

M. HORNER (*Acadia*): C'est bien ce que je pensais, et je suis content que vous ayez signalé la chose. Un autre fait intéressant à noter, c'est que, depuis l'entrée en vigueur de la loi en 1959, il n'y a eu aucune hausse générale du tarif-marchandises.

M. KERR: En effet. Le gouvernement a annoncé qu'il n'autoriserait aucune autre hausse générale. A cette époque-là, les compagnies de chemin de fer soumettaient justement une nouvelle demande de majoration et, à la suite de l'annonce faite par le gouvernement, elles ont demandé à la Commission de renvoyer *sine die* l'étude de leur demande.

M. HORNER (*Acadia*): La mesure devrait être bien profitable aux deux groupes, les provinces Maritimes et celles de l'Ouest qui s'étaient si violemment opposées à la hausse de 17 p. 100. Voici maintenant la question que j'ai à vous poser: cette somme de 52 millions de dollars que vous avez dépensée en 33 mois, à quoi l'avez-vous employée en général? A quoi a-t-elle servi principalement? Avez-vous une idée des marchandises qu'elle a servi à expédier?

M. KERR: Bien voici, monsieur Horner, cela dépend de ceux qui paient les frais de transport. On ne s'accorde pas sur ce point. Il y a des gens dans les provinces Maritimes, comme dans l'Ouest, qui prétendent parfois avoir à payer les frais de transport des marchandises reçues ou expédiées.

M. HORNER (*Acadia*): Je comprends.

M. KERR: La question est un peu la même que celle qu'on a posée à M. le commissaire Knowles quand il a témoigné ici ou plutôt au comité du Sénat. On pense que les frais de transport des marchandises à destination ou en provenance des provinces Maritimes sont payés par les gens de ces provinces, et qu'il en est de même par rapport aux provinces de l'Ouest. D'après M. Knowles, et j'essaierai de vous trouver sa déclaration dans le compte rendu du 17 juin 1959 des délibérations du comité du Sénat sur les transports et les communications, la répartition du trafic pour les provinces Maritimes, les provinces de l'Ouest et la région centrale, c'est-à-dire l'Ontario et le Québec, s'établissait à 16.8, 56.7 et 26.5 p. 100, respectivement.

M. ARGUE: Est-ce que cela s'appliquait aussi à la majoration de 8 p. 100, quand il s'agissait de payer la note?

M. KERR: Oui.

M. TURNER: Si je comprends bien, monsieur Kerr, la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises dont on veut ce matin prolonger l'application ne vise pas les taux de concurrence?

M. KERR: C'est exact.

M. TURNER: Et si une compagnie de chemin de fer établit un taux qui permet d'affronter la concurrence des compagnies de transport par eau ou par camion, peut-on considérer cela comme un taux de concurrence?

M. KERR: Je le crois. Comme vous savez, on a précisé ce qu'il faut entendre par taux de concurrence et, à mon avis, le cas s'en rapproche beaucoup.

M. TURNER: N'avez-vous pas dit aussi qu'une taxe convenue est un genre de taux de concurrence qui avait d'abord été adopté en 1955 pour permettre aux compagnies de chemin de fer d'affronter la concurrence des compagnies de camionnage?

M. KERR: C'était avant 1955. La loi a été modifiée en 1955.

M. TURNER: C'est ce qui nous a causé quelques ennuis.

M. KERR: Bien avant 1955. La loi relative aux taxes convenues remonte à 1937. Avant cette année-là, quand on établissait une taxe convenue, il fallait faire approuver la chose par la Commission avant de pouvoir l'appliquer. La Commission a donc étudié la question des taxes convenues avant ce moment-là. Puis, en 1955, à la suite des recommandations de la commission d'enquête présidée par l'honorable juge Turgeon, le Parlement a modifié la loi sur les transports en ce qui concerne les taxes convenues et il a décrété qu'à partir de ce moment-là une taxe convenue entrerait en vigueur 20 jours après la demande faite à la Commission et sans que celle-ci doive instituer une enquête ou approuver la chose.

M. TURNER: Le point qui m'intéresse est celui-ci: si la compagnie de chemin de fer établit un taux pour faire face à la concurrence d'une compagnie de camionnage, soit au moyen d'un taux de concurrence, soit en

établissant une taxe convenue avec l'expéditeur, en pareil cas, ni le taux de concurrence ni la taxe convenue ne seraient visés par la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. KERR: C'est juste.

M. TURNER: Alors, si une compagnie de chemin de fer peut concurrencer une compagnie de camionnage au moyen d'un taux de concurrence ou d'une taxe convenue, elle ne reçoit pas de subvention aux termes de la loi en question?

M. KERR: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Vous avez une question à poser, monsieur Ryan?

M. RYAN: Non, monsieur le président.

M. LEGARÉ: Monsieur le président, le ministre a dit, il y a à peine quelques minutes, que le camionnage est du ressort des gouvernements provinciaux.

M. BALCER: En effet.

M. LEGARÉ: Et les compagnies de camionnage doivent payer des taxes comme toute autre compagnie, sauf le National-Canadien?

M. BALCER: En effet.

M. LEGARÉ: Mais les compagnies de camionnage qui doivent payer des taxes ne reçoivent pas autant d'aide du gouvernement fédéral que les autres.

M. BALCER: J'ai dit que le camionnage est du ressort des gouvernements provinciaux. A titre d'exemple, la plus importante entreprise de camionnage de la province de Québec est la *Smith Transport* qui appartient au Pacifique-Canadien. Le gouvernement provincial a autorisé cette compagnie à faire du camionnage dans la province de Québec. La seconde en importance est la *Kingsway Transport*, qui appartient à la *Canadian Steamship Lines*, et elle a été autorisée par la commission provinciale à faire des affaires dans la province de Québec. Je crois que l'objection formulée par MM. Gauthier et Marcoux vient de ce que le National-Canadien a demandé à la commission provinciale l'autorisation de diriger une entreprise de camionnage dans la province de Québec. Si, toutefois, le gouvernement de la province de Québec ne veut pas consentir à ce que le National-Canadien dirige une entreprise de camionnage dans la province de Québec, il a le pouvoir de l'en empêcher.

Comme le National-Canadien relève du gouvernement fédéral, nous avons demandé à la direction du chemin de fer de mener cette activité à la façon d'une entreprise commerciale. Bien qu'il doive affronter une forte concurrence, ce n'est pas à nous de nous occuper du camionnage en ce qui concerne le National-Canadien; c'est la province qui doit s'occuper de cet aspect de la chose. Tout ce qui concerne le camionnage relève des autorités provinciales.

(Texte)

M. BÉLANGER: Ma question peut paraître curieuse, mais, monsieur le ministre, vous venez justement de nous dire que c'est le gouvernement provincial qui a pleine autorité pour «régler» le transport par camion dans la province de Québec. D'autre part, vous venez de nous dire que le «CN», comme toutes les autres compagnies, doit se conformer aux lois de la province de Québec. Je me demande donc pourquoi le «CN» se laisse poursuivre au lieu de se conformer à la loi, puisqu'à l'heure actuelle, il y a déjà quatre poursuites devant la Cour.

M. BALCER: Tout ce que j'ai à répondre à cela, c'est précisément que cela prouve que les «opérations» de camionnage sont sous la «juridiction» du gouvernement provincial, puisque la province a intenté des procédures contre le «CN». Quand il y aura un jugement de rendu, on saura si les «activités» du «CN» sont légales ou non.

J'ai vu, la semaine dernière, que M. Archambault et les autorités du «CN» en sont venus à une certaine entente au sujet de certaines causes. Je ne sais pas s'il s'agit de ces quatre causes-là, mais vous pourrez peut-être le lui demander.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Robichaud?

M. ROBICHAUD: On nous a dit que 52 millions de dollars ont jusqu'ici été payés en vertu de cette loi et que le gouvernement demande 20 millions de dollars de plus, afin de prolonger le délai jusqu'au 30 avril 1963. On a aussi expliqué ce matin que de telles subventions ont été affectées et le seront encore à certaines catégories de marchandises transportées par chemin de fer. Voici une question que je veux poser à M. Kerr. D'après les faits que nous connaissons aujourd'hui, ne pouvons-nous pas supposer que cette subvention a permis au National-Canadien et à d'autres compagnies de réduire leurs taux applicables au transport de certaines marchandises par leurs propres camions, ce qui constitue une concurrence injuste à l'endroit des sociétés de camionnage qui ont eu à faire face à la concurrence sans recevoir la moindre subvention.

M. KERR: Les sociétés de camionnage peuvent avoir leur propre point de vue à ce propos. Je pense que, dans la mesure où un chemin de fer obtient des revenus, de quelque source que ce soit, et améliore ainsi sa situation financière, il se trouve ensuite en mesure de réduire ses taux sur certaines catégories de marchandises.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez poser une question, monsieur Marcoux?

M. MARCOUX: Monsieur le président, je veux faire une observation concernant la province de Québec, puisque cette province me touche de plus près. Je doute du sens moral, non pas d'un gouvernement, mais d'un Parlement qui verse des subventions à une entreprise qui fonctionne illégalement...

M. BALCER: Vous insinuez que le National-Canadien fonctionne de façon illégale, alors que les cours de justice n'ont pris aucune décision. Comme vous le savez fort bien, ce sont des questions dont les tribunaux sont saisis.

M. MARCOUX: Mais il y a eu deux condamnations.

M. BALCER: Mais un appel a été interjeté.

Le PRÉSIDENT: Si l'on me permet d'intervenir, nous n'avons pas le droit de parler ici de questions dont les tribunaux sont saisis.

Voulez-vous continuer, monsieur Leboe?

M. LEBOE: Monsieur le président, je m'excuse d'être en retard et, si l'on a déjà répondu à ma question, passons outre. Je verrai ma réponse dans le compte rendu.

De quelle façon peut-on s'assurer que, dans cette combinaison du transport par rail et par camion, le chemin de fer ne réduit pas entre deux endroits d'expédition, les frais imputés sur le compte du camionnage et maintient les taux subventionnés sur tout le parcours où le transport est fait en partie par camion et en partie par chemin de fer? Comment pouvons-nous savoir que le taux subventionné n'est pas maintenu ou que la subvention peut être utilisée...

M. KERR: Permettez-moi de vous interrompre. Je ne suis pas en mesure de répondre pour ce qui a trait à l'industrie du camionnage.

M. LEBOE: Il doit y avoir une combinaison des deux qui soit de nature à influencer sur la subvention.

M. KERR: Il peut y avoir deux taux entre deux localités, une partie du transport étant faite par rail et l'autre, par camion. En ce qui concerne la subvention en question, elle s'applique uniquement aux chemins de fer seulement

quant aux taux qui, en 1958, ont été augmentés de 17 p. 100 et aux entreprises de transport existant le jour où la loi est entrée en vigueur.

M. LEBOE: Ce à quoi je songe, c'est que si l'on applique un taux subventionné à une partie du parcours pour l'expédition de marchandises, du point de départ A au point de livraison B, il y aura alors une combinaison du rail et de la route. Il se peut que la subvention soit applicable au transport par rail et c'est alors que la concurrence deviendra aiguë pour la partie du transport fait par camion. Il me semble qu'il faudrait être en mesure de vérifier les frais exigés pour tout le parcours, du point A au point B, afin que, sur ce parcours, la subvention versée aux chemins de fer ne leur permette pas de faire une concurrence injuste aux sociétés privées de camionnage.

M. KERR: Comme je l'ai dit, je ne saurais donner une réponse en ce qui regarde les taux de camionnage.

M. GRANGER: On a répondu partiellement à la question, mais je veux éclaircir un point. Les sociétés de camionnage fonctionnent-elles séparément et constituent-elles des organisations autonomes? En second lieu, la subvention versée à la société-mère a-t-elle eu quelque répercussion financière pour les sociétés de camionnage?

M. LEBOE: Voilà la même question posée d'une autre façon.

M. BALCER: Cette question a été posée à la réunion annuelle du comité qui a étudié le rapport du National-Canadien; je crois que le président de ce chemin de fer a dit qu'il s'agissait d'organisations fonctionnant séparément.

M. LEBOE: Si je puis m'exprimer ainsi, une partie de la question est restée sans réponse, à savoir si le chemin de fer compenserait l'entreprise de camionnage, advenant le cas où elle subirait des pertes. Je pense que c'est un aspect important de la question posée au Comité.

M. WINCH: On a répondu que les sociétés de camionnage ont fait des profits, l'an dernier.

M. BALCER: J'imagine que, si une société appartient entièrement au National-Canadien et, s'il y a un déficit, tout est compris dans la comptabilité générale du National-Canadien. J'ignore si la même chose s'applique au Pacifique-Canadien.

M. LEWIS: Le rapport de M. Gordon indiquait-il que l'entreprise de camionnage faisait des bénéfices?

M. BALCER: Oui, il y a eu bénéfice dans l'exploitation du camionnage, en 1961; j'ignore ce qui en était les années précédentes.

M. LEBOE: Peu importe qu'il y ait profit ou non.

M. BALCER: Il y a une différence quand il y a des bénéfices, en ce sens que personne n'a à endosser la responsabilité d'un déficit.

M. LEBOE: Il est toujours possible de ne pas faire de bénéfices. Je veux examiner cette question d'un peu plus près. Elle s'apparente beaucoup à la question précédente. Il s'agit de savoir si le chemin de fer n'a pas ici l'occasion de prêter des employés ou d'en céder ouvertement à l'entreprise de camionnage qui participera au transport de marchandises effectivement mises au compte du chemin de fer et pour lesquelles le gouvernement fédéral comble le déficit, s'il en est. Je pense que cela est bien important.

M. BALCER: M. Kerr a répondu à cette question.

M. LEBOE: Dans ce cas, je verrai le compte rendu.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'aimerais revenir sur la question qu'a posée M. Turner.

M. TURNER: On n'aura jamais rien vu de plus beau.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je veux demander à M. Kerr si une revision ou un changement favorable des taux aurait pu permettre aux chemins de fer d'obtenir, grâce à ce rabais, des revenus qu'ils auraient été incapables d'obtenir auparavant?

M. KERR: Non, pas en ce qui concerne l'autorité accordée par la Commission. Elle a permis l'augmentation des taux jusqu'à concurrence de 17 p. 100 et les chemins de fer ont appliqué cette augmentation. Ils transportaient les marchandises à des taux établis à ce niveau.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Si les camionneurs ont à redire à cette mesure législative, ils disent seulement qu'on maintient une situation qui existait antérieurement.

M. KERR: Je n'aimerais pas parler au nom des camionneurs.

M. HORNER (*Acadia*): Ne devrions-nous pas interroger les entreprises de camionnage?

M. CROUSE: J'insisterai sur la question de M. Bell. M. Kerr pourrait-il nous donner une idée des principales denrées auxquelles s'applique cette subvention?

M. KERR: J'imagine que notre personnel préposé au trafic pourrait vous le dire. J'ai mentionné les principales il y a quelques instants.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'agit-il de marchandises emballées ou en vrac?

M. KERR: Il y a le minerai, par exemple.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce l'une des plus importantes denrées? Pourriez-vous citer les principales?

M. KERR: Le bois à pâte, le minerai de fer et les sciages.

M. CROUSE: Le poisson?

Le PRÉSIDENT: Apparemment, tout cela apparaît au compte rendu.

M. BALCER: L'acier, le sable et le gravier, les sciages, le bois à pâte, les fruits et les légumes, les minerais, le ciment, la pâte de bois mécanique, le papier-journal, les produits en conserves, le sucre, et ainsi de suite.

(Texte)

M. BEAULÉ: Si je comprends bien, le but de ce bill est de donner 20 millions de plus. Là, je ne suis pas d'accord avec le représentant du «CN». Il semble y avoir une anomalie. Tout à l'heure, suivant...

M. BALCER: Un instant. Il n'y a pas de représentant du «CNR». M. Kerr est président de la Commission des transports.

M. BEAULÉ: Je ne savais pas que ces subsides étaient accordés aux camions du «CN». Le «CN» transporte des camions sur les «chars». C'est dire que leur «trucking» reçoit des subsides du «CN». Il ne faut pas jouer sur les mots. Si réellement le «CN» reçoit des subsides pour le camionnage, étant donné que les camions sont transportés sur les «chars» par le système de «piggy-back», ceci constitue une anomalie.

(Traduction)

M. KERR: Monsieur le président, lorsque cette question a été posée en français, je me suis trouvé exactement dans la même situation que l'un de nos directeurs adjoints du nom de Lesage, lorsque des gens de la province de Québec ont voulu parler à quelqu'un du service en question. Ils voulaient s'exprimer en français et, voyant le nom de M. Lesage sur le tableau, ils se sont donc adressés à lui en français. Il leur a dit: «Je m'excuse, mais je vais vous présenter à M. McDonald qui parle français.»

Je vais demander aux employés préposés au trafic de traiter cette question du service rail-route, savoir si le taux de 8 p. 100 s'applique au transport rail-route, pour ce qui est du transport sur rail. J'ai le sentiment que ce transport se fait au taux de concurrence.

(Texte)

M. BALCER: L'information que nous avons sur le transport par «piggy-back» indique qu'il s'agit d'un transport compétitif qui ne reçoit pas de subside.

(Traduction)

M. TURNER: Monsieur le président, j'aimerais éclaircir deux questions que j'ai soulevées, ce matin. Monsieur Kerr, quand nous avons parlé du volume des denrées transportées aux taux de catégorie ou sur un produit désigné et que vise la subvention ici en cause, mais que l'industrie du camionnage pourrait également transporter, j'ai compris que, selon vous, les camions pourraient transporter moins de 5 p. 100 de ces denrées.

M. KERR: Je n'ai pas voulu dire que les camions pourraient en transporter moins de 5 p. 100. A mon avis, les camions ne transportent pas vraiment une partie importante de ces denrées. J'en déduis que, si les chemins de fer ont conservé une grande partie des denrées que visaient les taux augmentés de 17 p. 100, c'est donc que la proportion qui est allée aux camions depuis 1958 n'a pas été élevée; mais il se peut que ma conclusion ne soit pas juste; si les camionneurs ne sont pas de cet avis, je suis porté à accepter leur parole.

M. TURNER: Si, en vertu des taux de catégorie et des taux sur un produit désigné, le chemin de fer décidait que, pour faire face à la concurrence, il faut transporter ces denrées aux taux de concurrence, la subvention ne s'y appliquerait plus n'est-ce pas?

M. KERR: Parfaitement.

M. TURNER: Avez-vous bien dit que les chemins de fer transportent de plus en plus de denrées à des taux de concurrence, c'est-à-dire qu'aujourd'hui la proportion des marchandises transportées à des taux de concurrence est plus élevée qu'elle ne l'était en 1959?

M. KERR: Il y a tendance dans ce sens, bien que, cette année, cette tendance n'ait pas été aussi prononcée que durant certaines années antérieures. Si vous désirez des chiffres, je puis vous en donner.

M. TURNER: Depuis 1959.

M. KERR: Toujours en utilisant l'analyse des bordereaux d'expédition de la Commission, disons que, en 1958, la proportion des marchandises transportées à des taux de concurrence pour les produits désignés a été de 23.1 p. 100. En 1959, la proportion est montée à 27 p. 100. En 1960, elle a été de 26.8 p. 100 et de 25 p. 100, en 1961. Il y a donc eu une légère diminution. D'autre part, les taux convenus ont été de 13.8 p. 100, en 1958, de 16.1 p. 100, en 1959, de 18.3 p. 100, en 1960, et de 19.2 p. 100 en 1961. Entre 1960 et 1961, la différence n'est pas très grande.

M. BYRNE: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser à M. Kerr, mais je me demande s'il ne pourrait pas avoir le même privilège que les membres du Comité qui peuvent rester assis. Bien des questions lui seront encore posées. M. Lewis a obtenu des chiffres intéressants. Il semble qu'une proportion de 9.1 p. 100 de notre revenu brut provienne de 27.3 p. 100 de toutes les marchandises que transporte le principal réseau de chemin de fer. M. Kerr pourrait-il nous donner une idée du montant que comporte ces taux statutaires, c'est-à-dire nous donner une idée, par exemple, de la différence qu'il pourrait y avoir dans les taux sur un produit désigné, si les taux statutaires n'étaient pas en vigueur? Les taux sur un produit désigné en seraient-ils assez fortement réduits ou faudrait-il vraiment recourir à la subvention ici en cause?

M. ARGUE: Le marché du blé serait anéanti.

M. KERR: Je ne veux pas risquer de chiffre, mais la question n'est pas nouvelle. On en a discuté le pour et le contre je ne sais combien de fois. On pourrait logiquement conclure, je crois, que si l'on payait plus cher le transport des

céréales, les cultivateurs en souffriraient. Ils ne pourraient donc plus acheter autant de marchandises et, en conséquence, il y en aurait moins à transporter. En somme, cela donnerait lieu à toutes sortes de répercussions.

M. BYRNE: Pourquoi précisément est-ce que l'Ouest et l'Est ont l'impression de payer pour les transports dans les deux sens, alors que dans le centre du pays, on semble croire qu'on ne paye que dans un seul?

M. KERR: Je puis vous donner un exemple pour les provinces Maritimes, dont je suis. Prenons le cas d'une conserverie qui fait venir ses boîtes de l'Ontario. Elle doit donc payer le transport une première fois jusqu'aux provinces Maritimes et une autre fois, de là vers l'Ontario, où les conserves entreront en concurrence avec celles qui sont fabriquées sur place. Le fabricant des Maritimes a donc l'impression que, pour lutter à armes égales, il devra faire lui-même les frais du transport. De même dans l'Ouest.

M. BYRNE: Le minerai de fer est transporté du Labrador aux provinces du Centre pour y être traité; puis il refait le trajet en sens inverse. On pourrait répéter indéfiniment le processus sans en sortir. Je me demande si tout cela est vraiment raisonnable, du point de vue économique.

M. KERR: Comme je le disais au commencement, on discute depuis toujours de la question de savoir qui, en fait, paye le transport. Ces discussions ne sont sans doute pas près de finir.

M. BYRNE: Est-ce que les céréales sont les seules marchandises que visent les taux statutaires?

M. KERR: Les taux statutaires sont prévus par la loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes.

(Texte)

M. GAUTHIER: Ma question s'adresse encore à M. le ministre.

Nous sommes heureux au sujet de ces profits. Nous sommes heureux d'apprendre que les lignes de camionnage font au moins $\frac{1}{2}$ p. 100, ce qui n'équivaut même pas à l'intérêt de l'argent investi. Monsieur le ministre, les profits du transport par camion ont-ils été calculés après que le «CN» a reçu le produit de la taxe imposée par le gouvernement fédéral aux contribuables pour compenser les réduction des taux de transport?

M. BALCER: Je vous avoue bien franchement que je ne comprends pas la question.

M. GAUTHIER: On voudrait simplement savoir si vos profits ont été calculés après la réception du montant que représente cette taxe imposée par le gouvernement fédéral à cause de la réduction des taux de transport, ou si, actuellement, vous incluez dans vos revenus la taxe que le gouvernement fédéral vous remet.

M. BALCER: Tous les ans, les chemins de fer nationaux produisent un rapport financier. Dans ce rapport financier, ils donnent «item» par «item» les différents. S'ils reçoivent des subsides du gouvernement fédéral, les subsides sont dans la colonne des revenus. Sans aucun doute, leur profit net sera affecté par les subsides qu'on leur accordera.

(Traduction)

M. LEWIS: Mais est-ce que M. Gauthier ne posait pas une question au sujet des bénéfiques du camionnage? Dans ces conditions, si vous me permettez de le dire, votre réponse ne vaut pas, monsieur le ministre. Les chiffres relatifs aux transports routiers par le National-Canadien ne tiennent compte d'aucune subvention.

M. BALCER: Il y a un bénéfice à ce titre. Ce bénéfice figure aux recettes générales de 1961. Il n'y a pas un cent de subvention qui ait été affecté aux transports routiers; il y a un bénéfice à cet égard, au contraire.

M. COOK: N'est-il pas vrai que le National-Canadien peut réaliser un bénéfice au titre des transports routiers, parce qu'il n'acquitte pas le droit sur l'essence, par exemple?

M. BALCER: Je suis sûr qu'il acquitte le droit sur l'essence. Je ne doute pas le moins du monde que le National-Canadien, en ce qui concerne le camionnage, respecte les lois des provinces où il exploite des services de ce genre. Le gouvernement fédéral n'admettrait pas une seconde qu'il en soit autrement. Je tiens à ce que cela soit bien entendu. Il faut que le National-Canadien observe la loi, quelle qu'elle soit. Je suis d'ailleurs sûr qu'il le fait.

M. COOK: Est-ce que le National-Canadien paye l'impôt sur le pétrole et sur tout?

M. BALCER: Oui.

M. LEBOE: J'imagine que les transports routiers des chemins de fer acquittent le même tarif-marchandises en ce qui concerne le transport rail-route que la société particulière qui confie ses camions au chemin de fer pour qu'il les lui transporte. Est-ce qu'on pourrait me dire si c'est effectivement ce qui se passe?

M. A. S. KIRK (*membre de la Commission des transports*): Je ne saurais dire. Vous distinguez entre un service de transport rail-route du chemin de fer et le transport par le chemin de fer de camions de ce genre appartenant à des sociétés particulières?

M. LEBOE: C'est cela. Je me demandais s'il y avait une distinction nette du point de vue comptable, si le tarif-marchandises était exactement le même dans le cas d'une filiale du chemin de fer et dans celui d'une société particulière, en ce qui concerne le transport rail-route, bien entendu.

M. KIRK: Il existe une différence entre les prix de transport perçus par les chemins de fer. Dans le cas de leurs propres services de transport rail-route, ils touchent intégralement le taux exigé. Par contre, en ce qui concerne le transport des camions appartenant à des entreprises particulières, on prévoit, bien entendu, une certaine ristourne à l'avantage du transporteur routier au titre des services qu'il rend. Cela se fait aux termes d'un accord entre le transporteur routier et le chemin de fer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans son témoignage, M. Gordon nous a dit qu'en ce qui concerne le service rail-route, mettons, d'une filiale du National-Canadien, et ceux d'une entreprise de camionnage particulière, les taux étaient exactement les mêmes. La différence dont parle le témoin actuel est celle-ci: le National-Canadien assure certains services supplémentaires. Il se chargera, par exemple, de transporter le camion jusqu'à l'usine, de l'en ramener, de le charger. Le tarif ne sera pas le même en pareil cas. Mais pour transporter un camion, mettons, de *Midland-Superior*, et un camion d'une autre entreprise, il n'y aura aucune différence de prix.

M. BALCER: Dans son rapport, la commission MacPherson a formé le vœu qu'il soit désormais prescrit, aux compagnies de chemins de fer, de par la loi, d'exiger le même tarif pour leurs propres camions et pour ceux des entreprises ordinaires de camionnage.

M. WINCH: Voilà près de deux heures que nous siégeons, malheureusement. Ne pensez-vous pas que nous irions un peu plus vite si nous entendions dès maintenant les camionneurs?

Le PRÉSIDENT: J'allais continuer jusqu'à 11 heures et demie, après quoi j'allais demander le sentiment du Comité. Vaut-il mieux continuer ou demander la permission de siéger cet après-midi ou demain matin?

M. WINCH: Mais qu'en est-il des camionneurs? Une bonne partie de la discussion actuelle tourne autour de questions sur lesquelles ils pourraient nous renseigner.

Le PRÉSIDENT: J'ai encore un ou deux noms sur ma liste.

M. LEBOE: Ce qui m'intéresse particulièrement, en ce qui concerne le National-Canadien c'est son compte du capital, plus exactement le service de la dette, à ce compte, au titre de ses entreprises de transport routier. Il doit tout de même y avoir des intérêts à payer, puisqu'il s'agit d'une filiale du National-Canadien. Je me demande si ces intérêts figurent aux dépenses de ces filiales.

M. BALCER: J'ai l'impression que oui. Je puis me tromper, mais je ne doute pas qu'ils y figurent effectivement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner?

M. HORNER (*Acadia*): Je suis vraiment de l'avis de M. Winch, mais j'ai une question à poser. Peut-être subsiste-t-il une impression inexacte en ce qui concerne les taux statutaires et la réduction de 9 p. 100. N'est-il pas exact que les envois en vrac, non réfrigérés, par exemple, pourraient être acheminés plus loin, et pour moins cher que d'autres chargements?

M. KERR: Une grande quantité de marchandises sont transportées en vrac à des taux très peu élevés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'allais proposer que nous entendions les camionneurs. Ne serait-ce pas une bonne idée de leur permettre de présenter leur mémoire ce matin, après quoi nous pourrions y réfléchir, consulter les comptes rendus des autres séances du Comité et, s'il le fallait, nous réunir de nouveau avec les fonctionnaires déjà entendus, de manière à en arriver à quelques conclusions au sujet de tout cela?

Le PRÉSIDENT: C'est à quoi je songeais. Je me disais qu'il serait bon de nous arrêter à 11 heures et demie, de façon à déterminer ce qu'en pense le Comité. Consentiriez-vous à poursuivre jusqu'à midi et entendre dès maintenant les camionneurs, pendant une demi-heure?

(*Assentiment*)

M. BYRNE: Soit, mais quand nous aurons fini d'interroger les témoins. Je ne suis pas satisfait des réponses que j'ai reçues aux questions posées en ce qui concerne les taux statutaires. Nous savons que l'industrie des transports routiers, dont nous pensons tous beaucoup de bien, a quelque chose à nous dire de ces subventions. J'ai voulu qu'on me dise, pour éclairer ma lanterne, si ces subventions resteraient nécessaires au cas où on n'obligerait plus les chemins de fer à assurer certains transports à des taux statutaires, en exclusivité, alors que les camionneurs n'y sont pas obligés de leur côté. Je voudrais qu'on tire cette question au clair. Ces subventions seraient-elles nécessaires, si nous permettions une plus grande souplesse dans le jeu des taux appliqués aux autres marchandises?

M. WINCH: Il serait tout à fait injuste pour les camionneurs de ne pas les entendre maintenant, si l'on songe que nous siégeons depuis près de deux heures.

Le PRÉSIDENT: Sans doute. Monsieur Byrne, seriez-vous disposé à prendre connaissance maintenant du mémoire de l'Association des camionneurs et, ensuite, les représentants de la Commission des transports qui comparaitront ici comme témoins? Vous pourriez poser vos questions à ce moment-là.

M. BYRNE: Il y aura des représentants des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: J'ai l'impression qu'il y aura le ministre des Transports. Nous sommes tous d'accord maintenant pour entendre le mémoire de l'Association des camionneurs?

M. COOK: Une autre question seulement. Je crois comprendre qu'avant d'accorder ces subventions, soit avant 1959, le gouvernement—ou le Parlement—avait examiné la taxe financière pour les justifier. Depuis, cependant, a-t-on examiné la situation financière?

M. BALCER: Il faut que les chemins de fer présentent leurs lettres de voiture. Le chiffre de la subvention est fondé sur les montants auxquels correspondent les lettres de voiture présentées à la Commission des transports. Il arrive que, pour certaines années, la Commission ne paye pas intégralement le montant de 20 millions. Je crois que l'an dernier, par exemple, il restait 3 millions. Le montant est payé au titre des acheminements effectivement faits. C'est 3 millions pour les 55 mois, au total.

M. TURNER: Puisqu'il est question d'entendre de nouveaux témoins, je crois comprendre que M. Kerr, et l'adjoint au président, M. Griffin, ont eux-mêmes une cause à entendre cet après-midi. Je me demandais si la Commission des transports serait représentée pendant la présentation du mémoire et l'audition des témoins de l'Association des camionneurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Est-ce que je pourrais proposer que nous entendions ce matin le mémoire des camionneurs, que nous y réfléchissions, puis que nous relisions à loisir les comptes rendus des deux dernières séances que nous avons consacrées à cette affaire. Nous n'avons absolument rien fait ce matin, sauf ressasser le contenu des rapports que nous pouvons tous trouver à la bibliothèque. Il serait injuste pour les camionneurs de les priver de l'occasion de commencer par présenter leur mémoire, de façon que les membres du Comité—et les autres intéressés aussi—puissent faire la comparaison.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous d'accord?

Des VOIX: Soit.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parmi nous aujourd'hui le président de l'Association canadienne des camionneurs, M. Ramsay, le secrétaire exécutif, M. John Magee, M. Benoît Savard, son adjoint, et l'économiste-conseil, M. Montague.

Messieurs, auriez-vous la bonté de prendre place et de présenter votre mémoire?

M. R. R. RAMSAY (*président de l'Association canadienne du camionnage, Inc.*): Monsieur le ministre, messieurs, l'Association canadienne du camionnage, dont je suis le président, représente ceux qui, au Canada, s'occupent de transport routier. Or nous sommes fort préoccupés des subventions accordées aux chemins de fer, notamment en vertu des dispositions du bill C-91 dont vous êtes actuellement saisis.

Nous avons préparé un mémoire. Je vais prier M. Magee de vous en donner lecture. Avec votre autorisation donc, monsieur, je prie M. Magee de vous présenter maintenant ce mémoire.

M. JOHN MAGEE (*secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage*): Monsieur le président, notre mémoire existe en deux versions, une en anglais, l'autre en français. Les membres que la question intéresse pourront en prendre des exemplaires.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Magee, peut-être seriez-vous mieux assis?

