

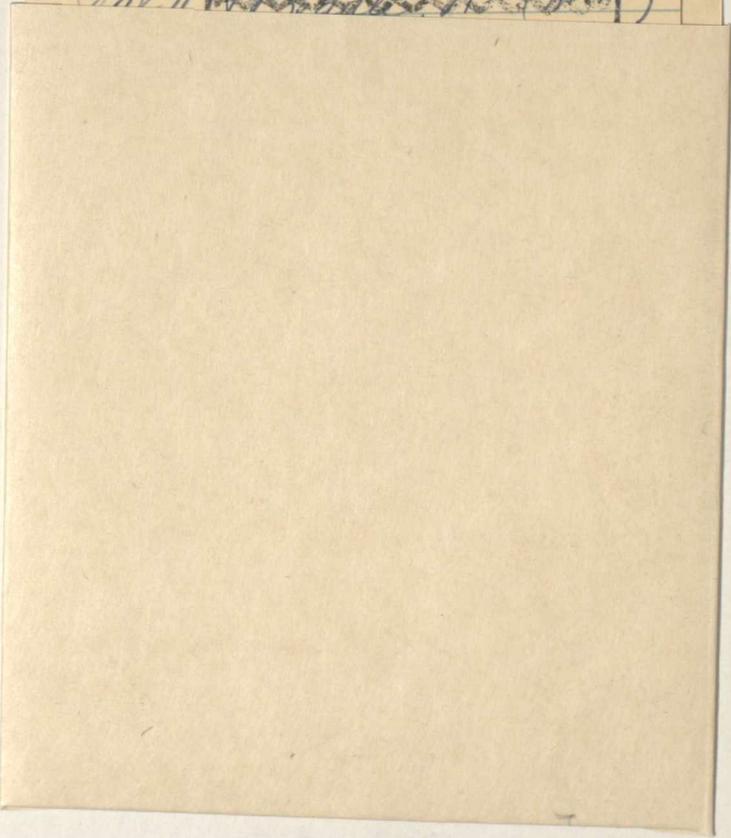
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1960/61

CAN. PARLEMENT. CHAMBRE DES
COMM. COMITE PER. DES
CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.
Procès-verbaux...

C4A4

DATE	NAME - NOM
JUL 11	<i>Jean P. Cook M.P.</i>
<i>Jul 11</i>	<i>(M.P.)</i>



CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ PERMANENT
DES
**CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

Président: W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCE DU LUNDI 20 FÉVRIER 1961

Bill C-69: Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec depuis un point à ou près la borne indiquant le 72e mille de la subdivision de Kiask Falls vers le nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage du Lac Mattagami.

Y compris les premier et deuxième rapports à la Chambre

TÉMOINS:

L'hon. Léon Balcer, ministre des Transports; et MM. Donald 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, 1961

MAI 19 1961

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe,
Vice-président: M. Martial Asselin,

et MM:

Allmark	Fisher	McPhillips
Badanai	Garland	Michaud
Baldwin	Grills	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Hardie	Nielsen
Bourbonnais	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bourget	Johnson	Payne
Bourque	Keays	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Kennedy	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Lessard	Pitman
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	MacInnis	Rapp
Bruchési	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Rogers
Cadieu	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	Martini	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campeau	McBain	Smith (<i>Lincoln</i>)
Chevrier	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	McFarlane	Thompson
Creaghan	McGee	Tucker
Denis	McGregor	Valade
Drysdale		Woolliams
Dumas		Wratten—(60)

Secrétaire du Comité:
Eric H. Jones.

ORDRES DE RENVOI
CHAMBRE DES COMMUNES

VENDREDI 2 décembre 1960

Il est décidé—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit composé des membres suivants:

MM.

Allmark	Drysdale	McGregor
Asselin	Dumas	McPhillips
Badanai	Fisher	Michaud
Baldwin	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Grills	Pascoe
Bourbonnais	Hardie	Payne
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bourque	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Pigeon
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Pitman
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Pratt
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Keays	Rapp
Bruchési	Kennedy	Rogers
Cadiou	Lessard	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacInnis	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campeau	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Chevrier	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	Martini	Thompson
Creaghan	McBain	Tucker
Crouse	McDonald	Valade
Denis	McGee	Wratten—(60)

(Quorum, 20)

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et questions qui lui seront renvoyées par la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses observations et opinions, à assigner des témoins et à ordonner la production de dossiers et de documents.

JEUDI 19 janvier 1961

Il est ordonné—Que le nom de M. McFarlane soit substitué à celui de M. Pratt sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

LUNDI 6 février 1961

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à faire imprimer au jour le jour, les documents et témoignages qu'il pourra juger utiles, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard; que son quorum soit réduit de

20 à 10 membres, et que l'article 65 (1) b) du Règlement soit suspendu à cet égard; et que permission soit accordée audit Comité de se réunir pendant les séances de la Chambre.

MERCREDI 15 février 1961

Il est ordonné—Que les noms de MM. Nielsen et Woolliams soient substitués à ceux de MM. Crouse et Horner (*Jasper-Edson*) respectivement sur la liste des membres du comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

JEUDI 16 février 1961

Il est ordonné—Que le Bill C-69, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec depuis un point à ou près la borne indiquant le 72e mille de la subdivision de Kiask Falls vers le nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage du Lac Mattagami soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MERCREDI 1er février 1961

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

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard;
2. Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 65 (1) f) du Règlement;
3. Que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le président,
W.M. HOWE.

MARDI 21 février 1961

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 C-69, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec depuis un point à ou près la borne indiquant le 72e mille de la subdivision de Kiask Falls vers le nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage du Lac Mattagami, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages recueillis relativement audit bill est annexée aux présentes.

Le président,
W.M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 20 février 1961

(2)

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

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Chevrier, Chown, Creaghan, Dumas, Fisher, Grills, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Pitman, Rapp, Rogers et Woolliams. (20)

Aussi présents: l'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. F. T. Collins, adjoint spécial et secrétaire, ministère des Transports; et *des Chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Donald F. Purves, chef du développement; Pierre Taschereau, c.r. avocat; K. M. Ralston, commissaire du développement et ingénieur minier, tous de Montréal, et Walter Smith, représentant à Ottawa.

Conformément à une résolution du Comité adoptée le 31 janvier 1961, le président nomme les six membres suivants qui, en plus de lui-même, doivent constituer le sous-comité du programme et de la procédure: MM. Asselin, Baldwin, Bourget, Creaghan, Fisher, et Garland.

Le secrétaire du Comité lit l'ordre de renvoi suivant en date du lundi 6 février 1961:

Il est ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication; que le quorum soit réduit de 20 à 10 membres; et qu'il soit autorisé à se réunir pendant que la Chambre siège; et l'ordre de renvoi du jeudi 16 février 1961 en vertu duquel l'étude du bill C-69 est confiée au Comité.

Sur la proposition de M. Baldwin, présenté avec l'appui de M. MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*),

Il est décidé—Que, conformément à l'ordre de renvoi du 6 février 1961, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français et ses procès-verbaux et témoignages relativement à l'étude du bill C-69.

Le Comité commence l'étude d'un bill public intitulé,

Bill C-69,

Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec depuis un point à ou près la borne indiquant le 72e mille de la subdivision de Kiask Falls vers le nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage du Lac Mattagami.

Article 1

Sur l'invitation du président, le ministre des Transports parle brièvement des fins du bill et présente les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Purves décrit le tracé proposé pour la voie ferrée et fait un exposé des fins de la construction de cette voie ferrée. Au cours de son exposé, il se reporte aux deux cartes qui sont exposées devant le Comité. MM. Purves, Ralston et Taschereau, ainsi que le ministre, répondent aux questions découlant de l'exposé de M. Purves.

Étude article par article

Les articles 1 à 5 sont adoptés l'un après l'autre.

Article 6

MM. Purves et Taschereau sont interrogés; l'article 6 est adopté.

Les articles 7 et 8, l'annexe et le titre sont adoptés et le bill est approuvé sans modification.

Il est ordonné,—Que le Comité fasse rapport du bill C-69 à la Chambre, sans modification.

A midi et 25 minutes, le Comité s'ajourne au mardi 21 février, à 10 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 20 février 1961

10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ma première tâche consiste à vous faire part du voeu de la réunion chargée de l'organisation. Je dois donc nommer un comité directeur au cas où nous aurions besoin au cours des séances de la présente session. Les membres de ce comité directeur sont MM. Asselin, Baldwin, Bourget, Creaghan, Fisher et Garland, en plus de moi-même.

Je demanderais maintenant au secrétaire du Comité de nous donner lecture des ordres de renvoi de ce matin.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ordre de renvoi du 6 février 1961:

Il est ordonné,—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement; que son quorum soit réduit de 20 à 10 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application du Règlement 65, (1), b); et qu'il soit autorisé à se réunir pendant que la Chambre siège.

Ordre de renvoi du mercredi 15 février 1961: *Il est ordonné*—Que les noms de MM. Nielsen et Woolliams soient substitués respectivement à ceux de MM. Crouse et Horner (*Jasper-Edson*) sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Ordre de renvoi du jeudi 16 février 1961:

Il est ordonné,—Que l'étude du bill C-69, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec depuis un point à ou près la borne indiquant le 72e mille de la subdivision de Kiask Falls vers le nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage du Lac Mattagami, soit confiée au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Jones.

Il nous faut maintenant une motion pour déterminer le nombre d'exemplaires de nos délibérations relatives à ce bill que nous ferons imprimer. Si cela vous convient, nous ferons imprimer comme par le passé 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français.

M. BALDWIN: Je présente la motion.

M. MACLEAN (*Winnipeg-Nord-Centre*): Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin propose, avec l'appui de M. MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*) que, conformément à son ordre de renvoi, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs à l'étude du bill C-69.

Messieurs, comme nous l'ordonne l'ordre de renvoi, nous devons étudier ce matin le bill C-69.

Je mets l'article 1 en délibération. M. Balcer, ministre des Transports, est présent parmi nous ce matin et je vais lui demander de nous expliquer les fins du bill et de nous présenter les représentants de la compagnie de chemin de fer.

L'hon. LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Messieurs, nous avons eu une discussion très intéressante à la Chambre lorsque ce bill n'était qu'au stade de résolution. Lors de la deuxième lecture, il était très intéressant de noter qu'il y avait unanimité. Certains membres ont aussi discuté longuement de la mise en valeur de cette nouvelle région et ils connaissaient tous l'importance de tous les avantages que cela comporte.

Les trois représentants de la compagnie de chemin de fer qui m'accompagnent ce matin pourront vous fournir des détails sur l'ensemble de l'entreprise du chemin de fer même. A ma droite, se trouve M. Donald F. Purves, qui est chef du développement pour la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Il est accompagné de Me Pierre Taschereau, C.R., du contentieux du chemin de fer et de M. K. M. Ralston, qui est commissaire du développement et ingénieur minier. Ce sont les trois représentants qui sont à la disposition du Comité et ils se feront un plaisir de répondre à toutes vos questions.

Monsieur le président, je crois que c'est à peu près tout ce que j'ai à dire et je veux remercier tous les membres de leur collaboration constructive au cours du débat qui a eu lieu à la Chambre.

Je vous remercie, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Balcer.

M. DUMAS: Monsieur le président, si je comprends bien, la ligne ferroviaire qui est en construction depuis le point milliaire 72, situé sur l'embranchement qui relie Barraute et Chibougamau, jusqu'à un point près du lac Mattagami, a une longueur de 60 milles et je vois que la ligne se prolonge jusqu'à la rivière Allard. Est-ce possible que cette ligne soit prolongée jusqu'à la rivière Allard et se rende à la nouvelle mine Hosco?

M. DONALD F. PURVES (*Chef du développement, chemins de fer Nationaux du Canada*): Vous voulez peut-être parler de la grande route. (*Il indique l'endroit sur la carte étalée*).

M. DUMAS: Je veux parler de la ligne rouge ici. Elle semble se prolonger jusqu'à la rivière Allard.

M. PURVES: Je crois que ce n'est qu'un schéma. Le dessin est fait à une très petite échelle et le dessinateur a prolongé un peu trop la ligne sur la carte. L'autre carte est peut-être un peu plus précise.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous voir ce prolongement de la ligne ferroviaire sur l'autre carte?

M. PURVES: La carte ne couvre pas toute cette région.

M. DUMAS: Et la longueur totale est de 60 milles?

M. PURVES: A peu près.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je me demande si les représentants pourraient nous dire quelle est la pente maximum de cette ligne?

M. PURVES: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je me demande comment vous voulez procéder? J'ai préparé un exposé qui englobe un bon nombre de questions susceptibles d'être posées.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des exemplaires de cet exposé?

M. PURVES: Je le regrette, mais je n'en ai pas.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il entendre tout d'abord l'exposé de M. Purves?

M. BALDWIN: Oui, je crois que cela serait préférable. Je vais donc réserver ma question, jusqu'à ce que la lecture de l'exposé soit terminée.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que, lorsque M. Purves aura lu son exposé, plusieurs questions qui viennent actuellement à l'esprit du Comité auront reçu une réponse.

M. PURVES: Monsieur le ministre, monsieur le président, messieurs les membres du Comité, comme le ministre l'a dit, à titre de chef du développement, mon travail porte sur l'organisation du chemin de fer et plus particulièrement sur l'installation de nouvelles industries le long de la ligne ferroviaire. Je relève directement du vice-président du service de la recherche et du développement. D'ordinaire, M. Solandt aurait été présent ici aujourd'hui, mais il est en voyage en Europe. Je suis cependant très reconnaissant de l'occasion qui m'est offerte de témoigner devant le Comité et, comme mes collègues, je ferai tout mon possible pour répondre aux questions que vous aimerez nous poser.

Si le président et les membres du Comité y consentent, j'ai pensé que nous pourrions peut-être commencer par les deux cartes que vous voyez sur le chevalet. Je vais donc commencer l'exposé et vous pourrez ensuite poser des questions sur ce qui n'a pas été traité au cours de l'exposé.

La première carte indique l'emplacement des lignes ferroviaires qui composent le réseau du National-Canadien dans l'Est du Canada. Vous verrez que la nouvelle voie ferrée est indiquée par un trait rouge tandis que les voies qui existent déjà sont tracées en noir.

Vous avez ici Montréal, Sorel, Québec et Valleyfield, puis Arvida et notre réseau qui dessert l'est et se rend jusqu'aux États-Unis. La plus petite carte est tracée à une échelle plutôt grande et elle comprend la ligne ferroviaire proposée et la région que cette ligne desservira immédiatement. Vous voyez ici la boucle qui part de Senneterre et entoure Rouyn-Noranda. Le tracé des lignes proposées part à peu près de la borne indiquant le 72e mille de la subdivision de Kiask Falls et se dirige, au nord-ouest, vers l'ouest du lac Mattagami. La ligne traverse une région généralement plate, mais parfois un peu accidentée. Le sous-sol est argileux. Il y a peu d'affleurements, de lacs et encore moins de marécages le long du tracé de la ligne. Dans plusieurs parties de la région, on trouve des arbres de bonne taille et des gisements de gravier aux points milliaires 15 et 29.

Deux ponts principaux ont été prévus: le premier traverse la rivière Baptiste au point milliaire 30; il a une travée de 75 pieds de longueur et deux travées d'accès de 45 pieds chacune; le deuxième pont traverse la rivière Bell au point milliaire 45; il a une longueur totale de 900 pieds. Le nombre total de ponts sur chevalets nécessaires à la construction de la ligne est de 6. Les pentes maximum sont de un pour cent dans la direction sud-ouest et de 1.2 pour cent dans la direction nord-ouest. Les rails employés dans la construction de la ligne sont les rails de remploi de 85 livres. La construction correspondra dans l'ensemble aux normes d'un embranchement ordinaire.

On a établi le tracé de la ligne et le coût estimatif de la construction d'après un levé détaillé de l'emplacement qui a été fait sur place à l'automne de 1960. Nous avons confié le travail à une équipe et nous avons obtenu un levé très détaillé. Les prévisions des ingénieurs en ce qui a trait aux frais d'immobilisations réels s'élèvent à \$8,400,000 ou à une moyenne de \$140,000 le mille. Cela correspond au montant auquel on pouvait s'attendre vu la nature du terrain et les prix actuels. A cette prévision de \$8,400,000 pour les frais d'immobilisation de la nouvelle ligne, nous avons ajouté pour les imprévus une somme égale à 15 p. 100 de ce montant dans la loi habilitante. Il se peut que le défrichage, l'aménagement et la construction de ponceaux et ponts sur tréteaux soient confiés à des entrepreneurs après que ces derniers auront présenté des soumissions comme cela se fait ordinairement. La pose des rails, la construction des ponts et l'installation des lignes télégraphiques seront effectuées par les employés du chemin de fer. La main-d'oeuvre qui sera employée pendant dix-huit mois qui, nous l'espérons, suffiront à la construction de la ligne se composera probablement de 250 personnes en moyenne. Elle compren-

dra peut-être jusqu'à 350 ou même 400 personnes lorsque le travail battra son plein.

Comme je viens de le dire, notre objectif est de terminer la ligne ferroviaire en 18 mois; en supposant que nous nous mettions à l'oeuvre dès maintenant, la ligne pourrait commencer à desservir la région vers l'automne de 1962.

Comme vous le savez, la construction de cette ligne s'impose si nous voulons assurer un service ferroviaire à la région du lac Mattagami qui contient de vastes gisements de zinc et de cuivre appartenant à la *Mattagami Lake Mines Limited*. Cette compagnie, qui est une société québécoise formée en 1958, est dirigée par la *Noranda Mines Limited*, la *McIntyre Porcupine Mines Limited* et la *Canadian Exploration Limited*, cette dernière une filiale de la *Placer Development Limited*.

La région du lac Mattagami a été prospectée de façon intermittente pendant plusieurs années et de petits gisements de cuivre et d'or ont été trouvés sur les bords de la rivière. Mais les roches de la région du lac Mattagami sont recouvertes d'une épaisse couche de terre et ce n'est que grâce à la mise au point d'outillage électromagnétique aéroporté et de techniques semblables qu'on a pu découvrir dans la région du lac Mattagami la présence de gisements de minéraux industriels. Parmi ces découvertes, celle qui a été faite en 1956 sur les terrains qui appartiennent maintenant à la *Mattagami Lake Mines Limited* a soulevé un grand intérêt et s'est révélée la plus importante.

Pendant les trois années qui ont suivi les recherches au moyen d'outillage aéroporté, on a fait des explorations sur le terrain qui ont coûté des sommes énormes aux entreprises minières intéressées mais qui ont établi la présence de minerai en quantité suffisante pour que les propriétaires songent à mettre en oeuvre leur programme d'extraction.

On a creusé un puits d'extraction et il est question d'entreprendre au printemps de 1961 la construction d'une usine de flottage d'une capacité de 2,000 tonnes par jour. On s'attend que l'usine produira des concentrés de zinc et de cuivre vers l'automne de 1962. La production devrait atteindre 165,000 tonnes de concentrés de zinc et 25,000 tonnes de concentrés de cuivre.

Les concentrés de cuivres seront acheminés à Noranda pour y être affinés, comme cela est indiqué sur la carte et, de là, les anodes de cuivre iront à l'usine de transformation du cuivre de Montréal-Est. Le concentré de zinc sera expédié à une raffinerie qui sera construite dans la province, quelque part dans un port en eau profonde. L'endroit précis de l'affinerie de zinc n'est pas fixé, la question étant encore à l'étude.