M. MAGEE: Monsieur le président, je pense que je préfère rester debout pour donner lecture du mémoire.

Monsieur le président, monsieur le ministre et honorables membres du Comité, j'ai avec moi aujourd'hui mon adjoint, M. Savard, et notre économiste-conseil, M. Montague. D'autres membres du bureau de notre Association sont également présents. Notre président lui-même vous a déjà dit un mot. Je puis vous assurer que, si nous ne pouvons pas répondre nous-mêmes aux questions qu'on nous posera, nous chercherons à obtenir la réponse de ces messieurs.

Me sera-t-il permis de mentionner, pour que leurs noms figurent au compte rendu, ceux qui se trouvent ici. Ces messieurs sont donc: MM. Frank McCallum, d'Oshawa, notre président sortant de charge, Jack Taylor, vice-président pour l'Alberta, Camille Archambault, de Montréal, vice-président pour le Québec, J. O. Goodman, de Toronto, administrateur honoraire à vie, et Don Reimer, de Winnipeg, délégué auprès de l'assemblée générale de l'Association.

Nous remercions une fois plus le Comité de l'occasion qui nous est offerte de lui présenter un autre mémoire au sujet de cette mesure législative. Si nous sommes ici cette année, c'est pour un motif semblable à celui qui explique notre comparution au Comité chaque année, depuis 1959. On a toujours dit de cette loi qu'elle n'était que provisoire. En fait, les termes mêmes dans lesquels elle est conçue témoignent de ce caractère. Il ne s'agit pas de prévoir des versement annuels continus. Lorsque le montant prévu est épuisé, aucune subvention ne peut être versée. Chercher à proroger une mesure provisoire de ce genre revient à dire qu'il faut, chaque fois, l'examiner avec la même rigueur scrupuleuse que s'il s'agissait d'une mesure nouvelle entraînant la dépense de deniers publics. Nous nous présentons ici, en toute déférence, pour vous prier de soumettre la mesure dont vous êtes actuellement saisis à l'examen le plus rigoureux. Nous sommes également ici pour vous dire que toute l'industrie du camionnage à travers le Canada est encore plus fermement opposée au renouvellement ou à la prolongation de cette législation qu'elle ne l'était quand nous avons comparu devant ce Comité, en 1960 et en 1961.

Nous voudrions faire une brève revue de l'historique de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Au mois de septembre 1958, un certain nombre de compagnies de chemin de fer et les *Canada Steamship Lines* ont présenté une requête à la Commission des transports du Canada pour une augmentation de leur tarif-marchandises.

Au mois de novembre 1958, la Commission des transports du Canada, conformément à cette requête, a accordé aux requérantes la permission d'accroître leur tarif-marchandises de 17 p. 100.

A la suite de cette décision de la Commission des transports, les compagnies de chemin de fer ont augmenté leurs taux là où elles pouvaient le faire. Elles ont augmenté ce qu'elles appellent leurs taux de non concurrence, c'est-à-dire les taux sur les expéditions de marchandises que ne visait pas la concurrence.

Les provinces Maritimes et les provinces de l'Ouest ont porté plainte contre l'augmentation du tarif-marchandises. Elles prétendaient que le fardeau des augmentations du tarif-marchandises retombait sur elles. Elles ont demandé l'assistance au gouverneur en conseil.

Le gouvernement présenta la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises comme une mesure qui procurerait cette assistance. La loi autorisait la Commission des transports du Canada à réduire les taux de 20 millions de dollars. L'application de cette somme d'argent au cours de l'année suivante a eu pour effet de réduire à une augmentation de 10 p. 100 ce qui avait été une augmentation de 17 p. 100.

Nous nous sommes opposés à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises devant ce Comité, en 1959. Notre principal argument à cette époque était que la concurrence du camion devenait une force de plus en plus efficace pour maintenir à un bas niveau tous les taux ferroviaires et que la loi s'appliquait sans aucune distinction à tous les taux présumés de non concurrence. Et pourtant, plusieurs taux de non concurrence s'appliquaient à des marchandises que les camions pouvaient transporter et transporteraient, qu'en fait ils transportaient.

Nous avons démontré que notre industrie était une industrie croissante et que sa croissance la plus rapide se produisait dans les provinces Maritimes et dans l'Ouest du Canada, où le cri de la concurrence se faisait le plus fort. Nous

avons soumis au Comité que la loi était mauvaise pour l'industrie du camionnage dans ces régions, parce qu'elle empêchait l'industrie de faire concurrence pour le trafic; que la loi était mauvaise pour la population des régions des Maritimes et de l'Ouest, parce qu'elle perpétuait un monopole ferroviaire du trafic subventionné. En fait, nous avons dit au Comité que le traître—les taux présumés de non concurrence—était une espèce en train de s'éteindre et que, si le gouvernement ne réprimait pas la croissance de l'industrie du camionnage par ce genre de législation, il ne resterait probablement pas suffisamment de taux de non concurrence au bout de deux ans pour qu'il vaille la peine de s'en plaindre.

Nous vous avons dit tout cela en 1959, la première année d'application de la loi. Seulement un an plus tard, la vérité sortait. En 1960, la Commission des transports du Canada révélait en témoignant devant vous que le nombre des taux de non concurrence avait diminué au cours de l'année et qu'il avait été nécessaire d'abaisser davantage les autres taux, afin d'épuiser tous les 20 millions de dollars que le Parlement avait prévus.

Bien à part de sa valeur comme preuve de la rectitude de nos objections pour ce genre de subvention, la révélation faite par les témoins de la Commission des transports du Canada a servi une leçon plutôt amère au sujet des subventions. Il avait semblé au cours des discussions qui ont précédé l'adoption de la loi primitive que c'était l'intention du gouvernement de réduire l'augmentation des taux de 17 p. 100 à 10 p. 100. Nous supposons qu'il avait été décidé que les provinces Maritimes et les provinces des Prairies accepteraient une augmentation des taux de 10 p. 100 au lieu d'une augmentation de 17 p. 100. Pour réaliser une telle réduction, il fallait une somme de 20 millions de dollars. Il semble juste de supposer que, si 15 millions ou 25 millions, au lieu de 20 millions de dollars, avaient été nécessaires pour réduire l'augmentation à 10 p. 100, un de ces montants aurait alors été mentionné dans la loi, et non pas 20 millions de dollars. Cependant, une fois la somme de 20 millions de dollars imprimée dans les statuts du Canada, elle est devenue la mesure de l'intention du gouvernement, et non pas au niveau particulier de l'augmentation des taux. La leçon semble être que les gouvernements oublient très rapidement les raisons qui motivent les subventions, et que les gros chiffres ronds, comme celui de 20 millions de dollars, deviennent presque sacrés entre ceux qui paient les subventions et ceux qui les reçoivent.

A des occasions précédentes devant le Comité, nous vous avons signalé que cette législation est un moyen fort dispendieux d'aider aux expéditeurs des régions éloignées du Canada où le manque de concurrence a fourni aux compagnies de chemins de fer la liberté d'exiger des taux plus élevés qu'elles n'exigent au Canada central. Rappelez-vous que c'est cette situation que la loi est censée corriger. Elle ne limite pas la générosité du gouvernement à ces régions éloignées du Canada; elle aide aussi bien aux expéditeurs du Canada central.

Nous voudrions que vous consultiez l'annexe à notre mémoire où vous trouverez une liste des bénéficiaires de la subvention.

Le *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* a reçu \$123,358. Pourquoi? Ce n'est sûrement pas à cause des demandes des expéditeurs opprimés des provinces Maritimes ou des provinces de l'Ouest.

Et il y a d'autres paiements qui sont étrangers au raisonnement qui a fait la base de la législation.

<i>Canada Steamship Lines</i>	\$ 272,311
<i>New York Central Railway</i>	92,197
<i>Chesapeake and Ohio Railway</i>	86,265

Pourquoi ces paiements à titre gratuit pour la solution d'un problème qui avait d'abord été discuté par les provinces Maritimes et les provinces de

l'Ouest avec le gouverneur en conseil? Nous soumettons que de tels paiements sont ridicules. Nous soumettons que de tels paiements suffisent à eux seuls pour motiver un nouvel examen de la législation.

Plus récemment, nous avons été renversés de découvrir que la législation devant vous est devenue un modèle pour la distribution d'une subvention plus que deux fois plus élevée dans le domaine du transport. Nous voulons parler de la subvention de 50 millions de dollars que le gouvernement a décidé de payer aux compagnies de chemin de fer canadiennes, en 1961, et qui a été soumise à la Chambre des communes un mois après que les compagnies ferroviaires eurent changé leur attitude sur la question de pouvoir en venir à une entente avec les syndicats d'employés sédentaires; elles ont annoncé soudainement à Montréal, au mois de mai 1961, qu'un règlement serait conclu. Lorsque la subvention de 50 millions de dollars a été soumise à la Chambre des communes, il a été déclaré dans le budget supplémentaire qu'il s'agissait d'un paiement temporaire «ayant rapport aux recommandations de la Commission royale d'enquête sur les problèmes du chemin de fer en attendant de compléter son rapport». A l'époque où cela a été déclaré, seul le volume 1 du rapport de la Commission royale d'enquête avait été publié. Il n'y a aucune recommandation au volume 1 pour un paiement temporaire de quelque montant que ce soit aux compagnies de chemin de fer ayant rapport aux recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports.

Quel qu'ait été le motif de la subvention de 50 millions de dollars aux compagnies de chemin de fer, elle a été versée aux mêmes parties qui ont reçu des paiements en vertu de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et dans les mêmes proportions que les paiements faits en vertu de cette loi. Pour prendre quelques exemples: le *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway*, les *Canada Steamship Lines*, le *New York Central System* et le *Chesapeake and Ohio Railway* n'ont fait l'objet d'aucune recommandation de la Commission royale d'enquête sur les transports, et ils n'ont été aucunement parties au règlement du différend sur les salaires avec les syndicats d'employés sédentaires, un mois avant que prenne naissance la subvention de 50 millions de dollars. Il est vraiment étonnant, à notre point de vue, de voir quelles sont parmi les parties en cause celles qui ont obtenu une part de la subvention de 50 millions de dollars. Il en est aussi question à l'annexe A au présent mémoire. Voici ce qui en est des compagnies que nous avons citées en exemple:

<i>Toronto, Hamilton and Buffalo Railway</i>	\$ 133,046
<i>Canada Steamship Lines</i>	339,997
<i>New York Central System</i>	111,590
<i>Chesapeake and Ohio Railway</i>	79,166

Ces paiements ont été faits pour des raisons qui ne sont pas meilleures que le précédent établi dans la législation que vous avez à considérer aujourd'hui. Il en résulte une perte de fonds publics irrationnelle et effrayante.

Il a été évident dès le début qu'une subvention aux fins de geler les taux ferroviaires conduirait à un fardeau de plus en plus lourd pour le trésor national. Le 13 janvier 1959, une délégation de l'Association canadienne du camionnage rencontrait l'honorable George Hees, alors ministre des Transports, pour lui soumettre un «Mémoire sur la question des octrois de subventions aux chemins de fer nationaux». Cela avait lieu deux mois avant la présentation de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Dans ce mémoire, l'Association déclarait ce qui suit:

Nous soumettons que l'adoption à l'heure actuelle de tout régime de subventions aurait certainement des résultats de longue portée qui iraient beaucoup plus loin que la présente augmentation de 17 p. 100 du tarif. Nous soumettons également que, si un régime de subventions

était adopté à la place de l'augmentation de 17 p. 100, un tel régime ne serait que le premier pas vers des demandes pour le paiement de subventions considérables, de plus en plus élevées et permanentes.

Dans ce mémoire, l'Association canadienne du camionnage déclarait en outre:

Si une subvention est accordée aux fins de réduire l'augmentation des taux résultant de l'augmentation des frais par suite des demandes de hausses des salaires, il est logique de prétendre que toutes les futures demandes de hausses des salaires devront être réglées de la même façon.

A cet égard, l'Association canadienne du camionnage se retrouve en compagnie de gens dont l'avis fait autorité. La Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, dans son mémoire à la Commission royale d'enquête Turgeon sur les transports, le 17 octobre 1949, déclarait ce qui suit:

Quand le système de fixation des prix par le gouvernement et de subventions est employé, la tendance inévitable est de différer une mesure politiquement désagréable jusqu'à ce qu'elle devienne inévitable. Ce qui aurait pu être une série de petites mesures correctives devient un balayage complet.

Le second est réellement un autre aspect de ce premier point, à savoir le pouvoir auto-guérisseur d'un système de fixation libre des prix. Ceux dont les revenus sont un fardeau pour le trésor public ne sont pas portés à abandonner la source de leur subsistance aussitôt qu'ils pourraient s'en passer. Il en est ainsi de ceux qui reçoivent des subventions. On peut toujours trouver de bonnes raisons pour maintenir les subventions et, si elles le sont, elles finissent par s'accroître et par contribuer à la création de nouvelles.

Dans une déclaration qu'il a faite à Winnipeg, le 1^{er} octobre 1958, M. Donald Gordon, président des Chemins de fer nationaux du Canada, a déclaré, selon une nouvelle qui a paru dans le *Free Press* de Winnipeg, que «les subventions conduiraient à un piège économique». Quelques mois plus tard, au mois de janvier 1959, M. Clarence Shepard, qui venait de démissionner du poste de commissaire en chef de la Commission des transports du Canada, et dont l'intégrité et le jugement lui ont apporté le respect universel de tous les secteurs de l'industrie du transport, a déclaré dans une entrevue donnée à la *Presse canadienne*: «Il me reste encore à voir une subvention qui a amené la solution d'un problème quelconque.» (Cité dans le *Journal* d'Ottawa du 5 janvier 1959.)

Le gouvernement a été averti des résultats probables d'un programme de subventions destiné à geler certains taux ferroviaires. Malheureusement, les résultats ont été ceux qu'on avait prédits. Les problèmes administratifs de la répartition des subventions, au sujet desquels nous avons soumis nos vues au gouvernement, se sont révélés plus graves qu'on ne l'avait cru d'abord. Par suite de ces problèmes, une partie des subventions a été affectée au transport par chemin de fer de denrées qui, sans aucun effort d'imagination, ne pouvaient être considérées comme «exclusives» aux compagnies de chemins de fer; la réduction de l'augmentation du tarif-marchandises s'est révélée plus considérable que ce qu'on avait prévu.

Une chose encore plus grave que les problèmes administratifs, qui dérive partiellement de ce que l'objectif de la subvention n'a pas été clairement expliqué ni inséré dans la mesure législative en des termes précis, ce sont les effets à long terme. Tel qu'il était prévu, une «subvention temporaire» d'un an n'a pas—parce que cela ne se pouvait pas—réglé quoi que ce soit. Les paiements de la subvention ont été prolongés, de sorte que le régime est devenu

semi-permanent. Encore une fois, tel qu'il était prévu, le coût des opérations ferroviaires s'est accru, et la même logique qui a été appliquée à la subvention initiale de 20 millions de dollars a été appliquée à la nouvelle subvention de 50 millions de dollars. Malheureusement, lorsque la nouvelle subvention de 50 millions de dollars a été ajoutée à la subvention initiale, on s'est encore moins préoccupé de s'assurer que seul le trafic non concurrentiel ou «exclusif» en bénéficierait vraiment, ou que les paiements de la subvention ne s'appliqueraient pas à tout le réseau ferroviaire et seraient employés pour subventionner les opérations qui entrent en concurrence avec les autres transporteurs.

La subvention de 50 millions de dollars, qui a suivi d'un mois le règlement avec les syndicats d'employés sédentaires l'an dernier, a été établie d'une façon telle qu'il n'existe aucune disposition pour rembourser au trésor une partie de ces paiements, si l'augmentation réelle des frais était moindre que prévue, et les besoins de subventions moins grands que nécessaire. En fait, le présent régime de subventions ferroviaires existe sans aucune justification clairement expliquée. Si cette affirmation paraît injuste, veuillez considérer ce qui suit: bien que la subvention soit apparemment payée pour maintenir les taux ferroviaires non concurrentiels à un certain niveau, la législation ne spécifie pas le niveau auquel ils doivent être maintenus, et—à l'égard de la subvention de 50 millions de dollars—elle ne donne aucune mesure de garantie que les paiements ne doivent pas être appliqués par les compagnies de chemin de fer à d'autres secteurs de leurs opérations. Cela résulte peut-être de ce qu'on s'est rendu compte, sans jamais le dire toutefois, que, parce qu'un grand nombre de dépenses et d'opérations du chemin de fer sont de la nature des «opération conjointes», de telles mesures de garantie seraient difficiles à prévoir. On a là un autre aspect répréhensible du régime des subventions.

Voici à quoi le présent régime des subventions se résume: les compagnies de chemin de fer reçoivent de fortes sommes d'argent tirées du trésor public, grâce à un précédent qui leur permet de recevoir plus à mesure que leurs dépenses s'accroissent; en retour, on s'attend qu'elles réduisent leurs taux au niveau auquel ils peuvent être réduits à la suite de ces paiements. Il semble également y avoir une obligation implicite de la part de l'administration du chemin de fer de ne pas embarrasser le gouvernement en demandant de nouvelles augmentations de taux. Les conséquences pour l'industrie du camionnage ont été graves, très graves pour plusieurs compagnies. Sans tenir aucun compte de cette situation, nous protestons, en tant que contribuables, contre les dépenses massives de fonds publics sans contrôle strict et sans objectif clairement spécifié, qui sont explicitement approuvées et adoptées par le Parlement.

Si nous ne pouvons pas vous persuader que ces considérations sont la raison pour laquelle cette législation doit être rejetée aujourd'hui, il y a une autre considération que nous allons vous soumettre, qui, en soi, est suffisante pour motiver ce rejet. Nous voulons parler de ce que vous allez faire à l'industrie du camionnage en perpétuant cette législation de subventions aux chemins de fer, qui se rattache et s'insère étroitement à toute la question des subventions fédérales aux chemins de fer, qui sont déversées actuellement au rythme de 100 millions de dollars par année, dont 50 millions sont payés sans aucun motif et le reste, en vue de réduire le tarif-marchandises du chemin de fer.*

Nous croyons que la question fondamentale qui vous est soumise, messieurs les députés, consiste à déterminer si, dans quatre ans, vous continuerez à demander à un géant de l'industrie du transport qui livre une concurrence effrénée de réduire ses prix, tout en recevant pour cela une subvention du peuple du Canada, et à ne pas tenir compte (comme le fait la mesure législative à l'étude) des pertes qui en découlent pour ses concurrents.

* Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises; loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; subvention de jonction entre l'Est et l'Ouest; aide au transport des céréales de provende.

Quand vous dites à la Chambre des communes qu'«il serait dans l'intérêt public de maintenir les avantages que prévoit la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises» ou que «nous favorisons le principe à la base de cette législation», avez-vous considéré que vous dites dans cette législation aux clients de l'industrie du transport: «Si vous expédiez par rail—et seulement si vous expédiez par rail—les contribuables canadiens vous donneront un tarif-marchandises spécial à réduction.»

Comment pouvez-vous, en 1962, plus de trente ans après la naissance de l'industrie canadienne du camionnage, causer préjudice à l'industrie et à ses clients en choisissant le chemin de fer comme l'instrument préféré du Parlement pour accorder de l'aide aux expéditeurs du Canada?

Nous vous rappelons le témoignage de l'Association Canadienne du Camionnage sur la question des répercussions de cette législation sur les firmes de camionnage qui font concurrence aux compagnies de chemins de fer.

Je suis heureux que vous ayez rappelé cela dans votre mémoire, car cette question a déjà été soulevée ce matin.

A la page 92 du fascicule 4 des *Procès-verbaux et témoignages*, séance du 22 mai 1961, vous noterez que le secrétaire exécutif de l'ACC a déclaré dans son témoignage que la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports a demandé à l'Association de faire une étude dans la province de Québec sur les taux que touche la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. M. George Montague vous a donné les résultats de l'étude, et il a témoigné comme il suit:

«Dans les cas particuliers où nous avons fait enquête, parce que des plaintes avaient été formulées par nos membres du Québec quant à l'application de cette loi, les taux particuliers qui ont été atteints sont: National-Canadien: n^{os} C-100 et CM-130-1; Pacifique-Canadien: n^{os} E-2180-B et 1350. Le taux des camions du Québec (une méthode est également prévue pour le dépôt du tarif applicable aux camions, ainsi que le tarif pertinent pour les camions) paraissait au tarif consultant n^o 20-E, Gaspé 300, Lac-Saint-Jean, et 100-101 Abitibi. Ce sont les seuls cas particuliers sur lesquels nous avons fait enquête, parce qu'à ce moment-là, tel que je l'entends d'après nos attributions, il s'agissait de trouver s'il y avait moyen de justifier les allégations que nous avons faites. Nous les avons justifiées en constatant que dans ces régions les camionneurs qui faisaient de la concurrence offraient un service en concurrence à un service offert par le chemin de fer en vertu de ses taux de catégorie ou sur un produit désigné et nous avons constaté que lorsque ces taux étaient réduits, c'était par suite de mesures prises en vertu des dispositions de cette loi; le taux du chemin de fer s'abaissait et les compagnies de camionnage concurrentes étaient forcées elles aussi de réduire leurs taux.»

Ce texte est extrait des *Procès-verbaux et témoignages*, page 32 du fascicule 4 du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, en date du 22 mai 1961.

Si je le puis, je signalerai qu'il existe un autre moyen de vérifier cela. Je désire mentionner ce sujet maintenant, car vous désirerez peut-être y songer à l'heure du déjeuner et décider de poser quelques questions. Il y a une autre façon d'envisager la question de la concurrence dans ces prétendus taux de catégorie ou sur un produit désigné non concurrentiels qu'appliquent les chemins de fer. On semble croire que ces facteurs n'atteignent pas les camionneurs ou ne les touchent que dans une faible mesure. M. Kerr a dit qu'en 1961 les taux non concurrentiels ont valu aux compagnies de chemin de fer 30.9 p. 100 de leurs recettes. Les conseillers de M. Kerr pourront rectifier mes chiffres, mais nous avons estimé qu'en 1957 ces taux non concurrentiels leur ont rapporté environ 40 p. 100

de leurs recettes, et, en 1949, environ 75 p. 100. La tendance est évidente; il faut reconnaître les conséquences que ces subventions exercent sur l'industrie du camionnage. En 1957, nous avons obtenu, après concurrence, environ 20 p. 100 du transport-marchandises en vertu des prétendus taux non concurrentiels lorsque la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a été présentée.

Je m'excuse; ce devrait être en 1959; je vais répéter cette déclaration.

M. TURNER: Est-ce en 1959 ou en 1957?

M. MAGEE: En 1959. Je répéterai cette déclaration. En 1959, nous avons obtenu, après concurrence, environ 20 p. 100 du transport-marchandises en vertu des prétendus taux non concurrentiels, lorsque la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a été présentée.

M. LEWIS: Est-ce l'année au sujet de laquelle vous avez mentionné 40 p. 100, ou est-ce une autre année?

M. TURNER: C'était en 1957.

M. MAGEE: En effet. Comme preuve à l'appui, monsieur le président, je ferai imprimer cette déclaration durant l'heure du déjeuner et nous la distribuerons.

Cette expérience a été répétée dans tout le Canada. Quand les camionneurs savent que, parmi les taux ferroviaires réduits contre lesquels ils font concurrence, il y a des taux que le Parlement lui-même a ordonné aux compagnies de chemins de fer de réduire, ils réagissent avec emportement, comme le ferait tout citoyen qui a été traité de cette façon par le Parlement. Le fait de savoir que le Parlement met à la disposition des compagnies de chemins de fer plus de 100 millions de dollars par année en subventions, dont la moitié est prescrite par des statuts qui ordonnent d'une façon spécifique aux transporteurs par rail de réduire des taux avec lesquels l'industrie du camionnage entre en concurrence, a soulevé un formidable ressentiment dans toute l'industrie d'un bout à l'autre du pays. Les employeurs et les employés reconnaissent tous deux que quels que soient les résultats d'une véritable concurrence entre les compagnies de chemins de fer et celles du camionnage, l'industrie du camionnage doit être prête «à vivre ou à mourir» en tenant compte de sa capacité de donner aux consommateurs un meilleur service de transport à des taux favorables. Il n'y a pas d'argumentation de la part de l'industrie à ce sujet. Mais quand nous constatons que le Parlement s'interpose du côté des compagnies de chemin de fer et du côté des expéditeurs par rail, nous nous adressons à vous—comme nous avons le droit de le faire—pour obtenir un redressement prompt et équitable de la situation.

De grâce, n'allez pas oublier qu'en plus des subventions pour des réductions de taux de 50 millions de dollars—la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la subvention de jonction entre l'Est et l'Ouest et l'aide au transport des céréales de provende—la deuxième tranche de 50 millions de dollars versée aux compagnies de chemins de fer l'an dernier sans raison spécifique a été immédiatement suivie de nouvelles réductions de taux déconcertantes, qui ont été maintenues par les compagnies de chemin de fer dans l'espoir—espoir qui a été confirmé par le Parlement—que la subvention de 50 millions de dollars de 1961 serait renouvelée.

Honorables membres du Comité, si cette législation est maintenue, vous allez ruiner l'industrie que nos membres ont érigée grâce à leur travail, à leurs peines et à leur ingéniosité au cours des trente dernières années. L'industrie des camions «de louage» ne pourra pas supporter beaucoup plus longtemps le Niagara de subventions ferroviaires—au montant de 100 millions de dollars—qui est en train d'inonder l'industrie du transport.

Avec toute la force dont nous pouvons disposer, nous adressons à votre Comité la prière que nous vous avons faite en 1959, en 1960 et en 1961: nous demandons au Comité de rejeter le bill C-91.

Le tout respectueusement soumis,

ANNEXE A

PAIEMENTS EFFECTUÉS EN VERTU DE LA LOI SUR LA RÉDUCTION DES TAUX
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Année	National- Canadien	Pacifique- Canadien	Algoma Central & Hudson Bay Railway	Midland Railway of Manitoba	Northern Alberta Railway	Ontario Northern Railway	Toronto, Hamilton & Buffalo Railway
1959	4,264,300	2,802,708	45,141	3,763	88,941	172	17,886
1960	10,735,839	7,925,067	104,059	20,743	264,895	374	54,019
1961	10,731,106	7,916,758	103,380	21,457	234,740	156	51,453
	25,731,245	18,644,533	252,580	45,963	588,576	702	123,358
	(29,015,610)	(19,343,740)	(267,320)	(55,483)	(606,993)	(404)	(133,046)

Année	Great Northern Railway	New York Central System	Chesapeake & Ohio Railway	Wabash Railroad Company	Canada & Gulf Terminal Railway	Napierville Junction Railway	Canada Steamship Lines	Total
1959	1,488	11,399	15,367	24	2,546	906	45,786	7,300,427
1960	6,383	37,643	26,493		8,731	2,907	95,039	19,282,192
1961	3,951	43,155	44,405		10,511	3,580	131,486	19,296,138
	11,822	92,197	86,265	24	21,788	7,393	272,311	45,878,757
	(10,215)	(111,590)	(79,166)		(27,178)	(9,258)	(339,997)	(50,000,000)

NOTE: Les chiffres entre parenthèses indiquent les «versements provisoires faits aux chemins de fer».
SOURCE: *Débats* de la Chambre, le 7 novembre 1962, page 1445.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu le mémoire qu'a présenté M. Magee, de l'association des camionneurs.

Il passe maintenant midi. Les membres du Comité ont été assez assidus ce matin. J'allais demander que nous siégions cet après-midi, car les témoins de la Commission des transports ne pourront encore être ici cet après-midi. Y a-t-il quelque objection?

M. COOK: (*Le sténographe n'a pas consigné les paroles que M. Cook a prononcées en français.*)

Le PRÉSIDENT: En effet nous avons la permission de siéger demain matin. Cependant, vu que les témoins de l'association des camionneurs sont ici—quelques-uns sont venus de loin et nous ne désirerions pas leur imposer des frais supplémentaires en leur demandant de séjourner à Ottawa trop longtemps—ne pourrions-nous pas siéger cet après-midi? Quel est l'avis du Comité?

M. ARGUE: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas finir de les entendre demain matin au cours d'une seule séance?

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons siéger demain, de 9h. et demie à 11 heures, car la plupart des réunions intimes de parti ne commencent pas avant 11 heures. Vous convient-il de vous réunir à 9h. et demie, demain matin?

Des VOIX: Entendu.

M. BYRNE: Monsieur le président, pourquoi ne siégeons-nous pas cet après-midi durant la séance de la Chambre?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas la permission de siéger cet après-midi durant la séance de la Chambre.

Je ne crois pas que le ministre puisse être présent demain matin.

Quel est l'avis du Comité? Siégerons-nous cet après-midi?

Des VOIX: Non.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il présenter une motion à cet égard?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je propose que nous nous réunissions à 3h. et demie, cet après-midi.

M. HORNER (*Acadia*): Nous n'en avons pas la permission.

Le PRÉSIDENT: Il nous faut l'obtenir.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je propose que nous nous réunissions demain matin, à 9 h. et demie.

M. TURNER: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Horner (*Acadia*) propose, appuyé par M. Turner, que nous siégerions demain matin, à 9 h. et demie. Quels sont ceux qui appuient la motion?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Je déclare que la motion est adoptée.

(La séance est levée.)

Le MERCREDI 12 décembre 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Hier, comme dernier sujet, M. Magee a présenté le mémoire de l'association des camionneurs. Nous avons décidé de demander à M. Magee de revenir ici ce matin, afin que les membres du Comité puissent lui poser les questions qu'ils désirent. Le premier sur ma liste est M. Turner.

M. TURNER: En effet, monsieur le président, je désire poser quelques questions à M. Magee. Cependant, M. Magee désire-t-il faire une déclaration supplémentaire?

M. MAGEE: Je ne désire pas vous empêcher de poser vos questions, monsieur Turner, mais j'avais promis de distribuer une déclaration que j'avais faite. Désirez-vous que nous le fassions, monsieur le président? C'est la déclaration que j'ai interpolée dans notre mémoire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Turner, désirez-vous attendre quelque instants, afin que ce texte soit distribué?

M. MAGEE: La traduction française n'est pas encore prête, mais on la prépare actuellement et elle sera disponible un peu plus tard.

M. TURNER: M. Magee désire-t-il expliquer cette déclaration avant que je pose mes questions?

M. MAGEE: Je devrais peut-être en donner lecture, afin qu'elle paraisse au compte rendu, car j'y ai apporté un léger changement.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Magee.

M. MAGEE: Cette déclaration se lit comme il suit:

LES TAUX NON DE CONCURRENCE DEVIENNENT TAUX DE CONCURRENCE

Mardi, au cours de la présentation des témoignages au nom de l'Association canadienne du camionnage, nous avons fait une estimation du pourcentage du trafic non de concurrence qui était devenu de concurrence depuis 1959. Nous avons basé cette estimation sur certains chiffres fournis par M. Kerr. La déclaration était en substance la suivante:

«M. Kerr a dit qu'en 1961, les taux non de concurrence rapportaient aux compagnies de chemins de fer 30.9 p. 100 de leurs revenus. Sous réserve d'une correction par les conseillers de M. Kerr, nous avons estimé qu'en 1957, les taux non de concurrence rapportaient aux compagnies ferroviaires environ 40 p. 100 de leurs revenus et qu'en 1949, les taux non de concurrence leur rapportaient environ 75 p. 100 de leurs revenus. La tendance semble évidente—et il faut reconnaître l'effet de cette subvention sur l'industrie du camionnage—en 1959, nous avons dû concurrencer pour environ 20 p. 100 de la marchandise transportée en vertu de présumés taux non de concurrence au moment où la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a été mise en vigueur.»

Nous avons eu l'occasion d'examiner cette déclaration avec des représentants de la Commission des transports du Canada, et ceux-ci nous ont signalé que le chiffre de 30.9 p. 100 que M. Kerr a employé relativement au trafic non concurrentiel était calculé sur une base différente de celle des chiffres employés dans l'analyse des bordereaux d'expédition et que, par conséquent, les pourcentages que nous avons tenté de comparer n'étaient pas comparables. Il est donc nécessaire de reviser quelque peu notre estimation.

Les chiffres suivants, dans la mesure où ils se rapportent aux années 1958, 1959 et 1960, ont été calculés d'après une statistique publiée par la Commission des transports du Canada dans son rapport annuel de 1961. Les chiffres de 1961 ont été calculés d'après la statistique qui nous a été fournie par la Commission des transports du Canada.

La tableau ci-dessous donne la répartition proportionnelle des revenus des sociétés de chemin de fer des diverses classes de transport. Pour les fins de ce tableau, nous avons éliminé les taux statutaires et les taux multiples, car ces deux catégories comportent des expéditions de grain aux taux statutaires. Le volume de ces expéditions a varié durant la période et il a influencé le pourcentage des revenus dont on tient compte pour les autres classes de taux. Nous avons tenté par ce tableau de démontrer le changement relatif dans l'importance des présumés taux de non concurrence durant cette période. La classe «expéditions mixtes» a été ajoutée par nous-mêmes comme un taux de non concurrence, car cette catégorie inclut très peu d'expéditions transportées à des taux de concurrence.

POURCENTAGE DES REVENUS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER CANADIENNES SELON LES DIVERSES CLASSES DE TAUX

	1958	1959	1960	1961
Taux de catégorie	9.4	8.8	6.7	5.8
Produits désignés: Taux de non concurrence	42.6	38.5	37.4	37.4
Taux de concurrence	26.4	29.9	30.6	29.2
Taxes convenues	15.7	17.8	20.9	22.6
Expéditions mixtes	5.9	5.0	4.4	5.0
	100.0	100.0	100.0	100.0
Ensemble des taux non de concurrence ...	57.9	52.3	48.5	48.2

Au sujet de ce tableau, j'ajouterai que les taux applicables à des denrées ne donnant pas lieu à la concurrence dont il est question sont ceux qu'on appelle des taux de catégorie, les taux de non concurrence sur un produit désigné et les expéditions mixtes. Le total est indiqué à la fin.

Au cours des audiences devant ce Comité, en 1959, la statistique disponible pour la considération du Comité était celle de 1958. Depuis 1958, le pourcentage des taux non de concurrence a baissé de 57.9 à 48.2. En d'autres termes, environ 15 p. 100 des taux non de concurrence en 1958 sont devenus des taux de concurrence, et nous disons que c'est là une mesure de l'effet préjudiciable de ce genre de subvention sur l'industrie du camionnage. Veuillez ne pas oublier que lorsque cette législation a été mise en vigueur en 1959, ce Comité était assuré que les paiements ne seraient faits qu'à l'égard des denrées pour lesquelles il n'y avait pas de concurrence efficace de la part du camionnage. Le tableau que nous avons donné indique qu'il y a eu une concurrence efficace du camionnage pour au moins 15 p. 100 de ces denrées.

M. TURNER: Monsieur Magee, lorsque vous avez présenté votre rapport supplémentaire, j'étais justement sur le point de dire que j'avais été frappé de l'excellence du mémoire que vous aviez soumis au Comité et de la somme de travail qu'il représente. Je suis sûr que plusieurs de mes collègues partagent mon avis. J'ai cru comprendre que vous avez voulu surtout prouver, et vous avez vous-même déclaré que c'était là votre but, qu'au fond les présumés taux de non concurrence des chemins de fer visent vraiment des marchandises qui pourraient être transportées par camion et qui se prêtent sûrement à la concurrence des camions.

M. MAGEE: C'est juste.

M. TURNER: Ce qui m'intrigue, c'est que, d'après vous, les taux de non concurrence sont en train de disparaître ou plutôt que les taux de concurrence vont les remplacer, ces derniers étant fixés par les chemins de fer pour faire face à la concurrence des compagnies de transport par route ou par voie d'eau; d'autre part, vous vous opposez à une application plus large de la loi lorsque les taux de concurrence ne donnent pas lieu à des subventions en vertu de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Autrement dit, si les taux de concurrence s'accroissent, le transport des denrées fait à des taux non subventionnés s'accroît aussi et, par conséquent, les entreprises de camionnage devraient s'opposer moins fortement à la prolongation du délai applicable à cette loi qu'elles ne le faisaient il y a deux ou trois ans. Je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

M. MAGEE: Eh bien! monsieur Turner, par exemple, les taux que nous avons cités hier et qui s'appliquent à l'industrie de camionnage dans la province de Québec ont été comparés, non pas aux taux de concurrence pour le transport par rail, mais aux taux de catégorie ou sur un produit désigné non de concurrence, auxquels la subvention pourrait s'appliquer.

En d'autres termes, l'étude que nous avons faite à la demande de la Commission d'enquête sur les transports avait pour objet de renforcer notre thèse, c'est-à-dire qu'en vertu de la présente loi, les subventions s'appliquent en effet à certains taux qui ne concordent pas avec ceux des compagnies de camionnage, des taux qui ont forcément entraîné la diminution. Tous les taux que nous avons énumérés hier, et qui ont été publiés dans la province de Québec, étaient des taux qui ne concordaient pas, non pas avec les taux de concurrence ni avec les taux convenus des chemins de fer, mais avec les taux de catégorie ou sur un produit désigné qui bénéficiaient de la subvention ici en cause, quoique visant le transport de denrées non sujettes à la concurrence.

Sans doute y a-t-il ailleurs au Canada des taux qui relèvent de cette même catégorie; M. Montague l'a bien dit l'an dernier et la même chose a de nouveau été consignée au compte rendu de la séance d'hier. Notre étude a porté sur la province de Québec et ce sont les conclusions que nous avons portées à la connaissance de la Commission d'enquête.

M. TURNER: Dans le rapport supplémentaire que vous avez présenté ce matin, vous avez mentionné que les taux de non concurrence avaient diminué de 15 p. 100. Autrement dit, le volume des marchandises qui sont transportées à des taux de non concurrence a maintenant diminué de 15 p. 100.

M. MAGEE: C'est exact.

M. TURNER: En d'autres termes, le domaine où s'appliquent les taux de concurrence a augmenté dans cette mesure?

M. MAGEE: Oui.

M. TURNER: Dans ce cas, les taux de transport par chemin de fer qui ne bénéficient plus de la subvention ont augmenté de 15 p. 100.

M. MAGEE: C'est vrai, et c'est là une des prédictions que nous avions faites ici, en 1959. Nous avions demandé de ne pas appliquer cette subvention, mais de laisser les concurrents se débattre entre eux, selon le principe applicable dans une région où doit jouer la concurrence entre les entreprises; nous avons préconisé de laisser chacun se tirer d'affaire et l'on verra qu'il n'y a pas besoin de subventions du tout.

M. TURNER: Si le domaine où s'appliquent les taux de concurrence a augmenté de 15 p. 100, il s'ensuit que la subvention ne s'applique plus à 15 p. 100 du tarif ferroviaire; par conséquent, la situation financière des entreprises de camionnage doit être meilleure qu'elle ne l'était il y a deux ou trois ans dans cette même proportion.

M. MAGEE: La vérité est que, dans certains cas, les taux relèvent maintenant de la catégorie des taxes convenues et qu'ils ne font plus l'objet de la subvention; ils sont devenus des taux de concurrence ou des taxes convenues et, comme le dit clairement la loi, la subvention ne s'y applique pas. Il y a néanmoins dans la province de Québec des taux de transport par rail qui relèvent de la catégorie des taux non de concurrence et des taux sur un produit désigné qui ne concordent pas avec les taux en cours dans l'industrie du camionnage. Je me demande pourquoi ces taux ne sont pas devenus des taux de concurrence des chemins de fer. Je crois que M. Montague a un mot à dire à ce sujet.

M. GEORGE A. MONTAGUE (*conseiller économique de l'Association canadienne du camionnage*): Monsieur le président, on nous a donné des chiffres pour l'ensemble du Canada; j'ajouterais que, dans certaines régions, les taux non de concurrence sont un facteur plus important que ces chiffres ne le laissent supposer. Par conséquent, cette mesure est très importante pour l'industrie du camionnage, au Nouveau-Brunswick. Nous en sommes encore, sans doute, à étudier un sujet d'importance vitale pour cette industrie. Pour l'ensemble du Canada, j'en conviens, il y a eu une diminution de 15 p. 100, comme nous l'avions prédit. Mais d'autres indices font voir que, dans certaines régions du Canada, l'industrie du camionnage subira un grave détriment. C'est exactement ce que nous voulions faire ressortir relativement au paiement de cette subvention; et si vous étudiez l'industrie du camionnage, par exemple, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, pour le transport de l'est à l'ouest, partout où la concurrence ne se fait pas sentir, vous verrez que la subvention n'a aucun effet apparent. Nous maintenons que, dans ces régions, on entrave des tendances qui pourraient aider à trouver la solution du problème.

M. TURNER: Que pensez-vous de ce qu'a dit hier le commissaire Kerr? Selon lui, la subvention n'atteindrait que 5 p. 100 des marchandises transportées par chemin de fer et que, par conséquent, les compagnies de camionnage ne transporterait qu'environ 5 p. 100 des marchandises auxquelles s'appliquent les taux de catégorie ou sur un produit désigné?

M. MAGEE: M. Montague a étudié cette question de façon spéciale, non seulement depuis hier, mais avant même le début des séances du Comité; je lui demanderais de vous répondre.

M. MONTAGUE: Il n'est pas facile de répondre à cette question; c'est peut-être 5, 10, 15 ou même 20 p. 100; nous ne savons pas au juste. En entendant une déclaration de cette nature, on croirait que presque toutes ces marchandises transportées par camion échappent vraiment à la concurrence. Mais on a certainement démontré ici qu'une grande partie de ces marchandises font l'objet de la concurrence. A notre avis, la situation est encore la même; il y a peut-être eu un petit changement, mais la situation est néanmoins la même.

M. Kerr (ou plutôt ses conseillers) a donné un chiffre estimatif, qui est peut-être fondé. Mais nous avons des doutes. Nous sommes d'avis que, tout comme dans le passé, les taux en question visent tous des denrées qui sont sujettes à la concurrence. Veuillez noter que les camions ne peuvent augmenter leur transport, à part l'augmentation générale résultant de l'essor économique du pays, qu'en obtenant des articles transportés en ce moment à des taux non de concurrence. Nos commandes nous viennent seulement de là, à part celles que nous créons par nos propres moyens.

Si vous aviez adopté cette loi en 1949, vous auriez atteint les sept dixièmes de tout notre transport et vous auriez encore prétendu qu'il s'agissait d'articles qui ne faisaient pas l'objet de la concurrence. Nous disons que vous vous êtes trompés et que vous vous trompez encore, vous qui représentez le gouvernement du jour et êtes en mesure de faire adopter cette loi.

M. TURNER: Monsieur Magee, à la page 7, vous avez parlé de difficultés administratives qu'entraîne l'affectation de la subvention.

M. MAGEE: Oui.

M. TURNER: Voulez-vous nous donner des explications à ce sujet?

M. MAGEE: Je demanderais encore une fois à M. Montague d'expliquer ce qui est dit à la page 7.

M. MONTAGUE: Je crois qu'il s'agissait de la solution à trouver à une difficulté qui avait été prévue, ou à laquelle le gouvernement a essayé de remédier, en effet, on voulait empêcher que les fonds ne soient affectés à des objets qui n'avaient pas été prévus par la loi. Par exemple, on a choisi la solution du moindre effort en appliquant la subvention aux taux de non concurrence (cela a entraîné des frais d'administration) et l'on a ainsi étendu la portée de la subvention, de sorte que le versement de la subvention comporte des frais d'administration pour des entreprises qui n'avaient jamais demandé ni réclamé cette subvention; les chemins de fer des États-Unis en reçoivent 25 p. 100 et une somme de 4 millions va chaque année à la région centrale du Canada.

Nous vous demandons de faire une revue de la question, afin de déterminer les frais d'administration en cause. Voilà une chose que vous devriez étudier. Cela contribuerait peut-être à améliorer le sort des expéditeurs des provinces de l'Ouest et des Maritimes plus qu'il ne semblerait possible après un examen sommaire des frais d'administration. Le *Chesapeake and Ohio* a effectivement touché une somme de \$100,000 ou \$200,000 et certains montants ont également été versés au *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway*. A notre avis, il faudrait tenir compte de ces faits quand on parle des frais d'administration.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Je voudrais poser quelques questions à M. Magee au sujet de son mémoire. Vous prétendez, je crois, qu'à cause des subventions, les chemins de fer s'engagent dans le commerce du camionnage et usent de méthodes propres aux chemins de fer; selon vous, le camionnage subit une concurrence déloyale. Autrement dit, les chemins de fer peuvent avoir recours aux taxes convenues et à d'autres procédés qui constitueraient une concurrence injuste envers l'industrie du camionnage. Est-ce vrai?

M. MAGEE: Pour ce qui est de l'entrée des chemins de fer dans le commerce du camionnage, je crois que les vues des entreprises de camionnage sont bien connues: nous nous y opposons. Nous ne voulons pas qu'une industrie de concurrence, le camionnage, qui, il y a trente ans, a brisé le monopole que détenaient les compagnies de chemins de fer sur le transport des marchandises au Canada, soit accaparée par les chemins de fer et que le monopole ou la même domination soit rétablie. Le monopole n'a pas encore été rétabli mais nous pensons qu'il y a une tendance en ce sens aujourd'hui, étant donné que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont acquis des entreprises de camionnage.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Selon certains renseignements qu'on m'a communiqués, les subventions accordées en ce moment aident aux compagnies de chemin de fer à réduire leurs taux convenus pour le transport des marchandises...

M. MAGEE: Oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): ... et à livrer une concurrence effrénée aux entreprises de camionnage. J'imagine que c'est une des raisons pour lesquelles vous êtes venus ici aujourd'hui vous opposer à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. MAGEE: Évidemment. Comme nous le disons dans notre mémoire, la subvention de 50 millions est sûrement accordée sans réserve et est versée en fonction de la subvention de 20 millions, à titre d'aide générale aux chemins de fer. Leur taux de transport ne peuvent que s'en ressentir au niveau de la concurrence. En fait, nous avons déclaré, hier, dans notre mémoire, qu'il y a eu un rapport direct entre cette subvention et la nouvelle baisse des prix qui est entrée en vigueur au moment où elle a été accordée. Dans le cas de certaines subventions fédérales, et il y en a au moins une, à ma connaissance, où le taux s'applique, tant aux taux de concurrence et aux taxes convenues qu'aux taux non de concurrence, c'est la subvention relative aux taux de transport dans les provinces Maritimes. Le rapport de la Commission royale MacPherson sur les transports, dont le ministre a parlé très favorablement au Parlement, fait des observations très précises à cet égard et critique la façon dont se fait présentement l'application des subventions relatives au taux de transport dans les Maritimes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Le point qui m'intéresse et que je ne comprends pas trop bien, est celui du transport des marchandises par chemin de fer au moyen de subventions; supposons qu'il s'agit de denrées expédiées de Vancouver à Toronto; la compagnie de camions, qui appartient au chemin de fer, transporte une partie de ces denrées de Toronto à Peterborough, par exemple. D'après ce qu'on nous dit, l'exploitation des camions est une entreprise distincte; si ces subventions visent les marchandises expédiées de Vancouver à Toronto, il n'en est pas de même lorsqu'il est question de l'exploitation des camions qui transportent ces mêmes marchandises de Toronto à Peterborough.

M. MAGEE: C'est vrai.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Si vous étiez dans l'industrie du camionnage, le bordereau d'expédition établi en l'occurrence devrait, selon vous, viser le parcours de Vancouver à Peterborough.

M. MAGEE: Oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il m'est difficile de croire que les chemins de fer ne recevraient aucune subvention pour le camionnage entre Toronto et Peterborough. Voulez-vous expliquer ce qui se produit quand il s'agit, par exemple, d'expédier des marchandises de Vancouver à Peterborough?

M. MAGEE: Certainement, tant qu'il s'agit de chargements transportés entièrement par les entreprises de camionnage des chemins de fer, à titre de compagnie de transport routier, je doute qu'aucune subvention directe ne soit versée à l'égard de ces chargements à même les subventions fédérales aux chemins de fer, sauf dans les circonstances suivantes: si vous envoyez le chargement selon un bordereau d'expédition de chemin de fer au tarif du chemin de fer, le chargement peut être dépêché en partie sur rail et en partie par camion; dans un tel cas, le chargement sera certainement sujet aux subventions, s'il tombe dans la catégorie que visent les subventions fédérales.

M. LEWIS: Comment cela?

M. MAGEE: De la façon suivante: si l'interprétation que le Pacifique-Canadien a donnée aux règlements est juste, la Commission des transports a fait face, dans la pratique, à cette situation même dans un certain territoire des provinces Maritimes. Lors des audiences de la Commission royale MacPherson sur les transports, nous avons présenté comme preuve une lettre du service juridique des chemins de fer du Pacifique-Canadien adressée au président de la Commission des services d'utilité publique de Nouvelle-Écosse, qui étudiait à l'époque une demande présentée par *Smith Transport Limited* en vue d'étendre ses droits d'exploitation dans les provinces Maritimes. L'Association du transport par véhicule à moteur des Maritimes a fait remarquer que la *Smith Transport*, en tant que filiale du Pacifique-Canadien, pouvait peut-être bénéficier des subventions versées aux chemins de fer relativement aux taux de transport dans les Maritimes. La Commission a suspendu ses audiences jusqu'à ce que le Pacifique-Canadien fournisse une explication sur ce qui en était précisément. Lors de la reprise des audiences, quelques semaines plus tard, le Pacifique-Canadien produisait une lettre dans laquelle la Commission des transports déclarait que, lorsqu'il s'agissait d'une expédition mixte par rail et par camion, je parle des camions qui sont la propriété des chemins de fer, et lorsque la majeure partie du trajet se fait par chemin de fer, il a été décidé que l'expédition complète serait sujette aux subventions relatives aux taux de transport dans les Maritimes.

M. LEWIS: Vous ne parlez pas de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises; vous parlez des subventions relatives aux taux de transport dans les Maritimes.

M. MAGEE: C'est possible.

M. LEWIS: Je voulais seulement comprendre ce que vous disiez.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de dire que, malheureusement, nous n'étions pas au courant de la convocation de cette assemblée ce matin, à 9 h. et demie, et que nous avons une réunion à dix heures.

Le PRÉSIDENT: Elle a été convoquée à la fin de l'assemblée d'hier. J'espérais que des membres de votre parti vous diraient que cette assemblée aurait lieu.

M. CHEVRIER: Je ne demande pas l'ajournement de l'assemblée; je veux seulement vous faire part que certains d'entre nous devront sans doute partir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La marche de ce Comité semble indiquer que nous devons réfuter certaines preuves et le moment est peut-être bien choisi de décider si nous devons ou non obtenir la permission de nous réunir pendant que la Chambre siège. D'autres témoins, de même que M. Magee et M. Montague, doivent se présenter et nous voulons les entendre à des séances consécutives, si possible. Le moment est-il venu d'y penser?

M. CHEVRIER: C'est une question qui relève du Comité. En ce qui concerne les sujets encore à l'étude à la Chambre, le présent Comité ne peut, à mon avis, prendre une telle décision dans le moment. Je dis cela en toute déférence. Il y aura d'abord les crédits provisoires, cet après-midi. Il ne me semble pas qu'une décision doive être prise avant que le leader de la Chambre ait décidé des questions à étudier d'ici les vacances de Noël.

Le PRÉSIDENT: Vous devez quand même comprendre que quelques-uns des témoins qui sont ici au sujet du mémoire relatif au camionnage viennent d'aussi loin que Vancouver. Si le présent comité se prolonge jusqu'à la semaine prochaine et qu'ils sont toujours ici, ils encourent de ce fait des frais supplémentaires.

M. CHEVRIER: C'est possible; mais je dois vous faire remarquer qu'à mon avis, l'activité de la Chambre n'a pas été menée de façon à favoriser le progrès de ses travaux, tout en permettant à notre Comité de bien faire le sien en même temps.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne croyez-vous pas, monsieur Chevrier, qu'à ce propos il faut tenir compte de l'impartialité du président du Comité qui, j'en suis sûr, ne vous place pas délibérément dans une impasse.

M. CHEVRIER: Faites-vous allusion à la question de nous réunir pendant les séances de la Chambre?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En effet.

M. CHEVRIER: Je ne crois pas que vous puissiez toucher ce point avant que les leaders de la Chambre ne se soient réunis à 2 heures, cet après-midi. Vous pourrez peut-être aborder votre question cet après-midi ou demain.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous ne proposez pas que le Comité s'ajourne maintenant, n'est-ce pas?

M. CHEVRIER: J'expose notre situation au président du Comité et je mentionne seulement que quelques-uns d'entre nous devons partir. Notre réunion est déjà en marche et, lorsqu'il s'agit de questions de ce genre, le Comité décide parfois de faire quelque chose.

Le PRÉSIDENT: Les affaires du Comité sont celles de la Chambre, et la direction interne de votre parti ne doit pas entrer en ligne de compte.

M. LEWIS: Je ne crois pas, monsieur le président, que M. Chevrier puisse défendre son point avec beaucoup de justice, ce matin, puisque des députés de son parti étaient présents quand la question de l'heure de la réunion est venue sur le tapis, hier. Il y a eu un malentendu parmi ses propres gens, ce qui arrive quelquefois. J'ai eu connaissance que c'est arrivé dans nos rangs et ailleurs. Des représentants de tous les partis assistaient cependant à la discussion et il a été décidé de siéger de 9 h. et demie à 11 h. ce matin.

Étant donné l'excellent exposé de l'association des camionneurs, je sais que d'autres personnes et d'autres organismes que touche l'ensemble du problème abordé par M. Magee veulent avoir l'occasion de se présenter ici. Bien qu'ils ne vous en aient pas encore informé, ils ont l'intention de le faire. On ne pouvait prévoir que les délibérations tourneraient comme cela, et ils auront peut-être besoin d'un jour ou deux pour se préparer. A un moment donné, je suis d'avis qu'il faudrait décider quand nous réunirons de nouveau après avoir entendu tous les témoignages des associations de camionneurs, afin de rendre nos séances accessibles au public et pour que les intéressés soient mis au courant et sachent où venir.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Lewis.

Que pense le Comité de l'idée de se réunir pendant les séances de la Chambre? Pourrions-nous mettre la motion aux voix?

M. CHEVRIER: Je croyais que nous attendrions de savoir quels travaux la Chambre allait aborder.

M. LEWIS: J'appuie cette proposition, monsieur le président. Il me semble que nous ne devrions pas poursuivre ces délibérations tant que les gens intéressés aux travaux de la Chambre n'auront pu se renseigner sur les questions qui doivent être étudiées à la Chambre pendant les cinq ou six jours à venir. Il reste assez peu de temps avant l'ajournement et je ne suis pas d'avis que le présent Comité devrait maintenant prendre quelque décision à ce sujet.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, il me semble que nous pouvons peut-être attendre à cet après-midi pour prendre une décision. Et, je ferai remarquer, monsieur le président, que les députés qui siègent du côté du gouvernement ne sont pas mieux placés que ceux qui siègent du côté de l'opposition, ce matin. Par tradition, c'est le jour de notre réunion intime et nous ferons face au même problème à 11 heures. Je propose que nous poursuivions notre séance ce matin, comme il en a été décidé; tout le monde aura le même ennui. Je propose aussi, monsieur le président, que vous communiquiez avec votre comité directeur, afin qu'il puisse se renseigner après qu'aura été prise la décision dont parle M. Chevrier et que nous puissions ensuite établir et combiner nos séances à l'avenir selon les directives proposées par M. Lewis.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, voulez-vous nommer deux députés au comité directeur (ce comité n'a pas encore été formé) et leur demander de se présenter à mon bureau à 4 heures.

Docteur Marcoux, voulez-vous déléguer un membre de votre parti à mon bureau pour la réunion du comité directeur.

Monsieur Winch, monsieur Fisher ou monsieur Lewis, voulez-vous vous assurer qu'un membre de votre parti sera présent.

M. LEWIS: M. Winch est ici.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il proposer la formation du comité directeur?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je fais cette proposition, monsieur le président.

M. LEBOE: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Je prie le comité directeur de se réunir à mon bureau à 4 heures, cet après-midi.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Autrement dit, il n'y aura pas de réunion, cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas la permission de siéger, cet après-midi, monsieur McDonald.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Quand le Comité lèvera-t-il la séance, ce matin?

Le PRÉSIDENT: Nous devons quitter cette pièce à 11 heures moins le quart, parce qu'on en a besoin pour une autre réunion.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): En d'autres mots, il n'y a pas d'autres séances avant demain?

Le PRÉSIDENT: C'est cela.

M. Byrne désire-t-il poser une question?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, je ne m'oppose pas aux vues que vous avez exprimées ni à celles des autres membres du Comité; mais j'aimerais faire remarquer, qu'à mon avis, la réunion en question aurait dû avoir lieu avant 2 h. et demie, quand les leaders auront pu se renseigner sur la nature des questions qui seront discutées à la Chambre, de sorte que nous aurions peut-être pu siéger cet après-midi pour que ces gens puissent se faire entendre.

M. ARGUE: La réunion n'aura lieu qu'à deux heures et la Chambre siège à 2 h. et demie; vous êtes un peu à court de temps.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il ne nous manque pas seulement du temps.

M. ARGUE: Vous pouvez répéter cela.

M. HODGSON: Monsieur le président, il s'agit d'une réunion très importante; les gens viennent de loin et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions nous réunir ce soir.

M. COOK: J'allais dire, monsieur le président, que nous avons déjà perdu quinze minutes ce matin à discuter ce sujet. Ainsi qu'il a été proposé hier, je crois que nous devrions siéger jusqu'à 11 heures. Pourquoi ne pas revenir après 3 h. et demie, quand nous saurons à quoi nous en tenir sur les travaux de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Ce Comité doit faire une proposition pour obtenir la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre et nous devons la présenter lors de l'appel des motions à la Chambre, puisque cette dernière doit d'abord accorder son approbation.

M. COOK: Mais nous le saurons à 3 heures.

Le PRÉSIDENT: Nous devons présenter cette motion d'abord au Comité, puis la soumettre à la Chambre ensuite où elle doit être adoptée.

M. LEWIS: Messieurs, tirons cela au clair. Je suis certain que cette séance intéresse les camionneurs et nous sommes ravis de les voir, comme d'autres intéressés, assister en si grand nombre. Mais je suis sûr qu'ils vont comprendre et ne se sentiront pas bafoués si je dis qu'ils n'ont pas tous besoin d'être présents. Ils ont un excellent porte-parole et si quelques-uns viennent de très loin, tous n'ont pas besoin, si intéressés qu'ils soient aux délibérations, de revenir, puisque, à mon avis, M. Magee et ses assistants sont tout à fait en mesure de présenter les propositions et de répondre aux questions.

Le PRÉSIDENT: Le comité directeur étudiera la question.

M. LEBOE: Monsieur le président, je crois que nous devrions nous mettre à l'œuvre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): D'accord!

M. WINCH: Il s'agit, monsieur le président, d'une question très importante, si importante que j'aimerais poser quelques questions afin d'y voir clair. M. Magee a assisté à la séance d'hier et il a entendu la déclaration et les témoignages de M. Kerr dans lesquels il a dit qu'aucune subvention n'est versée pour le transport fait par les entreprises de camionnage du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien. On nous a dit aussi qu'aucune subvention n'est versée pour le transport des marchandises destinées à l'exportation, mais seulement pour les marchandises destinées au marché intérieur. Compte tenu de ces renseignements et d'après l'exposé qui a été fait hier et ce matin, dois-je déduire que les camionneurs demandent l'abolition de ces subventions? Mais cela entraînera une augmentation des taux qu'exigent le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et les autres sociétés ferroviaires pour le transport des marchandises au pays, la hausse des taux n'étant plus de 8 p. 100, mais de 17 p. 100, de sorte que, comme le veut l'axiome, l'expéditeur devra inévitablement en faire les frais; par conséquent, les frais étant plus élevés pour les consommateurs canadiens, les chemins de fer transporteront la plus grande partie des marchandises du pays, soit 75 p. 100 ou 95 p. 100, j'ignore le chiffre exact. Est-ce ce qu'il faudrait faire, selon vous?

M. MAGEE: Monsieur Winch, nous affirmons que la subvention devrait être abolie, tout comme en 1959, en 1960, en 1961 et encore cette année nous avons soutenu ici que, par suite de l'abolition de cette subvention, la concurrence sera telle que les taux des chemins de fer seront maintenus plus bas; cela se fera plus efficacement qu'au moyen de subventions et il n'en coûtera rien aux contribuables canadiens.

M. WINCH: Monsieur Magee, selon vous, la Commission des transports du Canada a eu tort de penser qu'il fallait augmenter les taux de 17 p. 100?

M. MAGEE: Monsieur Winch, nous n'avons été pour rien dans cette affaire; aux termes des lois fédérales, nous n'avons aucun statut aux yeux de la Commission des transports du Canada. Nous n'assistons aux séances qu'à titre d'observateurs et nous n'y avons aucune voix délibérative. Soit dit en passant, cette situation ne dépend aucunement de la Commission des transports du Canada. Cet état de choses résulte des lois fédérales et, par conséquent, je ne sais à peu près rien de l'augmentation de 17 p. 100, sauf ce que m'ont appris les journaux. Je sais que la Commission a accordé l'augmentation et que les sociétés ferroviaires l'ont appliquée au début de 1959.

Au mois de janvier 1959, comme nous prévoyions fortement que le gouvernement réduirait cette augmentation grâce à une subvention visant la réduction des taux de transport de marchandises, nous avons tenu une réunion à laquelle assistait M. Hees. Hier j'ai parlé de cette rencontre. Elle a eu lieu à la mi-janvier 1959. Au cours de cette réunion, nous avons insisté auprès du ministre, demandant de ne pas recourir à une telle mesure et soutenant que, si elle était appliquée, on ouvrirait la porte, non pas à une seule subvention, mais à bien d'autres dont la portée s'accroîtrait sans cesse; c'est ce qui est arrivé d'ailleurs.

M. WINCH: Monsieur le président, j'aimerais ne poser qu'une autre question, et seulement à titre de renseignement. J'ai remarqué que les associations privées de camionneurs continuent à s'opposer à l'achat d'entreprises de camionnage par nos chemins de fer nationaux. Je demanderais à M. Magee s'il n'y a pas deux aspects à cette affaire: pour pouvoir acheter des entreprises de camionnage, ne faut-il pas qu'il y en ait à vendre? Si mes renseignements sont exacts (s'ils ne le sont pas, j'espère que M. Magee les rectifiera), les entreprises qu'ont achetées le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne faisaient-elles pas des bénéfices depuis des années?

M. MAGEE: Monsieur Winch, je ne sais quel était l'état financier de ces entreprises. J'ai entendu des remarques très favorables au sujet des unes et fort défavorables à l'égard d'autres que le National-Canadien a achetées; je ne suis pas toutefois en mesure d'établir ce qui en est vraiment ni dans un cas ni dans l'autre et je ne désire même rien avancer.

M. WINCH: Ne convenez-vous pas qu'on ne peut acheter à moins qu'il n'y ait quelqu'un qui veuille vendre?

M. MAGEE: Monsieur Winch, nous vivons dans un pays libre et, dans notre industrie, il se trouve toujours quelqu'un désireux de vendre au National-Canadien lorsqu'il offre un bon prix.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Cela s'applique également au Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

M. WINCH: Pourquoi parlez-vous toujours du National-Canadien? Sauf erreur, c'est le Pacifique-Canadien qui a acheté la plus grosse entreprise de transport. Est-ce vrai?

M. MAGEE: Vous avez raison, monsieur Winch.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je pense qu'il nous arrive parfois de nous éloigner de l'objet de notre mandat.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans son exposé, M. Montague a dit que la concurrence des entreprises de camionnage ne se fait pas au même rythme que la concurrence des chemins de fer. La délivrance des permis d'exploitation des entreprises de camionnage n'est-elle pas du ressort du gouvernement fédéral?

M. MAGEE: Cela n'est pas tout à fait exact, monsieur. Les permis d'exploitation des entreprises de camionnage internationales et interprovinciales du Canada sont délivrées aux termes de la loi fédérale de 1954 sur le transport par

véhicule à moteur. Les membres du Comité savent que la loi vise l'institution de commissions provinciales de transport à titre d'organismes fédéraux de réglementation des exploitations internationales et interprovinciales de camionnage; mais le permis d'exploitation d'entreprises de camionnage internationales et interprovinciales relève du gouvernement fédéral et du Parlement du Canada. C'est une décision qu'a rendue le Conseil privé au mois de février 1954, et elle n'a subi aucune modification depuis.

M. LEWIS: Parlez-vous de la décision qui a été prise dans l'affaire Winner?

M. MAGEE: C'est exact.

M. LEWIS: N'a-t-on pas adopté une loi par après?

M. MAGEE: Oui, on a ensuite adopté une loi fédérale qui demeure en vigueur. De fait, si vous examinez comment procèdent les commissions provinciales dans la délivrance des permis intéressant le transport international ou interprovincial (elles font alors office de commissions fédérales), vous remarquerez que, comme le dit la note au haut de la page, l'audience a lieu aux termes de la loi sur le transport par véhicule à moteur, Canada, 1954.

Voici une autre façon d'expliquer la chose. L'an passé, j'ai assisté à une séance de la Commission des transports du Québec où nous nous sommes opposés à la vente de la *Midland Superior Express Limited* et de la *Husband Transport Limited* à la *Canadian National Transportation Limited*. Voici ce qu'a dit alors le président de la Commission: «Je tiens à dire à chacun que je participe à cette audience en tant que membre d'un organisme fédéral et que l'audience se tient en vertu des dispositions de la loi sur le transport par véhicule à moteur.»

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans les provinces où les entreprises de camionnage ne jouissent pas de droits provinciaux supplémentaires, cette question n'est-elle pas exclusivement du ressort des provinces?

M. MAGEE: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le gouvernement fédéral exerce-t-il une certaine surveillance sur les taux de transport par camion?

M. MAGEE: Non, le gouvernement fédéral n'a aucune compétence à cet égard. La loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur renferme des dispositions visant la réglementation des taux de transport international et interprovincial par camion. La loi stipule que si, dans une province, une commission provinciale régleme les taux de transport par camion, elle peut, à sa discrétion, régleme les taux de transport international et interprovincial par camion.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans combien de provinces existe-t-il des organismes de réglementation des taux de transport des entreprises de camionnage?

M. MAGEE: Il y a des organismes de réglementation en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, au Manitoba et au Québec. Les taux sont aussi déposés dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les taux sont déposés dans ces provinces, mais ils n'y sont pas réglementés, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Monsieur Smith, si vous me le permettez, j'aimerais ne pas vous répondre avant d'avoir eu l'occasion de m'assurer que je vous fournis des renseignements exacts.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Un autre élément qui freine ou ralentit la concurrence des entreprises de camionnage dans une région donnée, c'est la rapidité avec laquelle on aménage des grand-routes destinées à la circulation lourde, n'est-ce pas vrai?