La compagnie estime à 20 millions de dollars la mise de fonds nécessaire à l'exploitation de la mine et à la construction de l'usine de flottage et à 30 millions de dollars le coût de l'affinerie de zinc.

Pour que la production que la compagnie se propose d'atteindre se réalise, il faudra 400 hommes à la mine et à l'usine du lac Mattagami. L'affinerie de zinc emploiera 475 autres hommes et la compagnie s'attend que, cinq ans après le début de l'exploitation, la localité environnante comptera une population de 5,000 âmes. Cette localité se trouvera à environ quatre milles à l'est de la mine, sur la rive ouest de la rivière Bell. Le National-Canadien installera probablement des voies pour une petite région industrielle en vue de répondre aux besoins de la localité et il tiendra compte de l'expansion possible.

Nous n'avons pas encore établi de plans détaillés à ce sujet. Ce sont des travaux qui peuvent être commencés et auxquels on peut donner de l'envergure à mesure que la demande augmente.

En ce qui a trait au service direct de chemin de fer qui desservirait l'emplacement industriel proposé, il y a longtemps que la *Mattagami Lake Mines*

Limited étudie cette question avec nous. Il a fallu étudier la question du tarif-marchandises, du volume du trafic auquel on peut s'attendre, du temps qu'il faudrait pour construire la ligne; les discussions et les négociations qui ont précédé la signature du contrat de garantie approprié avec les chemins de fer et bien d'autres problèmes ont pris un certain temps avant d'être réglés. Entre-temps, la compagnie poursuivait ses travaux d'exploration. Au printemps, elle nous a dit que ses études étaient assez avancées pour lui permettre de mettre son programme d'exploitation à exécution et qu'elle désirait que nous fassions un relevé détaillé du sol le long du tracé qui a déjà été proposé à la suite des explorations aériennes. Ce relevé a été entrepris au mois d'août dernier et il s'est poursuivi jusqu'à l'automne; il a été terminé avant les gelées et on a préparé une estimation détaillée du coût de construction de la ligne.

Conformément à notre façon générale de procéder lorsque nous étudions des projets de construction d'embranchement de ce genre, nous avons évalué les revenus possibles de l'embranchement proposé. Nous avons dû prévoir le nombre de tonnes qu'il serait possible de transporter, le tarif-marchandises que nous pourrions exiger, compte tenu des distances, de la nature du trafic et des facteurs concurrentiels. Cette analyse économique nous a permis de conclure que les revenus bruts qui pourraient provenir du transport des marchandises de l'exploitation minière et de la localité voisine, nous permettraient de payer tous les frais d'exploitation de la nouvelle ligne et de la ligne qui existe déjà et qui transporterait une partie des marchandises.

Les revenus paieraient le coût du transport de ces marchandises, l'intérêt sur l'amortissement des nouvelles immobilisations, les frais d'entretien de la nouvelle ligne et il resterait encore un excédent assez satisfaisant qui pourrait être affecté aux frais généraux.

Comme on vient de l'indiquer, les données prises en considération dans notre analyse économique de la nouvelle ligne ferroviaire sont celles qui ont trait à l'entreprise minière et à la localité du lac Mattagami. Vous savez sans aucun doute, qu'il existe plusieurs entreprises minières dont les travaux de recherche sont plus ou moins avancés dans cette région. Il y a des gisements minéraux et il est possible qu'une industrie forestière se développe aussi dans la région. Mais, on n'en est encore qu'au stade des recherches et nous ne saurions tenir compte pour l'instant de ces possibilités dans notre analyse économique portant sur la construction de la ligne ferroviaire.

Cependant, on peut raisonnablement s'attendre que, un jour au l'autre, la ligne qui aura été construite pour desservir la Mattagami Lake Mines assurera un service de transport assez important par suite de la mise en valeur des ressources minérales et forestières de la région. Pour que notre évaluation demeure modérée, nous n'avons pas tenu compte de cette clientèle éventuelle dans notre analyse économique relative à la ligne ferroviaire du lac Mattagami.

Lorsqu'une industrie particulière demande un service ferroviaire et que l'achalandage du nouvel embranchement dépend exclusivement ou en grande partie des perspectives d'expansion de cette industrie, nous exigeons une espèce d'assurance pour nous protéger contre l'éventualité où l'industrie ne pourrait pas réaliser toutes ses entreprises. Cette assurance revêt la forme de ce que nous appelons une garantie de transport qui est destinée à intéresser financièrement l'industrie à fournir une quantité convenue de marchandises à transporter et à mettre ses plans à exécution. Si les plans et les promesses de l'industrie se réalisent, nous demandons simplement le taux normal de transport prévu pour le service que nous fournissons. Mais, si pour quelque raison, l'industrie ne fournit pas le volume qu'elle prétendait fournir,

la garantie s'applique et le chemin de fer est protégé selon les frais fixes additionnels que lui ont occasionnés la construction de l'embranchement.

Dans le cas présent, le contrat de garantie passé entre l'industrie et le chemin de fer est fondé sur le transport de concentrés de zinc et il prévoit le transport annuel d'un certain volume minimum pour une période de dix ans; il comporte le droit d'imposer une amende pour chaque tonne en deçà du volume minimum.

Nous admettons, bien entendu, que d'autres exploitations peuvent, au cours de la période de garantie, s'installer le long d'une voie ferrée à l'égard de laquelle une compagnie a effectivement garanti au chemin de fer de rentrer dans les frais fixes que lui occasionne le nouvel embranchement.

Le contrat de garantie passé avec la *Mattagami Lake Mines* prévoit que toute insuffisance de volume peut être contrebalancée par les expéditions excédentaires de concentrés et que les excédents seront portés au crédit de la compagnie minière selon le nombre de tonnes excédentaires et les taux de transport.

En résumé, si nous nous fondons sur l'entreprise que la *Mattagami Lake Mines* se propose de réaliser, l'embranchement projeté devrait faire ses frais et même produire un excédent applicable aux frais généraux du National-Canadien. Pour autant que le trafic-marchandises et les résultats financiers sont en cause, toute entreprise industrielle qui s'établirait le long de l'embranchement représenterait donc un boni. Du point de vue ferroviaire, ce projet de construction d'une voie ferrée est donc tout à fait recommandable.

Si l'on considère maintenant que le produit national brut s'en trouvera accru et que cette entreprise fournira du travail, la construction de la voie ferrée est avantageuse du point de vue de l'intérêt national en général.

Je crois, messieurs, que ce qui précède vous a donné une idée du projet. Vous aimerez peut-être poser certaines questions techniques et si les membres du Comité et le président le désirent, M. Ralston, qui est ingénieur minier et commissaire du développement, est hautement qualifié pour répondre à ces questions d'ordre technique.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je me demande si M. Purves pourrait me dire si, dans son analyse économique, il a tenu compte des perspectives éloignées d'exploitation. Je songe en particulier au zinc et je me demande si le chemin de fer se fonde surtout sur la garantie qu'il a reçue des compagnies minières au sujet de ce dont vous nous avez entretenus.

M. PURVES: Non, je crois que nous serions bien peu réalistes si nous nous fondions entièrement sur la garantie et nous avons fait notre propre expertise. C'est un des points dont M. Ralston pourrait peut-être vous convaincre; il s'agit des perspectives du marché et des projets de cette compagnie du point de vue de l'expansion.

M. DUMAS: D'après votre analyse, êtes-vous convaincus que les perspectives éloignées sont suffisantes en ce qui a trait aux concentrés de zinc?

M. PURVES: Nous le sommes.

M. FISHER: Quelle sont les perspectives pour le bois à pâte dans cette région?

M. PURVES: Nous les croyons bonnes, monsieur Fisher, mais nous n'avons pu en tenir compte dans notre analyse économique. La construction de la ligne est justifiée sans que nous tenions compte d'autres perspectives.

M. FISHER: Avez-vous une copie de l'accord qui a été passé entre la compagnie minière et le chemin de fer?

M. PURVES: Entre la mine et le chemin de fer?

M. FISHER: Oui.

M. K. M. RALSTON (*Commissaire du développement et ingénieur minier, National-Canadien*): Non, nous n'avons pas la copie finale entre les mains, monsieur le président.

M. FISHER: Puis-je demander au président si c'est l'habitude de montrer ces contrats aux membres du Comité?

Le PRÉSIDENT: Je ne le sais pas; c'est la première fois qu'il en est question, à ma connaissance.

M. FISHER: J'estime que nous avons le droit de le voir, car c'est la garantie sur laquelle le Parlement va se fonder pour approuver les fonds que le contribuable ne peut perdre à cause de ce contrat.

Le PRÉSIDENT: On m'a informé que c'est un contrat confidentiel. Si vous voulez le voir, monsieur Fisher, les hauts fonctionnaires vous le permettront sans doute.

M. FISHER: J'aimerais connaître l'opinion des autres membres du Comité à ce sujet.

M. CHEVRIER: Tout d'abord, il me semble qu'on devrait nous dire ce que contient ce contrat. On nous en a esquissé les grandes lignes, mais je pense que nous devrions connaître en détail ce qu'il contient. J'allais poser cette question et la faire suivre d'une autre au sujet de la rentabilité de la ligne ferroviaire: premièrement, quels seront les frais d'immobilisation; deuxièmement, quelles seront les dépenses et troisièmement, quels seront les bénéfices provenant de l'exploitation la première année?

M. PURVES: Messieurs, au sujet du premier point... Pourrais-je parler tout d'abord du volume du trafic-marchandises?

M. FISHER: Oui.

M. PURVES: Chacun des contrats passés avec une société privée est une entente entre cette société et notre compagnie et j'hésite beaucoup à donner trop de détails au sujet de ce qui a été négocié et finalement sur ce dont il a été convenu sans obtenir presque une autorisation écrite de la société privée. Nous pouvons certainement faire connaître les généralités de l'accord, mais je crois que les membres du Comité les connaissent très bien.

Dans ces contrats, il est spécifié qu'un nombre donné de tonnes d'un certain produit ou qu'un certain revenu brut iront au chemin de fer et que si, pour une raison ou pour une autre, le volume du transport n'atteint pas le chiffre prévu, nous pourrions toucher la différence à un taux convenu.

Le montant déterminé correspond en réalité à nos frais fixes, c'est-à-dire à l'intérêt sur les nouveaux investissements et aux frais fixes d'entretien de la nouvelle ligne. Si nous sommes assurés de cela, nous ne courons aucun risque en construisant cette voie ferrée. Pendant ce temps-là, la ligne est exploitée et si les conditions s'améliorent, le volume du trafic va prendre de l'expansion. Nous sommes mal placés pour consentir à rendre publics les détails d'une affaire conclue avec une société privée après bien des pourparlers et du marchandage.

M. FISHER: Est-ce que la taxe convenue n'entre pas aussi dans la même catégorie en ce sens qu'elle va être appliquée pour un temps défini? Vous entamez certainement des pourparlers à ce sujet-là aussi?

M. PURVES: Oui, mais n'importe quelle autre entreprise de l'industrie minière peut bénéficier de cette taxe convenue. Le contrat n'est passé qu'avec une entreprise.

M. FISHER: Il s'est posé un problème semblable l'an dernier dans le cas du chemin de fer Wabush. Un groupe est venu s'informer s'il pouvait se servir du chemin de fer d'une autre compagnie. C'est pourquoi je me demande ce qui advient du contrat lorsqu'une autre entreprise s'établit le long de la voie

ferrée. Cette entreprise partage-t-elle la responsabilité de la première société privée?

M. PURVES: C'est exact. La garantie fournie par la première société est diminuée par l'apport au volume du trafic de la nouvelle entreprise qui est venue s'établir dans la région grâce à la voie ferrée. A mon avis, ce n'est que juste. En somme, notre rôle n'est pas de percevoir les amendes. Nous sommes là pour assurer un service de transport à une industrie et pour fournir au pays les moyens de se développer. Si nous pouvons passer avec une société un contrat qui nous permettra de payer nos frais fixes supplémentaires, alors nous estimons que nous avons fait une bonne affaire.

M. CREAGHAN: Pourriez-vous dire aux membres du Comité quels sont les signataires du contrat?

M. PURVES: Ce sont la *Mattagami Lake Mines*, les dirigeants de cette société et les hauts fonctionnaires du National-Canadien.

M. CREAGHAN: La société Noranda a-t-elle fourni des garanties? Je ne crois pas que la Noranda soit cosignataire.

M. FISHER: La société Mattagami n'est-elle pas une filiale de la Noranda?

M. PURVES: La Noranda est l'un des principaux actionnaires.

M. FISHER: Lorsque vous dites principal actionnaire, combien d'actions voulez-vous dire qu'elle détient?

M. RALSTON: Quelque chose comme plus d'un million d'actions jusqu'ici.

M. CHEVRIER: Quel pourcentage cela représente-t-il?

M. RALSTON: Le capital-actions est d'environ six millions.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais poser une question pour ma propre gouverne. On nous a dit que la ligne serait rentable. Cette question a peut-être été posée, mais j'aimerais savoir si vous assurerez un service régulier de voyageurs?

M. PURVES: Nous nous proposons d'assurer un service mixte comme celui qui dessert cette région du pays. Dans l'industrie du rail, vous devez fournir le genre de services qui semble nécessaire. Mais, lorsque la demande augmente il va sans dire que le service est accru pour répondre à cette demande. Une route est en construction dans cette région et avec la tendance qu'ont les gens à se servir de leur propre voiture, il est très difficile de prévoir le volume du trafic-voyageurs.

M. PASCOE: J'aurais une autre question. Vous avez dit que 250 hommes environ seront employés à la construction de la ligne. S'agit-il de travailleurs additionnels ou d'hommes déjà employés?

M. PURVES: Non, ce sont des travailleurs affectés spécialement à la construction de la ligne.

M. PASCOE: Des travailleurs additionnels?

M. PURVES: Oui.

M. CHEVRIER: Monsieur Purves, pourriez-vous nous donner des prévisions plus détaillées au sujet de l'aspect financier de cette entreprise? Ainsi, par exemple, le ministre nous a dit que vous transporteriez, je crois, 1,400,000 tonnes de concentrés et quelques milliers de tonnes de zinc et de cuivre. Quel est le tarif marchandises pour ce nombre de tonnes, quels sont les revenus que le National-Canadien s'attend de recevoir du transport de ces métaux vils, d'une part, et quels sont les frais d'amortissement, d'intérêt et d'exploitation, d'autre part; quel est de plus le bénéfice que vous croyez tirer de l'exploitation de cette ligne? M'est avis que le Comité a le droit de connaître ces renseignements, monsieur Purves.

M. PURVES: Monsieur Chevrier, l'inconvénient c'est que nous traitons

chaque semaine ou à toutes les deux semaines avec des entreprises privées (j'ai actuellement à l'étude trois projets importants) et nous nous efforçons, au non du chemin de fer et de ses actionnaires, de conclure le marché le plus avantageux possible. Les gens avec qui nous faisons affaire connaissent leurs frais, mais nous, nous ne les connaissons pas et il nous est très difficile d'estimer de quelque façon que ce soit ce que peuvent être leurs frais. Ils ne connaissent pas nos frais, mais certains renseignements concernant les compagnies de transport étant du domaine publique, ces entreprises privées peuvent arriver à une estimation assez juste de nos frais. Notre champ d'action est si restreint que nous ne pouvons nous permettre de prendre beaucoup de risques. Chaque parcelle de renseignement additionnel que ces sociétés peuvent réussir à obtenir pour reconstituer le tableau des frais d'exploitation d'une voie ferrée est un atout dans leur jeu.

En ce qui a trait aux frais d'exploitation d'une voie ferrée, il y a malheureusement une forte proportion du total qui représente des frais indirects et n'importe quel homme d'affaires qui traite avec une compagnie de chemin de fer et qui est renseigné peut ramener cette compagnie aux frais directs que comporte le transport de ses marchandises et s'en tirer ainsi. Même si on en vient à ce point, nous serions ridicules de ne pas accepter. Malgré le bénéfice peu élevé que pareil transport peut rapporter, cela représente tout de même quelque chose à appliquer sur les frais généraux, mais ce transport ne contribue pas comme il le devrait et le transport d'autres marchandises doivent contrebalancer pour la participation insuffisante du premier aux frais indirects ou aux frais généraux.

Il est très difficile de déterminer où nous devons nous arrêter lorsque nous fournissons des renseignements aux entreprises au sujet des recettes qu'elles vont nous apporter.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous dire quels seront les recettes brutes, si vous ne pouvez nous dire quels seront les recettes la tonne? Pouvez-vous nous dire quels seront les recettes provenant de cette entreprise, quelle seront vos dépenses et quel sera votre bénéfice annuel?

M. PURVES: Ces données touchent de trop près une seule société et la localité qui dépend de cette société. Nous avons prévu une diminution importante des revenus provenant de la localité; connaissant les taux concurrentiels, nous sommes passablement certains que des entreprises locales de transport réussiront à absorber une bonne proportion du trafic que nous aurions pu avoir. Comme la *Mattagami Mines* a convenu avec nous du tarif que nous avons négocié avec elle et comme elle a donné son assentiment par écrit, elle peut se faire une idée assez juste des bénéfices provenant de l'exploitation du chemin de fer en se fondant sur les recettes brutes.

M. CHEVRIER: Voulez-vous dire que vous ne pouvez pas nous fournir les renseignements?

M. PURVES: Je pourrais vous les donner.

M. FISHER: Il ne le veut pas.

M. PURVES: L'inconvénient, monsieur, c'est qu'il nous sera très difficile ensuite de négocier avec d'autres sociétés et de leur faire accepter nos conditions si tout le monde est au courant de nos frais d'exploitation.

M. CREAGHAN: Donnez-vous ces renseignements au ministre des Finances?

M. PURVES: Non pas au ministre des Finances, mais au ministre des Transports.

M. CHEVRIER: Mais celui-ci le donne au ministre des Finances.

M. PURVES: Je ne pense pas que le ministre des Finances obtienne le détail du revenu se rapportant à une compagnie en particulier.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas insister outre mesure à ce sujet, mais il me semble qu'il s'agit d'une des questions que j'ai posées au ministre à la Chambre à laquelle il m'a répondu que j'obtiendrais les renseignements ici. Il me semble aussi,—si ma mémoire est bonne, bien entendu,—qu'en des circonstances antérieures, ces renseignements étaient fournis aux comités. Cependant, je n'insisterai pas outre mesure, si vous dites qu'il vous est impossible de les fournir.

M. PURVES: Je pense que cela rendrait un peu plus difficiles nos négociations avec l'industrie, pas mal plus difficiles. Il s'agit de compagnies très importantes et puissantes; j'entends puissantes en ce qui concerne le trafic qu'elles peuvent nous confier. Si nous ne sommes pas tenus de leur faire connaître ces détails, cela nous facilite la tâche.

M. FISHER: Supposons que la Compagnie Mattagami fasse faillite et que le Canada s'encombre d'entreprises minières qui se sont effondrées et de lignes de chemin de fer qui n'ont pu faire leurs frais. Qu'est-ce qui nous reste sur les bras si le pire arrive?