M. MAGEE: L'existence de grand-routes exerce assurément un rôle bien déterminé sur l'essor de notre industrie. Je pourrais dire que nous n'avons jamais demandé l'aménagement d'aucune route au Canada. Ainsi, au sujet du parcours entre l'Est et l'Ouest, nous avons conclu des ententes afin d'effectuer par les

États-Unis le transport entre des endroits comme Vancouver et Toronto ou Edmonton et Montréal. Nous avons emprunté les routes américaines pour une bonne partie de ce parcours. C'est au début de la décennie commencée en 1950 que nous avons conclu une entente qui demeure en vigueur. Le gouvernement a jugé à propos d'aménager la route transcanadienne qui sera bientôt terminée; sans doute, certaines entreprises de camionnage commenceront-elles à s'en servir.

M. COOK: On a dit qu'il y a deux aspects à cette affaire. Monsieur Magee, pourriez-vous me dire combien d'entreprises de camionnage ont été vendues depuis trois ans et si la vente a été faite à cause des taux de concurrence ou pour d'autres raisons particulières?

Le PRÉSIDENT: Il y a quelques minutes, M. Winch a posé cette question au sujet des profits et des pertes de certaines entreprises. Je ne sais pas si l'association des entreprises de camionnage du Canada possède des renseignements; j'en doute. C'est l'affaire de chaque membre de l'association et je ne pense pas que vous ayez tous ces renseignements, n'est-ce pas monsieur Magee?

M. MAGEE: Nous ne les avons pas, monsieur le président. Les états financiers des entreprises de camionnage ne nous sont pas accessibles. Deux ou trois de ces entreprises sont des sociétés publiques et elles publient leur état financier. Soit dit en passant, je ne sais pas si leur capacité de concurrence est tellement faible, bien qu'on laisse entendre qu'elles soient dans une situation précaire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Proposez-vous que toutes les entreprises de camionnage publient leur état financier?

M. MAGEE: Si je faisais cela, je ne serais plus ici demain.

M. LEWIS: Monsieur le président, si vous me le permettez, je dirai un mot de votre décision. J'y suis intéressé, mais d'un autre point de vue; j'y reviendrai le moment venu. Je voudrais attirer votre attention sur une déclaration que renferme le mémoire à la page 8.

M. BEAULÉ: Je croyais avoir la parole.

M. LEWIS: Je pensais que le président avait décidé que vous ne pouviez pas poser de question à ce sujet. La déclaration dont je veux parler se lit comme il suit:

Les conséquences pour l'industrie du camionnage ont été graves, très graves pour plusieurs compagnies.

Il conviendrait, me semble-t-il, que les membres du Comité cherchent à obtenir les renseignements sur lesquels se fonde cette affirmation.

M. WINCH: C'est pour cela que j'ai tout d'abord posé la question.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, c'est l'affaire du Comité, mais aussi du témoin.

M. WINCH: Puisque le mémoire renferme cette remarque, il va de soi que le témoin sera heureux de l'expliquer.

M. MAGEE: Mes remarques ne se fondent pas sur les états financiers des entreprises de camionnage (je ne les ai pas vus), mais sur les nombreuses réunions que les entreprises de camionnage ont tenues un peu partout au Canada, de Terre-Neuve à Vancouver, relativement aux conséquences de ces subventions sur notre industrie. Je remarque que celles-ci causent beaucoup de soucis à de nombreuses entreprises de camionnage du Canada. Voilà pourquoi il y a des fusions et des ventes. Messieurs, je pense que vous êtes convaincus que, si les chemins de fer continuent de recevoir une aide de 100 millions de dollars par année, l'industrie du camionnage sera sérieusement atteinte et que cette situation pourrait poser un nouveau problème du transport au Canada qu'il vous appartiendra aussi de résoudre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Croyez-vous vraiment que les fusions et les ventes résultent entièrement de la subvention?

M. MAGEE: Non, monsieur; c'est une question qui crée une situation grave dans l'industrie du camionnage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je viens d'une région du Canada où un grand nombre de fusions et de ventes se sont effectuées récemment et je suis sûr que la subvention n'y a joué qu'un bien faible rôle.

M. MAGEE: Oui, et j'espère que tel est le cas.

(Texte)

M. BEAULÉ: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Magee. Si, dans son opinion, une partie des subsides accordés aux compagnies de chemins de fer est affectée au transport routier de ces compagnies...

(Traduction)

M. MAGEE: Pourvu qu'ils ne soient pas versés aux entreprises de camionnage qui sont la propriété des chemins de fer; des subventions importantes versées aux sociétés-mères des entreprises de camionnage avantagent celles-ci du point de vue de la concurrence.

(Texte)

M. BEAULÉ: Est-ce que les feuilles de route, les «way bills» du «CN» peuvent être employés également par les camions ou par le chemin de fer?

(Traduction)

M. MAGEE: Vous voulez parler des camions des sociétés ferroviaires?

(Texte)

M. BEAULÉ: Quand les camions sont sur les trains, quel genre de «bills» emploie-t-on?

(Traduction)

M. MAGEE: Quel genre de camions? Parlez-vous des camions du National-Canadien?

(Texte)

M. BEAULÉ: Oui, les camions du «CNR».

(Traduction)

M. MAGEE: Je veux savoir de quel genre de camions il s'agit, car le service rail-route transporte plusieurs catégories de camions. Sont-ce des camions des chemins de fer nationaux du Canada?

M. BEAULÉ: Oui, du National-Canadien.

M. COOK: Ou des camions du Pacifique-Canadien?

M. MAGEE: La réponse comprendra deux parties, car il y a deux genres de camions en cause. Dans le cas du National-Canadien, le service rail-route transporte deux genres de camions de ce chemin de fer. D'abord il y a les camions de ses propres entreprises de camionnage telles que l'*East-West Transport Limited* et l'*Empire Freight Ways*. Ces remorques sont transportées dans les mêmes conditions que tout autre véhicule de camionnage et l'entreprise de camionnage paie le service. Puis, il y a le cas où la société ferroviaire fournit le service rail-route à titre de service ferroviaire. Elle emploie alors les remorques du service routier. Dans ce cas, les remorques du service routier tombent dans la même catégorie que les wagons couverts. La société ferroviaire vend à l'expéditeur le service ferroviaire qui comprend le service rail-route, service qui est fourni à l'expéditeur au tarif du chemin de fer et les marchandises sont transportées dans sa propre remorque plutôt que dans un wagon couvert.

M. BEAULÉ: En ce cas, une partie de la subvention est affectée à ce transport.

M. MAGEE: Je crains de ne pas avoir compris.

M. BEAULÉ: Je demandais si, dans ce cas, une partie de la subvention était affectée à ce transport par rail-route?

M. MAGEE: Indirectement, l'ensemble de la subvention, par exemple, la subvention de 50 millions, c'est-à-dire la subvention principale qui accorde des bénéfices importants à l'exploitation ferroviaire. Je ne crois pas qu'on puisse entretenir de doute à cet égard.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une autre question à poser. Vous avez parlé d'un bénéfice indirect; y a-t-il beaucoup de marchandises englobées par cette loi sur l'aide au transport des marchandises qui sont transportées dans les camions transportés sur les trains ou autres camions de ce genre? Le pourcentage est-il élevé? Je veux parler de la possibilité pour les entreprises ferroviaires d'obtenir une subvention directe pour leurs services rail-route.

M. MAGEE: Nous parlons présentement de marchandises transportées dans les remorques placées sur les wagons.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans les remorques que transportent le chemin de fer ou le service rail-route, c'est-à-dire le genre de marchandises auxquelles s'applique la présente loi.

M. MAGEE: Je serais porté à croire qu'il y a une très petite quantité de marchandises visées par cette loi, parce que je ne crois pas que le genre de marchandises que transportent les remorques placées sur les wagons de chemin de fer, en tant qu'élément du service rail-route offert au public, soit beaucoup affecté par les dispositions de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. LEBOE: M. Magee, pouvez-vous me donner quelques renseignements? Les expéditeurs, qui paient le plein tarif et reçoivent un bordereau d'expédition indiquant que la denrée expédiée appartient à une catégorie qui fait l'objet d'une subvention, peuvent-ils, de fait, choisir entre le chemin de fer et une ligne de camionnage pour faire transporter leur marchandise du point A au point B et demander eux-mêmes la subvention. Cela peut-il se faire? L'administration d'une telle chose est-elle possible?

M. MAGEE: Pour l'essentiel, c'est ce que nous avons proposé à ce Comité l'année dernière relativement à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Nous nous opposons aux subventions. Nous pensons que c'est au Parlement à décider s'il faut verser des subventions. Cette subvention, celle dont il est ici question, n'est pas de nature à aider les chemins de fer. La Commission royale MacPherson a exposé clairement que cette subvention n'aide pas du tout les chemins de fer, mais les expéditeurs. Nous affirmons que, si le Parlement décide d'octroyer des subventions destinées à aider aux expéditeurs, qu'on accorde cette aide soit en versant directement la subvention, soit en la distribuant aux diverses entreprises de transport qui se font concurrence pour obtenir le transport de ces marchandises.

M. LEBOE: Je ne suis pas camionneur et je ne m'y connais pas en matière de bordereau d'expédition; mais il me semble qu'on pourrait apposer un timbre sur le bordereau qui l'identifierait aux yeux de l'expéditeur qui ne connaît rien des catégories, taux, et le reste. Les compagnies de transport seraient au courant et en mesure de classer les bordereaux d'expédition de telle sorte qu'elles pourraient toucher elles-mêmes les subventions, après avoir payé le plein tarif-marchandises et choisi le mode de transport qu'elles désirent. Est-ce possible?

M. MAGEE: Oui, monsieur. J'aimerais demander à M. Montague de traiter cette question, parce qu'elle soulève des aspects ayant rapport à une autre

subvention fédérale de 20 millions de dollars, qui est versée pour le transport des grains de provende de l'Ouest. Cette subvention est payée directement à l'expéditeur. L'expéditeur doit fournir des preuves que l'expédition a bien eu lieu et il ne peut toucher la subvention que s'il expédie sa marchandise par chemin de fer ou par bateau. Le transport par bateau est prévu dans ce cas. La Commission royale MacPherson a beaucoup critiqué le paiement de la subvention de cette façon et elle a soutenu que l'industrie du camionnage et autres modes de transport devraient être compris dans ce régime, que les expéditeurs devraient être libres de choisir les compagnies de transports et que les subventions ne devraient pas être payées seulement quand on utilise le moyen de transport disponible le moins coûteux. Je puis vous assurer que nous sommes bien satisfaits de cette proposition. Les hauts fonctionnaires du ministère de l'Agriculture ont déjà étudié cette question avec nous. Cela soulève un problème d'ordre administratif et M. Montague a travaillé à la rédaction du mémoire que nous préparons à la demande du ministère.

M. MONTAGUE: Nous avons toujours affirmé que les subventions, si elles sont nécessaires, devraient être versées de cette façon. Nous ferons plusieurs propositions au ministère de l'Agriculture au sujet de la subvention visant le transport des grains de provende par chemin de fer. Nous avons soutenu que les subventions devraient viser les expéditions par chemin de fer, par camion ou par ces deux modes de transport. En général, nous proposons deux modes de versement dans un cas de ce genre. Dans un cas, la subvention doit être versée directement à l'expéditeur si le gouvernement a des inquiétudes concernant la gestion. J'aurais dû dire tout d'abord que le gouvernement ou le ministère en cause nous a dit qu'on se demandait s'il était possible de se fier aussi bien aux entreprises de camionnage qu'aux chemins de fer, de sorte que camionneurs et expéditeurs pourraient se liguer pour tromper l'État. Nous estimons, en mettant les choses au mieux, que c'est une chose bien improbable et nous ne croyons pas que le gouvernement doive supposer que les camionneurs et expéditeurs pourraient agir de la sorte. Néanmoins, c'est la principale objection au paiement de la subvention aux compagnies de camionnage.

La subvention présentait une autre difficulté; on a objecté ceci: comment connaissons-nous le taux le plus bas? Nous avons proposé, entre autres choses, qu'on s'assure que l'expéditeur paye une partie du taux de transport; dans ce cas, on obtient la signature de l'expéditeur qui affirme que ce taux est bien le plus bas. En second lieu, on peut simplifier l'administration et imputer un certain pourcentage des frais administratifs sur le compte de l'inspection et de la vérification des compagnies de camionnage et sur le compte des installations qu'ont les expéditeurs sur les lieux mêmes. Ce serait une façon de contraindre ces gens à être honnêtes. Mais, comme vous l'avez fait remarquer, on pourrait réaliser cela en demandant à l'expéditeur de présenter le bordereau d'expédition du camionneur; l'expéditeur recevrait une remise en conséquence.

M. LEBOE: Je désirais savoir s'il vous semblait possible d'agir ainsi et vous me répondez que l'expéditeur peut fort bien payer le plein prix et toucher ensuite la subvention. Comme je m'intéresse à des régions particulières, je poserai la même question plus tard à un autre témoin.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, j'aimerais poser, soit à M. Magee, soit à M. Montague, une question concernant la situation du camionnage dans une région donnée, par exemple, au Nouveau-Brunswick. On a dit que la concurrence diminuait et je me demande si vous pourriez relier d'une façon générale cette baisse de la concurrence à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, dans le premier cas, et à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, dans le deuxième cas, et s'il y a imbrication des deux lois; donnez des exemples si possible.

M. MAGEE: Il n'est pas facile de donner des exemples en ce qui concerne des compagnies déterminées, parce que nous représentons plus de six mille compagnies dans tout le Canada; il va de soi que nous n'avons pas le temps d'aller dans chaque bureau vérifier les répercussions de ces mesures chez tous les voituriers. Mais, dans les Maritimes, je crois que l'aspect le plus important est que l'industrie du camionnage est présentement atteinte par les deux subventions destinées à diminuer les taux de transport des marchandises. Celles-ci ont une double répercussion. La loi sur la réduction des taux de transport de marchandises touche certaines compagnies et la subvention destinée au taux de transport des marchandises des Maritimes atteint toutes les entreprises. C'est la conclusion de la commission MacPherson concernant la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

A la page 259 du volume II du rapport de la Commission, on lit ce qui suit (pour être bref, je ne cite pas tout le paragraphe):

De fait, il ressort des témoignages qu'on nous a présentés que les versements effectués sous le régime de la loi pour le trafic à l'intérieur de la zone désignée et uniquement à l'égard du trafic ferroviaire, tendent à empêcher le complet épanouissement d'autres moyens de transport dans la région atlantique. Nous partageons cet avis.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le temps mis à notre disposition est maintenant écoulé et nous allons lever la séance.

M. ROCK: Monsieur le président, j'aimerais poser une courte question, parce que je ne sais pas très bien ce que demande cette association de camionneurs.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la période de temps est écoulée.

M. ROCK: Ma question est très brève, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je suis navré, mais nous devons lever la séance.

M. ROCK: Je ne sais pas trop si l'association désire que nous ne prolongions pas la durée d'application de la subvention pour cette année ou si elle veut recevoir une partie de cette subvention?

M. MAGEE: Nous demandons au Comité de ne pas prolonger l'octroi de la subvention.

M. ROCK: Vous ne désirez pas toucher une part de la subvention?

M. MAGEE: Non, monsieur.

M. LEWIS: Monsieur le président, M. Magee sera-t-il parmi nous à la prochaine séance?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, j'aimerais continuer à poser des questions à la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Bell, j'ai plusieurs noms inscrits sur ma liste et ces personnes auront l'occasion de poser des questions lors de notre prochaine réunion.

Le Comité s'ajourne à demain matin à 9 heures et demie. Je prierais les députés qui ont été désignés pour faire parti du comité de direction de se réunir dans mon bureau, pièce n° 445-S, à 4 heures, cet après-midi, afin d'étudier la question concernant les personnes qui devront être appelées à témoigner à notre Comité.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉLIBÉRATIONS

La présente édition des *Procès-verbaux et Témoignages* comprend: 1° le texte des témoignages et délibérations en français; 2° la traduction en français des procès-verbaux et témoignages en anglais, laquelle est faite par la Division de la traduction générale du Bureau des traductions, sous la direction de Jean-Marie Magnant, bureau n° 966, immeuble Hunter (tél. 9-2-2343).

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature
1962

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule 4

SÉANCES DU JEUDI 13 DÉCEMBRE ET DU
LUNDI 17 DÉCEMBRE 1962

Concernant le
Bill C-91, Loi modifiant la loi sur la réduction des
taux de transport de marchandises

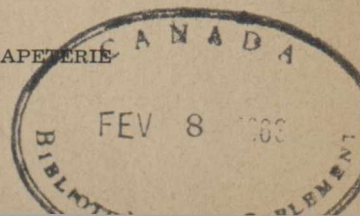
Y COMPRIS LE QUATRIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; et MM. John Magee et
George H. Montague, de la *Canadian Trucking Associations, Inc.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPERIE
OTTAWA, 1963

28206-1-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Marcel Bourbonnais

MM.

Addison	Granger	Nielsen
Argue	Grills	Nugent
Badanai	Gundlock	Ormiston
Baskin	Hodgson	Pascoe
Beaulé	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bélanger	Howe	Rideout
Bell (<i>Saint-Jean- Albert</i>)	Lamoureux	Robichaud
Benidickson	Leboe	Rock
Bourbonnais	Legaré (<i>Rimouski</i>)	Ryan
Bradley	Lewis	Rynard
Byrne	MacEachen	Sams
Cameron (<i>Nanaïmo- Cowichan-Les Îles</i>)	MacEwan	Sauvé
Chevrier	Mackasey	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Cook	Maltais	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Crouse	Marcoux	Stenson
Drury	McCleave	Tucker
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Turner
Fisher	McMillan	Valade
Garland	McNulty	Webb
Gauthier	McPhillips	Winch—60.
	Munro	

La secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine.

ORDRES DE RENVOI

LUNDI 3 décembre 1962.

Il est ordonné—Que le bill C-91, Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, soit déferé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 12 décembre 1962.

Il est ordonné—Que le nom de M. Munro soit substitué à celui de M. Mitchell sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 17 décembre 1962.

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

QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill C-91, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Une copie des procès-verbaux et témoignages apportés relativement au bill susmentionné (fascicules n^{os} 3 et 4) est annexée aux présentes.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 13 décembre 1962.

(6)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 h. 35 du matin. Son président, M. W. M. Howe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Argue, Badanai, Baskin, Beaulé, Bélanger, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bradley, Byrne, Chevrier, Cook, Drury, Fisher, Gauthier, Granger, Grills, Hodgson, Horner (*Acadia*), Howe, Lamoureux, Leboe, Legaré (*Rimouski*), MacEwan, Mackasey, Maltais, Marcoux, McNulty, McPhillips, Munro, Pascoe, Robichaud, Rock, Ryan, Rynard, Sams, Sauvé, Smith (*Simcoe-Nord*), Stenson, Tucker, Turner, Valade, Webb, Winch—(42).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; *du ministère des Transports:* M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint; *de la Commission des Transports:* M. Rod Kerr, C.R., commissaire en chef, M. M. E. Burwash, directeur de l'économique et de la comptabilité, M. H. W. Ellicott, directeur du trafic; *de l'Association canadienne de camionnage:* M. John Magee, secrétaire exécutif, M. George H. Montague, conseiller économique, M. Benoit Savard, secrétaire exécutif adjoint.

Aussi présente en qualité d'interprète: M^{lle} P. Cyr, interprète parlementaire.

Le Comité continue l'étude du bill C-91, intitulé: Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. Magee, de l'Association canadienne de camionnage, distribue aux membres du Comité la traduction française du mémoire supplémentaire présenté le 12 décembre et des exemplaires en sont déposés entre les mains du secrétaire du Comité.

On interroge M. Balcer.

On passe ensuite à l'interrogatoire de M. Magee qui est assisté par M. Montague.

A midi et demi, le Comité s'ajourne au lundi 17 décembre 1962, à 9 h. 30 du matin.

LUNDI 17 décembre 1962.

(7)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 9 h. 30 du matin. Son président, M. W. M. Howe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Argue, Bélanger, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bradley, Gauthier, Hodgson, Howe, Lewis, MacEachen, McPhillips, Pascoe, Robichaud, Rock, Turner, Webb, Winch—(16).

Aussi présents: Du ministère des Transports: M. G. A. Scott sous-ministre adjoint; de la Commission des Transports: M. Rod Kerr, C.R., commissaire en chef, et M. H. W. Ellicott, directeur du trafic.

Le Comité continue et termine l'examen du bill C-91, intitulé: Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Les articles 1 et 2 et le titre du bill sont approuvés séparément et le bill est adopté sans amendements.

Il est ordonné—Que le bill C-91 soit rapporté à la Chambre sans amendements.

A 9 h. 45 du matin, le Comité suspend ses délibérations pour se réunir de nouveau à 10 h. 30 du matin, ce jour même pour l'examen du bill C-59.

La secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine.

TÉMOIGNAGES

JEUDI, 13 décembre 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. A la fin de la séance d'hier, il restait encore un certain nombre de membres du Comité qui désiraient interroger les représentants de l'Association Canadienne du Camionnage et je prierai en conséquence MM. Magee et Montague de s'approcher. Je pense que M. Bell n'avait pas terminé son interrogatoire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, en l'absence de M. Bell, je poserai sa question.

M. MAGEE: Monsieur le président, avant le début des délibérations, j'aimerais à dire que j'ai maintenant la traduction française de la déclaration que nous avons faite hier matin et que j'avais promise aux membres du Comité. Je vous en fais la lecture:

(Texte)

Mardi, au cours de la présentation des témoignages au nom de l'Association Canadienne du Camionnage, nous avons fait une estimation du pourcentage du trafic non concurrentiel qui était devenu concurrentiel depuis 1959. Nous avons basé cette estimation sur certains chiffres fournis par M. Kerr. La déclaration était en substance la suivante:

M. Kerr a dit qu'en 1961, les taux non concurrentiels rapportaient aux compagnies de chemins de fer 30.9 p. 100 de leurs revenus. Sous réserve d'une correction par les conseillers de M. Kerr, nous avons estimé qu'en 1957, les taux non concurrentiels rapportaient aux compagnies ferroviaires environ 40 p. 100 de leurs revenus et qu'en 1949, les taux non concurrentiels leur rapportaient environ 75 p. 100 de leurs revenus. La tendance semble évidente—et il faut reconnaître l'effet de cette subvention sur l'industrie du camionnage—en 1959, nous avons dû concurrencer pour environ 20 p. 100 de la marchandise transportée en vertu des taux soi-disant non concurrentiels au moment où la Loi sur les réductions des tarifs-marchandises a été mise en vigueur.

Nous avons eu l'occasion de discuter de cette déclaration avec des représentants de la Commission des transports du Canada, et ceux-ci nous ont signalé que le chiffre de 30.9 p. 100 que M. Kerr a employé relativement au trafic non concurrentiel était calculé sur une base différente de celle des chiffres employés dans l'Analyse des bordereaux d'expéditions et, par conséquent, les pourcentages que nous avons tenté de comparer n'étaient pas comparables. Il est donc nécessaire de reviser quelque peu notre estimation.

Les chiffres suivants, dans la mesure où ils se rapportent aux années 1958, 1959 et 1960, ont été calculés d'après des statistiques publiées par la Commission des transports du Canada dans son Rapport annuel pour 1961. Les chiffres pour 1961 ont été calculés d'après des statistiques qui nous ont été fournies par la Commission des transports du Canada.

Le tableau ci-dessous donne la distribution en pourcentage des revenus obtenus par les sociétés de chemins de fer des diverses classes de trafic. Pour les fins de ce tableau, nous avons éliminé les taux statutaires et les taux multiples, car ces deux classes comportent des expéditions de grain aux taux statutaires. Le volume des ces expéditions a varié durant la période et il a influencé le pourcentage des revenus dont on tient compte pour les autres

classes de taux. Nous avons tenté par ce tableau de démontrer le changement relatif dans l'importance des taux soi-disant non concurrentiels durant cette période. La classe «expéditions mixtes» a été ajoutée par nous-mêmes comme un taux non concurrentiel, car cette catégorie inclut très peu d'expéditions transportées à des taux concurrentiels.

POURCENTAGE DES REVENUS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
CANADIENS SELON LES DIVERSES CLASSES DE TAUX

	1958	1959	1960	1961
Taux selon la catégorie	9.4	8.8	6.7	5.8
Taux non concurrentiel de marchandises	42.6	38.5	37.4	37.4
Taux concurrentiel de marchandises	26.4	29.9	30.6	29.2
Taxe convenue de marchandises	15.7	17.8	20.9	22.6
Expéditions mixtes	5.9	5.0	4.4	5.0
	100.0	100.0	100.0	100.0
Tous les taux non concurrentiels	57.9	52.3	48.5	48.2

Au cours des audiences devant ce Comité en 1959, les statistiques disponibles pour la considération du Comité étaient des statistiques de 1958. Depuis 1958, le pourcentage des taux non concurrentiels a baissé de 57.9 à 48.2. En d'autres termes, environ 15 p. 100 des taux non concurrentiels en 1958 sont devenus des taux concurrentiels, et nous disons que c'est là une mesure de l'effet préjudiciable de ce genre de subvention sur l'industrie du camionnage. Veuillez ne pas oublier que lorsque cette législation a été mise en vigueur en 1959, ce Comité était assuré que les paiements ne seraient faits qu'à l'égard du trafic pour lequel il n'y avait pas de concurrence efficace de la part du camionnage. Le tableau que nous avons donné indique qu'il y a eu une concurrence efficace du camionnage pour au moins 15 p. 100 de ce trafic.

(Traduction)

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous avez distribué cette traduction à ceux qui la désiraient?

M. MAGEE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La question que M. Bell avait posée à la fin de la séance d'hier portait sur les effets de la loi en discussion ainsi que sur ceux de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. MAGEE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour ce qui est de ses effets sur le camionnage dans les provinces Maritimes, la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises cause-t-elle un préjudice spécial aux camionneurs de ces provinces?

M. MAGEE: Oui, dans les cas où les camionneurs des provinces Maritimes doivent faire concurrence aux tarifs non concurrentiels des chemins de fer pour certaines catégories de marchandises qui n'ont jamais été l'objet de taux concurrentiels ou convenus.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela représente-t-il un secteur important de l'industrie du camionnage ou une partie considérable de son commerce?

M. MAGEE: Notre enquête ne s'est pas étendue aux provinces Maritimes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il est juste de souligner qu'une grande partie de ces marchandises visées par la Loi sur la réduction des taux de transport proviennent de régions éloignées et doivent être transportées de longues distances à travers des régions qui ne sont pas dotées de grandes routes capables de résister aux transports lourds.

M. MAGEE: Je ne puis accepter cette opinion. La question se rattache, d'après moi, à une autre qui avait été posée lors de la première séance du Comité, concernant les classes de marchandises que les chemins de fer transportent à la faveur des taux non concurrentiels. Je me souviens que l'un des témoins de la Commission des Transports a dit qu'il s'agit d'environ 8,000 articles, dont quelques-uns ont été mentionnés. Tous les articles cités sont transportés aussi bien par les camionneurs que par les chemins de fer.

M. HORNER (*Acadia*): Les camions ne font pas le transport de longue distance?

M. MAGEE: Oui. Ils transportent dans l'ouest du Canada de l'acier fabriqué au Canada central et les produits du fer et de l'acier étaient au nombre des articles mentionnés.

M. HORNER (*Acadia*): On a aussi parlé du sable et du gravier.

M. MAGEE: Oui, nous faisons certainement le transport routier du sable et du gravier. La statistique du trafic, préparée par le Bureau fédéral de la statistique, qui peut être acceptée comme agence neutre dans cette question, mentionne les classes de marchandises transportées par camions et figurant dans ses crédits. On y relève toutes sortes de choses et je ne gaspillerai pas le temps du Comité à en lire la liste complète, mais on y cite en particulier la ferraille et les déchets de fer et d'acier, les produits de fer et d'acier, les produits du bois, les bois laminés et plaqués, le sable et le gravier, la pierre concassée, la terre de remplissage, les produits miniers, les fruits et les légumes, le bois à pâte, le bois de chauffage, le bois en grume et ainsi de suite.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne prétends pas que les camions ne transportent pas ces articles, mais c'est des longues distances que je veux parler.

M. MAGEE: Les camions ne transportent le sable et le gravier que sur de courtes distances, mais je doute également que les chemins de fer en fassent le transport sur de longues distances.

(Texte)

M. GAUTHIER: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Magee. Dans son rapport, à la page 2, il dit ceci:

A la suite de cette décision de la Commission des transports, les compagnies de chemins de fer ont augmenté leurs taux.

Selon votre point de vue, monsieur Magee, croyez-vous que dans ces régions non-concurrencées, dont vous parlez, le «CNR» aurait été obligé de hausser ses taux dû aux conditions des lieux s'il avait eu à affronter la concurrence des camionneurs?

(Traduction)

M. MAGEE: Normalement, la concurrence des camions fait baisser les prix de transport, au lieu de les faire monter.

(Texte)

M. GAUTHIER: Maintenant qu'est-ce que vous entendez lorsque vous dites à la suite:

Là où ils auraient pu le faire?

(Traduction)

M. MAGEE: En réalité, les chemins de fer n'ont jamais imposé l'augmentation de 17 p. 100 à tous les articles, cela leur était impossible à cause de la concurrence des camionneurs. Personne ne l'accepterait et les chemins de fer savent que s'ils essayaient d'imposer l'augmentation de 17 p. 100 à tous les taux de transport et aux articles non concurrentiels, ils ne pourraient la maintenir.

M. MACÉWAN: Monsieur le président, j'aurais deux brèves questions à poser. M. Magee nous a dit que la province de la Nouvelle-Écosse avait un règlement concernant les opérations de camionnage, comme celles de la *Smith Transport Company* et que la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes s'y applique également.

M. MAGEE: Il s'agit des expéditions. Le revenu ne va pas à la *Smith Transport Company*, mais au chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. MACÉWAN: La même règle ne s'appliquerait-elle pas aussi aux autres compagnies subsidiaires des Chemins de fer nationaux, telle que la *Sydney Transport*?

M. MAGEE: J'imagine que la Commission appliquerait la même règle aux expéditions combinées rail-route des Chemins de fer nationaux.

M. MACÉWAN: Dois-je conclure de ce que vous nous avez dit que votre association est en faveur de la recommandation que la commission MacPherson a faite à la page 212 de son rapport concernant la Loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. MAGEE: Oui, je suis au fait de cette recommandation. Il serait peut-être préférable que je vous lise la déclaration officielle de l'Association du camionnage à cet égard. Cette déclaration fut faite aux journaux, le 30 janvier 1962, par M. R. R. Ramsay, président de l'Association du camionnage. Pour gagner du temps, je me bornerai aux passages qui ont trait à la Loi du transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Voici:

La commission recommande l'abrogation de la subvention accordée aux transports à l'intérieur des Maritimes en vertu de la Loi du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, sauf en ce qui a trait à Terre-Neuve et que, sans réduire pour autant la subvention annuelle de \$14,500,000, les paiements soient limités aux transports sur de longues distances vers les marchés du Canada central, à partir des points d'expédition des Maritimes, jusqu'à Diamond Junction et Lewis.

Les entreprises de camionnage, sauf celles de Terre-Neuve, qui font le transport à l'intérieur des provinces Maritimes, profiteraient de la recommandation de la commission à l'effet que la loi du transport des marchandises dans les provinces Maritimes devienne applicable aux expéditions routières aussi bien qu'à celles par rail. Pour ce qui est de Terre-Neuve en particulier, la commission recommande que la loi du transport dans les provinces Maritimes continue d'y être appliquée comme elle l'est actuellement, c'est-à-dire qu'elle s'applique uniquement aux expéditions par rail, à l'exclusion des expéditions par transports routiers, et que ce système propre à Terre-Neuve soit l'objet d'un nouvel examen après une période de dix ans.

Encore une fois, cette recommandation va à l'encontre de la preuve recueillie par la commission et exposée dans les volumes 1 et 2 de son rapport, sur la manière équitable et juste d'attribuer les subventions fédérales accordées en vue de la réduction des taux de transport dans les régions où existent des modes de transport concurrentiels.

La recommandation tendant à exclure l'industrie naissante et chétive du camionnage de Terre-Neuve des avantages de la loi du transport dans les provinces Maritimes pendant une période de dix ans, constitue un défi à la logique, à l'uniformité et à la justice dans le traitement accordé aux camionneurs. Il faut espérer que le gouvernement fédéral ne consentira pas à cette tentative d'exclusion de l'industrie du camionnage de Terre-Neuve de l'application de la loi.

Il s'agit là du principe général et, incidemment, d'un commentaire de la déclaration de M. Ramsay. Je résumerai en disant que la commission a énoncé le principe général que les subventions au transport dans les provinces Maritimes devraient être accordées à tous les expéditeurs par l'entremise des transporteurs. Nous approuvons cette recommandation. Mais nous nous opposons à la recommandation de la commission concernant l'exclusion des entreprises de camionnage de Terre-Neuve, qui serait la seule partie des provinces Maritimes privée des subventions encore accordées si l'on appliquait les conclusions de la commission.

M. ARGUE: Monsieur Magee, s'il arrivait que l'on abrogeât les subventions accordées aux chemins de fer, c'est-à-dire, les subventions dont vous venez de parler, quelle proportion des expéditions tomberait-elle alors sous l'application des taux non concurrentiels? Vous avez mentionné hier les 42.8 p. 100 dont vous bénéficiez actuellement. Mais si vous obteniez tout ce que vous demandez dans votre mémoire, quelle serait alors la proportion? Que deviendrait-il des 42.8 p. 100? Y aurait-il diminution de 10 ou de 15 p. 100, ou toute distinction serait-elle supprimée complètement?

M. MAGEE: M. Montague répondra à cette question.

M. G. H. MONTAGUE (*conseiller économique de l'Association canadienne du camionnage*): Je crains de ne pouvoir vous donner une réponse précise. Je vous renverrai à la discussion de la première étude du bill, et à l'estimation que l'on a faite des résultats d'une augmentation de 17 p. 100 pour les chemins de fer. La Commission des Transports estimait qu'ils perdraient environ 20 p. 100 de ces expéditions, mais nous pensons qu'ils en ont déjà perdu 20 p. 100. Lors de cette première audience, on a fait une estimation de la proportion des expéditions qu'ils perdraient de ce chef. Nous sommes d'avis que ceci se rapporte uniquement aux taux non concurrentiels, non pas aux classes de marchandises; il s'agit d'une question de prix. Si l'on s'entendait sur un certain niveau, vous découvririez peut-être qu'il en résulterait une diminution importante des taux de transport. Mais je ne saurais préciser un pourcentage définitif. Toutefois, nous pensons qu'il en résulterait une diminution substantielle.

M. ARGUE: Si nous vous accordions tout ce que vous demandez, n'en résulterait-il pas un fardeau beaucoup plus lourd pour les expéditeurs, à l'égard des catégories de marchandises que vous ne pouvez transporter? Il me semble que l'on devrait désigner certains secteurs en vue de l'abaissement des taux non concurrentiels, et d'autres secteurs où les taux seraient plus élevés, à cause de la concurrence.

Ma question principale porte toutefois sur l'aide accordée au transport des grains de provende. M. Magee s'oppose à ces subventions qu'il juge au détriment des camionneurs. Mais je soutiens que les subventions au transport des grains de provende n'ont pas pour objet principal de venir en aide aux chemins de fer; ce n'est pas le but visé. On voulait par ce moyen réduire les prix des grains que doivent acheter les cultivateurs du centre et de l'est du Canada. C'est ce que l'on visait d'abord. Monsieur le président, je pense que les camionneurs peuvent invoquer de solides arguments à l'encontre de cette politique, si on l'applique uniquement aux chemins de fer, alors qu'ils en sont exclus. Cela ne me paraît pas juste, parce que l'on désirait surtout venir en aide aux cultivateurs et aux éleveurs. En premier lieu, voulez-vous me dire si les camionneurs sont admissibles de quelque manière à ces subventions? Si vous pouvez faire ce transport au même prix que les chemins de fer, avez-vous droit à l'assistance accordée?

M. MAGEE: Monsieur Argue, vous avez soulevé deux points distincts. Je discuterai d'abord le premier. Dans leur mémoire présenté au Comité l'an dernier, les associations de camionnage ont tenu compte, je pense, de votre attitude à l'égard de leur opposition à la loi sur la réduction des taux de transport et des conséquences que vous entrevoyez si l'on abrogeait cette loi. Après nous être présentés au Comité en 1959 et en 1960 et ayant échoué dans notre tentative de convaincre le Comité d'abroger cette loi, nous sommes revenus une troisième fois manifester notre opposition. Toutefois, l'an dernier, nous avons ajouté que si vous insistez à conserver cette mesure, vous devriez au moins y inclure une disposition en vue d'indemniser les entreprises de camionnage qui sont appelées à en souffrir, et qui pourraient établir le bien-fondé de leurs réclamations.

En d'autres termes, le Parlement dit qu'il s'agit d'une subvention destinée à aider les expéditeurs et non les compagnies de transport, non pas d'une subvention qui accorderait un traitement de faveur à un mode de transport particulier. S'il est vrai qu'un très petit nombre des taux établis d'après la loi de réduction des taux de transport des marchandises s'applique dans le cas des camionneurs, alors ils n'auraient droit qu'à une bien faible part de la subvention. Nous avons en conséquence demandé qu'on adopte un amendement permettant, dans les cas où il serait prouvé que les taux résultant de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises auraient obligé des camionneurs de réduire leurs taux de transport, accordant par là aux expéditeurs l'assistance visée par cette mesure, de leur accorder le même degré de compensation que vous reconnaissez aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas interrompre la discussion sur l'assistance au transport des grains, mais ce sujet relève d'une loi spéciale.

M. ARGUE: C'est un poste du budget des dépenses. Je comprends la distinction, monsieur le président, mais la question est importante. Toute cette politique de subventions est de la plus haute importance pour les associations de camionnage. Bien que ce sujet ne soit pas mentionné dans la loi en discussion, on l'a déjà mentionné, et il serait très utile au Comité d'obtenir des explications connexes.

M. MAGEE: Je résumerai mes observations sur le premier point en disant que notre attitude ne diffère pas essentiellement de la vôtre relativement à la loi sur la réduction des taux de transport, mais nous ne voyons aucune indication de ce point de vue dans le texte. L'an dernier, on avait proposé une modification donnant suite à notre demande, mais le conseiller parlementaire jugea le projet d'amendement irrecevable. Le Comité accepta son avis et la loi nous revient encore une fois sans qu'il y soit tenu compte de la situation de l'industrie du camionnage.

Pour ce qui est de la subvention au transport des grains de provende, M. Argue semble croire que nous nous y opposons.

M. ARGUE: Vous en voulez l'abrogation, il me semble.

M. MAGEE: Non. Nous devons nous rendre à l'évidence. Je ne pense pas que le Parlement désire abroger cette subvention.

M. ARGUE: S'il vous plaît?

M. MAGEE: Je ne pense pas que le Parlement abrogerait cette subvention.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les camionneurs désireraient en obtenir une part.

M. MAGEE: Les camionneurs approuvent la recommandation de la commission royale MacPherson sur les transports.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils voudraient être inclus.

M. MAGEE: L'expéditeur devrait avoir le droit de choisir le mode de transport qu'il préfère. La subvention serait accordée dans le cas du taux de transport le moins élevé, par rail, par route, par eau ou par air. En d'autres termes, si nous pouvons transporter à meilleur compte que les chemins de fer, la subvention devrait être accordée au taux du camionnage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous aimeriez avoir une part de la subvention au transport des grains de provende.

M. MAGEE: Si cette subvention doit être continuée, nous voudrions que les expéditeurs canadiens aient le libre choix du mode de transport et pour cela il faudrait que les camionneurs soient admissibles à la subvention.

M. ARGUE: J'aimerais à continuer. Est-il exact qu'en vertu des règlements actuels concernant l'assistance au transport des grains de provende, les associations de camionnage ne peuvent obtenir une subvention du gouvernement et ne sont pas admises à participer au système de subventions?

M. MAGEE: M. Montague et moi-même avons présenté un mémoire au ministère de l'Agriculture. Je le prierais de répondre à votre question, car depuis un couple de jours, il s'occupe particulièrement de ce sujet.

M. MONTAGUE: La subvention au transport des grains de provende est versée aux expéditeurs et non aux chemins de fer. Ceux-ci doivent produire leurs connaissements et on paie alors une certaine partie de la subvention. A l'heure actuelle, à cause des singularités de la structure des tarifs de transport canadiens par chemin de fer, il existe un taux commun applicable aux ports du sud de l'Ontario, et un taux spécial pour Montréal, applicable à une grande partie des expéditions. Toute expédition par chemin de fer ou par navire arrivant à l'un des points de la région a droit à la subvention, de sorte qu'elle est la même pour le destinataire de Toronto que pour celui d'Ottawa, bien que le taux de transport à partir de la tête des lacs ait été différent. En conséquence, les expéditions qu'un commerçant des ports des lacs reçoit par eaux peuvent être transportées à leur destination par camions. De fait, les camionneurs eux-mêmes ont leur part du transport de ces produits.

L'industrie du camionnage n'a pas eu à se plaindre de la répartition de cette subvention dans les zones des taux du sud de l'Ontario et de Montréal. Pour la zone des taux de Montréal, la subvention comprend une certaine partie applicable à la zone même, plus une somme égale à la différence entre le taux des expéditions jusqu'à Montréal et le taux jusqu'au point final de destination. Ainsi, les acheteurs de ces grains demeurant à des endroits plus éloignés que la zone de Montréal reçoivent la différence du prix de transport qu'ils ont payé au-delà de Montréal jusqu'à l'endroit d'utilisation du grain, mais ils doivent produire les connaissements des chemins de fer. Ceci permet aux distributeurs et aux usagers de grains de provende du sud de l'Ontario de recourir aux services des camionneurs. Toutefois, au-delà de la zone de Montréal et en allant vers l'est dans les provinces Maritimes, de même qu'en Colombie-Britannique, les expéditeurs sont obligés d'utiliser les chemins de fer.

M. ARGUE: Cette utilisation obligatoire des chemins de fer n'est imposée par aucune loi du Parlement. Il s'agit d'une décision du gouvernement qui fixe le mode des paiements de ces subventions.

M. MONTAGUE: Les modalités sont fixées par les règlements édictés par décrets du Conseil.

M. ARGUE: Vous n'avez pas à vous adresser au Parlement dans ce cas, mais au gouvernement. Quand il s'agit de la loi, il faut passer par le Parlement, mais il s'agit dans ce cas d'une chose que le gouvernement peut faire par décret et je vous conseille de vous adresser à lui.

M. TURNER: Cette méthode vous paraît-elle acceptable?

M. MONTAGUE: Il me semble qu'un règlement adopté par décret du Conseil peut être modifié de la même façon.

M. ARGUE: Pour ce qui est de l'utilisation des camions dans le sud de l'Ontario, j'aimerais savoir comment on procède. Les expéditions reçues à Toronto bénéficient-elles de l'entière subvention prévue pour la zone en général?

M. MONTAGUE: Oui. Dès qu'une expédition arrive à un point quelconque de la zone, elle bénéficie de la subvention totale.

M. ARGUE: Une expédition faite par camion à 100 milles au-delà de Toronto, donnerait droit uniquement à la même subvention?

M. MONTAGUE: C'est là que se trouve la difficulté. La majeure partie du grain arrive par bateau aux ports de la baie d'où la distribution est faite subséquemment. Le tarif de transport des chemins de fer à partir des ports de la baie jusqu'à un certain point du sud de l'Ontario peut être différent de celui des entreprises de camionnage. La somme du prix de transport par bateau et du prix de transport par rail peut être plus élevée que celle du prix de transport par bateau et du prix de transport local par camion. D'autre part, si l'expédition est faite entièrement par rail jusqu'à l'usager, elle bénéficie de la subvention et du taux de base.

M. ARGUE: Mon exemple d'une distance de 100 milles n'est peut-être pas le meilleur. L'expédition de grain reçue à Toronto bénéficie d'une certaine subvention. Mais si elle est reçue par camion à l'endroit le moins éloigné de la zone, la subvention est la même.

M. MONTAGUE: Oui. La première personne qui prend livraison du grain dans la zone touche la subvention. Nous n'avons pas raison de nous plaindre de la situation en ce qui a trait au sud de l'Ontario. Les camionneurs reçoivent leur part.

M. ARGUE: Ils reçoivent leur part parce que la première personne reçoit une somme excessive, supérieure à ses frais.

M. MONTAGUE: Non, il n'en est pas ainsi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Non, ce n'est pas exact.

M. ARGUE: Pour une livraison à Toronto, on reçoit le remboursement entier des frais. Je puis faire erreur, mais vous m'avez dit que c'était exactement le même prix.

M. MONTAGUE: On paie \$6 par tonne.

M. ARGUE: Et si le coût du transport jusqu'à Toronto n'est que de \$5, on empoche la différence.

M. MONTAGUE: Le prix du transport jusqu'à Toronto dépasse \$5. Je ne pense pas que vous puissiez relever de cas où l'on ait reçu plus que le coût réel du transport.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): N'est-il pas vrai que les camionneurs obtiennent une grande partie de ces expéditions de grain parce qu'ils peuvent le charger dans leurs camions aux tuyères mêmes des élévateurs et le transporter directement aux greniers des cultivateurs?

M. MONTAGUE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A Collingwood, on peut voir jusqu'à 50 ou 60 camions en chargement. C'est à cause de leur adaptabilité qu'on les emploie.

M. MONTAGUE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): Vous avez dit hier que le ministère de l'Agriculture vous a demandé de présenter un mémoire pour exposer les effets de l'aide au transport du grain sur l'industrie du camionnage?

M. MAGEE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): On vous a demandé d'étudier la question afin d'estimer les effets de cette mesure sur votre industrie?

M. MAGEE: C'est exact.

M. FISHER: Je ne vous demanderai pas de vous prononcer définitivement, mais ne pensez-vous pas que le bill à l'étude sera tout probablement adopté?

M. MAGEE: Je n'admets jamais une défaite avant le comptage des votes. Un jour viendra où le Parlement reconnaîtra l'importance de l'industrie canadienne du camionnage. Nous ne comptons que 30 années d'existence et nous finirons par être reconnus.

M. FISHER: Vous savez que le gouvernement n'a présenté ce bill qu'à titre de mesure provisoire et pour donner suite au rapport de la commission royale MacPherson?

M. MAGEE: Oui, nous le savons. C'est ce qu'on nous avait dit en 1959.

M. FISHER: Il est plus difficile de comprendre votre attitude à cause du fait que la majeure partie des recommandations de la commission MacPherson sont fondées sur la présomption que la concurrence de l'industrie du camionnage est la cause principale des difficultés actuelles des chemins de fer.

M. MAGEE: Oui.

M. FISHER: Acceptez-vous en général les conclusions du rapport MacPherson à l'effet que le développement de l'industrie des transports routiers et sa concurrence sont à la source des difficultés des chemins de fer?

M. MAGEE: Oui, j'en conviens.

M. FISHER: Le rapport de la commission MacPherson se trouvant en cause, vu que le gouvernement l'a accepté comme base de ses propositions, voudriez-vous nous dire quelle est votre attitude à l'égard des conclusions concernant le camionnage. Il y a quelques instants, dans une citation que vous avez faite à M. Smith, vous paraissiez approuver le rapport MacPherson. Je sais également que l'industrie du camionnage en désapprouve entièrement plusieurs aspects.

M. MAGEE: C'est exact.

M. FISHER: Votre attitude se rattache à la question à l'étude et j'aimerais la connaître.

M. MAGEE: Je serais heureux de vous exposer notre opinion du rapport MacPherson. M. Montague dit: «d'une manière détaillée», mais je serai assez bref.

M. TURNER: L'industrie du camionnage a-t-elle déjà exprimé ses vues sur le rapport?

M. MAGEE: Oui, après la parution du premier volume, et une autre fois après celle du deuxième volume. Nous avons fait des déclarations officielles.

M. FISHER: Quand avez-vous fait celle qui est intitulée: «Dangereuses recommandations de la commission royale MacPherson sur le transport»?

M. MAGEE: Elle fut rédigée cette année, à la suite de notre assemblée nouvelle. En général, nous nous opposons au programme de subventions massives aux chemins de fer recommandé par la commission MacPherson. Par exemple, nous nous opposons à la subvention transitoire de 100 millions pour la première année, ainsi qu'à la subvention de plus de 60 millions à l'égard du service des passagers des chemins de fer. Nous nous opposons au programme général de subventions aux embranchements. Je parle en ce moment du programme transitoire de subventions d'environ 100 millions au début.

Nous ne nous opposons pas à ce que les chemins de fer soient indemnisés à même le trésor public pour les services non économiques que la Commission des transports a permis d'abandonner, mais que le Parlement, dans sa sagesse, juge essentiels à la vie nationale et veut maintenir. Sur ce point, qu'il s'agisse d'un embranchement ou d'un service de passagers, nous pensons que l'aide aux chemins de fer devrait être tirée directement du trésor public. Lorsque nous avons été reçu par le premier ministre et quelques-uns de ses collègues en juin de l'an dernier, nous avons dit que les subventions à un mode de transport quelconque, aux chemins de fer par exemple, devraient être strictement limitées aux cas où l'intérêt public exige la continuation d'un service déficitaire et lorsqu'il n'existe aucun autre mode de transport. C'est là une situation des plus rare. Telle est notre attitude, concernant les recommandations du rapport MacPherson à l'égard des subventions aux embranchements et aux services de passagers.

Quant à la perte de 25 millions que la commission MacPherson attribue au tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau et qu'elle inclut dans la subvention transitoire de 100 millions pour la première année, nous soutenons qu'une subvention de cette nature n'est en réalité qu'une subvention envers la réduction des taux de transport et qu'elle devrait être répartie de façon que les expéditeurs puissent utiliser le mode de transport de leur choix, y compris les transports routiers. Ce sont là trois des subventions proposées. Puis vient la question moins importante du transport gratuit des passagers. S'il oblige les chemins de fer à transporter des passagers gratuitement, le Parlement devrait les indemniser.

M. FISHER: Si j'ai bien compris le sens des recommandations de la commission MacPherson, il s'agit uniquement de subventions provisoires destinées à ouvrir la voie à la libre concurrence. Est-ce ainsi que vous les jugez?

M. MAGEE: Ceci me paraît être la manière de voir de la commission MacPherson. Nous désapprouvons le paiement des 62 millions, pour la première année, aux chemins de fer, à l'égard des services de passagers discontinués. Cela équivaut à leur dire: «Voici un chèque de 13 millions qui réglera les difficultés de vos embranchements pour la première année». C'est là une proposition incroyable.

M. FISHER: Je ne vous contredirai pas, mais je passe au point suivant. Si les propositions de la commission MacPherson ouvrent la voie à la libre concurrence, quelle est l'attitude des associations de camionnage à cet égard?

M. MAGEE: Nous continuerons notre concurrence, monsieur Fisher, comme nous le faisons depuis trente ans.

M. FISHER: Pourquoi avez-vous alors cité dans votre mémoire les opinions du professeur A. W. Curry que vous paraissez partager, à l'effet que la libre concurrence a acculé les chemins de fer et les transports routiers à la ruine. Quant à la situation des associations canadiennes de camionnage, vous dites qu'elle cause éventuellement la négligence de l'entretien des véhicules, l'exploitation de conducteurs fatigués et insuffisamment rémunérés, des services peu satisfaisants et le favoritisme dans l'application des tarifs de transport.

M. MAGEE: Ceci se rattache à la partie suivante du rapport MacPherson. Nous avons cité complaisamment les remarques du professeur Curry parce que nous sommes convaincus que l'on doit conserver quelque forme de règlement dans l'industrie des transports au Canada. Nous nous opposons à la conclusion de la commission MacPherson qui préconise l'abrogation de tous les règlements, sauf quelques sauvegardes.

M. FISHER: Vous formulez là une opposition fondamentale aux propositions de la commission MacPherson.

M. MAGEE: Oui, c'est une opposition fondamentale.

M. FISHER: Je sais que ma question est plutôt hypothétique, mais le gouvernement a indiqué qu'il entend présenter au cours de la présente session une mesure destinée à donner suite aux conclusions du rapport MacPherson. Ne serait-ce pas là une meilleure occasion d'exposer vos vues que l'examen du présent bill?

M. MAGEE: Oui, nous le ferons. Mais il sera alors bien tard. Nous avons demandé au cabinet de nous accorder une entrevue à ce sujet. Cette demande a été faite le 7 septembre et nous déployons tous les efforts possibles pour obtenir cette entrevue qui nous permettrait d'exprimer nos sentiments dès maintenant, avant que la rédaction d'un projet de loi soit trop avancée.

M. FISHER: Pourrais-je poser une question à M. Balcer?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. FISHER: Monsieur Balcer, M. Magee a dit que l'Association canadienne du camionnage a demandé au gouvernement une entrevue afin de discuter le projet de loi relatif aux conclusions de la commission MacPherson. Puisqu'elle n'a pas encore pu vous voir, devons-nous en conclure que la préparation du projet de loi n'est pas suffisamment avancée, ou que vos vues ne sont pas encore assez arrêtées, ou bien encore que vous jugez les recommandations de l'Association canadienne du camionnage inapplicables à la préparation des mesures envisagées?

M. BALCER: Non, monsieur Fisher. Le gouvernement se propose de recevoir les camionneurs. Nous leur avons dit que nous les entendrions avant de présenter à la Chambre les mesures découlant du rapport MacPherson. Nous voulons connaître leurs opinions.

M. FISHER: Vous proposez-vous de les entendre avant qu'on commence la rédaction du projet de loi relatif aux recommandations de la commission MacPherson?

M. BALCER: Quand le bill aura été rédigé définitivement, il sera présenté à la Chambre. Nous nous en occupons actuellement, mais je ne suis pas en mesure de vous dire à quel point nous en sommes. Toutefois, je promets aux camionneurs qu'ils auront l'occasion de nous exprimer leurs vues.

M. CHEVRIER: Ne pourriez-vous pas nous donner quelque indication?

M. FISHER: Je n'ai pas entendu la remarque de M. Chevrier.

M. BALCER: Vous devriez faire partie du ministère et alors vous auriez tous ces renseignements.

Toutefois, je promets aux camionneurs qu'ils auront l'occasion de présenter leurs vues au gouvernement et que si celui-ci les accepte, il en sera tenu compte dans le projet de loi.

M. FISHER: Je poserai encore une question à M. Magee. Quelles sortes de démarches les associations de camionnage ont-elles faites auprès des autorités provinciales en vue de l'élaboration d'une politique nationale des transports, ou de la création d'une autorité coopérative ou suprême qui régirait le camionnage et serait acceptable à toutes les provinces?

M. MAGEE: Les Associations canadiennes de camionnage n'ont fait de démarches qu'auprès de l'organisme désigné sous le nom de Conférence canadienne des autorités sur les transports routiers. C'est une conférence qui réunit tous les administrateurs et directeurs provinciaux chargés de la réglementation de l'industrie du camionnage. Nous avons exprimé à cette conférence, qui a été organisée il y a quatre ou cinq ans, l'opinion qu'il y aurait lieu de remplacer la loi fédérale sur le transport par véhicule à moteur, adoptée en 1954, par une nouvelle loi qui conserverait aux commissions provinciales leur autorité sur le camionnage, tant extra-provincial qu'intra-provincial, tout en les réunissant en un seul organisme pour le règlement des questions extra-provinciales.

La difficulté que présente la loi fédérale actuelle, c'est que si l'on désire circuler dans cinq provinces, il faut obtenir l'autorisation de cinq autorités différentes. Les compagnies doivent faire entendre leurs témoins par toutes ces commissions et s'y faire représenter par des avocats. C'est une méthode très dispendieuse et qui requiert des fonctionnaires exécutifs des compagnies, un temps considérable qui pourrait être mieux employé à l'amélioration du service donné aux expéditeurs. Nous voudrions une simplification de la procédure que seule une loi fédérale pourrait autoriser, vu que la question relève de la compétence du Parlement et non des provinces, d'après la décision rendue par le Conseil privé en 1954. Telle est notre recommandation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La juridiction extra-provinciale relève du gouvernement fédéral.

M. MAGEE: Oui, je parle des transports extra-provinciaux et non pas des opérations intra-provinciales.

M. FISHER: Avez-vous quelque idée de ce que l'on a en vue ou de la date probable d'une décision? Quelles indications avez-vous de l'attitude des autorités fédérales et provinciales?

M. MAGEE: Dans le cas de la réglementation de l'industrie du camionnage, on rencontre les mêmes difficultés que les autres agences encore plus importantes ont éprouvées pour obtenir l'accord des dix provinces. Il y a divergence de vues et, naturellement, chaque province pense avoir raison. Toutefois, la conférence a abouti à une certaine coordination des règlements. Mais la difficulté fondamentale résulte du besoin d'une révision de la loi de 1954 à cause des difficultés qu'elle a soulevées et aucune amélioration importante ne sera possible aussi longtemps que nous n'aurons pas une nouvelle loi sur le transport par véhicule à moteur.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'aurais un mot à dire. Nous avons eu une discussion générale de tous les problèmes des chemins de fer et du camionnage au Canada et bien que je ne désire pas l'interrompre, j'aimerais à vous rappeler que l'objet du bill soumis à notre examen est de prolonger de douze mois seulement l'application de la loi sur la réduction des taux de transport. J'aimerais qu'on s'en tienne au sujet à l'étude.

M. FISHER: Monsieur le président, je rappellerai que c'est le ministre lui-même qui, par la nature de ses remarques, a provoqué la discussion générale.

Le PRÉSIDENT: Le ministre n'est pas sans reproche.

M. BALCER: Non. Mais je ne suis ici qu'un simple témoin.

M. FISHER: Monsieur Magee, les associations de camionnage ont-elles quelque difficulté à formuler une politique cohérente ou uniforme du fait que l'un de vos membres exécutifs est, sauf erreur, le directeur d'une compagnie de camionnage qui appartient à un chemin de fer?

M. MAGEE: Je commencerai par répondre à cette question, puis je continuerai l'exposé de notre attitude envers le rapport MacPherson, dont je n'ai pas encore abordé la troisième et dernière partie qui nous intéresse grandement; il s'agit justement de la recommandation qui concerne l'invasion des chemins de fer dans la sphère du camionnage.

Pour ce qui est de présenter une opposition concertée à l'entrée des chemins de fer dans le domaine du camionnage, les associations canadiennes de camionnage sont protégées par un de leurs statuts qui interdit à toute organisation dirigée ou possédée par une entreprise de transport autre qu'une compagnie de camionnage d'être représentée par un délégué à notre assemblée annuelle. En d'autres termes, le président du service de camionnage d'un chemin de fer ne peut être délégué à l'assemblée annuelle des associations canadiennes de camionnage, où l'on prend toutes les décisions que je vous ai

communiquées aujourd'hui. Naturellement, les services de camionnage des chemins de fer font partie d'associations provinciales de camionnage. Celles-ci ont leurs propres règles et statuts. Quelques-unes acceptent la participation des services de camionnage des chemins de fer, tandis que d'autres la refusent. Elles ne permettent pas à un service de ce genre de devenir membre de l'association. Celle du Manitoba en offre un exemple.

Jusqu'à présent, nous n'avons discerné aucune tentative inquiétante de la part des fonctionnaires des services de camionnage des chemins de fer canadiens en vue de dicter les décisions des associations canadiennes de camionnage, ou de les modifier à l'avantage des compagnies qu'ils représentent. Si jamais ils essaient de le faire, nous leur opposerons une énergique résistance, je vous l'assure.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'aurais une autre question.

Le PRÉSIDENT: La discussion a été tellement générale que vous pourriez bien en poser une autre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La majeure partie de vos membres qui ont obtenu des permis extra-provinciaux ne détiennent-ils pas également des permis provinciaux?

M. MAGEE: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il leur faut le permis des autorités provinciales aussi bien que de l'organisme national?

M. MAGEE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De multiples demandes sont nécessaires dans un grand nombre de cas?

M. MAGEE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel est le pour-cent des membres des associations canadiennes de camionnage qui détiennent des permis extra-provinciaux?

M. MAGEE: Je ne peux vous donner ce renseignement de mémoire, mais je vous le procurerai.

Messieurs, j'aimerais à revenir sur un point de ma réponse, car je crains d'avoir dit une inexactitude. Les compagnies de camionnage extra-provincial qui font aussi du camionnage intra-provincial doivent s'adresser aux autorités provinciales pour leurs opérations dans la province. Mais la décision du Conseil privé a établi que la filiale provinciale est inséparable de l'entreprise extra-provinciale et que toutes deux relèvent de la compétence du Parlement. De sorte que l'organisme provincial s'occupe d'une question concernant une compagnie extra-provinciale. Il ne faut pas oublier que les opérations tout entières, y compris celles à l'intérieur de la province relèvent de la compétence du Parlement et non des provinces.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Votre réponse concernant l'exclusion des services de camionnage des compagnies de chemins de fer de votre conseil d'administration s'applique-t-elle au cas de la *Smith Transport*, par exemple?

M. MAGEE: La *Smith Transport* est exclue. Elle ne peut envoyer un délégué à notre assemblée annuelle. Incidemment, les délégués sont désignés par les associations provinciales de camionnage. Toutefois, les associations canadiennes de camionnage acceptent à titre de membres associés tous les services de camionnage des chemins de fer qui en expriment le désir. Mais nous avons constaté par expérience que les entreprises vendues aux chemins de fer ne renouvellent pas leur participation aux associations.

M. TURNER: Monsieur le président, j'espère que vous me permettrez d'abord une question générale, puis j'en poserai une deuxième qui sera plus pertinente.

La première se rattache à la série de questions de M. Fisher. Vous dites que les associations de camionnage espèrent que l'on établira un jour une commission extra-provinciale chargée de réglementer les transports dans tout le pays et non limités à une province. Dans ce cas, vous opposeriez-vous à ce que l'on acceptât la recommandation MacPherson tendant à établir un régime de libre concurrence entre les entreprises de camionnage et les chemins de fer? Auriez-vous objection à accepter l'autorité de la Commission des transports qui est un organisme fédéral et dont la juridiction pourrait être étendue au camionnage extra-provincial?

M. MAGEE: Oui. Nous n'accepterions pas une telle solution à l'heure actuelle. Quand j'ai parlé de la création d'un corps unique, je songeais à un organisme composé de toutes les commissions provinciales du Canada, dont chacune serait représentée par un ou deux délégués. Nous nous opposons à la réglementation du camionnage par une commission située à Ottawa.

M. TURNER: S'il y avait libre concurrence, ne serait-il pas plus logique qu'une même commission régisse à la fois les chemins de fer et le camionnage extra-provincial, plutôt que deux organismes qui tireraient chacun de leur côté?

M. MAGEE: L'attitude de l'industrie du camionnage à cet égard se fonde sur une longue histoire. Elle préfère une commission qui posséderait une connaissance spécialisée et une expérience acquise dans les questions de camionnage, tout comme l'industrie de l'aviation a sa propre commission de contrôle. Tel est notre avis en ce qui a trait à la Commission des transports.

M. TURNER: Je passe à ma seconde question. D'après l'hypothèse, que vous n'acceptez peut-être pas, seulement 5 p. 100 des catégories de marchandises donnant droit à la subvention de la loi sur la réduction des taux de transport sont transportées par camions. M. Montague n'a pas pu accepter catégoriquement le chiffre de 5 p. 100, bien qu'il l'ait jugé inférieur à la réalité et incline à penser que ce serait plutôt 10 à 15 p. 100. En conséquence si cette loi était abrogée, 95 p. 100 des transports faits présentement d'après les tarifs de marchandises courants et subventionnés, seraient subséquemment privés de la subvention et l'expéditeur devrait payer la différence entre les 8 p. 100 actuels et les 17 p. 100 antérieurs. En d'autres termes, vous imposeriez, ou nous imposerions aux expéditeurs de ces catégories de marchandises le paiement de la différence de 9 p. 100, alors que les camions ne pourraient transporter que 5 p. 100 de ces marchandises pour amener une baisse des taux de transport. Qu'en dites-vous?

M. MAGEE: M. Montague a déjà discuté ce point et afin d'assurer la continuité du raisonnement, je lui demanderai de vous répondre.

M. MONTAGUE: Pour commencer, voici quelle est mon attitude à cet égard. Nous avons toujours jugé que ce trafic est non concurrentiel principalement à cause du prix du transport. A un moment donné, la plus grande proportion de ce trafic, disons 95 p. 100, passerait aux mains des concurrents. Il ne suffit pas de dire que nous nous intéressons uniquement à 5 p. 100 ou à 10 p. 100. Je dirais plutôt que la majeure partie nous intéresse. La seule solution consiste à ouvrir la porte à la libre concurrence.

Mais il y a un autre détail. Pensez-vous, ou le Parlement espère-t-il qu'après votre intervention les 95 p. 100 du trafic dont vous parlez apporteront aux expéditeurs l'aide que vous leur destinez. Si cette loi a pour but de venir en aide aux expéditeurs de la périphérie, disons de l'Ouest ou des Maritimes, ou aux fabricants, détaillants ou consommateurs de ces régions, il y a lieu d'en examiner l'application afin de vérifier si ce sont bien eux qui profitent de la subvention. Rien dans le texte de la loi ne définit ou ne limite les intentions du

Parlement. Elle dit simplement: aussi longtemps qu'il existera des taux non concurrentiels. Cela peut s'appliquer au minerai de fer dont nous ne faisons pas le transport, ou à toute autre marchandise de cette nature.

La véritable question est celle-ci: sont-ils ceux que vous désirez aider? Même dans les Maritimes, atteignez-vous véritablement ceux à qui vous voulez donner assistance? Le texte est tellement vague. C'est une brillante méthode de subvention temporaire. C'est un moyen habile. Mais nous essayons de vous démontrer, en premier lieu, qu'elle entraîne des dépenses auxquelles le Parlement n'avait pas songé. Ces dépenses sont de l'ordre de 5 millions et il s'agit même de choses qu'on ne vous avait pas demandées. En outre, vous ne savez pas si cette loi est réellement à l'avantage des gens que vous désirez aider. On le prétend, mais cela ne suffit pas. Si cette loi est un indice de la façon dont on veut distribuer les subventions, nous nous y opposons, car elle revient chaque année.