M. PURVES: Les frais fixes d'une dépense de 8 ou de 9 millions de dollars.

M. FISHER: Merci.

M. PURVES: Six p. 100 en plus des frais fixes d'entretien accumulés, les- quels s'élèvent généralement à \$2,000 du mille. C'est le pire qui puisse arriver et c'est ce contre quoi les accords nous garantissent. Je pense qu'en cette matière, nous avons toujours eu comme point de vue que lorsque les ressources sont disponibles et qu'après une période raisonnable de développement, il semble y avoir d'assez bonnes chances de présenter ces ressources sur les marchés canadiens ou mondiaux, nous devrions en tant que compagnie de chemin de fer, particulièrement le chemin de fer qui s'étend à travers le nord du Canada et qui présente un caractère de développement quant à son emplacement et son exploitation, être intéressés à partager avec l'industrie privée les risques que comporte la mise en oeuvre de ses ressources.

M. FISHER: Je soutiens que si les mines du lac Mattagami font faillite ou cessent d'être exploitées, vous n'avez, effectivement, aucune possibilité de récupération en vertu de cet accord.

M. PURVES: Les actionnaires de cette compagnie sont des gens très puissants qui ont engagé des sommes considérables dans l'économie du pays.

M. FISHER: Je pense que c'est un peu pour cette raison que vous auriez dû nous obtenir des renseignements détaillés sur l'identité de ces actionnaires. Cette compagnie fait tout son possible pour lancer l'affaire, et cependant, en ce qui concerne son produit le plus important, elle ne sait même pas où se trouvera la raffinerie. Il y a plusieurs points comme celui-là sur lesquels je voudrais avoir plus de renseignements.

M. PURVES: J'ai eu soin de dire «emplacement précis» en parlant de la raffinerie. Nos clients ont une assez bonne idée de l'endroit où elle doit être située. Il y a, sous ce rapport, une question de terrains dont la valeur peut monter en flèche.

M. FISHER: Est-ce qu'ils ont la permission des autorités provinciales?

M. PURVES: Je pense qu'ils obtiendront cette permission.

M. FISHER: Ils ne l'ont pas encore?

M. PURVES: Je ne suis pas placé pour le savoir. Je pense que l'on peut présumer que les autorités provinciales désirent autant que nous ces mises en valeur industrielles.

M. FISHER: Mais nous avons appris l'année dernière,—M. Chevrier s'en souviendra,—qu'on ne sait jamais à quoi s'en tenir avec les autorités de la province de Québec.

M. CHEVRIER: Cela a changé, je pense.

M. FISHER: J'ai une dernière question à poser. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a-t-elle une garantie que la raffinerie se trouvera sur sa ligne et non sur celle du Pacifique-Canadien ou sur toute autre route?

M. PURVES: Nous savons d'après la disposition de nos propres lignes et d'après quelques ententes que nous avons conclues avec ces compagnies relativement au trafic que si le pire devait se produire et que la raffinerie en question ne fût pas sur notre ligne, le gros du trafic ferroviaire se ferait par les voies du National-Canadien; il ne saurait en être autrement.

M. FISHER: Qu'entend-on par «eau profonde»?

M. PURVES: C'est un autre obstacle que nous avons à vaincre en négociant des tarifs avec ces compagnies. Si j'étais dans l'industrie, je prendrais la même attitude; je m'assurerais d'avoir autant de cordes à mon arc que possible.

M. CHEVRIER: Si la raffinerie est en eau profonde, elle relève du Gouvernement fédéral.

M. PURVES: Bien entendu.

M. FISHER: C'est certain que dans leur cas, les populations établies de nos côtés aimeraient avoir une raffinerie dans leur région particulière. Après tout, Noranda n'était qu'un petit coin perdu quand la première raffinerie s'y établit. Pourquoi une raffinerie doit-elle être située dans un port de mer plutôt qu'au point véritable d'origine? N'y a-t-il pas d'énergie électrique dans la région de Mattagami?

M. PURVES: Il s'agit du meilleur compromis possible vis-à-vis d'un grand nombre de facteurs industriels. L'énergie est l'un de ces facteurs, le coût du transport en est un autre. La question d'un marché d'exportation est autre chose. Et étant établi dans un port en eau profonde permettant le transport océanique, pendant combien de temps pourra-t-on en bénéficier dans l'année? Les négociateurs étudient tous ces facteurs économiques et en arrivent à deux ou trois emplacements. Naturellement, la main-d'oeuvre est un autre facteur. Dans le cas à l'étude, ce facteur ne présente pas de problèmes et vous pouvez concevoir la possibilité qu'ils pourront trouver la main-d'oeuvre nécessaire presque partout où ils s'établiront.

On a parlé dans les journaux d'une région dans le bas du fleuve Saint-Laurent où il serait possible de trouver un emplacement. Là, vous n'avez pour ainsi dire aucun problème en ce qui concerne l'énergie. Les journaux ont aussi mentionné la région d'Arvida-Chicoutimi.

M. FISHER: Elle dispose de réserves d'énergie.

M. PURVES: Je me demande, monsieur Fisher, si ces réserves sont tellement importantes. Je pense que sans doute les pourparlers en vue des ententes relatives aux réseaux électriques sont suffisamment avancés dans cette partie du Canada pour que des facteurs particuliers en matière d'énergie n'attirent pas une industrie dans une région si d'autres facteurs sont défavorables ou ne sont pas aussi favorables qu'ils ne le sont ailleurs.

Il convient de mentionner aussi que la raffinerie de zinc a d'autres produits en plus du zinc et du métal,—l'acide sulfurique par exemple,—et qu'il existe le problème de leur trouver des débouchés.

M. FISHER: Il ne s'agit pas uniquement de trouver des débouchés pour le zinc ou le cuivre.

M. PURVES: Non, il s'agit de la raffinerie elle-même. Une raffinerie de zinc suppose une très forte production d'acide sulfurique, production pour laquelle il faut trouver des débouchés.

M. FISHER: Est-ce que les recettes provenant de la raffinerie représenteront une bonne part de toute l'exploitation? Qui financera la raffinerie? Elle coûtera plus cher que l'usine.

M. PURVES: Oui, l'une coûtera 20 millions, et l'autre, 30 millions; cela est censé représenter une seule exploitation.

M. FISHER: De la Mattagami?

M. PURVES: Oui.

M. FISHER: Nous expédions aux États-Unis des quantités considérables de zinc provenant de notre partie du pays. Y a-t-il des indices que cette raffinerie va réellement exister, qu'il ne s'agit pas simplement d'une sorte de propagande et que les matières premières continueront d'être expédiées aux États-Unis?

M. PURVES: Rien ne nous a jamais donné l'impression qu'il était question de propagande. Nous avons franchement eu l'impression que ces gens sont sérieux.

M. McPHILLIPS: J'allais vous interroger au sujet du matériel,—les wagons à minerai, wagons-tombereaux, etc. Qui les fournira, la mine ou le chemin de fer?

M. McPHILLIPS: Entièrement?

M. PURVES: Oui, sûrement.

M. McPHILLIPS: Devrez-vous acheter du nouveau matériel à cette fin?

M. PURVES: Je ne pense pas. Une partie du matériel,—nous avons prévu dans notre analyse économique des sommes qui serviront à l'achat de matériel, mais le matériel requis n'a rien de particulier. Dans certaines industries, nous nous rendrions compte qu'il nous faut faire l'acquisition de wagons à trémies couverts ou, pour une exploitation de minerai de fer ou de concentré, il faut de très gros wagons, etc. Ce n'est pas là notre cas. Le concentré de zinc serait ordinairement transporté dans des wagons couverts. En raison du trajet relativement plus court et de la manutention qu'il comporte, le concentré de cuivre serait vraisemblablement transporté dans des wagons-tombereaux.

M. DUMAS: Monsieur Purves, on nous a déclaré en Chambre la semaine dernière que les recettes que les chemins de fer Nationaux du Canada retireront de l'exploitation minière seraient d'environ 2 millions de dollars par année et que les autres recettes s'élevaient à environ \$225,000 par année. Est-ce à peu près exact?

M. PURVES: Je ne savais pas que cela avait été mentionné en Chambre.

M. DUMAS: Oui.

M. BALCER: Mais non.

M. DUMAS: Mais si, à la page 2056, M. Balcer a dit:

«Les concentrés de zinc seront acheminés par rail jusqu'à l'usine de raffinage de la compagnie, qui sera construite quelque part dans la région de Montréal. Les 25,000 tonnes de concentrés de cuivre iront à la fonderie de la *Noranda Mines Limited* à Noranda, dans le Québec. On estime que le transport des produits miniers représentera 2 millions de dollars par année et le transport des marchandises diverses, \$225,000.»

Ce passage (en anglais) se trouve à la page 2056 du 14 février, dans la colonne de droite.

M. BALCER: C'est un texte en français que vous avez là?

M. DUMAS: Non, c'est la version anglaise. En français se serait...

M. BALCER: Le 14 février?

M. DUMAS: Le 14 février.

M. BALCER: A la page 2056?

M. DUMAS: Je n'ai pas la version française des Débats, mais la version anglaise du 14 février, à la page 2056, dans la colonne de droite, à la 20e ligne environ.

M. PURVES: Ces chiffres ne sont pas loin du compte. Ils en sont une approximation raisonnable.

M. DUMAS: Maintenant, monsieur Purves, bien entendu, le gros du trafic que la *Mattagami Lake Mines* confiera aux Chemins de fer Nationaux du Canada se composera de concentrés, et comme vous l'avez dit, ce trafic annuel sera d'environ 165,000 tonnes de concentrés de zinc et 25,000 tonnes de concentrés de cuivre.

M. PURVES: C'est exact.

M. DUMAS: Maintenant, pouvez-vous dire au Comité quelle sera la teneur moyenne de ces concentrés pour le zinc, par exemple, ou pour le cuivre?

M. PURVES: Oui, le concentré de zinc est de 55 p. 100 et le concentré de cuivre, de 25 p. 100, si je me souviens bien.

M. RALSTON: Non, 22 p. 100, monsieur le président.

M. DUMAS: J'aimerais savoir si les taux de transport varient avec la teneur des concentrés.

M. RALSTON: Oui, ils varient dans le cas des concentrés de cuivre. Dans le cas des concentrés de zinc, non.

M. DUMAS: Quel trafic minimum garantit la *Mattagami Lake Mines Limited*? Est-ce 190,000 tonnes par année ou 140,000 tonnes par année? On nous a dit en Chambre la semaine dernière que le minimum du trafic fourni par la *Mattagami Lake Mines Limited* serait de 1,400,000 tonnes pour dix ans. Cela donne une moyenne de 140,000 tonnes par année.

M. PURVES: Oui, monsieur Dumas, cela illustre mon idée: nous exprimons ces garanties sous quelque forme, parfois en tonnes d'une denrée particulière, la denrée qui se transporte dans les plus grandes quantités, ou en nombre total de dollars. Dans le cas qui nous intéresse, la denrée était exprimée en tonnes de concentrés de zinc; et si la compagnie expédie ces quantités, alors nos charges fixes sont garanties.

M. DUMAS: Et si elle ne parvient pas à produire cette quantité par année, quelle sanction sera imposée à la *Mattagami Lake Mines Limited*?

M. PURVES: Pardonnez-moi, je n'ai pas saisi la question.

M. DUMAS: Quelle sanction serait imposée à la *Mattagami Lake Mines* si elle ne parvenait pas à expédier cette quantité?

M. PURVES: Je pense que c'est \$5.10. Cette mesure vise simplement à nous protéger en ce qui concerne les charges fixes, de sorte que la question de réaliser quoi que ce soit en sus des frais fixes est possible en raison de cette différence entre 140,000 et 165,000 sur le transport du zinc et tout autre trafic qui se présenterait.

M. CREAGHAN: Après avoir payé cette amende, la société aurait un accreditif dans le cas d'un excédent au cours d'une année plus favorable?

M. PURVES: Oui, et si les affaires ne marchent pas bien et que nous soyons obligés de percevoir une amende, alors il peut y avoir une période après ces dix années où il est possible, si la situation s'améliore, de recouvrer la somme qui nous a été versée.

M. DUMAS: Dois-je comprendre, monsieur Purves, que si une autre mine ou d'autres mines fournissent plus de trafic, cela sera calculé à l'avantage de la *Mattagami Lake Mines Limited*?

M. PURVES: C'est exact, à l'avantage de la sanction. Cela ne veut pas dire qu'ils vont bénéficier d'un transport gratuit ou à tarif réduit.

M. DUMAS: Oh non, certainement pas. Maintenant, y a-t-il possibilité, monsieur Purves, que la raffinerie de zinc soit construite dans la région immédiate du lac Mattagami? Je sais que vous en avez dit quelques mots il y a un instant.

M. PURVES: Je ne sais vraiment pas si cette possibilité existe. Les représentants de la compagnie m'ont toujours dit que celle-ci s'installerait dans un port en eau profonde dans la province de Québec.

M. DUMAS: Et si la raffinerie de zinc devait être construite dans la région minière du lac Mattagami, ou dans la région de Noranda, par exemple, est-ce que cela modifierait en quelque façon le volume du trafic confié aux chemins de fer nationaux du Canada?

M. PURVES: Oui, cela l'augmenterait, parce que la localité serait plus grande et l'on pourrait s'attendre que des exploitations satellites viennent s'installer dans la région. Quelles que soient les mises en valeur nouvelles qui résulteraient de la politique économique plus libérale, une bonne proportion du trafic passerait à la compagnie de transport assurant la majorité des services.

M. DUMAS: Je me demande si ma question est admissible. Le tarif des marchandises serait-il plus élevé pour les anodes de zinc que pour les concentrés de zinc?

M. PURVES: Il serait plus élevé, mais je ne sais pas de combien. Vous parlez en fonction de tonnes-milles, je pense.

M. DUMAS: Pourriez-vous me donner un chiffre approximatif?

M. RALSTON: Monsieur le président, en réponse à la question de M. Dumas, la distance de Mattagami à Montréal est d'environ 590 milles et le tarif-marchandises,—je pense que vous avez là quelque part la distance en milles,—est de \$8.90 la tonne, c'est-à-dire pour le concentré. Pour le métal expédié de la région d'Arvida à Montréal, le tarif est de \$13.60.

M. DUMAS: Merci. Maintenant, une autre question, monsieur Purves. A-t-il été question si cette raffinerie de zinc serait exploitée pour une clientèle ou uniquement pour la *Mattagami Lake Mines Limited*, quel que soit l'endroit où elle sera construite?

M. RALSTON: Les représentants de la compagnie nous ont toujours dit, monsieur le président, que la raffinerie serait, quelle que soit sa situation géographique, au service de la clientèle. Elle sera, je suppose, aménagée de façon à pouvoir effectuer toutes les transformations du zinc qui lui viendra, je suppose, des régions situées à l'est de la frontière occidentale de l'Ontario.

M. DUMAS: Ce serait très important pour les Chemins de fer nationaux naturellement, si la raffinerie de zinc s'établissait dans la région minière du lac Mattagami, parce que si c'était le cas, je suppose, les concentrés venant de Waite-Amulet, de Noranda et de Quermont passeraient tous par la raffinerie. Ce serait très logique et de plus les Chemins de fer nationaux auraient le transport des concentrés, des métaux additionnels ou des anodes de zinc à transporter depuis Montréal jusqu'à un point sur la voie maritime du Saint-Laurent pour être expédiés soit aux États-Unis, soit outre-mer. Je crois comprendre que cela serait très important pour la région du nord-ouest du Québec.

Maintenant, vous avez parlé des sous-produits. Serait-il possible d'expédier certains sous-produits, l'acide sulfurique, par exemple, à Arvida par votre ligne, du lac Mattagami par Chibougamau jusqu'à Arvida? Serait-il possible d'expédier cet acide sulfurique par cette ligne?

M. RALSTON: Je ne pense pas que l'expédition de l'acide puisse se faire

au tarif des marchandises, monsieur le président. On ne peut expédier l'acide que sur une distance relativement faible et depuis une quinzaine d'années, comme vous le savez sans doute, nous avons eu une demi-douzaine de raffineries de zinc qui n'ont jamais réussi sur ce point,—au moins, c'est l'un des points. Il est nécessaire d'installer la raffinerie assez près du point de consommation de l'acide; c'est l'un des points d'appui d'une raffinerie de zinc.

M. DUMAS: D'autre part, monsieur Ralston, c'est un fait connu que les mines du nord-ouest du Québec et du nord de l'Ontario consomment une quantité importante d'acide sulfurique, que vous transportez dans l'autre sens; pourquoi alors, ne pouvez-vous pas transporter tout l'acide sulfurique du nord au sud si vous pouvez le transporter du sud au nord?

M. RALSTON: Monsieur le président, je ne connais pas de mines qui utilisent véritablement de grandes quantités d'acide sulfurique.

M. DUMAS: Les mines d'or en font une consommation considérable.

M. RALSTON: Très peu, je pense. Elles font usage d'une bonne quantité de réactifs qui globalement constituent un tonnage extrêmement faible. L'endroit pour établir la raffinerie doit être, je pense, une région à forte consommation d'acide et à développement industriel complexe.

M. DUMAS: Pourriez-vous dire au Comité, monsieur Ralston, combien de livres d'acide sulfurique produira la région minière du lac Mattagami?

M. RALSTON: Je pense que la production d'acide est presque le double de toute la production de zinc.

M. DUMAS: Mais vous pensez que le concentré de zinc contiendrait en moyenne 55 p. 100?

M. RALSTON: Cinquante-cinq pour cent de zinc, oui.

M. DUMAS: Et le reste du concentré, soit 45 p. 100, se composerait de...

M. RALSTON: De soufre et de quartz et de gangue, c'est-à-dire, du minerai de rebut. Vous pouvez avoir au départ un minerai d'une teneur d'environ 12½ p. 100 de zinc et vous le concentrez en usine à une teneur d'environ 55 p. 100.

M. DUMAS: Maintenant, monsieur Purves, le bruit court qu'une usine de pâte viendrait s'établir dans la région du lac Mattagami. Si cela est vrai, cette usine utiliserait de grandes quantités d'acide sulfurique ou de soufre, n'est-ce pas?

M. PURVES: Monsieur le président, cela dépendrait, n'est-ce pas, du procédé de fabrication, S'il s'agit d'une usine de papier-journal, par exemple, on emploierait assez peu d'acide sulfurique.

M. FISHER: Est-ce que là-bas les forêts sont surtout des forêts d'épinettes?

M. RALSTON: Oui, l'essence qui domine est l'épinette.

Le PRÉSIDENT: Aviez-vous terminé, monsieur Dumas?

M. DUMAS: J'aurai peut-être quelques autres questions à poser plus tard.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pitman.

M. PITMAN: Ce qui me préoccupe, c'est ce qui concerne cette raffinerie de zinc, la ligne serait, comme vous l'avez dit, construite d'ici 18 mois. Elle entrera en service d'ici 18 mois. Voici la question que je désire poser: Je ne sais pas comment vous pourriez mettre sur pied une raffinerie de zinc dans un délai comme celui-là et si cela permettrait l'exploitation la première année.

M. RALSTON: Les représentants de la compagnie nous ont dit, monsieur le président, que même s'ils n'ont pas terminé leur raffinerie lorsque la mine et l'usine seront prêtes à entrer en fonctionnement, ils commenceront leur exploitation et expédieront le concentré de zinc sur les marchés mondiaux, comme ils le font d'ailleurs à l'heure actuelle.

M. DUMAS: Cependant, est-il possible de construire une raffinerie de zinc dans ce délai?

M. PURVES: Permettez-moi de préciser; d'après leur programme, ils espèrent y arriver. La raison pour laquelle nous visons une date limite c'est, naturellement pour être prêts ou pour que la ligne soit prête à entrer en fonctionnement, même si elle n'est pas parachevée, afin que l'on puisse amener par voie ferrée la dernière livraison de matériel.

M. PITMAN: Pouvez-vous me dire si une date limite a été fixée pour la décision qui devra être prise au sujet de l'emplacement de la raffinerie? A-t-on fixé une certaine date à laquelle il faudra avoir déterminé où la raffinerie s'installera?

M. RALSTON: Nos clients espéraient, d'après ce qu'ils nous ont dit la dernière fois, qu'une décision serait prise au cours du mois de mars.

M. CREAGHAN: Je me demandais dans quelle mesure les Chemins de fer nationaux du Canada était prêts à mettre en adjudication le défrichage du terrain destiné à la voie ferrée. Quand pourrez-vous commencer, après que ce bill sera approuvé?

M. PURVES: Monsieur le président, en réponse à cette question, nous avons, afin d'être le moins en retard possible, demandé des soumissions juste avant Noël, et nous avons eu soin de mentionner en tête de l'avis, le passage suivant:

Les personnes qui répondront à la demande de soumissions ci-après sont par les présentes avisées que l'acceptation de toute soumission et (ou) l'adjudication de tout contrat dépendent entièrement de l'adoption par le Parlement de mesures législatives accordant l'autorisation de procéder aux travaux.

Ainsi, les demandes de soumissions ont été lancées et les réponses sont venues. Je pense qu'un fois que le Parlement aura approuvé cette mesure législative, l'examen des soumissions et les formalités d'adjudication des contrats seront exécutés assez rapidement.

M. CREAGHAN: Les soumissions ont toute été reçues, et le délai est maintenant expiré?

M. PURVES: Le délai est maintenant expiré et les soumissionnaires attendent que le Parlement soit prêt à approuver le projet.

M. CREAGHAN: A quelle date le délai expirait-il?

M. PURVES: Le 23 janvier, à midi et demi.

M. CREAGHAN: Autrement dit, vous pouvez, si le présent bill est adopté, commencer le 1er mars?

M. PURVES: Je le pense. Je crois que la chose serait raisonnable. Nous pourrions commencer assez tôt, une fois obtenue l'approbation du Parlement.

M. CREAGHAN: J'adresserai peut-être une autre question à M. Taschereau, votre conseiller juridique. Comment le chemin de fer National-Canadien obtient-il l'emprise dans cette contrée sauvage?

M. PIERRE TASCHEREAU (*avocat, chemins de fer Nationaux du Canada*): Je ne sache pas qu'un marché particulier ait été conclu avec la province de Québec au sujet de cette ligne, mais nous avons toujours négocié avec le gouvernement de la province quelque accord suivant lequel nous déposons un plan d'expropriation qui indique les frontières du terrain dont nous avons besoin, et le document, de consentement, est déposé auprès de la province de Québec.

M. CREAGHAN: La chose a-t-elle été faite dans le présent cas?

M. TASCHEREAU: Non, la chose n'a pas été faite. Elle ne peut être faite avant l'adoption du bill, il va sans dire.

M. CREAGHAN: Est-ce que, invariablement, vous obtenez le terrain à un prix nominal?

M. TASCHEREAU: Je crois que nous payons la province de Québec sur la base de...

M. PURVES: Sur la base de l'essouchement du passage sur lequel nous avons acquis des droits.

M. CREAGHAN: Et vous finissez par obtenir un titre de la province?

M. TASCHEREAU: Oui, je le crois. C'est ce que nous avons fait relativement à la ligne de Chibougamau.

M. FISHER: Avant de partir, j'aimerais poser des questions à M. Balcer. Quelles négociations avez-vous poursuivies avec le gouvernement du Québec par rapport à l'ensemble du projet, et particulièrement du point de vue que M. Dumas semble mettre en évidence, soit d'orienter les établissements vers l'Abitibi, plutôt que de les laisser se fractionner et progresser dans des centres où il s'en trouve déjà?

M. BALCER: Je n'ai aucunement abordé le gouvernement du Québec.

M. FISHER: Voici une question tendancieuse: pourriez-vous admettre la valeur de l'établissement ainsi intégré dans la région même?

M. BALCER: J'imagine que oui. Vous demandez simplement une opinion. Il n'y a aucun doute que beaucoup d'agglomérations de la province de Québec seraient extrêmement intéressées à obtenir une fonderie de ce genre. D'autre part, notre gouvernement s'intéresse énormément à la mise en valeur du Nord, et en ce qui concerne mon ministère, vous pouvez être assurés que nous ne mettrions aucun obstacle à une réalisation de ce genre.

M. FISHER: Mais nous en arrivons au fait: votre gouvernement va inaugurer un conseil national de la productivité. La mesure législative va accorder certains avantages fiscaux à certaines régions où, afin de favoriser l'expansion, si je comprends bien, vous augmentez les chances. Votre gouvernement n'a pas du tout songé,—y a-t-il songé?—à donner à cette région des avantages comme endroit où on puisse intégrer bien plus que les établissements primaires conduisant à une fonderie, à une raffinerie, à l'ensemble des opérations?

M. BALCER: Je puis vous dire qu'à l'heure actuelle nous n'avons pas encore pris de décisions précises de cette ordre. Je vois ce que vous voulez dire. Votre point de vue peut être très intéressant comme objet d'un débat du Conseil national de la productivité, et je ne serais pas surpris que celui-ci voulût suivre la direction générale et la ligne de conduite de notre gouvernement, en vue de développer le Nord, comme je l'ai dit déjà; mais, personnellement, à titre de ministre des Transports, je n'ai rien fait dans ce sens, dans le présent cas.

M. FISHER: Puis-je démontrer quelque chose, monsieur le président? Je viens d'une région qui possède beaucoup de minerai de fer, qui produit beaucoup de zinc et de cuivre; cependant, tout s'en va à l'état primaire. Cet état de choses était un cas que, selon l'attitude de votre gouvernement, on devait tenter de vérifier et de changer. J'aimerais exprimer ici, au sein du Comité,—et je sais que M. Dumas pense probablement de même, vu qu'il représente une région de ressources,—que ce qu'il faut à un si haut point, c'est plus que des produits à l'état primaire; il faut des produits à l'état secondaire et à l'état tertiaire.

M. BALCER: Oui, même s'il s'agit de la région de Montréal, de la région d'Arvida ou de la région de Chicoutimi, les résultats sont les mêmes. Je veux dire qu'on fait au Canada le commerce des matières premières transformées à l'état secondaire.

M. FISHER: Je suis d'accord. Mais ce que vous ne faites pas, c'est d'établir dans le Nord une sorte d'agglomération qui ait de longues ramifications, une plus grande complexité, car le genre d'agglomération englobant tout n'existe pas.

M. BALZER: Nous n'avons pas du tout abordé ce problème.

M. FISHER: Quelle considération ont donné les chemins de fer Nationaux, en négociant avec les sociétés, pour les encourager à placer leurs fonderies, leurs raffineries, disons, dans la région de l'Abitibi?

M. RALSTON: Ils ont examiné divers endroits pour la raffinerie. L'un d'eux se trouvait dans la région de Mattagami. Mais une considération importante est l'économie. Les produits doivent pouvoir faire la concurrence sur les marchés mondiaux. Il n'y a pas pénurie de zinc. L'économie indique que l'endroit où placer une raffinerie était quelque part dans la province, près des eaux profondes.

M. FISHER: Et que dire d'une fonderie?

M. RALSTON: Une fonderie n'est pas nécessaire pour traiter le zinc.

M. FISHER: Je sais, mais je songeais au cuivre.

M. RALSTON: Le cuivre va à Noranda. Il s'y trouve déjà une fonderie.

M. FISHER: A-t-on songé à construire une fonderie dans la région même?

M. RALSTON: Le cuivre ne forme que .7 p. 100 du minerai; c'est dire que la production serait d'environ 6,000 tonnes de cuivre métal par année. Une fonderie assez petite pour ne produire que cette quantité de cuivre, simplement, ne serait pas d'une exploitation économique.

M. FISHER: Diriez-vous que la structure de taux que vous avez établie se fonderait davantage sur le principe du coût de service que sur celui de la valeur du service?

M. PURVES: Elle se fonde sur le principe du coût du service. Nous en arrivons au point où nous aurons pour ces denrées primaires des taux au delà desquels il n'y aura rien d'autre. Il s'agit du coût du service, et dans une mince mesure, du coût direct du service. Ces tarifs ne contribuent pas dans une proportion équitable aux frais indirects. Le minimum pourrait faire tomber toute l'affaire.

M. FISHER: Y a-t-il indication que le gouvernement provincial, qui a actuellement compétence en matière de ressources, s'intéresse à l'endroit où la raffinerie pourrait aller, ou ait quelque chose à dire à ce sujet?

M. RALSTON: Rien ne le prouve. Il s'agit simplement d'économie que nous sachions.

M. FISHER: Vous dites qu'il s'agit simplement d'économie, en ce qui concerne la société. Voulez-vous dire que la question serait la même, en ce qui concerne le gouvernement?

M. RALSTON: Je ne le sais pas. Je ne puis parler au nom du gouvernement.

M. McFARLANE: J'aimerais poser une question à M. Purves. C'est une question d'ordre technique, mais s'il ne peut pas y répondre, ce sera quand même très bien. Mais, si je ne me trompe, cette ligne sera construite avec des rails de 85 livres.

M. PURVES: C'est exact. Tel est le rail ordinaire pour les lignes d'embranchement et pour le volume de mouvement prévu.

M. McFARLANE: En vue du mouvement considérable que vous prévoyez pour cette ligne, ne pensez-vous pas qu'il serait préférable d'employer des rails plus lourds au moment de la construction.

M. PURVES: Je ne pense pas que ce soient là des rails légers. Toutefois,

si le volume du mouvement augmente et si l'usure est telle qu'il devient économique de placer sur la ligne des rails plus lords, nous serons ravis de le faire.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, à propos d'une question qui a été posée tout à l'heure au ministre au sujet de l'emplacement d'une fonderie, j'aimerais poser la question suivante: monsieur le ministre, croyez-vous qu'il soit de votre devoir ou de votre compétence, de conseiller soit le chemin de fer, soit la société de la Couronne ou l'établissement minier, en ce cas-ci, quant à l'endroit où placer la fonderie ou la raffinerie?

M. BALCER: Eh bien, je n'aimerais pas dire que le gouvernement croit devoir dicter une ligne de conduite à l'entreprise privée; mais je puis assurer le Comité que le gouvernement est prêt à encourager l'industrie et à lui demander son concours pour établir des entreprises dans des régions où elles pourraient vraiment et particulièrement contribuer à l'expansion de la région intéressée.

Mais, dans le présent cas, je pense, personnellement, qu'il résultera un bon équilibre de l'installation d'une exploitation minière dans une région tout à fait neuve, où il y aura un nouveau chemin de fer, puis de la création d'une raffinerie dans un grand centre populeux, où il pourrait y avoir présentement surplus de main-d'oeuvre. Je veux dire que, dans le présent cas, nous n'avons pas donné à la société instruction de construire dans une région plutôt que dans une autre.

M. CHEVRIER: Auriez-vous considéré qu'il était de votre devoir ou de votre compétence de le faire?

M. BALCER: Évidemment, s'il y avait une raison particulière d'agir ainsi, nous le ferions certainement.

M. CHEVRIER: Quand les chemins de fer Nationaux ont porté à votre attention qu'une raffinerie ou une fonderie serait construite sur les eaux de marée...

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: ...n'avez-vous pas songé qu'il était souhaitable de proposer de modifier la recommandation?

M. BALCER: Non, non.

M. CHEVRIER: Puis-je maintenant passer à un autre sujet, en m'adressant à M. Purves? Le voici: selon le bill, le coût de la ligne, par mille, est de \$140,000. Comment ce chiffre peut-il se comparer au coût de la construction de la ligne qui se trouve proche de celle-ci, soit la ligne allant de Barraute à Kiask Falls?

M. PURVES: Monsieur le président, une partie de la ligne allant de Barraute à Kiask Falls, c'est-à-dire la section de Barraute à Beattyville, a été construite dans les années quarante, et le coût réel a été en moyenne de \$79,000. De Beattyville à Chibougamau, le coût moyen était de \$133,400, et de Saint-Félicien au lac Caché, le coût moyen s'est établi à \$124,800.

M. CHEVRIER: Comment le coût du mille indiqué dans les annexes du bill, et celui des embranchements construits antérieurement se compare-t-il avec le coût réel?

M. PURVES: Je ne l'ai pas calculé, mais je pourrais le faire en quelques instants. Je n'ai pas les chiffres qui se trouvaient dans les annexes du bill concernant l'embranchement antérieur.

M. CHEVRIER: Tandis que vous vérifiez, tout d'abord, de combien la somme de \$140,000 sera dépassée, non pas en comparaison, toutefois, parce que le coût du mille a été dépassé dans les régions de Chibougamau et de Kiask Falls, puis-je poser une autre question? Les chemins de fer Nationaux ont-ils fait un relevé des ressources naturelles qui se trouvent dans la région du lac Mattagami?

M. PURVES: Oui, nous avons jeté un assez rapide coup d'oeil sur les autres ressources minérales qui semblaient se présenter. Nous avons aussi jeté un coup d'oeil sur les ressources forestières de la région.

Il n'était pas nécessaire de faire un examen très détaillé de ces ressources, car beaucoup d'explorations étaient encore en cours, et une seule entreprise, celle de la Mattagami Lake Mines, en soi justifiait la construction de la ligne.

M. CHEVRIER: Avez-vous examiné les autres ressources naturelles qui pourraient être exploitées par là? Par exemple, y aurait-il possibilité d'exploiter les ressources forestières?

M. PURVES: Oh oui, monsieur, naturellement. Nous croyons qu'il y a plus qu'une possibilité dans ce cas, mais nous répugnions à entrer trop avant dans la matière. Nous savions que des négociations de caractère confidentiel se poursuivaient avec le gouvernement du Québec, au sujet de l'exploitation d'une partie du bois, mais nous n'avions pas à tenir compte du trafic escompté de cela pour justifier la construction de la ligne présentement à l'étude. Nous savons aussi, approximativement, où nous devrions construire des prolongements de la ligne présentement en cause pour qu'on puisse exploiter la forêt.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Oui.

M. DUMAS: Je pense que ma question devrait s'adresser à M. Ralston. Pour en revenir à la possibilité d'installer dans la région du lac Mattagami une usine d'affinage du zinc, si vous considérez quelle est, au lac Mattagami, la teneur métallique du minerai en volume et en valeur, l'élément le plus important serait le zinc, tandis que le second serait sans doute le soufre, qui pourrait être extrait de la pyrite de fer et de la magnétite, tandis que le troisième serait le cuivre. Le concentré de cuivre doit être transporté à l'usine d'affinage de Noranda, parce que l'endroit est le plus rapproché et qu'il est logiquement le point où transporter le concentré. Or, le concentré de zinc pourrait être transformé ou raffiné soit sur place, soit, comme vous l'avez dit, le long du Saint-Laurent. Mais, fût-il raffiné sur place, il y aurait la question des produits secondaires, dont le plus important est le soufre. Est-ce que le sulfure de fer, sous forme de concentré, pourrait être économiquement transporté à Arvida, par exemple, où on consomme assez de soufre, et, par l'intermédiaire de cette ligne, en passant par Chibougamau et Saint-Félicien? Le transport pourrait-il s'y faire économiquement?

M. RALSTON: Je ne sais pas précisément, mais le sulfure de fer ou pyrite est un produit de classe très inférieure. Nous en avons beaucoup dans le pays, et il est très difficile à vendre. Même si nous avons la pyrite ou sulfure de fer, il faut user à son endroit de divers procédés et dépenser beaucoup d'argent. Il s'agit de savoir si l'exploitation serait vraiment économique. Si l'exploitation était économique, je pense que d'autres s'y consacraient. Je veux dire que dans la région de Chibougamau, Campbell Chibougamau, Opemisca et Île Merrill, il y a partout de la pyrite qu'on laisse se perdre. Ces endroits sont beaucoup plus rapprochés de la région du lac-St-Jean que la région que nous examinons, il va sans dire, et j'en conclurais que la réponse à la question de M. Dumas doit sans doute être non.

M. DUMAS: Dans les circonstances, monsieur Ralston, seriez-vous prêt à dire que la construction d'une usine d'affinage du zinc dans la région du lac Mattagami n'est pas une entreprise économique?

M. RALSTON: Monsieur le président, comme je l'ai dit, le zinc est un produit de classe très inférieure; du moins, c'est un produit dont le prix est très élevé, et nous avons encore à faire la concurrence sur les marchés mondiaux. Présentement, l'Europe consomme plus de zinc que nous, du continent nord-

américain. L'Europe obtient le zinc à très bon marché, et c'est là la concurrence que nous devons soutenir. Chaque sou que nous épargnons sur une livre de zinc est d'importance absolument vitale.

M. BALCER: Savez-vous, monsieur Ralston, si le gouvernement provincial a fait des observations à la société au sujet de l'emplacement de la raffinerie?

M. RALSTON: Je ne suis pas au courant de cela, monsieur le ministre.

M. BALCER: Merci.

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

M. DUMAS: Oui, monsieur le président. Je me demande si M. Purves pourrait nous dire combien de soumissions ont été reçues des sociétés de construction au sujet de la réalisation de cet embranchement?

M. PURVES: Monsieur le président, je dois vous dire que je ne le sais pas.

M. DUMAS: Vous ne savez pas combien de soumissions ont été reçues?

M. PURVES: Non, c'est une question qui relève de la Division du génie, et mon seul souci est la création d'industries nouvelles. Les demandes de soumissions entrent entièrement dans l'activité courante.

M. DUMAS: Voulez-vous laisser entendre qu'il n'y a personne ici, parmi ceux qui représentent les chemins de fer Nationaux, capable de nous dire combien de soumissions avaient été reçues le 23 janvier, il y a environ trois semaines?

M. PURVES: Non, nous ne le savons pas; mais nous pouvons le trouver, si vous le désirez.

M. CHEVRIER: Je pense que vous devriez le faire.

M. PURVES: Ce n'est pas que je sois désintéressé: au contraire.

M. DUMAS: Je pense que je devrais vous poser cette question-ci: des sources dignes de foi nous font savoir que des soumissions ont été reçues, — je ne sais pas combien, — et que les dépôts ont été retournés à certains soumissionnaires. Si je comprends bien, les soumissions des plus hauts soumissionnaires ont été retournées et les dépôts ont été rendus à un certain nombre de soumissionnaires, de sorte que, actuellement, trois ou quatre soumissions demeurent entre les mains des chemins de fer Nationaux. Les chemins de fer Nationaux décideront, immédiatement après l'adoption du présent bill, ce qui devra logiquement arriver.