M. TURNER: Votre industrie a-t-elle présentement l'équipement et le matériel qui lui permettraient d'entreprendre le transport des marchandises de cette catégorie sur une grande échelle?

M. MAGEE: A mesure que les affaires augmentent, comme on l'a vu depuis plusieurs années, nous nous procurons l'équipement nécessaire.

M. FISHER: C'est l'un des points mentionnés dans votre première recommandation. Vous dites que l'industrie du camionnage s'adapte beaucoup plus facilement que les chemins de fer.

M. MAGEE: Oui, c'est tout à fait exact.

M. CHEVRIER: Puis-je poser à M. Magee une ou deux questions qui se rattachent, je l'espère, au bill à l'étude?

En premier lieu, vous manifestez dans votre mémoire une forte opposition à l'adoption de cette loi. Si nous acceptons votre point de vue, que proposeriez-vous de substituer au projet de loi soumis au Comité?

M. MAGEE: La libre concurrence entre les divers modes de transport, avec une loi fédérale qui protégerait l'industrie contre tout monopole des grands transporteurs.

M. CHEVRIER: Le ministre a dit à la Chambre et j'espère qu'il me reprendra si je fais erreur, qu'en vertu d'une entente intervenue entre le gouvernement et les chemins de fer, ceux-ci ont promis de payer 20 millions aux expéditeurs en attendant l'adoption de cette mesure. Si votre recommandation était acceptée et le projet mis au rancart, qu'advierait-il des chemins de fer qui ne recevraient pas leur argent et aux expéditeurs qui ne pourraient bénéficier de la réduction des taux de transport? C'est réellement ce que je me proposais de demander en premier lieu.

M. MAGEE: J'ai toute la sympathie possible pour les chemins de fer et leurs présidents, mais les circonstances que vous venez de décrire ne m'inspirent pas la moindre sympathie. Le gouvernement leur a promis cela, c'est entendu; il peut dire de telles choses, mais les chemins de fer savent parfaitement qu'il pourrait bien être incapable de tenir sa promesse, qui ne lie aucunement les autres partis à la Chambre des communes.

M. CHEVRIER: Au cas où cette loi ne serait pas adoptée, si je comprends bien votre réponse, les chemins de fer n'auraient aucune alternative, il leur faudrait renoncer à la réduction de 8 p. 100 et les expéditeurs ne pourraient en bénéficier?

M. MAGEE: Les chemins de fer renonceraient aux réductions qu'ils ont consenties depuis l'expiration de la subvention et il leur faudrait décider des mesures à prendre, en l'absence de la subvention, au sujet des autres classes de marchandises et de tarifs non concurrentiels.

M. CHEVRIER: La commission royale a recommandé l'abrogation de la loi.

M. MAGEE: Oui.

M. CHEVRIER: Mais elle recommande la substitution d'autres méthodes qui feraient disparaître la nécessité d'une subvention. Que pensez-vous des mesures qu'elle préconise, en remplacement de la loi sur la réduction des taux de transport?

M. MAGEE: Parlez-vous du programme transitoire de subventions?

M. CHEVRIER: Oui.

M. MAGEE: Bien, nous nous opposons à la dépense massive de fonds publics recommandée par la commission royale sur les transports à l'égard des services de passagers et des embranchements, dont le total s'élèverait à 100 millions, dont 75 millions, je pense, pour les premiers. Nous ne nous opposons pas à ce que l'on indemnise les chemins de fer quand on les oblige à maintenir des lignes ou services non rentables, dont la Commission des transports recommande l'abandon.

Le Parlement intervient et tout en admettant que cette exploitation n'est pas économique, pour les raisons invoquées par la Commission des transports, ordonne le maintien des ces services ou de ces lignes pour des considérations d'ordre national. L'industrie du camionnage admet que les chemins de fer ont certainement droit à une compensation dans ces cas, mais s'oppose à un programme général de subventions qui atteindraient le chiffre de 60 millions pour les services de passagers et de 13 millions pour les embranchements.

M. CHEVRIER: Je saisis votre point de vue, mais nous n'avons pas d'alternative. Il nous faut adopter la présente loi que vous n'aimez pas, ou autoriser des paiements de 100 millions par an pendant une période de cinq ans, nécessaire à la suppression des services non rentables. C'est l'un ou l'autre. Pouvez-vous nous suggérer quelque autre méthode? J'essaie de me rendre utile.

M. MAGEE: Je vous comprends, monsieur Chevrier. Pour ce qui est des chemins de fer, il n'y a pas plus d'un an, M. Crump disait: «Jetez-nous aux lours». C'était le Pacifique-Canadien qui faisait cette proposition, afin de pouvoir lutter contre la concurrence. Mais il ne s'est pas présenté ici aujourd'hui pour appuyer l'opposition de l'association de camionnage à cette mesure. Le Pacifique-Canadien n'est pas venu s'opposer à la subvention de 100 millions.

Incidemment, afin de démontrer au Comité que nous sommes logiques au sujet de ces subventions, je dirai que nous avons adressé hier au premier ministre, au chef de l'opposition, au chef des créditistes et au chef du nouveau parti démocratique, un télégramme dont j'aimerais donner lecture, relativement à la subvention de 50 millions. Le voici:

L'Association canadienne du camionnage demande respectueusement que tout bill visant à autoriser le crédit supplémentaire 213A, dont la Chambre est saisie aujourd'hui 12 décembre, soit renvoyé à un comité pertinent de la Chambre auquel les associations qui s'opposent à l'octroi de la subvention de 50 millions aux chemins de fer pourraient exposer leurs vues et faire une analyse critique de la distribution de cette subvention.

M. CHEVRIER: Je suis heureux que vous ayez soulevé ce point au sujet des 50 millions, mais nous n'avons aucune compétence relativement aux montants déjà payés. D'après vous, quelle partie de ces 50 millions contribue réellement à la réduction des taux de transport des marchandises?

M. MAGEE: La subvention tout entière doit avoir quelque effet sur les taux de transport concurrentiels des chemins de fer.

M. CHEVRIER: Vous connaissez bien le texte de ce crédit?

M. MAGEE: Oui.

M. CHEVRIER: C'est pourquoi je vous pose ma question. Il se rattache à un certain nombre de choses, à la loi sur la réduction des taux de transport, à la Commission des transports et à d'autres choses encore. Je n'en ai pas le texte ici.

M. MAGEE: On dit aussi qu'il fait suite aux recommandations de la commission MacPherson.

M. CHEVRIER: Oui, une partie servira à l'indemnisation des services de passagers non rentables de certains embranchements où il n'y a pas de concurrence. Pouvez-vous nous dire quelle partie des 60 millions ira à la réduction des taux de transport de marchandises?

M. MAGEE: Je n'en sais rien. Personne ne sait sur quoi l'on a fondé ce chiffre de 60 millions et nous n'avons que l'explication fournie dans le texte même du crédit supplémentaire. La commission royale sur les transports n'a pas recommandé de paiement intérimaire aux chemins de fer.

M. CHEVRIER: Il s'agit de la partie du rapport MacPherson où l'on dit que les chemins de fer subissent une concurrence effrénée de l'industrie du camionnage. Approuvez-vous cette conclusion de la commission royale?

M. MAGEE: Les chemins de fer doivent lutter aujourd'hui contre une concurrence acharnée des camionneurs, tout comme ceux-ci doivent lutter contre la concurrence effrénée des chemins de fer.

M. CHEVRIER: Dites-vous que l'adoption des mesures préconisées par la commission royale quant à l'industrie du camionnage ne changera rien dans la situation de celle-ci?

M. MAGEE: Non, nous ne disons rien de semblable. Si l'on donne suite aux recommandations de la commission MacPherson dans tous leurs détails, il en résultera des conséquences graves pour l'industrie du camionnage.

M. CHEVRIER: J'aurais une ou deux questions au sujet des chemins de fer américains. Pouvez-vous dire au Comité quels sont les chemins de fer américains qui profitent de ce paiement de 20 millions?

Le PRÉSIDENT: Ce renseignement se trouve dans le mémoire, monsieur Chevrier.

M. MAGEE: Oui, notre mémoire en fait mention. Nous avons établi nos chiffres d'après les renseignements publiés sur les bénéficiaires de la loi de réduction des taux de transport et de la subvention de 50 millions.

M. CHEVRIER: Savez-vous si ces chemins de fer se sont adressés à la commission royale pour demander de l'aide?

M. MAGEE: Nous étions présents aux audiences de la commission royale. Notre avocat nous y représentait tout au long de l'enquête. Je ne me souviens pas d'y avoir vu le chemin de fer *Chesapeake & Ohio*, ni le *Wabash*, ni le *Napierville-Junction*, ni même la *Canada Steamship Lines*. Vous savez que cette dernière compagnie exploite l'une des plus importantes industries de camionnage au Canada. Elle possède sa propre compagnie de camionnage, la *Kingsway Transports Limited*, et quelques autres. Ses camions circulent dans tout l'ouest du Canada et elle est l'un des plus grands camionneurs du pays.

M. CHEVRIER: Prétendez-vous qu'aucune partie de l'argent payé en vertu de cette loi ne devrait aller aux chemins de fer américains?

M. MAGEE: En vertu de la loi sur la réduction des taux de transport?

M. CHEVRIER: Oui.

M. MAGEE: A même la subvention de 20 millions?

M. CHEVRIER: Oui.

M. MAGEE: Ou du crédit de 50 millions?

M. CHEVRIER: Enfin, il s'agit de la mesure que nous sommes à examiner. Avez-vous dit, directement ou indirectement, qu'aucune partie de cet argent ne devrait être payée aux chemins de fer des États-Unis?

M. MAGEE: Monsieur Chevrier, nous disons que les paiements faits à ces chemins de fer ne contribuent aucunement au but que le Parlement semblait se fixer par cette loi, c'est-à-dire venir en aide aux expéditeurs de l'ouest du Canada et des provinces Maritimes.

M. CHEVRIER: Je pense que vous devriez dire sans ambages, comme je le pense moi-même, qu'aucune partie de cet argent ne devrait être payée à des chemins de fer des États-Unis, à l'exception d'un seul, le *Midland of Manitoba*, qui participe au tarif de transport du Pas-du-Nid-de-Corbeau, tandis que les autres n'y ont aucune part.

M. MAGEE: Je m'efforçais d'établir la distinction entre l'objectif que le Parlement semblait avoir en adoptant cette loi et la situation actuelle, où l'on voit ces compagnies demander une augmentation de 17 p. 100. Si le Parlement insiste pour que les bénéficiaires de l'augmentation reviennent à leurs anciens taux et les y oblige, les compagnies ont droit à une indemnité. Nous demanderions la même chose pour les compagnies de camionnage. Si le Parlement ordonne à toutes les compagnies de camionnage extra-provincial de réduire leurs taux de 10 p. 100, il doit les indemniser.

M. CHEVRIER: Vous avez énuméré dans votre mémoire les montants payés à des chemins de fer des États-Unis en vertu de cette loi. Êtes-vous du même avis pour le crédit 213A dont vous vous plaignez et au sujet duquel vous avez adressé votre télégramme aux chefs des partis?

M. MAGEE: Oui. Ceci est indiqué dans les parenthèses de l'appendice, dans la dernière colonne de chiffres.

M. TURNER: J'aurais une autre question, monsieur le président.

M. Chevrier a demandé à M. Magee quelles modifications il désire apporter à la loi. Accepteriez-vous un amendement qui permettrait de payer directement la subvention aux expéditeurs, sans égard au mode de transport?

M. MAGEE: Oui. Cela serait conforme à l'attitude fondamentale des associations à l'égard de ces subventions. C'est ce que nous avons demandé au premier ministre et aux membres du Cabinet l'an dernier. J'ajouterai que le premier ministre nous a félicités sur la manière impartiale dont nous avons rédigé notre mémoire. Il l'a répété plusieurs fois au cours de la réunion.

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

M. BRADLEY: Monsieur le président, il y a un point que j'aimerais à éclaircir sans équivoque et j'attends une explication depuis une heure à cet effet. A la page 11 de leur mémoire, les camionneurs disent: «Nous demandons au Comité de rejeter le bill C-91». Maintenant, M. Magee dit qu'il accepterait un amendement permettant les paiements directs aux expéditeurs. Est-ce exact?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a rien dans le bill à cet effet. On y propose uniquement de prolonger l'application de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. BRADLEY: Me voilà encore embrouillé. Que demandez-vous au juste dans votre mémoire, monsieur Magee? Voulez-vous le rejet complet du bill C-91?

M. MAGEE: C'est ce que nous demandons. Pouvons-nous faire autrement à l'égard d'une subvention qu'on a présentée en 1959 comme mesure temporaire pour une année seulement. Il nous faut voir la réalité.

M. CHEVRIER: Très bien.

M. MAGEE: Nous devons prévoir toute éventualité, y compris celle de l'adoption de ce bill. Si le Parlement décrétait que l'argent soit versé à l'expéditeur, nous n'aurions pas à nous plaindre d'une telle décision. Nous approuvons cette

partie des recommandations de la commission MacPherson. Ce fut le principe fondamental accepté par cette commission quant à toutes les subventions pour la réduction des taux de transport, la loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes, les ponts et ainsi de suite.

M. BRADLEY: Mais que nous proposez-vous en attendant? C'est le point que M. Chevrier a soulevé et que je reprends à mon tour. La question est pertinente. Que nous proposeriez-vous en attendant que toutes ces réformes aient été réalisées? Si nous rejetons ce bill, nous créons un vide.

M. MAGEE: Nous vous demandons de rejeter cette mesure. Quand la chose s'est présentée la première fois, on nous a assuré que c'était pour un an seulement. Maintenant, on nous demande d'attendre encore un peu jusqu'à ce que les recommandations de la commission MacPherson soient appliquées. On nous demande d'espérer encore quelque temps. Savez-vous une chose? Depuis plusieurs années que je me présente devant votre Comité, je ne pense pas avoir réussi à créer une impression favorable à l'industrie du camionnage.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous avez réussi.

M. MAGEE: Je me demande pourquoi les camionneurs me renvoient encore ici. Je les avais priés de ne pas le faire cette année.

Je veux dire, monsieur le président, que je ne puis comprendre comment, après tant d'années, le Parlement du Canada se refuse encore à reconnaître cette industrie et à tenir compte de ses problèmes dans le règlement de ces questions.

M. HORNER (*Acadia*): Je pense que le gouvernement a reconnu les intérêts des associations de camionnage.

M. MAGEE: Dans un cas, oui.

M. HORNER (*Acadia*): Plus d'une fois.

M. MAGEE: Vous pensez au bill de M. Brown.

M. HORNER (*Acadia*): Encore une fois, le ministère de l'Agriculture vous a demandé de présenter un mémoire sur les grains de provende...

M. MAGEE: Oui.

M. HORNER (*Acadia*): C'est la preuve qu'on vous reconnaît.

M. MAGEE: Mais c'est une chose qui s'est produite au cours du dernier mois.

M. HORNER (*Acadia*): La date n'a pas d'importance.

M. MAGEE: Nous en sommes reconnaissants.

M. CHEVRIER: Toute la difficulté ne provient-elle pas de la constitution de notre pays? Au début, l'industrie du camionnage était purement provinciale, puis avec les progrès scientifiques et ainsi de suite, elle est devenue une industrie nationale. Une grande partie des difficultés n'est-elle pas imputable au problème constitutionnel?

M. MAGEE: C'est une partie du problème, monsieur Chevrier. Mais depuis que le Conseil privé, en 1954, a déterminé la juridiction dans le domaine extra-provincial on aurait pu accorder quelque attention aux problèmes de notre industrie.

M. CHEVRIER: J'en conviens, mais n'est-ce pas aussi une question de juridiction intra-provinciale et les provinces ne pourraient-elles pas s'entendre à une conférence interprovinciale pour apporter une solution à quelques-uns des problèmes de votre industrie?

M. MAGEE: Non, monsieur Chevrier. Elle ne pourront jamais s'entendre sur les questions fondamentales, au moins dans un avenir prévisible. Nous soutenons qu'une partie tout au moins de notre industrie tombe directement sous la juridiction du Parlement et qui doit s'occuper de ces problèmes.

Le PRÉSIDENT: Aviez-vous terminé votre interrogatoire, monsieur Bradley?

M. BRADLEY: Oui, monsieur le président. J'espère ne pas avoir offensé M. Magee. C'est la première année que je fais partie du Comité et j'espérais qu'il pût offrir une solution quelconque en remplacement de ce bill.

M. MAGEE: Vos remarques ne m'ont nullement offensé, monsieur Bradley, et ma riposte ne s'adressait pas à vous en particulier. J'ai exprimé mes sentiments intérieurs qui sont partagés par tous ceux qui assistent à nos assemblées. Il nous paraît impossible de pénétrer la barrière d'apathie qui entoure l'attitude du gouvernement fédéral. On nous considère comme une industrie provinciale, tandis que les chemins de fer retiennent l'attention du Parlement. Nous n'en convenons pas. Ce n'est ni juste, ni équitable.

M. ROCK: Monsieur Magee, votre demande à la Chambre des communes de rejeter le présent bill ne résulte-t-elle pas de l'intention des camionneurs de relever prochainement leurs tarifs de transport, alors que la concurrence deviendrait très acharnée entre le camionnage et le chemin de fer, vu qu'il vous a déjà fallu augmenter considérablement vos taux de transport à la suite de grèves dans diverses régions? A Montréal des employés ont fait la grève, et il a fallu leur accorder une augmentation de salaire. La même chose s'est probablement produite dans diverses parties du Canada. Il est donc possible que vous soyez obligés de relever vos taux de transport et les chemins de fer pourraient alors vous faire une concurrence plus vive que dans le passé.

M. MAGEE: Oui, il n'y a aucun doute que nos frais d'exploitation sont à la hausse. Je ne me lamenterai pas au sujet du coût de l'exploitation car c'est là un problème commun à tous les genres d'affaires. Je ne blâmerai pas non plus les travailleurs. Le coût de la main-d'œuvre absorbe la plus forte partie de notre revenu. Mais d'autres éléments du coût sont aussi à la hausse et des relèvements des taux de transport s'imposent dans certaines régions. Actuellement, le niveau des taux de transport de marchandises au Canada semble baisser plutôt que monter, même dans les secteurs où l'on a imposé de nouveaux plafonds et, naturellement, il n'y a aucun plafond pour les diminutions. Cependant, il se fait une guerre de prix très active dans certains secteurs de l'industrie des transports et les chemins de fer aussi bien que l'industrie du camionnage y sont mêlés.

M. ROCK: Hier, avant l'ajournement de la séance, je vous ai posé une brève question. Êtes-vous venu nous demander de rejeter le bill C-91, ou de vous accorder une partie de la subvention? Vous avez répondu que vous ne désirez pas une partie de la subvention, mais le rejet du bill. Mais aujourd'hui, quand M. Turner vous a demandé si vous aimeriez que la subvention soit payée directement aux expéditeurs, plutôt qu'aux compagnies, vous avez répondu par l'affirmative.

M. MAGEE: Si l'on adoptait la suggestion de M. Turner, ce serait un changement fondamental apporté à la mesure soumise à l'examen du Comité. Nous pensons que ce serait une grande amélioration.

M. LEBOE: Ce serait votre deuxième choix. Vous préféreriez que la loi soit éliminée, mais si vous ne pouvez l'obtenir, vous seriez heureux du changement mentionné hier. Est-ce bien cela?

M. MAGEE: C'est exact.

M. PASCOE: Mon tour est encore assez éloigné, mais j'aimerais qu'on réponde à mes questions. J'ai reçu des lettres de certaines entreprises de camionnage de la Saskatchewan et je désirerais les déposer au dossier bien que ce ne soit peut-être pas nécessaire. Leurs représentations sont-elle comprises dans le mémoire des associations canadiennes de camionnage que vous avez lu au Comité?

M. MAGEE: Je le suppose, monsieur Pascoe.

M. PASCOE: Je poserai une question sur un point que vous avez déjà abordé plusieurs fois. Le bill C-91 s'applique à la période expirant le 30 avril 1963, c'est-à-dire dans environ quatre mois. J'aimerais à éclaircir un point dont vous avez déjà parlé. Les compagnies de camionnage s'opposent-elles directement au présent bill qui s'applique à une période déjà en grande partie écoulée et exposent-elles leurs vues afin de guider le gouvernement dans ses décisions futures concernant les taux de transport de marchandises?

M. MAGEE: Elles s'opposent à cette loi, monsieur Pascoe.

M. ROBICHAUD: J'ai une autre idée. Avez-vous songé à modifier la dernière phrase de votre mémoire de façon à dire: «Nous demandons au Comité de modifier le bill C-91», au lieu de: «Nous demandons au Comité de rejeter le bill C-91»?

M. MAGEE: Oui, nous y avons songé. L'an dernier, nous avons proposé l'adoption de l'amendement que je vous ai déjà décrit. Cela revient à la question qu'on m'a posée tout à l'heure: «Est-ce que je pense vraiment que le Comité va rejeter le bill?» L'an dernier, nous savions que le bill ne serait pas rejeté; toutes les déclarations rapportées au hansard ne laissaient planer aucun doute à cet égard, avant même que le bill soit renvoyé au Comité. C'est pour cela que, pour la première fois dans nos représentations, nous avons proposé l'adoption d'un amendement dans le sens des commentaires que M. Argue a faits ce matin.

Comme je l'ai dit un peu plus tôt, ce projet d'amendement fut repoussé par le Comité. Deux membres du Comité en firent la proposition formelle, mais il fut déclaré irrecevable. C'est pourquoi, il nous fallait cette année faire face à la réalité. Nous sommes revenus à la charge et nous avons réitéré notre attitude sans équivoque et sans compromission. Mais puisque les membres du Comité me demandent si nous serions satisfaits du paiement de l'argent directement aux expéditeurs, je réponds que si le Parlement désire vraiment les aider il doit leur accorder le libre choix du mode de transport, par rail, par camion, par avion, par eau ou par pipe-line.

M. HORNER (*Acadia*): La séance prend une nouvelle tangente avec cette discussion d'amendement. M. Montague a même dit un peu plus tôt que le bill est un brillant compromis. C'est là un éloge du bill. Il semble maintenant qu'on pourrait l'améliorer. Aucune loi n'est parfaite au point qu'il soit impossible de l'améliorer, mais vous avez proposé que la subvention soit versée directement aux expéditeurs. Ne serait-ce pas là une chose des plus difficile, vu qu'environ 8,000 articles sont sujets aux taux non concurrentiels, soit environ 30 p. 100 des marchandises transportées? La répartition de la subvention entre des milliers d'expéditeurs entraînerait des frais d'administration formidables, si je saisis bien la proposition d'amendement.

M. MONTAGUE: J'aimerais à revenir sur l'expression «brillant compromis». J'ai employé le mot «compromis» dans le sens que je lui donne. Pour moi, cela signifie que l'on a sacrifié quelque chose pour atteindre un objectif limité. Nous prétendons que vous avez sacrifié beaucoup, vu que l'intention au début était de n'accorder qu'une subvention temporaire pour les derniers douze mois. C'est dans ce sens que la loi fut rédigée. A l'expiration de ce terme, cela prenait fin et on devait apporter une solution permanente au problème. Mais cette intention devint lettre morte quand la loi fut renouvelée et dès lors il ne s'agissait plus d'une mesure temporaire, car on propose par un simple bill de transformer une subvention temporaire en une subvention permanente.

Au début, je voyais là un brillant compromis par lequel on faisait certains sacrifices justifiés par la brève durée de cette mesure. Maintenant, je pense que le bill est une horreur. Vous évitez certains frais administratifs, mais

d'autre part vous en rejetez le coût sur les expéditeurs du Canada central qui n'ont jamais demandé d'aide et qui ne se sont jamais inquiétés des hausses ou des baisses des taux de transport. C'est ce que vous faites depuis trois ans. Telle est la raison fondamentale de notre opposition à ce bill.

M. HORNER (*Acadia*): Une autre question sur ce point particulier et je donnerai à M. Montague une excellente occasion de se dégager du «brillant compromis». Je comprends la situation. Mais en réalité, ce sont là vos propres paroles. M. Magee a continué en disant «il faut voir la réalité». Nous sommes tous d'accord en n'aimant pas que cet argent soit versé aux chemins de fer américains. Je pense que les chemins de fer Nationaux devraient se retirer des États-Unis. Je l'ai répété souvent. Toutefois, il faut voir la réalité, comme M. Magee l'a dit à maintes reprises. Bien que les expéditeurs reçoivent véritablement la subvention sous la forme de taux de transport moins élevés, j'en ai maintenant assez entendu pour me rendre compte que la réduction n'est pas de 17½ p. 100 à 8 p. 100. Je pense que cette mesure a tendance à faire baisser les prix des denrées au Canada. Cela n'a guère d'importance si cette baisse a entraîné le paiement de quelques milliers de dollars, ou de \$100,000, ce qui est une somme considérable, à une douzaine de chemins de fer américains. Le but est atteint. Les frais sont moins élevés pour les expéditeurs canadiens.

M. MAGEE: Le chiffre se rapproche plutôt d'un million.

M. HORNER (*Acadia*): Vous êtes plus fort que moi en chiffres. Pour résumer: ne pensez-vous pas vraiment que cet argent va aux expéditeurs et qu'il en résulte une réduction des taux de transport de 17½ à 8 p. 100?

M. MAGEE: Nous ne l'avons jamais nié. Nous n'avons jamais nié non plus que la réduction des taux de transport des chemins de fer soit avantageux aux expéditeurs. Nous n'avons jamais dit le contraire.

M. COOK: Monsieur le président, on a donné réponse à plusieurs de mes questions, mais il en reste une que je poserai directement à M. Magee et j'espère qu'il pourra me donner une explication satisfaisante. Quelqu'un a dit que si la subvention était supprimée, les chemins de fer devraient relever leurs taux de transport de 9 p. 100, ou bien subir une perte de 9 p. 100. Pensez-vous qu'ils subiraient vraiment une telle perte? Pensez-vous que ces taux de transport seraient normaux? N'étaient-ils pas à la vérité trop élevés antérieurement?

M. MAGEE: Je pense que plusieurs des taux augmentés à l'occasion de la hausse générale de 17 p. 100 étaient trop élevés pour être applicables bien longtemps. La concurrence en aurait forcé la diminution. C'est ce qui a eu lieu, même avec la subvention, car les taux non concurrentiels, d'après le témoignage de la Commission des transports au Comité, ont été abaissés et il s'agit là de la partie des taux de transport des chemins de fer qui n'est pas exposée à la concurrence. Celle-ci en a amené la diminution, même avec la subvention.

M. COOK: De sorte qu'en l'absence de toute subvention, il n'y aurait pas besoin d'augmentation et les taux de transport seraient normaux?

M. MAGEE: Même si le plafond était supprimé, les chemins de fer ne pourraient certainement pas relever les autres taux de 17 p. 100 et les maintenir à ce niveau.

M. MARCOUX: J'aurais une question à poser au ministre. On a dit que si ce bill n'est pas adopté, les compagnies de chemins de fer se trouveront dans une mauvaise situation et qu'elles auront à en souffrir. Vu que cette loi a toujours été de nature temporaire, n'est-il pas raisonnable de penser que les chemins de fer se sont préparés à l'éventualité de son abrogation, sinon cette année même, mais une autre année? Les compagnies de chemins de fer sont-elles préparées à la situation qui pourrait résulter de l'abrogation de la subvention?

M. BALCER: Elles se trouveraient certainement dans une situation précaire, car le gouvernement a toujours dit que ce bill est une mesure temporaire en attendant l'application des recommandations de la commission MacPherson.

M. CHEVRIER: Quelle est la durée d'une situation «temporaire», monsieur le ministre?

M. BALCER: Voici une brève déclaration qui pourrait être utile. Je veux parler des associations canadiennes de camionnage qui s'opposent au paiement de la subvention. Elles fondent leur opposition sur plusieurs arguments. Entre autres choses, elles disent que la concurrence du camionnage exerce une influence croissante sur la stabilisation des taux de transport par rail, que la loi s'applique sans distinction à tous les taux soi-disant non concurrentiels, que la loi fait obstacle à la concurrence du camionnage, que c'est là une méthode coûteuse de venir en aide aux expéditeurs, que le paiement de la subvention est prolongé et tend à devenir permanent. Pour toutes ces raisons et d'autres encore qu'elles ont mentionnées dans leur mémoire, les associations demandent au Comité de rejeter le bill.

Je rappellerai au Comité que lors de la présentation du premier bill en mars 1959, M. Hees, alors ministre des Transports, déclara qu'il s'agissait d'une mesure provisoire destinée à alléger le poids de l'augmentation des taux de transport précédemment autorisée, que le gouvernement ferait une étude approfondie de la situation des chemins de fer et qu'à la suite du rapport de la commission on étudierait les moyens propres à atténuer davantage le fardeau arbitraire de la structure des tarifs de transport des marchandises.

Le Comité sait que la commission royale fut constituée en mai 1959. Le premier volume de son rapport fut publié en mars 1961 et le deuxième volume, en décembre 1961. Le gouvernement entreprit immédiatement l'étude du rapport et le discours du trône annonçait que le Parlement serait appelé à approuver des mesures propres à donner suite aux recommandations de la commission.

Bien que le travail de la commission ait consommé un temps plus long qu'on l'avait prévu, il est évident que les intentions du gouvernement à cet égard, telles que le ministre les avait annoncées, n'ont pas changé. Il n'est pas question de prolonger la mesure d'assistance plus longtemps qu'il le faudra. Mais il faut admettre que le besoin d'alléger le fardeau de l'augmentation des taux de transport se fera sentir jusqu'à l'adoption des mesures destinées à donner suite au rapport de la commission. C'est le seul objet du présent bill. Advenant le rejet du bill, il se produirait immédiatement une augmentation des taux de transport qui retomberait certainement sur les expéditeurs de l'est et de l'ouest du Canada.

Maintenant, je tiens à dire à M. Magee que le gouvernement est bien au fait des difficultés des entreprises de camionnage et je lui promets que toutes les mesures prises à l'avenir tiendront certainement compte de leurs représentations mais, comme M. Chevrier l'a fait remarquer, l'un des principaux obstacles à l'établissement des relations entre le parlement fédéral et l'industrie du camionnage est d'ordre constitutionnel. Je puis promettre à M. Magee qu'avant le dépôt des projets de loi concernant le rapport MacPherson, l'industrie du camionnage aura l'occasion d'exprimer de nouveau ses vues au gouvernement.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au ministre à ce sujet? J'imagine que le projet de loi sera préparé comme d'habitude, par un comité interministériel comprenant des représentants des ministères de la Justice, des Finances et des autres que la question intéresse. Mais avant de commencer son travail, ce comité étudiera-t-il les représentations que l'industrie du camionnage, a faites non seulement aujourd'hui, mais depuis 1959, afin de découvrir s'il serait possible de faire droit à quelques-unes nonobstant le problème constitutionnel?

M. BALCER: Comme vous venez de le dire, monsieur Chevrier, un Comité interministériel est engagé à la rédaction d'un projet de loi. Un comité législatif du Cabinet s'occupe aussi de cette mesure extrêmement complexe. Je vous assure qu'on a tenu compte des opinions exprimées par les camionneurs, car tout ce qui se fait au Canada en matière de transport les intéresse autant que les chemins de fer auxquels ils font une concurrence intense. Le rapport MacPherson a touché à ce problème. Le projet de loi qui sera présenté à la Chambre tiendra certainement compte des vues de l'industrie du camionnage, mais je ne saurais dire jusqu'à quel point il répondra à toutes les demandes. La chose est encore à l'étude.

M. CHEVRIER: N'est-il pas vrai que pour répondre aux demandes, ou à certaines demandes des camionneurs, il faudrait aller beaucoup plus loin que le recommande la commission royale et modifier la loi des transports, relativement à la commission des transports, de même que la loi des chemins de fer? C'est pourquoi j'ai posé ma question sur le problème constitutionnel. Il vous faudrait aller plus loin que le préconise la commission royale.

M. BALCER: Si nous devons accepter toutes les propositions des camionneurs, il serait peut-être nécessaire de modifier d'autres lois mais, comme vous l'avez signalé, cela soulèverait le problème constitutionnel. La Commission des transports est l'organisme qui régit les chemins de fer et le rapport de la commission MacPherson portait sur la situation de ceux-ci.

M. BELL (*St-Jean-Albert*): M. Magee peut-il communiquer d'autres données au Comité confirmant sa déclaration à l'effet qu'on ne reconnaît pas suffisamment l'importance de l'industrie du camionnage? J'oublie de quelle façon cette assertion a été faite. Pourrait-il citer quelques exemples des États-Unis et d'autres pays à l'appui de sa cause, tout en tenant compte de nos problèmes constitutionnels et géographiques. Peut-il établir une comparaison entre le nombre de camions employés, par rapport aux opérations des chemins de fer, ou quelque chose qui démontrerait qu'au Canada on se fait une fausse idée de l'importance du camionnage?

Je sais que le rapport MacPherson a touché ce sujet, mais nous avons aussi reçu des bulletins des associations de camionnage et je me demande s'il serait possible de fournir quelques renseignements de cette nature aux membres du Comité.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, avant que l'on réponde à cette question, je ferai remarquer que le docteur Marcoux avait droit à la parole.

Le PRÉSIDENT: La question de M. Bell porte sur la déclaration de M. Magee.