M. PURVES: Monsieur le président, je puis vérifier ce point, si vous le désirez, et m'assurer des faits, mais la nature de ces choses explique pourquoi je ne me procure pas ce genre de renseignements. La question relève de l'administration des chemins de fer, et l'adjudication des travaux ressortit à un groupe spécialisé. Le travail relève de ce groupe. Nous pouvons trouver le renseignement à votre intention et vous le communiquer immédiatement après la réunion.

M. MCPHILLIPS: De toute façon, les soumissions concernaient uniquement le déblaiement, le débroussaillage et le nivellement, n'est-ce pas?

M. PURVES: C'est exact.

M. DUMAS: Monsieur Purves, vous avez dit précédemment, et bien des fois, que si une usine d'affinage du zinc devait être construite le long de la voie maritime du Saint-Laurent, vous n'en connaissiez pas exactement l'emplacement, mais je suppose que vous devez savoir assez bien où doit aller la raffinerie, car la question est très importante pour les chemins de fer Nationaux. Là sera votre terminus et le sujet a beaucoup d'importance. Vous devrez sans doute dépenser beaucoup d'argent pour établir ce terminus. Sera-t-il dans la région de Montréal, de Trois-Rivières ou de Québec?

M. PURVES: Monsieur le président, je ne sais pas quelles sont les possi-

bilités. L'industrie m'a rappelé que les renseignements demandés sont des données confidentielles dans le domaine de l'industrie. On m'a dit ceci, qu'il n'était pas nécessaire de me rappeler, qu'il s'agit de la valeur des terrains. Je ne puis même pas vous dire que les emplacements seront limités au voisinage de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. DUMAS: C'est plus près de Montréal?

M. PURVES: Je ne puis même pas vous dire cela, monsieur. Je sais qu'un assez grand nombre d'emplacements, assez dispersés, sont encore à l'étude et qu'une décision devra être rendue en mars. Nous nous sommes assurés de la façon dont nous les desservirions. Et en ce qui concerne l'estimation des recettes que nous retirerions, nous avons calculé selon le pire. Nous devons considérer la pire éventualité.

M. DUMAS: Est-il possible, monsieur Purves, que cette raffinerie ait une capacité supérieure à 250 tonnes par jours? Est-il possible qu'elle soit construite non pas seulement par *Mattagami Lake Mining Company Limited*, mais aussi par *Mattagami Lake Mines Limited* et quelque autre entreprise minière telle que *Orchan Mines Limited*?

M. PURVES: Monsieur le président, tout ce que je puis dire, je pense, en réponse à cette question, c'est que, dans des choses de ce genre, tout est possible. Je m'occupe à la semaine d'entreprises industrielles. Une des choses qui ont fait notre réputation, c'est que, en traitant avec les groupes industriels, tout ce qui est renseignement confidentiel au sujet de leur société est traité confidentiellement. J'admets qu'il y ait là un problème, mais le mieux que je puisse dire est que j'ai accepté les assurances qui m'ont été données que, parmi les divers emplacements que ces groupes ont considérés ou examinés, tous ne sont pas sur les rives du Saint-Laurent. Ces groupes ne prendront pas de décision, sans doute, avant le mois de mars.

M. HORNER (*Acadia*): Dans cet ordre d'idées, je pensais que vous aviez laissé entendre qu'on avait en vue plusieurs emplacements. Ils peuvent n'être pas tous le long du Saint-Laurent. Sont-ils le long de la voie des chemins de fer Nationaux, ou bien vous a-t-on, dans les accords, donné cette garantie?

M. PURVES: Monsieur le président, en réponse à cette question, je dirai que tous les emplacements peuvent être atteints assez facilement depuis la voie des chemins de fer Nationaux.

M. DUMAS: Naturellement, la question de l'emplacement de l'usine d'affinage du zinc et de la capacité de cette usine est très importante pour les chemins de fer Nationaux. Si une usine d'affinage du zinc d'une capacité de 400 tonnes par jour était construite, ce serait tant mieux pour les chemins de fer Nationaux et tant mieux pour l'agglomération où elle serait située; et les possibilités sont que cette raffinerie aura une capacité supérieure à 250 tonnes par jour, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Monsieur le président, la presse a annoncé récemment que la société *Orchan Mines* a tout à fait l'intention de s'associer à l'établissement de cette raffinerie. Si elle le fait, moyennant l'extraction de 1,000 tonnes par jour de minerai de l'*Orchan*, à teneur de 12½ p. 100 de zinc, la production du zinc de la *Mattagami Lake* et de l'*Orchan Mines* serait de l'ordre de 120,000 à 125,000 tonnes par année.

M. DUMAS: Voulez-vous dire la production de l'*Orchan Mines*?

M. RALSTON: Non, je parle de la production de la *Mattagami Lake Mines* et de l'*Orchan Mines*, à laquelle la *Mattagami Lake Mines* contribuerait dans une proportion d'environ 75,000 ou 80,000 tonnes de zinc.

M. DUMAS: Et il y a des chances que les autres sociétés fassent raffiner leur concentrés à cette usine?

M. RALSTON: Oh, évidemment.

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

(Les articles 1 à 5 sont approuvés.)

Relativement à l'article 6. . .

M. CREAGHAN: Relativement à l'article 6, monsieur le président, je présume que le ministère de la Justice n'insérerait pas dans la loi une disposition exigeant une garantie de la part des sociétés minières, et cela sans donner le détail de la garantie? Il ressort de nos délibérations de ce matin que la loi prévoit une garantie, mais s'il ne se trouve dans le bill même rien qui oblige la compagnie de chemin de fer à obtenir une garantie, je me demandais donc si, lorsqu'on a construit une ligne au Nouveau-Brunswick et une autre ligne dans le Québec, ces dernières années, les bills en question renfermaient une disposition établissant que la société de chemin de fer obtiendrait une garantie?

M. TASCHEREAU: Si je puis répondre à cette question, monsieur, je dirai que l'article 6 parle non pas de la garantie du trafic, mais de la garantie, par le gouvernement, des obligations qui pourraient être émises, pour financer le projet, par les chemins de fer Nationaux.

M. CREAGHAN: Je comprends cela, mais ne conviendrait-il pas que le Parlement établisse, dans sa sagesse, une disposition prévoyant, sous la rubrique «garanties», que le chemin de fer obtiendra une garantie de la société minière intéressée? La mesure législative prévoit que la ligne sera construite et que le chemin de fer obtiendra une garantie. Je me demandais ce qu'il arriverait si la société de chemin de fer demandait des garanties.

M. TASCHEREAU: Je pourrais peut-être répondre, non pas du point de vue de la ligne de conduite mais du point de vue des faits réels. Je ne me rappelle aucun bill concernant un embranchement qui ait renfermé une disposition portant qu'une garantie de trafic devait être fournie par une industrie.

M. CREAGHAN: Une autre question, avant què je délaisse le sujet: de quelle autorité les chemins de fer Nationaux insistent-ils pour obtenir une garantie? Cela vient-il de la ligne de conduite que suit le conseil d'administration! Il doit y avoir quelque raison. Personnellement, je m'oppose aux garanties. Je crois que les chemins de fer ont l'obligation de construire une ligne quand ils trouvent que le placement est vraiment sûr. Il se peut qu'en insistant pour obtenir des garanties, on retarde la mise en valeur du Nord.

M. PURVES: Puis-je répondre à cela, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement, monsieur Purves.

M. PURVES: Je dirais que c'est simplement là une bonne pratique d'affaires.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous pouvez les obtenir!

M. PURVES: Et, sans aucun doute, c'est un moyen excellent pour distinguer les projets d'une utilité économique très secondaire. Si une industrie est suffisamment sérieuse pour signer, en faveur du chemin de fer, une garantie qui protégera le chemin de fer à l'égard de ses frais généraux, du moins, à l'égard de son placement dans l'entreprise, je pense que le chemin de fer faillirait à ses obligations s'il n'exigeait pas une telle garantie.

M. CREAGHAN: Ne pensez-vous pas que le Parlement, qui doit couvrir le déficit du chemin de fer, devrait aussi se charger, s'il approuve la garantie, de le faire mentionner dans le bill même? Nous avons passé la majeure partie de la matinée à discuter les dispositions secrètes de la garantie. Il devrait certainement être conforme aux statuts que vous obteniez une garantie, si vous insistiez pour en avoir une.

M. PURVES: Eh bien, monsieur le président, nous avons construit des chemins de fer sans obtenir de telles garanties de trafic alors qu'un certain nombre

d'industries étaient en cause, que la mise en valeur était assez générale et qu'aucune industrie particulière n'insistait pour que la ligne fût construite.

Dans de tels cas, je l'admets, nous prenons plus de risques que dans le cas présent; mais je pense que lorsqu'une industrie est prête à signer une garantie, tout homme d'affaires dira «protégeons-nous autant que faire se peut».

M. CREAGHAN: J'approuve ce que vous avez fait, monsieur Purves. Je demande simplement à M. Taschereau, au sujet des formes établies, s'il ne serait pas de bon aloi qu'une disposition prévoie pareille garantie?

M. TASCHEREAU: Eh bien, ce que vous offririez aurait déjà été accompli.

M. CREAGHAN: La garantie n'a pas été signée, selon M. Purves.

M. PURVES: Ah oui, elle l'a été.

M. CREAGHAN: J'avais compris que l'accord était simplement à l'état de projet.

M. PURVES: Non, l'accord a été signé. Nous ne l'avons pas ici, c'est tout; mais l'accord a été signé, cacheté et placé dans notre coffre-fort.

(L'article 6 est approuvé.)

(Les articles 7 et 8 sont approuvés.)

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle approuvée?

M. DUMAS: Avant que nous approuvions l'annexe, voudriez-vous, monsieur Purves, me donner ce renseignement au sujet du nombre des soumissionnaires? L'avez-vous obtenu?

M. PURVES: Je pourrai vous l'obtenir par téléphone. Je vais téléphoner à Montréal et obtenir le renseignement à votre intention.

M. BALCER: Je vous le communiquerai, monsieur Dumas.

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 bill est-il approuvé sans modification?

(Approuvé.)

Dois-je faire rapport du bill sans modification?

(Assentiment.)

M. PURVES: Messieurs, je veux simplement vous exprimer ma gratitude du privilège que j'ai eu de prendre la parole devant le Comité. J'aimerais vous remercier de l'audience que vous m'avez accordée et de l'attention courtoise que nous avons reçue de votre part, alors que nous tentions de vous être utiles.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

M. DUMAS: Je désire vous rendre la réciprocité. Je pense que M. Purves et M. Ralston ont été très obligeants pour nous et qu'ils ont répondu à toutes les questions, sauf à celles dont la matière était très secrète, mais nous ne nous en tenons pas rigueur.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons une autre réunion demain matin, à 10 heures et demie, au sujet de la Loi constituant en corporation la «Aurora Pipe Line Company».

La motion d'ajournement est adoptée.

CHAMBRE DES COMMUNES
Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX
et
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président : W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU MARDI 21 FÉVRIER 1961

Bill S-2, Loi constituant en corporation
la *Aurora Pipe Line Company*
Y compris le troisième rapport à la Chambre

TÉMOINS :

M. K. H. Burgis, vice-président de la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited*
et M. C. A. Cathers, député.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président : M. W. Marvin Howe

Vice-président : M. Martial Asselin

et MM.

Allmark	Dumas	McPhillips
Badanai	Garland	Michaud
Baldwin	Grills	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Hardie	Nielsen
Bourbonnais	Hornér (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bourget	Howard	Payne
Bourque	Johnson	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Keays	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Kennedy	Rapp
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Lessard	Rogers
Bruchesi	MacInnis	Rynard
Cadieu	MacLean (<i>Winnipeg Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	Martini	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	McBain	Thompson
Chown	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
Creaghan	McFarlane	Valade
Denis	McGee	Winch
Drysdale	McGregor	Woolliams
		Wratten — (60)

Secrétaire du Comité :

Eric H. Jones.

ORDRES DE RENVOI

Chambre des communes

LUNDI 13 février 1961

Il est ordonné — Que le Bill S-2, Loi constituant en corporation la *Aurora Pipe Line Company* soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

LUNDI 20 février 1961

Il est ordonné — Que les noms de MM. Winch et Howard soient substitués aux noms de MM. Fisher et Pitman, respectivement, 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

MERCREDI 22 février 1961

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 S-2, Loi constituant en corporation la « Aurora Pipe Line Company », et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs audit bill est annexé aux présentes.

Le président,
W. M. Howe

PROCÈS-VERBAL

MARDI 21 février 1961

(3)

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

Présents : MM. Asselin, Chown, Creaghan, Dumas, Horner (*Acadia*), Howard, Howe, Keays, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), Martini, McDonald, McFarlane, McGregor, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nielsen, Pascoe, Rapp, Smith (*Calgary-Sud*), Winch et Woolliams. (21)

Aussi présents : M. D. Gordon Blair, agent parlementaire inscrit; de la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* : M. K. H. Burgis, vice-président; M. D. C. Jones, vice-président; M. L. B. Bannicke, avocat-conseil; M. K. W. Lloyd, sous-directeur, Division des pipelines.

Conformément à l'usage suivi lorsqu'un comité étudie un bill d'intérêt privé, le début des délibérations n'est pas sténographié.

Le secrétaire du Comité donne lecture de l'ordre de renvoi, en date du 13 février 1961, par lequel le Comité a été saisi du bill S-2.

Le Comité commence l'examen dudit bill d'intérêt privé, soit,

Le *bill S-2*, Loi constituant en corporation la « Aurora Pipe Line Company ».

M. Cathers, député, même s'il n'est pas membre du Comité, a demandé l'autorisation de prendre la parole devant le Comité, à une étape ultérieure des délibérations.

Sur la proposition de M. Smith (*Calgary-Sud*), appuyé par M. McDonald,

Il est décidé — Que M. Cathers soit entendu plus tard et qu'il soit subséquemment soumis à un interrogatoire.

M. Woolliams, parrain du bill, présente l'agent parlementaire, M. D. Gordon Blair, qui présente à son tour les quatre fonctionnaires de la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* présents à la séance.

M. Burgis explique ensuite le but du bill et il utilise à cette fin une carte qu'il déploie devant les membres du Comité. Il est interrogé.

M. Cathers prend ensuite la parole devant les membres du Comité, au sujet du bill S-2. Il déclare qu'il est financièrement intéressé dans la *Pembina Pipe Line Limited*, qui détient la majorité des actions de la *Foothills Pipe Lines Limited*, société avec laquelle la *Aurora Pipe Line Company* entrera en concurrence si cette dernière société est constituée en corporation. Il émet l'avis que la société qui existe déjà répond amplement aux besoins dans le domaine en cause. Il est interrogé sur sa déclaration.

Certains membres du Comité ayant remarqué qu'aucun sténographe n'est présent, sur la proposition de M. Nielsen, appuyé par M. Howard,

Il est décidé — Que le texte des délibérations du Comité, réuni pour étudier le bill S-2, soit sténographié et imprimé.

Sur la proposition de M. Winch, appuyé par M. Asselin,

Il est décidé — Que, conformément à l'ordre de renvoi qui lui a été adressé le 6 février 1961, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des *Procès-verbaux et Témoignages* qui seront dorénavant établis tandis qu'il examine le bill S-2.

A 11 h. 20 du matin, le Comité suspend la séance jusqu'à 11 heures et demie du matin, pendant qu'on s'assure de la présence d'un sténographe.

Le Comité décide que la déclaration d'ouverture de M. Burgis soit imprimée dans le compte rendu des délibérations du jour.

L'interrogatoire de M. Cathers et de M. Burgis se poursuit. Pendant cet interrogatoire, M. Winch dépose sur le bureau une lettre en date du 10 janvier 1961, que lui a adressée personnellement la *Pembina Pipe Line Limited*. Il donne lecture de certains passages de ladite lettre. Le Comité décide que la lettre soit imprimée dans le compte rendu des délibérations du jour. (*Voir l'appendice A.*)

Au cours dudit interrogatoire, M. Creaghan appuyé par l'honorable M. McGregor, propose

Qu'avant l'étude article par article du bill S-2, le Comité s'ajourne durant au moins une semaine, afin de donner aux parties intéressées le privilège de se présenter devant le Comité à la prochaine réunion.

La motion est rejetée par 8 voix contre 5.

Sur l'examen du bill article par article

Le préambule et les articles 1 à 5 sont individuellement approuvés à la majorité.
Article 6

M. Burgis est de nouveau interrogé. L'article 6 est approuvé à la majorité.

Les articles 7 à 11 et le titre sont individuellement approuvés à la majorité; le bill est approuvé, sans modification, à la majorité.

Il est ordonné — Qu'il soit fait rapport à la Chambre que le bill S-2 n'a pas subi de modifications.

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

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

TÉMOIGNAGES

(à compter de 11 heures et demie du matin)

MARDI 21 février 1961

(11 heures et demie du matin)

(N. B. Le Comité a commencé à siéger à 10 heures et demie du matin, pour examiner le bill S-2, d'intérêt privé. Conformément à l'usage, les délibérations du Comité sur ce bill d'intérêt privé n'ont pas été sténographiées. Toutefois, à 11 h. 20 du matin, le Comité a décidé que le texte de ses délibérations ultérieures touchant l'examen du bill seraient sténographiées et imprimées. Par après, les délibérations du Comité ont été sténographiées comme il suit.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons commencer.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Afin d'épargner du temps, je me demandais si nous ne pourrions pas tenir pour lue la déclaration d'ouverture. M. Burgis consentira sans doute à nous en remettre le texte, qui pourra être inséré dans le compte rendu comme partie des témoignages.

Le PRÉSIDENT: Je me le demandais. Consent-on à ce que l'exposé d'ouverture de M. Burgis soit inséré dans le compte rendu et imprimé comme partie des délibérations du Comité poursuivie aujourd'hui ?

Assentiment.

(N.B. Les remarques d'introduction de M. K. H. Burgis, vice-président de la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited*, étaient les suivantes :)

M. K. H. BURGIS (*vice-président de la Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited*): Monsieur le président et messieurs,

La demande visant la constitution en corporation de la *Aurora Pipe Line Company* est parrainée par la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited*. La *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* a été constituée en corporation en 1926, en vertu des lois du Canada, et les actions de la société sont inscrites à la Bourse de Toronto. Environ 10 p. 100 des actions en circulation sont la propriété de quelque 12,000 actionnaires du grand public, 22 p. 100, de la *Hudson's Bay Company*, et 68 p. 100, de la *Continental Oil Company*. Malgré la disparité de la participation de la *Hudson's Bay Company* et de la *Continental Oil Company*, chacune de ces sociétés a, d'un commun accord, des droits de vote égaux et une représentation égale au conseil d'administration. Le présent conseil d'administration comprend trois administrateurs d'origine canadienne, qui représentent la *Hudson's Bay Company*, trois administrateurs d'origine américaine, qui représentent la *Continental Oil Company*, deux administrateurs d'origine canadienne, qui représentent les actionnaires du grand public, et deux hauts fonctionnaires de la société.