M. MAGEE: Désirez-vous ces renseignements dès maintenant, monsieur Bell, ou préférez-vous attendre?

M. BELL (*St-Jean-Albert*): Dès maintenant, si la chose est possible.

M. MAGEE: Quand j'ai dit que l'on ne reconnaît pas suffisamment les problèmes de l'industrie du camionnage, comme le compte rendu le confirmera, je parlais du Parlement et non pas seulement du gouvernement. Je tentais simplement de dramatiser, pour ainsi dire, le sentiment général des camionneurs de tout le Canada, de toutes les associations de camionnage et de leurs membres. Il s'agit d'une très importante industrie qui a investi des capitaux considérables dans ses installations, ses propriétés et son équipement et qui donne du travail à 100,000 personnes dans toute l'étendue du pays. Toutefois, le Parlement ne semble pas attacher la même importance à ses problèmes qu'à ceux des lignes aériennes, des chemins de fer, des pipe-lines et des autres modes de transport.

M. BELL (*St-Jean-Albert*): Monsieur Magee, pourriez-vous très prochainement communiquer aux membres du Parlement des renseignements comparables

concernant ce que l'on a fait à cet égard aux États-Unis et dans d'autres pays. En ma qualité de membre du Parlement, je m'offusque d'entendre dire qu'un secteur important de l'économie de notre pays ne reçoit pas l'attention voulue.

M. MAGEE: Monsieur Bell, je ferai ce que vous demandez, mais je puis vous dire immédiatement que le gouvernement des États-Unis ne paie aucune subvention semblable aux chemins de fer américains.

M. MARCOUX: Monsieur le président, certains membres du Comité ont prétendu que l'on gaspille un temps considérable en posant un trop grand nombre de questions. Je voudrais dire ce que j'en pense. Nous sommes les membres du Parlement et nous représentons les citoyens du Canada dont nous dépensons l'argent.

M. BYRNE: Monsieur le président, j'invoque la question de privilège. Je tiens à me dissocier des membres qui critiquent nos questions. Je ne sais pas quel sont les auteurs de cette critique.

M. MARCOUX: Je n'ai parlé d'aucun membre en particulier; j'ai simplement dit qu'il y a eu des plaintes de ce genre.

Au fond du problème, il existe un mécontentement de la façon dont on emploie l'argent des contribuables. On accorde des subventions pour les chemins de fer, mais je n'ai jamais eu connaissance qu'une compagnie de chemin de fer l'ait demandé. Nous ne connaissons pas le mode d'opérations des compagnies de camionnage et nous ne saurions rien de la façon dont on emploierait la subvention. Nous devons prendre pour acquis qu'elles dirigent convenablement leurs opérations. Naturellement, nous avons présentement l'occasion d'interroger les représentants des associations de camionnage. Je me rends compte de leurs difficultés et je serais heureux de pouvoir les aider, mais il est nécessaire de leur poser toutes sortes de questions si nous voulons comprendre leurs problèmes.

Le PRÉSIDENT: Docteur Marcoux, vous comprenez certainement que l'argent dont il est question dans le bill sera distribué par la Commission des transports. Ses représentants sont ici et sont prêts à répondre à toutes les questions que les membres du Comité voudront leur poser sur leur administration.

M. MARCOUX: Les représentants des Chemins de fer nationaux eux-mêmes n'avaient aucun chiffre à nous fournir. Je ne blâme pas le ministre de cet état de choses, mais il existe quand même.

M. BALCER: Monsieur le président, j'aimerais à dissiper un malentendu. Les représentants des Chemins de fer nationaux doivent comparaître chaque année devant un comité spécial du Parlement chargé d'examiner leur état financier.

M. CHEVRIER: Ce que vous dites est juste, monsieur Balcer, mais les autres fonctionnaires des chemins de fer ne sont pas appelés à se présenter devant un tel comité et c'est de cela que le docteur Marcoux se plaint.

M. MARCOUX: Il s'agit d'une dépense de 20 millions de l'argent des contribuables et on voudrait que nous autorisions cette dépense en quelques minutes.

M. ROCK: Monsieur le président, je partage les sentiments exprimés par le docteur Marcoux. Les compagnies de chemins de fer n'ont pas demandé de prolongement, que je sache. Je n'ai entendu parler d'aucune demande de ce genre.

M. BALCER: En ma qualité de ministre des Transports, je vous assure que les fonctionnaires des chemins de fer m'ont représenté qu'ils seraient obligés de relever leurs taux de transport de 8 à 17 p. 100 si cette subvention n'est pas accordée.

M. CHEVRIER: En réalité, ils avaient demandé qu'on autorise un relèvement des taux de 17 p. 100, mais en raison de cette subvention, ils acceptent de réduire le relèvement à 8 p. 100. Est-ce exact?

M. BALCER: Oui. La demande a été faite à la Commission des transports qui l'a approuvée. Les chemins de fer ont maintenant l'autorisation de procéder.

M. BYRNE: Monsieur le président, je pense que M. Magee a induit le Comité en erreur lorsqu'il a dit que les chemins de fer ne se sont pas fait représenter au Comité au sujet de ce bill. C'est peut-être la raison du malentendu. Il devrait être bien compris que les chemins de fer ont demandé une augmentation qui leur a été refusée et ce bill a pour but de les indemniser.

Le PRÉSIDENT: Les chemins de fer ont fait une demande de relèvement de leurs taux qui a été approuvée en 1959.

M. BYRNE: La demande fut approuvée, mais le gouvernement refusa subseqüemment de permettre l'augmentation. Il ordonna aux chemins de fer de maintenir les taux de transport à un certain niveau et se chargea de combler la différence. C'est ce que nous faisons par le présent bill.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, nous avons terminé la discussion générale et nous pourrions permettre à M. Magee de se retirer. Nous avons épuisé son fonds de renseignements, ou il a épuisé nos questions et nous devrions peut-être lui donner congé.

Le PRÉSIDENT: M. Leboe a une autre question à poser à M. Magee.

M. LEBOE: Monsieur le président, ma question s'adresse au ministre. Monsieur Balcer, pensez-vous que l'octroi de cette subvention est au détriment des camionneurs? Y a-t-il vraiment une disparité de traitement?

M. BALCER: Je ne le pense pas.

M. LEBOE: Monsieur le président, le ministre devrait nous dire sur quoi il se fonde pour dire qu'il n'y a pas de disparité de traitement, vu la preuve présentée au Comité qu'un expéditeur par camion n'a pas droit à la subvention.

M. BALCER: M. Turner a très bien expliqué ce point quand il a signalé que 5 p. 100 seulement du transport des marchandises donnant droit à la subvention est sujet à la concurrence du camionnage.

M. LEBOE: Même s'il ne s'agissait que de $\frac{1}{2}$ p. 100, cela ne ferait aucune différence, car le principe est en jeu. Le problème peut être posé par une simple question: y a-t-il disparité de traitement? Je suis convaincu dans mon for intérieur qu'il y a disparité. Ma conviction résulte de la preuve présentée au Comité.

M. BALCER: Il ne se passe pas une semaine sans que des représentants des chemins de fer viennent se plaindre à mon bureau de la concurrence injuste des camionneurs. Cette assertion revient dans la bouche de tous les fonctionnaires des chemins de fer que je vois.

M. LEBOE: C'est peut-être vrai, mais cette concurrence injuste ne résulte pas des lois du Parlement.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, nous devrions accepter la proposition de M. Smith. Nous pourrions poser nos questions au ministre, mais si nous avons terminé notre discussion avec les représentants de l'association des camionneurs, nous devrions leur permettre de se retirer.

M. LEBOE: Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser à M. Magee.

M. HORNER (*Acadia*): Excusez-moi.

M. LEBOE: Monsieur le président, nous sommes en présence d'un conflit d'opinions et le Comité a le droit de tirer la situation au clair.

M. HORNER (*Acadia*): Nous sommes ici depuis déjà deux jours.

M. MAGEE: Monsieur Leboe, si je comprends bien votre question, vous demandez s'il existe réellement une disparité de traitement et je réponds oui.

M. CHEVRIER: La réponse est maintenant connue des membres du Comité.

M. LEOE: Monsieur le président, je ne voudrais pas gaspiller le temps du Comité, mais j'aimerais à pousser cet interrogatoire un peu plus avant. Il y a disparité de traitement et quelque peu importante que soit la disparité, un principe est en jeu. Il n'y aurait pas de mal à accorder une allocation pour les frais d'administration. Les connaissements pourraient être marqués de façon à indiquer si la subvention s'applique dans ce cas. L'expéditeur se présenterait une ou deux fois par mois à la Commission des transports et recevrait une subvention comme celle que l'on verse aux chemins de fer. Cela ne comporterait pas de grandes difficultés administratives. Dans mon propre commerce, nous avons payé des centaines de milliers de dollars en frais de transport au cours des années, parfois \$15,000 ou \$20,000 par semaine, aux chemins de fer ou à d'autres transporteurs. Les difficultés administratives ne sont pas insurmontables. S'il y a disparité de traitement, le gouvernement ou le Comité devraient recommander quelque solution convenable.

M. BALZER: Je ne sais pas si cela répond à votre question, mais cet argent n'est pas une addition au revenu ordinaire des chemins de fer. Ceux-ci se sont présentés à la Commission et ont démontré que leurs dépenses étaient trop élevées et qu'il leur fallait un plus fort revenu. La Commission les avait autorisés à augmenter leur revenu et cette somme de 20 millions est substituée au revenu additionnel qu'elle avait autorisé. En d'autres termes, la Commission n'a pas ordonné le paiement de 20 millions aux expéditeurs. Elle a rendu une ordonnance destinée à accroître le revenu des chemins de fer en leur permettant de relever leurs taux de transport de 8 à 17 p. 100.

M. LEOE: Pour ce qui est des 5 p. 100, même si la subvention était supprimée, il n'y a aucune garantie que les chemins de fer pourraient percevoir ces 17 p. 100, car avec des taux aussi élevées, la concurrence leur ferait perdre des affaires.

M. CHEVRIER: Les chemins de fer auraient à prendre la décision voulue.

M. BALZER: Oui, ils pourraient réduire leurs taux de transport.

(Texte)

M. BEAULÉ: Si cette loi était adoptée, quelle partie du Canada serait le plus affectée dans l'industrie du camionnage?

(Traduction)

M. MAGEE: La seule étude que nous ayons faite sur ce point est celle que nous avons mentionnée au cours de notre témoignage de l'an dernier. Elle portait sur les effets de la loi quant aux tarifs de camionnage dans le Québec. Le passage de notre mémoire où il est question de cette étude a été cité par M. Montague l'an dernier au cours de son témoignage; il était question des endroits où les tarifs de camionnage subissaient des effets directs de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Ce passage se trouve à la page 10 du texte anglais de notre mémoire, et au bas de la page 11 du texte français.

M. HORNER (*Acadia*): Quels étaient les effets de la loi? Les tarifs furent-ils relevés ou abaissés? Vous dites que les effets s'en firent sentir dans une région particulière du Québec. Quels étaient-ils?

M. MAGEE: Les tarifs de camionnage durent être réduits à cause de cette loi.

(Texte)

M. BEAULÉ: Est-ce que les taux du transport routier sont plus élevés là où il n'y a pas de concurrence du «CNR», que ceux du «CNR» là où il n'y a pas de concurrence de la part des camionneurs? Là où les camions n'ont pas de

concurrence, est-ce que les taux sont plus élevés que ceux du «CNR», ou les taux de «CNR» sont-ils plus élevés là où il n'y a pas de concurrence du camionnage?

(Traduction)

M. TURNER: Cela me paraît comme une comparaison entre pommes et oranges.

M. MAGEE: Oui, là où il n'y a pas de concurrence, les chemins de fer appliquent toujours les taux les plus élevés. J'admets que nous faisons la même chose. Mais dans la plupart des régions du Canada, il y a concurrence entre les chemins de fer et les camions.

(Texte)

M. BEAULÉ: Lorsque l'on voit au rapport financier du «CNR» un déficit de 65 millions de dollars, est-ce que ce déficit serait abaissé si on accordait des subsides aux chemins de fer?

M. BALCER: Définitivement.

M. VALADE: Quel montant du déficit annuel du «CNR» est attribué à la dépréciation sur le matériel roulant?

M. BALCER: C'est mentionné au rapport annuel du «CNR». Je ne l'ai pas avec moi.

(Traduction)

M. BYRNE: Hier matin, à l'appui de sa proposition de rejet de la subvention, M. Magee a dit que l'industrie du camionnage a mis fin depuis trente ans au monopole puissant des chemins de fer.

M. MAGEE: C'est exact.

M. BYRNE: Les chemins de fer avaient établi leur monopole avec l'aide de subventions considérables de la couronne. Mais n'est-il pas également vrai que les camionneurs ont mis fin au monopole grâce aux énormes investissements des provinces dans la construction et l'entretien des routes modernes. De ce point de vue, vous avez aussi joui de l'aide des contribuables. Est-ce juste?

M. MAGEE: Notre réponse à cet argument est que nous payons en taxes notre part entière et équitable du coût des routes.

M. BYRNE: L'industrie du camionnage ou les gouvernements provinciaux ont-ils fait quelques expériences en vue d'établir un calcul précis du coût de la construction des routes et le reste? Peut-on soutenir en toute vérité que vous payez votre part exacte du coût de l'entretien des routes, ou ne s'agit-il pas plutôt d'une forme de subvention?

M. MAGEE: Nous sommes convaincus que nous payons notre juste part des impôts de voirie. Les gouvernements provinciaux sont là pour y voir.

M. BYRNE: On dit que chaque province taxe sa population pour la construction de ces autoroutes. Mais on n'a jamais fait d'analyse ou d'étude approfondie de ce sujet, afin de déterminer exactement la situation.

M. MAGEE: Nous sommes bien convaincus de payer une partie juste et équitable des taxes de voirie et les gouvernements provinciaux sont là pour y voir.

M. BYRNE: C'est une présomption dans le cas de chaque province?

M. MAGEE: Oui.

M. BYRNE: En réalité, elles taxent la population pour la construction des routes mais elles n'ont jamais tenté d'en répartir exactement le coût.

M. MAGEE: Les gouvernements provinciaux emploient des experts en matière de recherches et des économistes, surtout pour ce qui est de la question du camionnage qui est constamment à l'étude. La division de recherche du département du transport de la province d'Ontario en offre un exemple. Des

comités provinciaux ainsi que des législatures provinciales ont fait des enquêtes. La Colombie-Britannique a créé une commission royale à ce sujet et la question est toujours ouverte. Nous soutenons que nous payons notre juste part et nous défendrons cette attitude à toute enquête publique. De fait, je l'avais déjà dit dans notre mémoire de l'an dernier.

M. BYRNE: Quelle proportion de vos frais d'exploitation est affectée à l'entretien des routes?

M. HORNER (*Acadia*): Je fais appel au règlement, monsieur le président. Il y a trois jours que nous siégeons ici et nous devrions décider si nous nous réunirons de nouveau et s'il y a lieu de rappeler les associations de camionnage.

La question du coût de la construction des routes et de leur contribution à cet égard m'intéresse grandement. Mais c'est une question complexe et la discussion sera longue. Je tiendrais à savoir quel pour-cent les camionneurs contribuent à la construction des routes. Si nous avons terminé l'interrogatoire des camionneurs, nous devrions reprendre l'examen du bill C-91, sinon décidons si nous devons les rappeler, après midi ou demain.

M. CHEVRIER: Que Dieu nous vienne en aide.

M. BYRNE: Cela m'amuse toujours de voir des gens poser une multitude de questions puis s'empresse de renvoyer les témoins avant que leurs collègues aient pu les interroger à leur tour.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne désire pas renvoyer M. Magee.

Le PRÉSIDENT: Aviez-vous terminé vos questions, monsieur Byrne?

M. BYRNE: J'accepte la déclaration du témoin à l'effet que les camionneurs paient une juste part des taxes de voirie, mais je ne suis pas convaincu.

M. FISHER: Je ne puis vous entendre, monsieur Byrne.

M. MAGEE: J'ai préparé une déclaration formelle à ce sujet.

M. MACKASEY: Monsieur le président, j'aurais une question à poser à M. Magee.

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît, M. Magee n'a pas fini sa réponse à M. Byrne.

M. MAGEE: J'allais dire que nous avons préparé une déclaration à ce sujet et que nous sommes disposés à la faire au Comité, car nous avons anticipé cette question. Je ne l'avais pas mentionnée afin de ne pas prolonger la discussion. Toutefois, je ne voudrais pas laisser l'impression se répandre, dans les journaux et ailleurs que nous ne payons pas une juste part des impôts de voirie. Nous sommes prêts à aborder cette question.

M. BYRNE: Quand on m'a brusquement interrompu, je demandais quel est le coût réel de l'entretien des routes et quelle partie des frais d'exploitation est consacrée à cette fin?

M. MAGEE: J'ai ces renseignements.

M. BYRNE: Vous pourriez les déposer au dossier.

M. MAGEE: Je ne puis répondre sur le champ. Notre déclaration ne mentionne pas ce point. Elle a trait au revenu qui est contribué par les camionneurs. Toutefois, je vous procurerai ce renseignement si la chose est possible.

M. MACKASEY: Monsieur Magee, quelqu'un vous a posé une question sur les régions où il y a concurrence et sur celles où il n'y en a pas. Vous avez répondu que les camionneurs n'exercent pas leurs opérations dans certaines régions. Ai-je raison de conclure que les camionneurs ne trouvant pas de profit dans certaines régions, abandonnent le fardeau aux chemins de fer? Pensez-vous que les chemins de fer auraient besoin de subventions s'ils pouvaient limiter leurs opérations aux régions rentables? Les camionneurs s'abstiennent

dans le cas des régions non rentables, et ce sont les chemins de fer qui doivent les desservir. Voici ma question: les chemins de fer ne trouveraient-ils pas inutiles les subventions s'ils étaient libres de limiter leurs opérations aux régions payantes?

M. MAGEE: L'industrie du camionnage exerce ses opérations à Terre-Neuve où les pneus sont en lambeaux après 10,000 milles de parcours.

M. TURNER: Parlez-vous de la route transcanadienne?

M. GRANGER: Vous n'irez pas dire que toutes les routes de Terre-Neuve sont mauvaises.

M. MAGEE: Je ne parle pas de toutes les routes de Terre-Neuve, mais de certaines routes que des membres du Comité ont parcourues sans doute, tout comme moi. J'ai mentionné ce point à l'appui de la déclaration suivante: les camionneurs exercent leurs opérations partout au Canada où il y a des routes et font concurrence aux chemins de fer qui traversent ces régions. S'il n'y a pas de chemins de fer, ils se font concurrence entre eux.

J'ai peut-être créé l'impression que les camionneurs exigent des taux de transports élevés lorsqu'il n'y a pas de chemin de fer pour leur faire concurrence. Cela peut s'appliquer lorsqu'il n'y a qu'une seule entreprise de camionnage. Mais je peux vous nommer des régions où il n'y a aucun chemin de fer et où quatre ou cinq entreprises de transport routier se font concurrence; de ce fait les taux de transport ne sont pas plus élevés que s'il y avait un chemin de fer dans la région. Je pourrais vous citer des exemples, si vous le désirez.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avant l'ajournement, monsieur le président, je suggérerais que l'on change le nom du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, en celui de Commission Howe-Magee sur les opérations des chemins de fer et des camions au Canada, car nous ne pourrions aller plus loin dans ce domaine.

M. COOK: Je fais appel au règlement, monsieur le président.

M. GRANGER: M. Magee n'a sûrement pas voulu dire que toutes les routes de Terre-Neuve sont mauvaises.

M. MAGEE: Je sais. J'avais à peine prononcé ces paroles que je me rendais compte de la situation dans laquelle je m'étais fourvoyé.

Le PRÉSIDENT: Il s'est présenté toutes sortes de situations difficiles depuis le début de nos discussions.

M. MAGEE: On trouve d'excellentes routes à Terre-Neuve, comme on en trouve aussi. . . .

M. COOK: Le règlement permettrait-il, monsieur le président, qu'on convoque la semaine prochaine les représentants des compagnies qui profitent de ces subventions?

M. VALADE: J'aurais une brève question.

Le PRÉSIDENT: M. Cook a suggéré qu'on fasse venir au Comité les représentants des compagnies qui bénéficient de l'application de la loi en discussion.

M. VALADE: Monsieur le président, j'aimerais à poser une brève question au témoin.

M. CHEVRIER: Votre question a-t-elle trait au même sujet? C'est ce qu'il faudrait d'abord déterminer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Valade, veuillez réserver votre question jusqu'à ce que l'on ait décidé de la proposition de M. Cook. Je m'en remets à la décision du Comité.

Les représentants des associations de camionnage ont indiqué qu'un grand nombre de compagnies se trouvent en cause. Je suis d'avis que les expéditeurs sont ceux qui bénéficient davantage de l'application de cette loi. On a soutenu que l'absence de cette subvention résulterait en un relèvement immédiat des taux de transport.

M. CHEVRIER: Je fais appel au règlement. C'est là une question de la compétence du comité directeur. D'après moi, c'est la Commission des transports qui détermine ce que les chemins de fer reçoivent en vertu de cette loi. Elle est l'organisme chargé de fixer le montant et la portée de la subvention. Si nous posions la question aux fonctionnaires des chemins de fer, ils nous renverraient sûrement aux décisions de la Commission des transports.

M. COOK: On n'a produit aucune preuve dans ce sens.

M. CHEVRIER: Il y aura lieu d'appeler les fonctionnaires des chemins de fer si la Commission des transports se déclare incapable de nous fournir les renseignements voulus.

M. COOK: Nous sommes ici depuis trois jours et on n'a pas encore donné une réponse directe à cette question.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, le Comité a-t-il entendu quelque représentant de la Commission des transports?

Le PRÉSIDENT: Dès notre première séance, nous avons entendu la Commission des transports.

M. VALADE: Monsieur le président, je poserai une brève question à M. Magee. On a mentionné que les chemins de fer sont en butte à une concurrence injuste de la part des camionneurs. L'association de camionnage s'est-elle adressée aux tribunaux dans quelque province à part celle de Québec, pour se plaindre de cette concurrence injuste?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler de la cause pendante devant les tribunaux de Québec?

M. VALADE: Non, je parle de poursuites judiciaires en dehors de Québec.

M. MAGEE: Parlez-vous des chemins de fer qui font des opérations de camionnage?

M. VALADE: Vous avez parlé de concurrence injuste. Je veux savoir si votre association s'est adressée aux tribunaux ailleurs que dans le Québec pour obtenir le redressement de cette situation.

M. MAGEE: Dans toutes les provinces, il y a continuellement des causes pendantes devant les commissions de réglementation des transports, du genre de celle qui a été portée à la Commission des transports de Québec l'an dernier, au sujet des chemins de fer qui font du camionnage. Tout récemment, on a tenu des audiences en Colombie-Britannique au sujet de l'entrée des Chemins de fer Nationaux dans les opérations de camionnage. L'association des transports routiers de la Colombie-Britannique s'opposait à cette initiative.

Une cause de même nature a été entendue dernièrement en Saskatchewan, où l'association de camionnage s'opposait aux opérations de transport routier des Chemins de fer nationaux.

La même situation s'est présentée au Manitoba et aussi dans les Maritimes, où les associations de camionnage sont intervenues.

M. VALADE: Ces causes ont-elles été portées d'abord devant les départements de transport des gouvernements provinciaux?

M. MAGEE: Toutes les associations de camionnage du pays sont maintenant représentées dans la cause portée à la Cour supérieure de Québec par l'Association canadienne de camionnage, qui est la demanderesse contre les Chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National Transportation Limited*, relativement à l'achat des compagnies *Midland Superior Express Limited* et

Husband Transport Limited. Il s'agit là d'une cause en vue de déterminer la jurisprudence, engagée par l'Association canadienne de camionnage, représentant toutes les autres associations de camionnage du Canada. La cause est pendante devant les tribunaux et sera poussée jusqu'à sa conclusion.

M. ARGUE: Monsieur le président, il est midi, heure habituelle de l'ajournement. Je suis d'avis que M. Magee a très bien représenté les associations canadiennes de camionnage.

Des VOIX: Très bien.

M. ARGUE: Nous avons eu trois séances très fructueuses et M. Magee nous a fourni un grand nombre de renseignements. Monsieur le président, vu que nous serons appelés tout probablement à entendre d'autres associations, le moment n'est-il pas venu de remercier M. Magee et de passer à d'autres aspects de la question.

M. CHEVRIER: Les mêmes remerciements s'adressent à M. Montague.

M. ARGUE: Tout naturellement, je regrette de ne pas avoir mentionné son nom.

M. TURNER: Monsieur le président, on ne trouverait pas au Canada plus de dix économistes spécialisés dans les questions du transport. C'est une spécialité très restreinte. M. Montague fait partie de ces dix spécialistes et l'association est fortunée d'avoir obtenu ses services, tout comme nous sommes chanceux d'avoir profité du fruit de son expérience.

Des VOIX: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez juger des sentiments du Comité, monsieur Magee.

M. FISHER: Tout le monde vous aime.

M. MAGEE: Monsieur le président, je remercie le Comité de nous avoir entendus. Notre association et tous les camionneurs venus de plusieurs parties du Canada et d'endroits aussi distants l'un de l'autre que Burnaby, dans la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick, vous sont reconnaissants de cette occasion que vous leur avez offerte. Comme M. Turner l'a dit, nous sommes heureux d'avoir les services de M. Montague et nous espérons que M. Gordon ne pourra nous l'enlever.

M. CHEVRIER: Si son nom était «Montegai», M. Gordon voudrait peut-être l'engager.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous remercie de la patience que vous avez témoignée à votre président. Le comité directeur se réunira à quatre heures de l'après-midi aujourd'hui à mon bureau pour décider s'il y a lieu de convoquer d'autres témoins. Nous nous réunirons de nouveau lundi matin, à 9 h. 30.

M. CHEVRIER: Alors nous n'aurons pas de séance après midi?

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y aura pas de séance de l'après-midi.

M. TURNER: L'Association de camionnage sera-t-elle représentée à nos futures réunions?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai aucun doute qu'elle y aura un représentant.

LUNDI 17 décembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

De nouveau, nous reprendrons l'examen du bill C-91, intitulé: Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. J'ai appelé la discussion sur le premier article du bill et nous avons entendu plusieurs témoins. La Commission des transports a des représentants ici ce matin. Quel est votre bon plaisir. Dois-je mettre le bill en discussion?

M. ARGUE: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill sera-t-il rapporté sans amendement?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉLIBÉRATIONS

La présente édition des *Procès-verbaux et Témoignages* comprend 1° le texte des témoignages et délibérations en français; 2° la traduction en français des procès-verbaux et témoignages en anglais, laquelle est faite par la Division de la traduction générale du Bureau des traductions, sous la direction de Jean-Marie Magnant, bureau n° 966, immeuble Hunter (tél. 9-2-2343).

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-cinquième législature

1962

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCE DU LUNDI 17 DÉCEMBRE 1962

Relativement au

Bill C-59, Loi ayant pour objet d'approuver une Convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics

Y COMPRIS LE CINQUIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE
TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports, et MM. W. J. Manning,
W. F. Elliott et Jacques Fortier du ministère des Transports

ROGER DUHAMEL, M.S.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1963

28217-8-1

FEV 13 1963

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Marcel Bourbonnais

MM.

Addison	Gundlock	Nugent
Argue	Hodgson	Ormiston
Badanai	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Baskin	Howe	Phillips
Beaulé	Lamoureux	Rideout
Bélanger	Leboe	Robichaud
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Legaré	Rock
Benidickson	Lewis	Ryan
Bourbonnais	MacEachen	Rynard
Bradley	MacEwan	Sams
Byrne	MacKasey	Sauvé
Cameron (<i>Nanaimo-Co- wichean-Les Îles</i>)	Maltais	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	Marcoux	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Cook	McCleave	Stenson
Crouse	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Tucker
Dupuis	McMillan	Turner
Fisher	McNulty	Valade
Gauthier	McPhillips	Webb
Granger	Munro	Winch—60
Grills	Nielsen	

Secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 3 décembre 1962.

Il est ordonné—Que le bill C-59, Loi ayant pour objet d'approuver une Convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics, soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 18 décembre 1962.

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

CINQUIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill C-59, Loi ayant pour objet d'approuver une Convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Une copie des procès-verbaux et témoignages apportés relativement au bill susmentionné (fascicule n° 5) est annexée aux présentes.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 17 décembre 1962

(8)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 du matin. Son président, M. W. M. Howe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Badanai, Bell (*St-Jean-Albert*), Bradley, Byrne, Drury, Fisher, Granger, Hodgson, Howe, Lamoureux, Lewis, MacEachen, MacEwan, McNulty, McPhillips, Pascoe, Rock, Stenson, Tucker, Turner, Webb, Winch.— (22).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports: *du ministère des Transports:* MM. W. J. Manning, directeur des travaux maritimes, W. F. Elliott, surintendant de la gestion des travaux maritimes et Jacques Fortier, avocat.

Le Comité passe à l'examen du bill C-59, intitulé: Loi ayant pour objet d'approuver une convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics.

Sur l'article 1:

A l'invitation du président, le ministre des Transports présente au Comité les fonctionnaires de son ministère. M. Manning donne une brève explication du bill.

M. Balcer, aidé de MM. Manning, Elliott et Fortier, est interrogé.

Les articles 2 et 1 sont adoptés séparément.

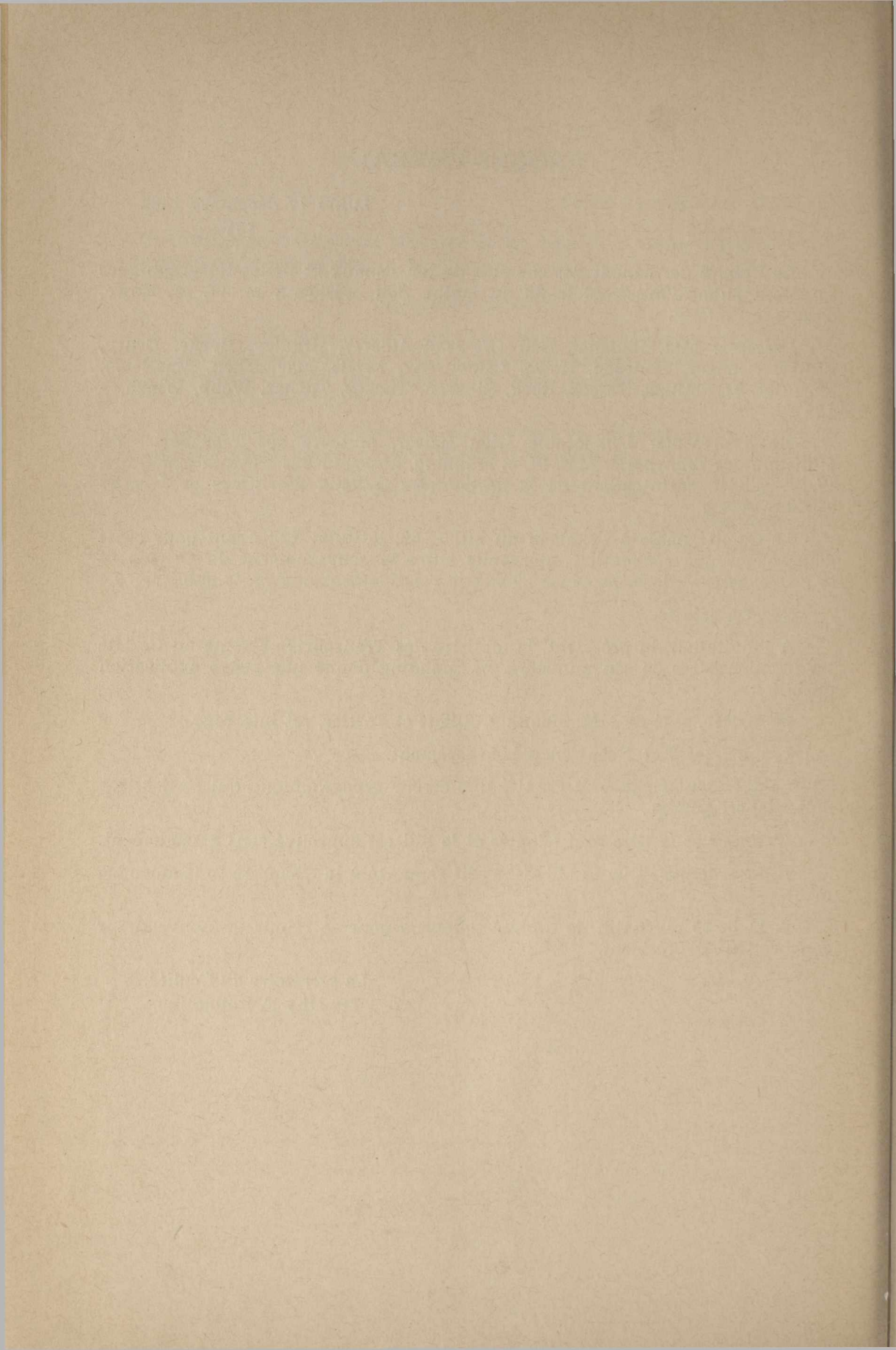
Le président signale au Comité une erreur typographique qui s'est introduite dans l'Annexe.

L'annexe et le titre sont adoptés et le bill est approuvé sans amendement.

Il est ordonné—Que le bill C-59 soit rapporté à la Chambre sans amendement.