Bien que nous ne cherchions pas à obtenir l'approbation du Parlement en faveur d'un projet de pipeline, nous avons l'impression que lorsqu'on demande l'adoption d'une loi spéciale constituant une société en corporation, l'usage est de fournir au Parlement le détail des projets que forme la société dans l'immédiat. En conséquence, nous fournissons le détail de la demande de la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* dont est présentement saisi le Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta et qui vise la construction d'un pipeline qui transportera le condensé depuis les champs de la partie sud-ouest de l'Alberta jusqu'à la frontière de la province de l'Alberta et de l'Etat du Montana. Si le projet est approuvé par le Conseil de conservation du pétrole et

du gaz de l'Alberta, en faveur de la *Aurora Pipe Line Company* sera demandée à l'Office national de l'énergie l'autorisation d'effectuer le passage à travers la frontière.

Le projet de pipeline que soumet présentement la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* vise à contribuer à résoudre les sérieux problèmes de commercialisation qui se posent au secteur de la production dans l'industrie pétrolière, dans l'Ouest du Canada. Je suis certain que vous tous, messieurs, êtes entièrement au courant du fait que, à l'heure actuelle, la production du pétrole brut dans l'Ouest du Canada est retenue à moins de la moitié de sa capacité, à cause du manque de marchés. La situation deviendra encore plus sérieuse à mesure que de grandes quantités de condensé seront produites, en même temps que la production du gaz naturel sera haussée pour satisfaire aux contingents d'exportation de ce produit vers les Etats-Unis, qui ont été approuvés récemment. Alors que, en théorie, le condensé est un mélange d'hydrocarbures, il est, essentiellement, un pétrole brut de poids spécifique élevé, qui peut être employé à la place du pétrole brut ordinaire pour alimenter les raffineries. On le vend sur les mêmes marchés et aux mêmes conditions que le pétrole brut ordinaire, et ainsi, il représentera un nouvel élément ajouté aux surplus actuels de l'Ouest du Canada. Par conséquent, le principal problème que doit résoudre l'industrie est de trouver de nouveaux marchés qui augmenteront la demande globale de pétrole brut et du condensé. A la suite de la nouvelle ligne de conduite adoptée par le pays, on peut prévoir au Canada un accroissement de l'emploi du pétrole brut et du condensé, mais si les niveaux de production fixés par le gouvernement doivent être atteints, une partie importante du surcroît de demande doit provenir d'exportations plus considérables vers les Etats-Unis. Toutefois, comme les entreprises productrices de pétrole brut aux Etats-Unis fonctionnent aussi au-dessous de leur capacité, toute augmentation des exportations du Canada vers les Etats-Unis sera certainement l'objet d'une forte opposition, à moins que les exportations ne puissent être acheminées vers les régions des Etats-Unis qui sont présentement desservies par des fournisseurs étrangers de pétrole brut, ou vers des marchés très dispersés, où elles n'auront pas de répercussions considérables ou cumulatives sur la production domestique des États-Unis.

A titre de grande entreprise de production de pétrole brut et de condensé dans l'Ouest canadien, notre société est vitalement aux prises avec la difficulté de trouver des marchés suffisants pour ses produits et offrant des prix convenables, et elle étudie constamment la question. Notre associée américaine, la *Continental Oil Company*, offre présentement, à Wrenshall (Minnesota) un marché quotidien de 10,000 barils de pétrole brut produit dans l'Ouest canadien, et elle a convenu d'offrir aux Etats-Unis, dans les montagnes Rocheuses et dans les régions avoisinantes des états de la Prairie, un nouveau marché d'au moins 10,000 barils par jour pour le condensé de l'Alberta. Cette offre ferme touchant un nouveau marché d'exportation pour le condensé de l'Alberta répond aux besoins, exposé précédemment, de placer la production canadienne sur des marchés américains très dispersés, ceci, afin d'éviter tout grave conflit avec les sociétés productrices nationales des États-Unis.

Il faudra construire uniquement une modeste quantité d'établissements de pipelines pour atteindre ces nouveaux marchés qu'offre la *Continental Oil Company*. Du côté américain de la frontière, la *Continental Oil Company*, par l'intermédiaire de sa filiale propriétaire d'un pipeline, est déjà en train de construire pour le pétrole brut une ligne partant de Cutbank, dans le Montana, qui viendra rejoindre le réseau principal actuel de lignes conjuguées affectées au transport du pétrole brut dans les régions des montagnes Rocheuses et de la Prairie, aux États-Unis. Si la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* obtient l'approbation requise pour la construction du pipeline proposé, la

Continental Oil Company étendra sa nouvelle ligne depuis Cutbank jusqu'à la frontière de l'Alberta et du Montana.

Du côté canadien de la frontière, la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited* se propose de construire une ligne de 41 milles, au coût approximatif de \$1,600,000, qui transportera le condensé depuis les champs de Piccher Creek, Watertown et Lookout Butte, vers le sud, jusqu'à la frontière des États-Unis. Le raccord traversant la frontière consistera simplement en une ligne d'un demi-mille, que construirait la *Aurora Pipe Line Company*, au coût estimatif de \$15,000.

M. NIELSEN: Je pense que M. Cathers devrait parler encore sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nielsen, nous avons ici un sténographe, et je crois que votre motion était que nous fassions imprimer le texte des délibérations. Je parle de votre motion initiale.

M. NIELSEN: Oui, afin que nous ayons le compte rendu des délibérations. J'avais proposé que les délibérations du Comité ne continuent pas avant qu'un sténographe ne fût disponible.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous faire insérer dans la motion la proposition que, pendant la présente réunion, il soit fait rapport de toutes les délibérations du Comité ayant trait aux bills privés ?

Des VOIX: Non, non.

M. NIELSEN: Non. La motion s'applique uniquement à la question dont le Comité est présentement saisi.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous avons la motion, qu'a appuyée M. Howard.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Il va maintenant nous falloir une motion au sujet de la quantité des impressions. D'habitude, nous faisons faire 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français.

Dois-je comprendre que M. Winch, appuyé par M. Asselin, propose que, conformément à l'ordre de renvoi qui lui a été adressé le 10 février 1961, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des *Procès-verbaux et Témoignages* établis au cours de l'examen du bill S-2 ?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: M. Nielsen a laissé entendre que M. Cathers ferait peut-être volontiers un autre exposé.

M. WINCH: Si oui, nous aimerions peut-être tous répéter ce que nous avons dit.

Le PRÉSIDENT: Je vais prier M. Burgis d'indiquer les noms des témoins, afin que les sténographes les reconnaissent.

M. BURGIS: A ma droite, voici M. Bannicke; vient ensuite M. Jones, puis, M. Lloyd.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Cathers a à ajouter quelque chose qu'il n'a pas dit dans son exposé antérieur.

M. CATHERS: C'est en réponse, je crois, à la remarque de M. Winch, au sujet de la façon dont on a fait la publication des avis. Je voudrais ajouter que les gens de la *Pembina* avaient l'intention d'être ici présents, mais que l'audience se poursuit aujourd'hui à Calgary, devant le Conseil de conservation et que c'est pourquoi ils n'ont pu venir.

M. NIELSEN: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Cathers une ou deux questions.

Le PRÉSIDENT: La parole est ensuite à M. Howard.

M. HOWARD: Parce qu'il est étroitement lié aux gens de la *Pembina*, je pourrais peut-être demander à M. Cathers si ces gens désirent comparaître devant le Comité

à la suite des audiences qui ont lieu en Alberta devant le Conseil de conservation du pétrole et du gas.

M. CATHERS: Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: Je pense que vient ensuite le tour de M. Woolliams.

M. WOOLLIAMS: Il y a une chose, seulement. Je raisonnais un peu comme M. Smith (*Calgary-Sud*). Après tout, la demande que contient la pétition vise simplement à constituer une société en corporation. En parlant, M. Cathers a fait ressortir quelque analogie entre la construction des chemins de fer et celle des pipelines. Pour qu'on insère mes paroles dans le compte rendu, je puis appeler votre attention sur deux ou trois articles de la loi sur l'Office national de l'énergie, laquelle constitue le chapitre 46 des Statuts du Canada de 1959. Tout d'abord, je mentionnerai l'article 10, que je ne lirai pas entièrement. L'article établit que l'Office est une cour d'archives; or, une cour d'archives peut entendre les témoignages. Ces témoignages sont les dépositions des témoins, la production et l'examen des documents, tout comme dans une autre cour.

L'article 27 dit :

Sauf les dispositions différentes énoncées dans la présente loi, une compagnie ne doit commencer la construction d'une section ou partie de pipeline.

a) que si l'Office, par la délivrance d'un certificat, a accordé à la compagnie la permission de construire la canalisation.

Puis, l'article indique les exigences.

L'article 44 détermine quelles sont les données qui doivent être soumises à l'Office:

Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, l'Office peut délivrer un certificat à l'égard d'un pipeline ou d'une ligne internationale de transmission de force motrice si l'Office est convaincu que la commodité et la nécessité publiques requièrent présentement et requerront à l'avenir la canalisation ou la ligne internationale de transmission et, en étudiant une demande de certificat, celui-ci doit tenir compte de toutes les données qui lui semblent pertinentes, et, sans limiter la généralité de ce qui précède, peut considérer ce qui suit:

- a) l'accessibilité du pétrole ou du gaz au pipeline, ou de la force motrice à la ligne internationale de transmission de force motrice, selon le cas;
- b) l'existence de marchés, effectifs ou possibles;
- c) la praticabilité économique du pipeline ou de la ligne internationale de transmission de force motrice.

Et voici un des points que vous avez soulevés:

d) la responsabilité et la structure financières de l'auteur de la demande, les méthodes de financement de la canalisation ou de la ligne internationale de transmission, ainsi que la mesure dans laquelle les Canadiens auront l'occasion de participer au financement, à l'organisation et à la construction du pipeline ou de la ligne internationale de transmission de force motrice; et

e) tout intérêt public qui, de l'avis de l'Office, peut être atteint par l'octroi ou le rejet de la demande.

M. Cathers, si je ne me trompe, quand le Parlement a été saisi de ce bill, en 1959, vous l'avez appuyé. Vous croyiez qu'il était bon d'établir un office de l'énergie.

M. CATHERS: C'est exact.

M. WOOLLIAMS: Et un grand nombre des points que vous avez soulevés aujourd'hui sont précisément les éléments dont s'occupe l'Office, par exemple, ce que transportera la ligne; telle est la fonction de l'Office.

M. CATHERS: Je le sais fort bien. Je pense avoir traité ce point; mais j'ai également dit que je ne croyais pas avoir le droit de m'en remettre à un office pour les jugements que je devais prononcer à titre de député. La raison pour laquelle la question est soumise aux députés, c'est que nous ayons l'occasion de nous prononcer sur l'opportunité de la construction du pipeline.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Cathers, vous admettez au moins qu'il s'agit d'un problème technique complexe. Il comporte les questions des marchés futurs, des produits disponibles et des lignes de transmission connexes. Le problème est hautement technique, n'est-ce pas ?

M. CATHERS: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ne croyez-vous donc pas que vous devriez vous abstenir de vous prononcer sur ces questions d'ordre technique ? Croyez-vous que, à titre de députés, vous avez qualité pour juger de cela ?

M. CATHERS: Je ne pense pas être qualifié pour me prononcer sur les aspects techniques de la question. Cependant, je me suis intéressé à celle-ci; j'ai assisté aux séances du Sénat, et j'étais ici au cours des séances au sujet du bill de la *Foothills*. Je ne parle pas en qualité d'expert, mais je prétends avoir le droit, à titre de député, lorsque nous sommes saisis de la question, de passer mes propres jugements et de poser des objections.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous pensez que tel est votre droit, mais vous avez dit que vous ne vous croyiez pas qualifié ?

M. CATHERS: C'est juste.

M. WOOLLIAMS: De fait, vous avez dit que vous n'aimez pas déléguer votre compétence; mais, en réalité, quand vous avez voté en faveur de l'Office national de l'énergie, n'avez-vous pas, en réalité, délégué l'autorité à l'Office national de l'énergie ?

M. CATHERS: Si c'est là la réponse, pourquoi la question n'est-elle pas soumise directement à l'Office de l'énergie ?

M. CHOWN: Parce que l'Office national de l'énergie ne peut, par une loi, constituer une société en corporation.

M. WINCH: Les seules questions qui sont soumises à l'Office national de l'énergie sont celles qu'autorise le Parlement. Tout dépend du fait que la société soit ou non constituée en corporation. Tel est le point que nous sommes en train de discuter.

M. NIELSEN: J'aimerais élucider dans mon propre esprit la véritable objection que vous posez. Est-ce une objection au principe de l'établissement d'un autre corps constitué en corporation, dont les services, croyez-vous, feraient double emploi avec ceux d'un corps déjà constitué en corporation? Si vous répondez affirmativement, est-ce que vous étendriez l'objection, par principe, aux comités parlementaires qui pourraient à l'avenir constituer en corporation un, deux ou une demi-douzaine d'autres corps, lesquels pourraient offrir des services semblables à ceux qui sont offerts dans le présent cas ?

M. CATHERS: En d'autres termes, vous arguez que je prétends qu'on devrait accorder le monopole au pipeline *Foothills*? est-ce cela ?

M. NIELSEN: Je vous demande si vous estimez que c'est là le principe de votre objection. Je ne tire pas de conclusions.

M. CATHERS: Je verrais plutôt un monopole dans la ligne de production, car, alors, tous les taux sont réglés par la Commission des transports, plutôt que dans la construction de deux pipelines qui ne reposeraient pas sur une saine économie. C'est là mon unique objection.

M. NIELSEN: N'ai-je pas raison si je dis que, en concluant que les deux pipelines ne reposeraient pas sur une saine économie, — et en cela je n'ai pas l'intention de vous offenser, — vous usurperiez la compétence impartie à l'Office national de l'énergie pour qu'il prononce des jugements de cet ordre ?

M. CATHERS: Je pense que c'est exact; voilà pourquoi l'Office existe : pour examiner le volume de la production en Alberta et pour passer un jugement. Toutefois, je ne crois pas que cela m'élimine, au stade actuel, que cela m'empêche, quand la Chambre est saisie d'un bill, de formuler l'objection que je puisse y voir.

M. NIELSEN: Alors, monsieur Cathers, je dois comprendre que vous admettez, s'il advient que le Comité approuve le présent bill et que celui-ci subséquemment adopté par la Chambre, qu'il y a possibilité, quand cette société se présentera devant l'Office national de l'énergie et lui demandera l'autorisation de transporter un produit au moyen de la ligne, que la requête fasse bel et bien l'objet d'un refus?

M. CATHERS: Je n'aimerais pas répondre à cela. Je ne sais pas ce qui pourrait arriver. La question traite d'une hypothèse.

M. HORNER (*Acadia*): M. Cathers et moi sommes du même avis sur une foule de choses. J'admets avec lui la théorie que le Parlement ne doit pas renvoyer à des commissions quelque chose qui relève de la compétence d'un député. Je hais la façon dont les commissions en ont parfois usé envers les gens. Dans le présent cas, toutefois, une société demande d'être constituée en corporation. Qu'arriverait-il si la société était déjà constituée en corporation et désirait exporter le produit? La question ne serait pas du tout soumise au Parlement. Elle serait soumise à l'Office national de l'énergie. En d'autres termes, l'Office national de l'énergie est établi pour remplir une fonction. Vous et moi n'aurions rien à dire à ce propos si la compagnie était déjà constituée en corporation. Autrement dit, une société qui serait déjà constituée en corporation et qui désirerait faire concurrence à la *Pembina* pourrait présenter son argumentation et vous n'auriez pas l'occasion de dire grand chose à ce sujet.

M. CATHERS: Cela ne fait aucun doute.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais poser une question à M. Burgis. J'aimerais comprendre clairement quel est le produit que la société désire exporter. M. Burgis a dit qu'il se compose d'hydrocarbures et de pétrole brut de poids spécifique élevé. Exactement, quel est le pourcentage de propane, de butane ou d'essence qui se trouve dans le produit que vous vous proposez d'exporter? En avez-vous une idée?

M. BURGIS: Je ne puis répondre à cette question de façon déterminée, mais je sais pertinemment qu'il y a une quantité relativement petite de propane et de butane dans le condensé provenant des champs d'où serait tirée l'exportation.

M. HORNER (*Acadia*): En d'autres termes, le produit principal consiste pratiquement en essence, comme vous l'avez dit, dans une proportion de plus de 90 p. 100?

M. BURGIS: Essentiellement, cela est vrai. Le produit est une chose extrêmement complexe, que, moi-même, je ne comprends pas entièrement. Mais il forme, dans une large mesure, ce qu'on appelle les pentanes-plus, lesquels, si je comprends bien, pourraient, fondamentalement, être transformés en essence.

M. HORNER (*Acadia*): Et, en majeure partie, en une essence de haute qualité?

M. BURGIS: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Je voulais simplement éclaircir ce point.

M. WINCH: J'aimerais demander à Burgis s'il voudrait dire au Comité sur quel motif il se fonde, effort, moralité ou efficacité, pour demander présentement à la Chambre des communes, sans faire de prévisions pour le marché domestique, l'autorisation de constituer en corporation une société qui est dans une proportion de 68 p. 100 propriété des États-Unis et qui est possédée et financée par la *Continental Oil*, qui exportera environ 11,000 barils, comparativement à une autre société qui a été constituée en corporation il y a deux ans et demi, qui est propriété canadienne dans une proportion de 90 p. 100, qui appartient dans une proportion de 50 p. 100 à l'Alberta, et dont le financement, sous la signature de son président, est accomplie dans une proportion de 95 p. 100 par des maisons de finance canadiennes? Pour quel motif, sur quelle base, nous demandez-vous de constituer en corporation cette société?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je rappelle le règlement, monsieur le président. Le témoin aimerait peut-être commenter les renseignements que M. Winch a donnés. Il dit des choses qui, je crois, devraient être prouvées. Cela est très important.

M. WINCH: Je suis prêt à déposer une lettre qui contient ces renseignements et que j'ai reçue du président de la *Pembina*.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est très bien, mais cela ne met pas nécessairement fin à l'affaire. Ces renseignements sont sujets à examen, naturellement. Le témoin pourrait peut-être commencer à commenter ces remarques.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre rappel au règlement, monsieur Smith?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous consentant à produire cette lettre, monsieur Winch?

M. WINCH: Oui, je serai heureux de la déposer, mais non pas en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Elle sera disponible et pourra être imprimée dans le compte rendu de la présente réunion?

M. WINCH: Je la déposerai à la fin de la séance.

M. BURGIS: Monsieur le président, tout d'abord, ce que nous nous proposons de faire est de construire un secteur de pipeline relativement petit. La méthode, je crois, est assez courante dans l'industrie, chez les sociétés pétrolières. Ces sociétés ont l'habitude de construire de petits secteurs de pipeline en rapport avec leurs installations de traitement et dans le cadre de leur propre établissement.

Les actions de notre société peuvent être distribuées dans le public, et elles sont offertes en vente à la Bourse de Toronto.

Selon les témoignages qui ont été rendus récemment, à des audiences tenues devant le Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta, il semble que si la société construit son pipeline jusqu'à Chicago, la *Standard Oil Company of Indiana* achètera et recevra une proportion de 30 p. 100 des actions de la *Westalta Company*, laquelle se propose de construire un réseau de raccord en Alberta et de construire une ligne principale qui descendra à la frontière, et de s'assurer une participation de 35 p. 100 dans la ligne *Foothills*, à un mille au delà de la frontière; et la *Standard of Indiana* désignera la moitié des administrateurs et des agents exécutifs en chef de ces sociétés.

M. WINCH: Puis-je déclarer que je vais déposer la lettre? Elle est signée par M. James A. Scott, président de la *Pembina Pipe Line Limited*.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quelle en est la date?

M. WINCH: La date est celle du 10 janvier 1961.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourrait-on nous donner la date du contrat?

M. BURGIS: La date du contrat entre la *Pembina* et la *Standard of Indiana* est celle du 14 décembre 1960.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous en avez parlé dans le témoignage que vous avez rendu devant le Conseil de conservation de l'Alberta.

M. BURGIS: Oui. Cela date exactement d'une semaine, c'était au cours de la semaine dernière.

M. WINCH: Je me propose de citer des passages de la lettre signée par le président et qui est en date du 10 janvier 1961.

Le fondement de l'accord *Standard-Pembina* est que la *Pembina* et le public du Canada seront les propriétaires et que la *Pembina* exploitera les installations du pipeline au Canada jusqu'au moment où le pipeline d'exportation aura été construit de l'Alberta à Chicago.

Dans le temps, la *Pembina* a consenti à vendre à la *Standard* les trois septièmes des intérêts qu'elle a dans les installations de l'Alberta et, en retour, la *Pembina* achètera une proportion de 35 p. 100 des actions communes, celles-

ci représentant toutes les installations américaines, y compris la ligne de transmission et l'usine de fraction située à Chicago.

Aux termes de cette transaction, le public canadien posséderait 30 p. 100, la *Pembina* 40 p. 100 et la *Standard* 30 p. 100 de l'ensemble des installations de pipeline au Canada.

La *Pembina* exploitera toutes les installations au Canada et la *Standard* exploitera toutes les installations aux États-Unis.

D'autre part, la *Mannix Company Limited*, société de construction dont l'entière propriété est entre les mains des Canadiens, exécutera les travaux de dessin, de génie et de surveillance touchant la construction ou l'inspection, relativement à tous les établissements du Canada, et la *Standard* aura les mêmes privilèges aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous déposer maintenant cette lettre?

M. WINCH: Puis-je demander qu'elle soit imprimée dans le compte rendu des délibérations du Comité?

Le PRÉSIDENT: Cela convient-il au Comité?

Assentiment.

(Voir l'appendice A.)

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. Burgis pourrait peut-être répondre à la question suivante, autant que vous sachiez est-ce que les renseignements contenus dans la lettre du président de la *Pembina* étaient conformes aux renseignements qui ont été récemment soumis au Conseil de conservation de l'Alberta?

M. BURGIS: Les renseignements semblent concorder raisonnablement, monsieur. Le contrat est très long, et il est rempli de conditions. Je faisais rapport de ce contrat. Le contrat a été remis par la *Standard* et la *Pembina* au Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta.

M. HOWARD: Au cours de cette dernière semaine ou de ces deux dernières semaines, les représentants de la *Pembina* et les représentants de vos sociétés unies ont témoigné devant le Conseil de l'Alberta?

M. BURGIS: Oui.

M. HOWARD: Est-ce que ces gens n'ont pas retiré leur demande?

M. BURGIS: Non, monsieur. Ils n'ont retiré que la demande dont l'objet était de doubler la partie que nous avons indiquée en vert.

M. WINCH: Ont-ils retiré leur demande?

M. BURGIS: Oui, ils l'ont retirée au sujet de cette partie-là.

M. HOWARD: On nous avait laissé entendre, indirectement, qu'ils avaient été obligés de retirer leur demande.

M. BURGIS: Non pas la totalité de leur demande. Après qu'ils eurent demandé l'autorisation de construire cette ligne descendant jusqu'à la frontière, ils ont subéquemment demandé au Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta la permission de construire ce qui était essentiellement la même ligne. Mais avant la tenue de l'audience, — je pense que c'était la veille de l'audience, — ils ont retiré leur requête, visant la construction de cette ligne.

M. HOWARD: Comment se fait-il que vous êtes associés avec la *Hudson's Bay Oil and Gas*? Comment se fait-il qu'une demande d'adoption d'un bill d'intérêt privé paraît sous le nom d'une autre société, la *Aurora*, plutôt que sous le nom de votre société?

M. BURGIS: Notre société est déjà constituée en corporation, monsieur. La *Hudson's Bay Oil and Gas* est constituée en corporation par l'État fédéral. Ce n'est pas une société constituée en vertu d'une loi spéciale ou d'intérêt privé; et si je comprends bien la loi, il nous faut une société de pipeline constituée en vertu d'une

loi spéciale pour pouvoir construire une ligne traversant une frontière provinciale ou une frontière internationale.

M. CHOWN: Je me demande si M. Burgis ou l'avocat serait assez bon, — puisque nous n'avions pas antérieurement de sténographe présent parmi nous, — de définir les raisons pour lesquelles les requérants croient que même si la *Foothills* obtient la permission de construire sa ligne, — et il existe un certain degré d'incertitude, — ils seront jamais capables de procéder nonobstant les conditions préalables posées dans l'accord qui a été conclu par ces diverses sociétés et qui porte la date du 14 décembre 1960?

M. BURGIS: Je suppose que le meilleur moyen de répondre serait de lire des passages de l'accord qui a été soumis au Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta.

Je vais lire le paragraphe 5, intitulé « Assurances et permis à obtenir antérieurement à la construction ». L'accord a été conclu entre la *Pembina Pipe Line*, la *Standard Oil Company of Indiana*, la *Foothills Pipe Line Company* et la *Dakota Eastern Pipe Line Company*. En voici le texte:

(1) Les parties intéressées sont d'avis que, comme condition préalable à l'accomplissement de leurs obligations respectives aux termes du présent accord, soit construire ou faire construire l'établissement projeté, l'usine de fraction ou le réseau de distribution, il sera nécessaire que des assurances donnant satisfaction à la *Standard* et à la *Pembina* soient d'abord obtenues des gouvernements du Canada, des États-Unis d'Amérique et de la province de l'Alberta, ou des agents exécutifs ou administratifs compétents, ou encore des services de ces gouvernements ou de l'un ou de plusieurs de ces services qui aient compétence, assurances selon lesquelles, directement ou indirectement, ils s'abstiendront

- a) de limiter, par la répartition, par tête ou autrement, de la quantité du produit disponible pour expédition par l'intermédiaire du réseau de captation et de limiter la réalisation du projet à une quantité inférieure à 160,000 barils par jour; ou
- b) d'exiger des exploitants du réseau de captation et de l'installation, qu'ils acceptent et expédient dans ces canalisations des substances ou des matières autres que le produit défini dans les présentes; ou
- c) d'imposer quelque nouveau droit ou quelque nouveau tarif applicable à l'exportation, depuis le Canada, ou à l'importation, aux États-Unis d'Amérique, du produit par l'intermédiaire de l'entreprise, lorsque ce droit ou ce tarif ne serait pas applicable à l'exportation ou à l'importation, selon le cas, du produit à la date du présent accord, ou de hausser quelque droit ou quelque tarif applicable à l'exportation ou à l'importation, selon le cas, à la date du présent accord; ou
- d) d'intervenir dans la libre détermination, par les producteurs de la marchandise ou par les expéditeurs actuels ou éventuels de la marchandise par la voie du réseau de captation et de l'installation, des conditions que peuvent renfermer les contrats d'achat conclus entre ces producteurs et ces expéditeurs, ou de modifier, au détriment des expéditeurs, les conditions établies dans les contrats d'achat passés par les producteurs et les expéditeurs; ou
- e) de défendre ou de limiter l'exportation, à partir du Canada, ou l'importation, aux États-Unis d'Amérique, du produit; ou
- f) d'exiger que les quantités du produit importées aux États-Unis par la *Standard* ou l'une de ses filiales, soient incorporées dans les contingents ou les allocations d'importation présents ou futurs, assignés ou accordés à la *Standard* ou à l'une de ses filiales, quand il s'agira d'en

déterminer l'observation, ou d'exiger que la *Standard* ou l'une de ses filiales réduisent ou suppriment les importations de pétrole brut, de pétrole non raffiné, des liquides du gaz naturel ou de produits finis provenant de régions autres que celles qui sont desservies par le réseau de captation, en vue de l'observation de tels contingentements ou de telles allocations d'importation, ou d'autres restrictions à l'importation; ou

- g) de modifier les exemptions consenties au Canada à l'égard du pétrole brut, du pétrole non raffiné, des liquides du gaz naturel ou des produits finis importés dans les districts I à IV, par la proclamation présidentielle n° 3279, en date du 10 mars 1959, modifiée par la proclamation n° 3290, en date du 30 avril 1959, et par la proclamation n° 3328, en date du 6 décembre 1959.

Quand les témoignages rendus ont été discutés devant le Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta, de grands doutes ont été exprimés au cours de l'interrogatoire en contradiction sur la possibilité d'obtenir des gouvernements qu'ils approuvent l'octroi d'une garantie constante qu'il n'y aurait pas de changement dans les tarifs ni dans les conditions existantes, pendant la durée du contrat, relativement aux importations et aux exportations.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a une autre question qui me vient à l'esprit: est-ce que la *Aurora Pipe Line* s'est opposée, la semaine dernière, devant le Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta, à la demande de la *Foothills*?

M. BURGIS: Oui, monsieur, elle s'y est opposée.

M. HORNER (*Acadie*): Quelles étaient les principales objections que vous posiez à l'établissement de la ligne proposée par la *Foothills*?

M. BURGIS: Elles étaient assez considérables. L'une était l'indétermination du projet; une autre était que nous ne croyions pas souhaitable que les producteurs de l'Ouest canadien s'emparent, en somme, de toute la production, — ou éventuellement de toute la production, — et la délivre à un seul acheteur aux États-Unis; troisièmement, nous n'étions pas satisfaits du prix offert.

M. WINCH: Pourquoi votre société s'est-elle décidée à se présenter après un délai de deux ans et demi alors que tant d'argent avait été consacré par la première société à la recherche et à l'organisation?

M. BURGIS: Pendant cette période, nous n'avions pas été entièrement inactifs. De fait, nous faisons partie d'un groupe qui travaillait au début en collaboration avec la société *Pembina*, et nous avons assumé notre part des frais de la recherche et de l'organisation accomplies. En réalité, nous avons travaillé en collaboration avec la *Pembina*, mais nous divergions d'opinion au sujet de sa façon d'envisager les choses.

M. WINCH: Avez-vous songé sérieusement à travailler en collaboration avec cette autre société, dans l'intérêt de l'Alberta, et, s'il en est ainsi, pourquoi n'avez-vous pas réussi à travailler ainsi avec cette société?

M. BURGIS: Je n'admets pas que vous disiez que nous n'avons pas réussi à travailler en collaboration avec elle.

M. WINCH: Eh bien, êtes-vous disposés à travailler en collaboration avec elle?

M. BURGIS: Oui, dans la mesure où nous croirions que l'entreprise est raisonnable et sûre.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez dit que vos désaccords étaient tellement fondamentaux, — et vous avez exposé ces désaccords devant le Conseil de conservation, — que vous ne pouviez admettre la façon dont cette société envisageait les choses?

M. BURGIS: Nous avons cru qu'il était superflu de doubler tout le réseau des pipelines destinés au pétrole brut, et c'est là un autre point que nous avons fait ressortir aux audiences tenues en Alberta.

M. HORNER (*Acadia*): M. Burgis a dit qu'il n'approuvait pas les prix offerts. Comment cela s'explique-t-il?

M. BURGIS: Eh bien, le sujet est assez complexe, et je ne sais pas si je suis entièrement compétent pour en parler.

A notre avis, à longue échéance, la valeur du condensé ayant rapport au pétrole brut augmentera et le prix commercial, aux termes de ce contrat uniforme à longue échéance, le rивerait au plus bas prix versé pour le pétrole brut aux États-Unis ou au Canada.

M. WINCH: N'y a-t-il pas un avantage à pouvoir exporter 75,000 barils, comparativement à 11,000?

M. BURGIS: Nous croyons que si un tel volume était disponible pour l'exportation, les réseaux actuels, pourvus des additions requises, permettraient d'exporter le même volume vers les mêmes marchés.

M. WINCH: D'après ce que vous avez dit au sujet du doublage, est-ce que la *Pembina* n'a pas témoigné d'un esprit de collaboration? Vous avez dit qu'elle était prête à retirer sa demande et qu'elle l'a fait.

M. BURGIS: La société s'opposait à ce que nous obtenions un permis pour construire notre propre installation. Je sais qu'elle a retiré sa demande, qui aurait été le double de la nôtre. Je ne sais pas si elle veut que nous obtenions notre permis. Mais si tel était le cas, nous en serions heureux.

M. NIELSEN: Savez-vous pourquoi elle s'opposait à ce que vous obteniez un permis?

M. BURGIS: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je voulais faire ressortir quelque chose, mais M. Chown devrait peut-être être entendu le premier.

M. CHOWN: J'allais dire que si la société s'opposait vigoureusement à ce que vous obteniez un permis, elle serait représentée ici par un avocat.

Toutefois, je pense qu'elle se rend compte qu'il s'agit présentement de l'exécution formelle d'une fonction du Parlement, et que, sans aucun doute, éventuellement, elle se présentera devant l'Office de l'énergie, si elle le désire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici le point que je veux faire ressortir, et j'aimerais que le cas soit très clair. Je pense que nous reconnaissons tous que nous avons le devoir de poursuivre cet examen et que, naturellement, nous avons l'autorité voulue pour le faire. Mais les circonstances montrent la difficulté que nous rencontrons, à titre de députés, en nous occupant de problèmes très complexes. Il est concevable que ces deux sociétés rivales n'échappent jamais aux autorités de l'Alberta en matière de réglementation et n'atteignent jamais l'Office national de l'énergie. Cependant, nous avons la responsabilité, dans la perspective du principe général, de nous assurer si la société d'établissement du pipeline devrait être constituée en corporation.

Vous nous avez déjà indiqué certains principes fondamentaux de votre structure financière. Vous avez mentionné la participation américaine et vous avez signalé certaines choses au début de votre texte. Vous avez sans doute étudié longuement les raisons pour lesquelles vous vouliez procéder selon les principes que vous avez choisis. Auriez-vous l'obligeance de nous parler plus longuement des détails contenus dans votre exposé concernant la nécessité de procéder ainsi?

Puis-je vous poser une autre question? Vous connaissez sans doute l'article 44 d) de la Loi sur l'Office national de l'énergie, en vertu duquel en dernière analyse, avant de vous accorder un permis, l'Office de l'énergie doit considérer la responsabilité et la structure financières, les méthodes de financement, la mesure dans laquelle les Canadiens auront l'occasion de participer au firmament, et ainsi de suite. Vous connaissez bien cet article?

M. BURGIS: Oui. Nous considérons l'importance relativement petite de la canalisation en question, qu'il serait très normal pour une compagnie pétrolière de construire comme faisant partie de ses installations ordinaires. En ce qui concerne le financement public, il est arrivé à nos administrateurs en 1957, d'offrir au public de participer au droit de propriété de la *Hudson's Bay Oil and Gas*, lorsque le public ne réclamait aucunement le droit à la propriété.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous dites en 1957?

M. BURGIS: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Mais quel a été le résultat ultime de cette démarche?

M. BURGIS: 9.6 p. 100 (environ 10 p. 100) des actions mises en circulation appartiennent à environ 12,000 actionnaires.

M. WINCH: Si je puis poser une question, pourquoi voulez-vous le dessus du panier?

M. BURGIS: Nous ne prenons pas le dessus du panier. Nous construisons un pipeline afin de desservir les seuls grands gisements d'Alberta qui, actuellement, ne communiquent pas directement avec les régions de distribution au moyen d'un pipeline qui pourrait servir à transporter le pétrole brut jusque sur le marché intérieur et le marché d'exportation.

M. WINCH: Prétendez-vous que si vous ne le construisez pas, la compagnie Foothills ne s'emparera pas de l'affaire?

M. BURGIS: Non, monsieur; je ne prétends pas cela. Vous pouvez voir d'après la carte que nous nous proposons de construire un petit pipeline d'une longueur de 41 milles au coût de \$1,600,000. Ce placement sera suffisant pour que nous puissions faire sortir le pétrole du pays.

M. WINCH: Mais vous dites bien que si vous ne procédez pas à la construction du pipeline, vous n'avez aucune raison de croire que la Pembina ne captera pas cette source.

M. BURGIS: Pourvu qu'elle obtienne l'autorisation du Conseil de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta; mais je ne saurais dire si elle l'obtiendra ou non.

M. WINCH: Permettez-moi de dire une chose. Étant donné la déclaration de M. Chown, je tiens à faire remarquer que j'ai lu ce sur quoi vous avez attiré mon attention et ce qui a paru dans les journaux, et que je n'y ai rien trouvé qui indiquait la date de la présente réunion. Le seul texte qui fait allusion à la date est celui de notre procès-verbal de jeudi dernier. Aussi, on doit prendre note de la déclaration de M. Cathers, qui a dit qu'il a communiqué avec la Pembina et que la raison pour laquelle les représentants de la Pembina ne sont pas ici aujourd'hui est qu'ils doivent se présenter devant le Conseil de conservation de l'Alberta.

M. WOOLLIAMS: Est-ce la seule raison pour laquelle ils ne sont pas ici?

M. CATHERS: Je ne puis répondre à cette question.

M. WOOLLIAMS: Je ne crois pas qu'il soit allé jusqu'à dire cela. Il a seulement dit qu'ils comparaissent devant le Conseil de conservation, mais il n'a pas dit que c'est la raison pour laquelle ils ne sont pas ici.

M. CHOWN: Il y a un bon nombre d'avocats à Ottawa qui, j'en suis sûr, se feraient un plaisir de servir de représentants.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, M. Creaghan?

M. CREAGHAN: Tout d'abord, je crois qu'il convient de dire que je suis très en faveur du principe du bill et que j'ai l'intention de l'appuyer le moment venu. Toutefois, je suis d'avis que les députés qui font partie du présent comité ont le devoir d'étudier le bill et ses buts, même s'il existe un office national de l'énergie. Je suis très heureux que les témoignages soient transcrits. Je me suis informé pour savoir d'où venaient les témoins et si cela ne les gênera pas terriblement d'être obligés de prolonger leur séjour ou de revenir plus tard. J'ai l'intention de proposer que, avant que nous

abordions la discussion détaillée des dispositions du bill, le secrétaire donne avis d'une séance qui aura lieu à une date ultérieure. Je me rends compte que nous avons un office à qui il appartiendra de décider si le permis doit être accordé ou non, mais je vous fais remarquer que nous avons le devoir d'étudier le bill, de nous assurer que la compagnie est constituée en corporation et que ceux qui s'opposent au bill auront l'occasion de se présenter devant le comité parlementaire pour exprimer leur opposition, s'il y a lieu. Je ne sais pas s'il y aura de l'opposition. Je serais assez heureux s'il n'y en avait pas. Mais je propose qu'avant de commencer à discuter chaque article en particulier nous suspendions les séances jusqu'à plus tard, afin que tous les adversaires du bill puissent témoigner devant le Comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai une objection à formuler, monsieur le président; ce que dit M. Creaghan présuppose qu'ils n'ont pas eu le droit de témoigner, et je crois que ce n'est pas le cas.