A 11 h. 30 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

La secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine.



TÉMOIGNAGES

LUNDI 17 décembre 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Le Comité est présentement saisi du bill C-59, intitulé: Loi ayant pour objet d'approuver une Convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics.

Sur l'article 1: *Titre abrégé.*

L'hon. LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Je suis accompagné ce matin de M. Walter J. Manning, directeur des travaux maritimes, de M. Jacques Fortier, du contentieux du ministère des Transports, et de M. W. F. Elliott, surintendant de la gestion des travaux maritimes.

J'ai déjà fait une déclaration à ce sujet à la Chambre; on la relèvera au compte rendu des Débats du 3 décembre.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous entendre cette déclaration une seconde fois?

M. BADANAI: Ce serait inutile.

Le PRÉSIDENT: Je prie M. Manning, directeur des travaux maritimes de nous donner une explication à ce sujet.

M. W. J. Manning (*directeur des travaux maritimes du ministère des Transports*): La convention conclue avec la province d'Ontario n'est qu'une simple transaction immobilière destinée à dissiper un malentendu qui existait depuis des années relativement aux droits de propriété de certains terrains des ports qui passèrent sous la juridiction fédérale à l'époque de la confédération. Ces ports sont nombreux. Plus de 200 ne sont pas inclus dans la liste, vu qu'il n'existe aucun doute quant aux titres de propriété dans leur cas. Le lit des eaux appartient à la province et lorsque le gouvernement fédéral désire construire un port, ou un quai, il doit obtenir l'emplacement de la province. Ceci a donné lieu à un certain nombre de transactions dans des cas où les droits de propriété n'avaient pas été déterminés lors de la confédération et le présent bill a pour objet de les légaliser.

M. WINCH: Il s'agit d'un accord complet qui n'est pas discuté par la province d'Ontario?

M. MANNING: Non. La législature d'Ontario doit adopter elle-même un bill semblable.

M. BADANAI: M. Manning dit qu'il s'agit de certains terrains recouverts par les eaux. Mais que fait-on dans le cas des terrains riverains qui sont la propriété des chemins de fer? Je songe en particulier au port de Fort-William où les deux tiers des terrains riverains des îles du lac Supérieur appartiennent aux chemins de fer. Quels sont les effets de cette convention sur les terres des chemins de fer?

M. JACQUES FORTIER (*avocat au ministère des Transports*): En 1867, le lit des ports fut déclaré propriété de la couronne. C'est le point déterminant. On définit quels étaient les ports publics qui devinrent la propriété de la Reine en vertu de l'article 148. Je ne connais pas de terrains de chemins de fer qui soient situés entre les lignes des basses et des hautes eaux.

M. BADANAI: Les terrains riverains sont la propriété des chemins de fer?

M. FORTIER: Oui, mais ils ne sont pas recouverts par les eaux.

M. MANNING: Le bill ne change en rien les droits des propriétaires riverains.

M. BADANAI: En d'autres termes, ces terrains resteront la propriété des chemins de fer?

M. MANNING: Oui.

M. BADANAI: La même chose s'applique à toutes les propriétés privées?

M. MANNING: Oui. Il s'agit uniquement des droits respectifs du gouvernement fédéral et de la province d'Ontario.

M. BADANAI: Et les titres de propriété ne sont pas modifiés?

M. MANNING: Non.

M. FISHER: Je poserai une question supplémentaire concernant la même région. Les commissaires des ports de la tête des Lacs ont été chargés de la gestion de ces ports en vertu de la loi qui a institué les commissions des ports. Ce bill qui définit officiellement les limites des ports publics limite-t-il également leurs opérations?

M. MANNING: Les commissaires des ports de la tête des Lacs n'auront juridiction que sur les terres fédérales mentionnées dans le bill.

M. FISHER: La loi adoptée il y a plusieurs années pour créer la commission des ports de la tête des Lacs définissait aussi ses fonctions. On attribua aux commissaires certains droits sur les terrains des ports publics. Ils peuvent établir des règles concernant leur utilisation. Le présent bill définit-il plus exactement les limites des ports de Port-Arthur et de Fort-William?

M. MANNING: Non. Il énumère les terrains du lit des ports qui se trouvent sous l'administration des commissaires.

M. FISHER: Les commissaires devraient demander des modifications de la loi afin d'éclaircir certains points. Les modifications en question sont-elles incluses dans le présent bill?

M. MANNING: Pas que je sache. Ils ne nous ont rien demandé.

M. FISHER: Il est possible qu'ils se soient adressés au ministre.

M. BALCER: Je ne me souviens de rien de ce genre.

M. FISHER: On ne vous a rien dit au sujet d'amendements à la loi des ports de la tête des Lacs?

M. BALCER: Non.

M. McNULTY: Comment se fait-il que le port de Port-Dalhousie, qui est situé dans les limites de la ville de St. Catharines, n'est pas inclus dans le bill?

M. MANNING: Port-Dalhousie fait partie du système du canal Welland et tombe sous l'administration du canal maritime. C'est pourquoi il n'en est pas question dans le bill.

M. McNULTY: Aucun port de cette catégorie n'est visé par ce bill?

M. MANNING: Non.

M. BALCER: Il ne s'agit pas d'une liste complète. Il n'est question que des 27 ports où les gouvernements fédéral et provincial se disputaient la propriété du lit des eaux. Les deux gouvernements décidèrent de conclure un accord à ce sujet. Toutefois, pour les autres ports, comme celui de Cornwall et d'autres, dont les titres de propriété avaient été clairement définis au moment de la confédération, ou ultérieurement, il n'y a aucune discussion avec la province d'Ontario.

M. McNULTY: Le ministère ou l'administration du canal maritime possèdent-ils une description des limites et des bornes, ou quelque autre description des propriétés placées sous l'administration du canal maritime?

M. MANNING: Oui, monsieur.

M. McNULTY: Serait-il possible d'obtenir la description de la partie du port concernée, ou s'agit-il de toute l'étendue du port?

M. MANNING: Il est sûrement possible d'obtenir cette description.

M. BALCER: Nous pouvons l'obtenir pour vous de l'administration du canal maritime.

M. LAMOUREUX: Le ministre vient de dire qu'il ne se présente aucune difficulté à Cornwall vu que les limites ont été bien définies. Dans ce cas, n'aurait-il pas été plus simple de le mentionner dans le bill?

M. BALCER: Une telle mention eût été inutile.

M. LAMOUREUX: Je ne suis pas de cet avis. Le but du présent bill est de définir et de régler des choses qui avaient été laissées de côté au moment de la confédération en 1867. On aurait dû alors inclure dans l'annexe de la loi la liste complète des ports publics, mais à cause d'un oubli quelconque, cela n'eut pas lieu. Le présent bill vise à corriger cet oubli dans la liste de l'acte de l'Amérique du nord britannique. En ce faisant, il me semble que nous devrions inclure tous les ports publics dans la nouvelle liste.

M. MANNING: A Cornwall, les propriétés du canal au moment de la confédération devinrent propriétés fédérales, mais les terrains riverains sont des propriétés privées.

M. LAMOUREUX: Le port est distinct du canal, il est situé à l'est de celui-ci. En 1867, il se trouvait à l'est du canal et il y est encore aujourd'hui.

M. MANNING: Oui. Mais le titre de propriété du lit est reconnu par la province d'Ontario.

M. LAMOUREUX: Comment et par qui fut-il reconnu?

M. MANNING: Par l'Ontario et par le gouvernement fédéral.

M. LAMOUREUX: Mais pourquoi l'a-t-on reconnu?

M. MANNING: Toutes les eaux du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent qui ne sont pas mentionnées dans cette liste sont la propriété de la province d'Ontario.

M. LAMOUREUX: Mais pourquoi en reconnaît-on la propriété à la province d'Ontario? C'était un port public en 1867 et il ne pouvait être la propriété de la province.

M. MANNING: Où se trouvait le port en 1867?

M. LAMOUREUX: Voilà la difficulté.

Monsieur le président, M. Manning nous a dit qu'il ne se présente aucune difficulté parce que les limites ont été bien définies et que nous les connaissons. C'est le point que j'ai tenté d'éclaircir quand j'ai tout dernièrement fait l'historique du port de Cornwall.

Je soutiens que les limites du port étaient en 1867 à peu près les mêmes qu'aujourd'hui. Il eût été facile de déclarer l'existence d'un port public dans ces limites et de l'inclure dans la liste des ports ou havres publics reconnus en 1867. Pourquoi ne le fait-on pas puisque le présent bill a pour but d'établir la liste des ports publics et des havres qui sont propriétés fédérales.

M. JACQUES FORTIER (*conseil juridique au ministère des Transports*): La loi des ports publics, monsieur le président, décrète que le transfert effectué par l'article 108 de la troisième annexe de l'Acte de l'Amérique du nord britannique est un transfert de l'entière propriété du sol qui appartenait à la couronne.

La Cour suprême du Canada, dans la cause de Holman contre Green, a décidé que la propriété des ports publics cédée au Canada par l'Acte de l'Amérique du nord britannique est celle du sol non concédé au moment de la confédération et qui s'étend entre les lignes des basses et des hautes eaux. M. Manning a dit qu'à l'exception du canal de Cornwall, le terrain riverain était détenu par des particuliers de sorte que, d'après cette décision, il n'y avait

là rien qui pût être transporté à la couronne. Il n'existait aucun terrain non concédé entre les lignes des basses et des hautes eaux.

Je citerai aussi le jugement du Conseil privé dans la cause Jalbert, de Chicoutimi. En 1907, la province de Québec concéda un terrain sur le lit de la rivière à Chicoutimi à Jalbert qui y construisit un quai. Sans aucune procédure d'expropriation, la couronne fédérale s'empara de ce terrain en vue de certaines améliorations au port et intenta subséquemment une action en justice pour obtenir que le titre de propriété lui soit reconnu en vertu de l'article 108. Le Conseil privé jugea qu'en 1867, Chicoutimi n'avait qu'un quai privé et n'avait pas eu de quai public avant 1873 pas plus que d'administration du port; en conséquence il n'avait existé aucun port public aux termes de l'article 108.

M. LAMOUREUX: A-t-on fait une étude de la situation qui existait à Cornwall en 1867?

M. W. F. ELLIOTT (*surintendant de la gestion des travaux maritimes au ministère des Transports*): Oui, monsieur Lamoureux, on a étudié cette question. Les limites n'ont pas été indiquées parce que tous les terrains avaient déjà été concédés et que la couronne n'en possédait plus.

M. LAMOUREUX: Mais cela s'appliquait aux terrains riverains?

M. ELLIOTT: Oui, aux terrains situés au-dessous de la ligne des hautes eaux.

M. LAMOUREUX: Quelle est la situation pour les terrains du lit des eaux?

M. MANNING: Il s'agit du terrain du lit des eaux.

M. LAMOUREUX: Alors tous les terrains du lit des eaux ont été concédés à des particuliers?

M. ELLIOTT: Je le pense.

M. LAMOUREUX: Ce n'est pas ainsi que je l'entends. Bien que 1876 soit une période déjà éloignée, je pense que telle n'était pas la situation à cette époque et c'est ce que je désirerais établir. Pourrait-on m'apprendre comment le ministère a établi la liste des ports à inclure? Je me demande si l'on a examiné individuellement le cas de chacun des havres, ports, villes et villages situés sur le fleuve ou sur les lacs en 1867, afin de déterminer s'ils étaient alors considérés comme ports publics.

M. ELLIOTT: Quand la question a été soulevée en 1938, nous avons étudié attentivement tous les ports de l'Ontario. Nous avons examiné les anciens livres, documents ou chartes qui pouvaient nous renseigner sur la situation qui existait à l'époque de la confédération. Nous avons dressé une liste de 132 ports où nous avons pu relever l'existence de quelque navigation. Un grand nombre d'entre eux n'étaient que de petits établissements lors de la confédération et ne se sont pas développés depuis. Le gouvernement fédéral ne tenait pas à s'engager dans de grandes transactions immobilières et il fut généralement entendu dans nos pourparlers avec la province d'Ontario que nous limiterions nos réclamations aux ports les plus importants où il existait encore des terrains non concédés. Le nombre en fut en conséquence réduit à 27. Nous devons déterminer comment chaque pied de terrain riverain était utilisé lors de la confédération, ce qui était une chose impossible. Nous ne pouvions qu'indiquer la situation générale de la région utilisée. Afin de limiter l'administration à un seul organisme, dans le cas des plus grands ports, nous avons inclus dans les termes de la convention une étendue de terrain beaucoup plus vaste que celle en usage au moment de la confédération. Les autres ports qui ne s'étaient pas développés depuis cette époque furent rayés de la liste.

M. LEWIS: A-t-on omis de la liste certains ports à cause de désaccords entre les deux gouvernements?

M. ELLIOTT: La liste originale en comprenait trois que nous avons rayés parce que les autorités d'Ontario jugeaient que nos preuves n'étaient pas suffisantes, contrairement à notre opinion.

M. LEWIS: De quels ports s'agit-il?

M. ELLIOTT: Ce sont Midland, Fort-Érié et Wallaceburg.

M. LAMOUREUX: Quel nombre avez-vous mentionné?

M. ELLIOTT: Trois.

M. LEWIS: Vous avez dû les rayer de la liste parce vous ne pouviez tomber d'accord avec l'Ontario sur les titres de propriété?

M. ELLIOTT: Nous avons dû admettre que la preuve à l'appui de notre réclamation n'était pas très convaincante et nous les avons rayés de la liste. Toutefois, dans certains autres cas, où nous jugions notre cause assez solidement établie, nous avons discuté et gagné notre point.

M. McNULTY: Sur qui retombe la responsabilité de l'entretien de ces ports? Est-ce le gouvernement fédéral qui s'en occupe?

M. BALCER: Tous les quais construits par le ministère des Travaux publics et placés sous l'administration des Transports sont exclus. Le bill ne change rien sauf pour ce qui est des terrains du lit des eaux. Les ports mentionnés sont tous sous l'administration des Transports.

M. McNULTY: Fera-t-on le dragage du lit des ports, le cas échéant?

M. BALCER: Rien n'est changé en ce qui a trait aux travaux.

M. McNULTY: Je voudrais définir la responsabilité de l'entretien. Le lit des ports en fait-il partie?

M. MANNING: Oui.

M. McNULTY: La même chose s'applique-t-elle à Port Dalhousie qui se trouve sous l'administration du canal maritime?

M. MANNING: Il relève de cette administration.

M. McNULTY: Je le sais, mais il échappe à la juridiction du ministère?

M. MANNING: Cela revient au même.

M. McNULTY: La responsabilité est la même.

M. ROCK: Dans la plupart des cas, on mentionne les subdivisions, mais on n'a présenté aucun plan aux membres du Comité. Je ne puis comprendre comment il nous serait possible de nous prononcer sur ce bill C-59, si nous n'avons pas la garantie que les propriétés riveraines privées sont respectées. Supposons le cas d'un particulier propriétaire de terrains aboutant au rivage en bordure de ces subdivisions. Les autorités portuaires pourraient décider de remplir la partie recouverte par les eaux et d'occuper ces terrains en bordure sans la permission des propriétaires riverains. Pouvez-vous nous garantir qu'on ne fera jamais rien de cette nature?

M. FORTIER: Rien n'est changé en ce qui a trait aux propriétés privées situées dans les limites des ports.

M. ROCK: Cela veut dire qu'aucun propriétaire privé dans le voisinage de ces ports n'aura à souffrir de quelque façon de la présente mesure?

M. FORTIER: Il conserve ses droits antérieurs.

M. ROCK: Disons qu'un propriétaire n'a aucun titre spécial, mais possède des terrains en bordure du rivage. L'autorité portuaire peut désirer agrandir le port. Pour cela, elle n'aura qu'à remplir les terrains submergés et à s'établir sur la partie dont il n'est pas propriétaire.

M. FORTIER: Ses droits sont protégés par la loi d'expropriation. L'un des derniers articles de cette loi dit qu'aucune concession ou loyer de terrain par la couronne dans un port public ne sera entravé par les droits des riverains.

M. ROCK: Cela n'est pas très clair. J'aimerais que vous me répondiez par un oui ou un non.

M. MANNING: Les droits des propriétaires riverains en bordure des eaux des ports ne sont aucunement aliénés par cette convention. Si une commission des ports remplissait les terres submergées, comme vous le dites, les droits des riverains se trouveraient abrogés, de sorte que la commission du port ou le gouvernement fédéral devrait d'abord procéder à l'expropriation des terrains intéressés.

M. ROCK: Il arrive souvent que ces propriétaires riverains ont des baux du gouvernement provincial concernant ces droits. Mais je voudrais savoir si les propriétaires qui ne se sont jamais occupés de ces droits, mais qui possèdent des terrains en bordure du rivage, sans avoir des droits spéciaux à celui-ci, se trouvent protégés?

M. FORTIER: Dans le cas de tous les ports administrés par le ministère ou par une commission, lorsque quelqu'un veut louer ou acheter un terrain submergé et qu'il ne possède pas déjà les droits riverains, le ministère exige qu'il obtienne au préalable la permission du propriétaire riverain avant de lui accorder un permis.

M. WINCH: Ou l'on procède à une expropriation.

M. FORTIER: Si le droit d'expropriation est applicable.

M. LAMOUREUX: J'ai appris que le ministre a reçu des demandes en vue de l'inclusion de Port-Maitland dans cette mesure. Quelle est la situation et a-t-on examiné ces demandes? Port-Maitland était un port déjà important avant la confédération.

M. ELLIOTT: Le port de Maitland faisait partie de l'ancien canal Welland et, à ce titre, tombe sous la juridiction de l'article de l'Acte de l'Amérique du nord britannique relative aux canaux. La situation est tout à fait différente des cas qui nous occupent présentement.

M. LAMOUREUX: Tous les terrains inclus dans le port de Maitland sont-ils la propriété du gouvernement fédéral?

M. ELLIOTT: Oui et la convention a pour but d'en déterminer les limites.

M. LAMOUREUX: Une telle assurance de votre part satisferait certainement mon correspondant.

M. DRURY: Je vois que la liste ne mentionne pas le port de Hamilton. Se trouve-t-il dans la même situation?

M. BALZER: Il était la propriété de la ville au moment de la confédération. Le port de Hamilton n'est pas inclus, parce que la ville de Hamilton détenait les titres de propriété du lit des eaux et des terrains riverains antérieurement à la confédération, en vertu d'une loi spéciale du Haut-Canada.

M. LAMOUREUX: Cette liste est-elle définitive en ce qui a trait aux autorités fédérales et provinciales, ou sera-t-il possible de reprendre les négociations en vue de l'inclusion d'autres ports?

M. WINCH: En d'autres termes, le ministre et ses collègues peuvent-ils nous assurer qu'à la suite de ces longues négociations le gouvernement fédéral et le gouvernement d'Ontario ont réglé tous leurs différends concernant la propriété des ports et que cette convention constitue un règlement définitif des droits de propriété de tous les ports?

M. LAMOUREUX: Vous posez la question en sens contraire.

M. WINCH: J'exprime différemment la même idée afin d'obtenir une réponse.

M. MANNING: S'il arrive que le gouvernement désire agrandir un port et a besoin pour cela de terrains qui ne sont pas inclus dans la présente convention, il devra s'adresser à la province et obtenir le bail du terrain submergé dont il aura besoin. Si les terrains en question se trouvent dans les limites mentionnées dans la présente convention, le gouvernement fédéral a l'autorité de procéder car alors ils sont la propriété du gouvernement fédéral.

M. WINCH: Puis-je poser ma question en d'autres termes? Après l'adoption du présent bill, qu'advient-il dans le cas des ports de l'Ontario au sujet desquels il existe des divergences entre les deux gouvernements, y compris les administrations des canaux, du canal maritime et ainsi de suite? Reste-t-il encore des cas non réglés entre les deux gouvernements?

M. MANNING: Nous sommes en pourparlers avec le gouvernement d'Ontario au sujet des limites de propriétés en bordure du canal de Trent, où il existe certains doutes concernant les titres respectifs des deux gouvernements.

M. WINCH: Mais ce n'est pas une chose qui relève du présent bill?

M. MANNING: Non, elle relève d'un autre article de l'Acte de l'Amérique du nord britannique.

M. LAMOUREUX: Ma question était un peu différente. Après ces négociations qui ont duré des années et la conclusion de l'accord, pense-t-on qu'il sera un jour possible ou nécessaire de modifier la convention afin d'y inclure d'autres ports que l'on aurait pu oublier?

M. MANNING: Non, la convention est finale.

M. LEWIS: Il est toujours possible de modifier un accord du consentement unanime des deux parties. C'est ce que M. Lamoureux a demandé et j'imagine que c'est la réponse juste.

M. LAMOUREUX: La convention n'a pas encore été ratifiée par les autorités provinciales.

M. BALCER: Elle a été signée, mais la législature provinciale devra adopter un bill pour la sanctionner.

M. LAMOUREUX: La législature ne l'a pas encore ratifiée.

M. BALCER: Non.

M. LAMOUREUX: Il est donc possible que la province en demande la révision.

M. BALCER: Je ne le pense pas. Les titres de propriété de ces terrains submergés donnaient lieu à de constantes discussions entre la province d'Ontario et le gouvernement fédéral, ce qui créait toutes sortes de complications. C'est pourquoi les gouvernements se sont entendus pour que la question soit étudiée par leurs experts respectifs. Les cas de tous les ports au sujet desquels, il y avait des discussions furent examinés et les divers points éclaircis. Pour ce qui est de Cornwall, il n'y a jamais eu de dispute.

M. LAMOUREUX: Je ne parle pas seulement de Cornwall. Je trouve difficile de croire que ce soit là un accord final entre les deux parties et qu'il sera impossible de le réviser si l'on découvre plus tard que l'on a oublié de tenir compte de certaines considérations.

M. BALCER: Il est toujours possible de modifier une loi par l'adoption d'un autre bill. On peut toujours convenir de modifier un accord. Les deux parties peuvent en demander la révision.

M. LAMOUREUX: Votre réponse diffère de celle de M. Manning.

M. MANNING: Il n'y aura pas lieu de reprendre la discussion avec la province d'Ontario parce que les titres des terrains qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral sont acquis à la province. Le gouvernement fédéral pourra au besoin les acheter, les louer ou les exproprier.

M. McNULTY: Ce bill a subi sa deuxième lecture à la Chambre?

M. BALCER: C'est exact.

M. McNULTY: Serait-il possible de nous fournir la description des propriétés du canal maritime à Port-Dalhousie?

M. BALCER: Je verrai à ce que votre demande soit transmise à l'administration du canal maritime, mais je ne sais pas si la réponse sera prête avant

la troisième lecture du bill. En tout cas, je ferai mon possible pour vous l'obtenir. Je ne voudrais pas contrecarrer vos plans, mais je me demande quel rapport peut exister entre la question en discussion et Port-Dalhousie.

M. McNULTY: J'essaie de déterminer l'étendue des propriétés du canal maritime et de découvrir si elles sont aussi étendues que nous le pensons à l'intérieur du port.

M. BALCER: Vous avez parfaitement le droit à ce renseignement, mais je ne vois aucun rapport avec le bill à l'étude.

M. McNULTY: J'essaie de découvrir si ce bill s'applique véritablement à tous les ports publics de 1867.

M. BALCER: Il ne s'y applique pas.

M. McNULTY: Je parle des ports publics qui étaient en activité à cette époque.

M. MANNING: Il existe en Ontario un bien plus grand nombre de ports publics que les 27 mentionnés dans le présent bill. Je ne les ai pas comptés, mais il y en a de 400 à 500.

M. WINCH: Mais ils ne sont pas l'objet de disputes.

M. MANNING: Non.

M. BADANAI: M. Manning voudrait-il me dire ce qui a nécessité ces négociations avec la province d'Ontario. Quelle est la raison de la convention?

M. MANNING: Les négociations ont été longues car elles ont nécessité la recherche des titres de propriété des concessions accordées par la province depuis la confédération, ainsi que de celles qui ont été consenties par le gouvernement fédéral. C'est ce qui a retardé la conclusion de la convention. Comme dans le cas de tout autre accord, on a consenti des compromis lorsque la situation était confuse et n'était comprise de personne.

M. BADANAI: Vous êtes convaincu que cette convention répond à votre intention?

M. MANNING: Oui.

M. BRADLEY: Je porte un intérêt particulier aux ports dont le lit est la propriété de la municipalité, comme celui de Hamilton. Lorsqu'une municipalité ainsi propriétaire désire organiser une commission de régie de son port, elle doit agir indépendamment et le gouvernement d'Ontario n'a rien à y voir? Est-ce bien cela? Le ministre pourrait répondre à ma question.

M. BALCER: Je ne comprends pas ce que vous désirez savoir. Seriez-vous assez aimable de répéter votre question?

M. BRADLEY: Vous avez dit que la ville de Hamilton est propriétaire du lit de son port.

M. BALCER: Oui, en vertu d'une loi adoptée au Haut-Canada à l'époque, Hamilton possède le lit du port, c'est-à-dire les terres submergées, mais elle n'est pas propriétaire du port.

M. BRADLEY: La ville pourrait-elle créer sa propre commission de régie du port indépendamment du gouvernement fédéral? Est-ce possible?

M. BALCER: On me dit qu'il y a là une commission fédérale.

M. BRADLEY: C'est alors ce que doit faire une municipalité propriétaire du lit des eaux de son port. Elle n'a pas à s'adresser au gouvernement d'Ontario, mais au gouvernement fédéral, pour organiser sa commission portuaire.

M. FORTIER: La navigation et le commerce sont réservés exclusivement à la juridiction fédérale par l'Acte de l'Amérique du nord britannique. La ville de Hamilton est propriétaire du lit, mais pour ce qui est de la réglementation de la navigation, elle se trouve sous l'autorité du gouvernement fédéral.

M. LEWIS: Dans ce cas, la ville pourrait-elle procéder elle-même à la construction de son port, sous la régie du gouvernement fédéral?

M. MANNING: Elle aurait quand même l'obligation de faire approuver ses ouvrages en vertu de la loi de la protection des eaux navigables.

M. LEWIS: Je sais, mais ce n'est peut-être pas là une réponse à la question. En théorie, la ville pourrait construire son port, mais la régie, la surveillance et la réglementation de la navigation relèveraient quand même du gouvernement fédéral. Dans la pratique et en loi, la ville devrait-elle s'adresser au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial pour être autorisée à le construire?

M. FORTIER: La ville étant propriétaire des terrains, elle peut y construire des aménagements portuaires, subordonnément à l'autorisation du ministère des Travaux publics.

M. BRADLEY: C'est sans doute la raison pour laquelle le port de Cobourg n'est pas inclus dans cette liste, car il a été établi que la ville est propriétaire du lit du port.

M. MANNING: Nous avons ordonné la recherche des titres de propriété à cet endroit et d'après les renseignements que j'ai eus jusqu'à présent, la ville n'en est pas propriétaire.

M. BRADLEY: Alors qui en est propriétaire?

M. MANNING: Nous ne le savons pas encore. La question est à l'étude.

M. BRADLEY: Je désire tout autant que M. Lamoureux et les autres membres du Comité obtenir ce renseignement. Je ne sais pas qui a la propriété du lit du port. Mais si l'on découvre que le gouvernement fédéral en est le propriétaire depuis 1867, ce port tomberait alors sous l'effet de la présente convention et puisque celle-ci est définitive, il faudrait en conclure une autre spécialement pour régler ce cas. Est-ce exact?

M. MANNING: Je ne le pense pas. Si l'on découvre que la municipalité en est propriétaire, alors il faudra en venir à une entente avec elle. Si c'est la province, nous concluons un arrangement avec celle-ci au sujet des ouvrages fédéraux qui s'y trouvent. Si le lit n'appartient ni à des particuliers, ni à la municipalité, il est la propriété de la province.

M. BRADLEY: Qui est propriétaire du lit du port de Cobourg?

M. MANNING: Nous faisons actuellement la recherche des titres de propriété et nous ne savons pas encore à quoi nous en tenir au sujet de Cobourg.

M. ROCK: A l'heure actuelle, c'est le gouvernement fédéral qui possède et exploite tous les ports mentionnés dans le bill et il s'agit simplement de ratifier la convention conclue.

M. BALZER: Oui.

M. ROCK: Chacun de ces ports est exploité et régi par le ministère fédéral des Transports?

M. MANNING: En effet. Mais il existe un grand nombre d'autres ports.

M. ROCK: Je parle de ceux qui sont mentionnés dans le bill. Ils sont tous dans les limites de votre juridiction.

M. MANNING: Oui. La convention a simplement pour but de déterminer la propriété des terrains situés entre les lignes des basses et des hautes eaux aux endroits mentionnés.

M. ROCK: Le gouvernement régit tous ces ports et en fait l'exploitation.

M. MANNING: Le gouvernement fédéral régit tous les ports, ceux-ci tout comme les autres.

M. BRADLEY: Je propose, monsieur le président, que vous mettiez les articles du bill en discussion.

M. McNULTY: Dans le cas des ports inclus dans ce bill et des autres qui relèvent de l'administration du canal maritime, lorsqu'il s'accumule des alluvions au point de diminuer la profondeur du chenal et de constituer un obstacle à la navigation des navires qui fréquentent la région, qu'il s'agisse de bateaux de plaisance ou d'hydravions, le dragage nécessaire, incombe-t-il aux autorités locales?

M. FORTIER: Cette question est de la compétence du ministère des Travaux publics. Tout dragage est exécuté en vertu des crédits votés pour les différents ports.

M. McNULTY: S'il était établi que la navigation est devenue dangereuse de ce fait, qui assumerait la responsabilité, le ministère des Transports, l'administration du canal maritime ou le ministère des Travaux publics?

M. FORTIER: Le ministère des Transports ne s'occupe pas des questions de dragage. Cela relèverait de l'administration du canal maritime ou du ministère des Travaux publics. Toutefois, il faudrait déterminer l'obligation légale de la couronne d'exécuter les opérations de dragage.

M. McNULTY: Mais s'il s'agit de ports placés sous sa juridiction.

M. FORTIER: Il peut y avoir des doutes. Lorsqu'il se produit une obstruction dans un port ou un chenal navigable, la couronne a ordinairement l'obligation de l'enlever.

M. LAMOUREUX: Pour revenir à la question de Cobourg, M. Manning a dit qu'il faut déterminer qui est propriétaire des terrains et qu'on procède actuellement à la recherche des titres de propriété. Qu'arrivera-t-il si l'on découvre qu'ils appartiennent au gouvernement fédéral?

M. FORTIER: Je ne saurais le dire à l'avance.

M. DRURY: Les membres du Comité doivent comprendre qu'il s'agit présentement d'un bill tendant à ratifier une convention conclue entre les deux gouvernements. S'ils approuvent l'accord, qu'ils le disent, ou bien qu'ils se prononcent contre.

M. LAMOUREUX: Je n'aime pas cet accord.

M. DRURY: Dans le cas de Cobourg, peu importe si l'on découvre subséquemment que la province en est propriétaire, ou que c'est un particulier.

M. FORTIER: Non. Cette question doit être réglée. Nous procédons à la recherche des titres afin de déterminer qui est le propriétaire des terrains à Cobourg. Il y a un différend entre la municipalité, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

M. DRURY: Si l'on découvrait que le gouvernement fédéral en est le propriétaire, il n'en reste pas moins que, par cet accord, vous cédez vos droits à la province d'Ontario.

M. FORTIER: Oui, c'est exact.

M. DRURY: En conséquence, pour ce qui est du gouvernement fédéral, la question ne se pose pas?

M. FORTIER: Oui.

M. LEWIS: Je ne vois rien dans le bill à l'effet que l'on ait cédé ces terrains à la province d'Ontario.

M. DRURY: Je renvoie M. Lamoureux à l'article 2 b) du bill:

Sous réserve de l'article 4 de la présente Convention, toutes les terres non concédées situées hors du périmètre de quelque port décrit à l'Annexe A de la présente Convention appartiennent à Sa Majesté du chef de l'Ontario.

C'est clair.

M. TURNER: Je ne pense pas que M. Lamoureux s'en prenne autant à l'accord même qu'à l'historique inexact fait par le ministre. D'après M. Lamoureux, si je saisis bien, Cornwall était un port public en 1867, alors que les conseillers du ministre prétendent le contraire. Pour ma part, j'accepterais l'opinion de M. Lamoureux pour ce qui a trait à sa propre circonscription.

M. FORTIER: Puis-je vous lire un paragraphe de la loi de la marine marchande du Canada? On y définit ce qui constitue un port public:

«port public» signifie tout port public qui existait le 1^{er} août 1936 et tout port proclamé port public conformément à la présente loi.

Cela ne signifie pas que Cornwall n'est pas un port public. D'après la loi, on pourrait le classer comme port public demain, par arrêté en conseil. Tout port construit pour le compte du gouvernement fédéral par le ministère des Travaux publics est aussi un port public, mais n'est pas reconnu comme tel par la loi de la marine marchande avant qu'il l'ait été proclamé ouvert à l'usage du public.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

Les articles 1, 2 et 3 sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Il s'est produit une erreur typographique dans l'annexe. A le deuxième ligne, on lit:

La présente Convention, conclue ce vingt-sixième jour de septembre mil neuf cent soixante et un.

Ce devrait être 1962.

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle adoptée?

Adoptée.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Ceci termine les travaux du Comité pour le moment. Je vous souhaite un joyeux Noël.