Le PRÉSIDENT: Qu'il s'agisse de n'importe quel comité permanent de la Chambre des communes, ceux qui ont des objections à soulever contre un bill ont le droit d'être présents aux séances. Et, comme je l'ai déjà dit, le public en a été informé.

M. WINCH: Mais la date de la séance n'a pas été annoncée, d'après ce que vous m'avez montré.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, s'il y a des gens qui s'intéressent vraiment à un bill privé de ce genre, c'est à eux de s'informer de la date à laquelle une séance du Comité doit avoir lieu.

M. NIELSEN: Le présent Comité a le pouvoir de citer des témoins à comparaître s'il le désire.

M. CREAGHAN: Je ne connais pas de témoins que je voudrais appeler. Je suis porté à croire que les membres eux-mêmes n'ont pas été mis très au courant de la présente séance. J'étais à la réunion d'hier matin, et on nous a laissé entendre que nous nous réunirions ici ce matin pour étudier le bill. La question que nous avons à examiner hier était d'une tout autre nature; il s'agissait d'une ligne de chemin de fer de la province de Québec. Pour ma part, je ne me préoccupe pas de savoir s'il y aura des témoins et je n'ai pas l'intention d'appeler qui que ce soit, parce que je ne sais pas qui appeler. Cependant, je crois que nous devons donner amplement le temps au public de se présenter ici, et c'est pourquoi je vais proposer que les séances du Comité soient suspendues pendant une période d'une semaine avant que nous examinions chacune des clauses.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous rédiger cette proposition?

M. WINCH: Auparavant, permettez-moi de dire que, tout en approuvant la proposition, j'aimerais savoir s'il est possible que l'auteur de cette proposition stipule que les séances doivent être suspendues, non seulement pour une semaine, mais jusqu'à ce que les membres soient de nouveau convoqués par le président; en ce qui concerne la lettre de M. Scott, président de la Pembina, lettre que j'ai produite devant le Comité, j'aimerais que M. Scott soit informé de la date qui sera fixée et qu'on lui demande s'il désire comparaître en personne ou s'il veut envoyer un représentant.

Le PRÉSIDENT: A titre de président du Comité, et connaissant les sentiments de M. Cathers, je lui ai laissé entendre qu'il ferait bien d'entrer en contact avec les représentants de la Pembina et de leur demander s'ils voulaient comparaître devant le comité au cours de la présente séance. N'est-ce pas exact, M. Cathers?

M. CATHERS: Vous m'avez parlé. A quel moment?

Le PRÉSIDENT: Il y a environ une semaine, lorsque la question était devant la Chambre.

M. CATHERS: Eh bien, je ne sais pas si ça s'est passé comme ça, ou comment je vais y répondre. L'invitation, tout en passant par moi, devrait émaner de vous.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, c'est un principe qui est observé depuis quelques années dans le présent comité. On a laissé entendre qu'il y a eu des

irrégularités dans la demande en question. La présente séance est conduite de la même manière que celle au cours de laquelle ont comparu les représentants de la Pembina, et toute remarque qui supposerait que les gens n'ont pas eu le droit de comparaître ne serait pas conforme à la vérité. Si la compagnie rivale avait une raison valable de s'opposer au bill (et personne n'osera insinuer qu'elle n'en connaît rien et qu'elle ne reconnaît pas son importance, surtout en Alberta), elle serait ici sans aucun doute, si elle voulait se faire entendre. Je n'y comprends rien, monsieur.

M. WINCH: Je suis membre du Comité, et il y a très peu de temps que je suis au courant.

M. MCGREGOR: J'ai appris qu'il y avait une séance quand j'ai reçu l'avis ce matin, et je ne suis pas en mesure de l'approuver.

M. HORNER (*Acadia*): Mais la question ne semble pas vous intéresser au plus haut point. Il y a un mois qu'elle fait l'objet de débats à la Chambre.

M. WINCH: Mais la date de la présente séance n'a jamais été mentionnée.

M. HORNER (*Acadia*): Mais vous auriez pu vous en informer.

M. WOOLLIAMS: Avant que vous mettiez la question aux voix, il y a une chose qu'il ne faut pas perdre de vue. La demande adressée au Parlement vise simplement la constitution d'une compagnie en corporation, et je veux souligner que le droit de construire un pipeline ou d'exporter quoi que ce soit au moyen d'un pipeline tombe directement sous la juridiction de l'Office national de l'énergie lui-même.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Si je puis placer une remarque, monsieur le président, nous n'allons pas trancher la question de savoir quel cheval gagnera la course; nous accordons tout simplement aux deux le droit de prendre part à la même course.

M. WINCH: N'importe quelle loi votée par le Parlement est importante et doit être considérée importante.

M. PASCOE: Avant que nous nous prononcions au sujet de la proposition, les témoins devraient indiquer jusqu'à quel point ils seraient incommodés.

Le PRÉSIDENT: Ceci constitue un autre problème, messieurs; les témoins sont venus ici au prix de dérangements considérables, et s'ils sont obligés de revenir au bout d'une semaine, ce sera un ennui de plus pour eux. Nous sommes cependant en présence d'une proposition présentée par M. Creaghan. Quelqu'un veut-il l'appuyer?

M. MCGREGOR: Je l'appuie.

M. NIELSEN: Avant que vous mettiez la question aux voix, je voudrais faire remarquer qu'en fait la demande présentée par l'Aurora doit avoir reçu beaucoup de publicité, puisque l'annonce a même été publiée dans le seul journal du Territoire du Yukon, le *Whitehorse Star*. Je ne doute pas le moins du monde que les directeurs de la Pembina ont reçu avis de la date de la présente audience, qu'il y a même des mois qu'ils savent qu'elle devait avoir lieu. S'ils avaient le moindre intérêt à se présenter devant le comité pour soulever des objections, ils ont eu amplement le temps de se renseigner pour savoir s'ils devaient comparaître, comment et quand.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est saisi d'une proposition.

M. MCPHILLIPS: Cette proposition est tellement contraire aux pratiques de la Chambre des communes que je crois que nous devons être très prudents. La publicité qu'on a faite a été considérable et on a publié des avis non seulement dans les journaux mais dans la Gazette du Canada, et ce procédé est en usage au Parlement depuis des années et des années. Si nous abandonnons cette ligne de conduite, là où des avis publics ont été donnés, et si nous commençons à aviser des individus à tout moment, nous allons rendre inutiles nos propres débats.

M. WINCH: Cela se fait dans tous les comités auxquels j'ai pris part.

Le PRÉSIDENT: Il semble y avoir une différence d'opinions. Nous allons mettre aux voix la proposition de M. Creaghan qui porte que, avant que le Comité procède à l'étude de chaque article du bill S-2, les délibérations seront suspendues pour une

période d'au moins une semaine afin que les parties intéressées aient le privilège de comparaître devant le Comité au cours de la prochaine réunion.

Ceux qui sont pour la proposition?

Contre?

Huit contre et cinq pour la proposition.

Je déclare la proposition rejetée.

Maintenant, messieurs...

M. MCPHILLIPS: Un mot avant que vous ne poursuiviez. M. Burgis nous a fait savoir qu'en fait la compagnie Aurora a été créée par la *Hudson's Bay Oil and Gas Company*, et je suppose qu'elle l'a été, dans un but particulier, nommément la construction d'une partie très peu importante d'une canalisation qui représente une dépense d'environ \$15,000. Mais la compagnie a certainement d'autre chose en vue. La demande vise seulement la constitution en corporation. Je vois qu'ils demandent l'autorisation d'édifier un capital de 10 millions de dollars.

Qu'est-ce qu'ils ont en vue à part ce petit pipeline de \$15,000?

M. BURGIS: Pour le moment, monsieur, nous n'avons rien de particulier en vue. Toutefois, comme un bon nombre d'autres compagnies pétrolières, nous faisons affaire dans les pipelines. Souvent, lorsque nous songeons à transporter du pétrole brut ou du condensé d'un champ ou d'un marché à un autre, cela peut impliquer que nous avons à traverser une frontière interprovinciale, et quand cela se produira nous pourrions sans doute utiliser l'Aurora pour construire d'autres facilités de transport, mettons entre le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest et l'Alberta ou quelque chose de semblable. Mais nous n'avons en vue rien de défini à l'heure actuelle. Nous introduisons cet élément, comme le font la plupart des compagnies, lorsqu'elles établissent une société qui doit durer indéfiniment, afin qu'elle soit plus flexible et s'adapte mieux aux conditions éventuelles.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs?

Le préambule est-il approuvé?

Le préambule est approuvé.

M. WINCH: Je propose très, très sincèrement qu'on nous donne l'occasion de lire le rapport et d'étudier la documentation avant de prendre une décision au sujet de ce bill en tant que comité.

Le PRÉSIDENT: Mais nous sommes en comité, M. Winch.

Le préambule est-il approuvé?

Le préambule est approuvé.

Les articles 1, 2 et 3 sont approuvés à la majorité des voix.

Article 4...

M. NIELSEN: Aucune de ces dispositions n'obtient l'unanimité, monsieur le président. J'ai entendu le député de Vancouver-Est exprimer son opposition.

M. WINCH: Je m'oppose à ce bill, monsieur. J'espérais que nous formerions un comité.

Le PRÉSIDENT: Ceci est un comité.

M. WINCH: Je voulais dire discuter le bill entre nous, de l'un à l'autre.

M. CHOWN: La formule de ce bill est la formule normale de tous les bills de cette nature?

M. Gordon BLAIR (*avocat de l'Aurora Pipe Line Company*): Oui, M. Chown.

Le PRÉSIDENT: L'article 4 est-il approuvé?

L'article 4 est approuvé à la majorité des voix.

L'article 5 est-il approuvé?

L'article 5 est approuvé à la majorité des voix.

L'article 6 est-il approuvé?

L'article 6, pouvoir de construire des pipelines et de les mettre en service.

M. NIELSEN: Monsieur le président, je voudrais poser une ou deux questions au sujet de l'article 6. Par cette disposition, la compagnie proposée demande qu'on lui accorde le pouvoir de construire des pipelines au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta, en Colombie-Britannique, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, et je demande au témoin, qui est au courant des faits, quel but la compagnie se propose lorsqu'elle inclut dans l'objet de l'article 6 le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest?

M. BURGIS: Je suis heureux de répondre à cette question. Nous avons entrepris au Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest un assez vaste programme de recherches qui aboutira, nous l'espérons, à la découverte de gisements de pétrole, et il se peut qu'éventuellement nous ayons besoin de construire ou d'aider à construire un pipeline pour amener le pétrole sur le marché. Il est certain que nous n'avons pas encore besoin d'un pipeline dans cette région, mais nous y avons entrepris un programme de recherches assez étendu.

M. NIELSEN: Si je comprends bien, vous détenez en ce moment des permis d'exploration au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. BURGIS: Oui, monsieur.

M. NIELSEN: Et vous cherchez activement du pétrole et du gaz dans ces deux territoires?

M. BURGIS: En effet, monsieur.

M. WINCH: Puis-je poser une question, monsieur?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, M. Nielsen?

M. NIELSEN: Puis-je savoir si la *Continental Oil*, qui est affiliée à une compagnie des États-Unis, possède le même genre de permis d'exploration au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. BURGIS: Non, monsieur, elle n'a pas ce permis.

M. NIELSEN: Merci, monsieur le président.

M. WINCH: J'aimerais savoir si je me trompe au sujet de l'article 6: j'ai l'impression que, bien que votre compagnie d'oléoducs demande à être constituée en corporation avec un capital de 10 millions de dollars seulement, et bien que selon M. Burgis cette compagnie se propose uniquement d'exporter du pétrole du sud-ouest de l'Alberta jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars, ce qu'elle demande en réalité dans l'article 6, c'est d'englober tout le territoire de l'Alberta, tout comme la *Foothills Pipe Line* à laquelle nous avons accordé un permis il y a deux ans et demi.

M. BURGIS: Lorsque j'ai répondu à votre première question, je croyais que vous vouliez parler de nos projets immédiats, de ceux que nous avons la certitude de mettre à exécution. J'ai parlé du seul projet que nous sommes sûrs de mettre à exécution.

M. WINCH: Mais dans l'article 6, vous nous demandez de vous accorder dès maintenant l'autorisation de faire des affaires dans tout l'Alberta, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest si vous le désirez.

M. BURGIS: Je crois savoir qu'un bill est normalement conçu de cette manière.

M. WINCH: Evidemment, mais je parle de...

M. SMITH (*Calgary-Sud*): On pourrait peut-être laisser au témoin le temps de répondre.

M. BURGIS: Je crois savoir que c'est la forme normale d'un bill.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): C'est là le point.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 est-il adopté?

L'article 6 est adopté à la majorité des voix.

M. WINCH: Je ne suis pas tout à fait sûr qu'on nous a donné toute l'histoire au sujet de l'article 6.

Les articles 7 à 11 sont approuvés à la majorité des voix.

Le titre est approuvé à la majorité des voix.

Le bill est approuvé sans amendement, à la majorité des voix.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

Des VOIX: Adopté à la majorité des voix.

APPENDICE « A »

Bureau 303,
805 sud-ouest, 8^e avenue,
Calgary, Alberta.
Le 10 janvier 1961.

M. Harold E. Winch, député
Chambre des communes
Ottawa, Ontario

Monsieur,

Plus de 90 p. 100 des actions ordinaires de la *Pembina Pipe Line Limited* sont détenues par environ 2,000 actionnaires canadiens. Un peu plus de 50 p. 100 des actions privilégiées appartiennent à des Canadiens de la province d'Alberta. Plus de 95 p. 100 des capitaux destinés au financement de notre dette ont été réunis au Canada par des sociétés canadiennes de placement. Notre compagnie recueille tout le pétrole brut des champs de la Pembina, en Alberta, et le transporte jusqu'à Edmonton où une partie de ce pétrole est utilisée dans les raffineries; le reste est transporté vers l'Est par l'*Interprovincial Pipe Line* et vers l'Ouest par la *Trans Mountain Pipe Line*. Depuis six ans, nous livrons environ 100,000 barils par jour (BPD) à Edmonton. Ce volume représente à peu près le tiers de tout le pétrole produit dans la province d'Alberta.

Notre compagnie possède un actif d'environ 28 millions de dollars et occupe 150 employés permanents, qui sont tous des Canadiens. Tous les administrateurs et tous les fonctionnaires supérieurs de la compagnie sont des Canadiens. Au cours de nos années de service, nous avons prouvé que les Canadiens ont la compétence voulue pour concevoir, construire et mettre en service un réseau de canaux de transport du pétrole brut d'une envergure considérable.

En août 1957, lorsque nous avons étudié les effets de la production de gaz naturel sur la situation des compagnies pétrolières en Alberta, nous nous sommes rendu compte qu'une telle production entraînerait la production simultanée d'une grande quantité de propane, de butanes, de condensats et de soufre. Ces produits doivent être extraits avant que le gaz ne soit exporté. Étant donné que ces produits d'une valeur potentielle sont en quantité considérable et que le Canada au point de vue économique est impuissant à en absorber plus d'une petite partie, nous avons entrepris une étude afin de déterminer quels sont les meilleurs marchés pour ces produits et les meilleures méthodes de transport. Depuis le mois d'août 1957, nous travaillons fermement à résoudre le problème et depuis deux ans et demi un petit groupe de huit spécialistes canadiens entretenu par la *Pembina Pipe Line Limited* s'y consacre exclusivement. Nous avons aussi consulté un bon nombre de spécialistes de l'extérieur. Il ne fait pas de doute que nous avons précédé les autres dans ce domaine et nous croyons être toujours en tête. Nous n'avons eu aucune concurrence à soutenir jusqu'à il y a environ un an, lorsque nous demandions au gouvernement d'Alberta un premier permis pour recueillir les sous-produits liquides du gaz (propane, butane et condensat) des gisements de gaz naturel.

A l'heure actuelle, nous avons quatre concurrents, dont la *Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited*. Cette compagnie est sous la dépendance d'une compagnie pétrolière américaine, la *Continental Oil Company* de Houston, qui détient 67.8 p. 100 des actions ordinaires. Le reste est réparti entre la *Hudson's Bay Company of England*, qui

possède 22.6 p. 100 des actions, et le public américain et canadien, qui en détient 9.6 p. 100.

La Pembina a toujours soutenu que de 20,000 à 40,000 barils par jour environ de ces sous-produits liquides du gaz seront utilisés dans l'Ouest du Canada et que le reste constituera un surplus pour l'exportation. L'Est du Canada, à cause de ses besoins particuliers, n'est pas un bon débouché pour les sous-produits du gaz. On prévoit que vers la fin de 1963 l'offre au Canada dépassera la demande d'environ 70,000 barils par jour. Si cette quantité est exportée aux États-Unis, le Canada en tirera un revenu qui dépassera les 50 millions de dollars au cours de la première année.

Pendant deux ans, la Pembina a cherché pour le surplus des débouchés appropriés. Elle a constaté que le seul marché important est la région de Chicago. Tous sont d'accord sur ce point, y compris nos concurrents. La situation de ce marché comporte un avantage particulier pour le Canada et l'Alberta, car le pétrole brut canadien ne pénètre pas dans la région du grand Chicago et le fait d'approvisionner un tel marché à même les surplus de sous-produits liquides du gaz naturel représenterait une augmentation du marché canadien du pétrole sans entraîner une diminution des ventes sur les marchés qui existent déjà. Le principal raffineur de la région métropolitaine de Chicago est la *Standard Oil Company* (Indiana), qui possède à Chicago une importante raffinerie d'une capacité de production de 250,000 barils par jour. Cette compagnie vend aussi 35 p. 100 de tous les produits du pétrole qui sont consommés dans la région métropolitaine de Chicago. Pendant plus de deux ans, la Pembina a négocié avec la Standard de l'Indiana dans le but de former une association pour la vente du pétrole canadien aux États-Unis. Il y a trois semaines, la Standard Oil, de l'Indiana, et la Pembina ont conclu une entente en vertu de laquelle la Standard accepte de vendre, jusqu'à concurrence de 75,000 barils par jour, le surplus du condensat canadien, dans un mélange de six parties de condensat, une partie de butane et une de propane. (A leur état naturel, ces liquides se trouvent mélangés dans des proportions respectives de 4, 1 et 1 environ.) L'entente entre la Pembina et la Standard stipule essentiellement que les pipelines au Canada seront la propriété de la Pembina et du public canadien et seront mises en service par la Pembina jusqu'au moment où sera construit le pipeline qui servira à l'exportation du pétrole d'Alberta jusqu'à Chicago. A ce moment, la Pembina a convenu de vendre à la Standard Oil les trois-septièmes des intérêts qu'elle possède dans les installations d'Alberta et en retour la Pembina achètera 35 p. 100 des actions ordinaires de toutes les installations de la compagnie américaine, qui comprennent le canal de transmission et l'usine de fractionnement de Chicago. Une fois cette transaction effectuée, le public canadien détiendrait 30 p. 100, la Pembina, 40 p. 100, et la Standard, 30 p. 100 de toutes les installations pétrolières du Canada. Tous les pipelines du Canada seront mis en service par la Pembina, et ceux des États-Unis, par la Standard. De plus, la *Mannix Company Limited*, compagnie de construction qui appartient entièrement à des Canadiens, sera chargée d'étudier, de préparer et de surveiller la construction et l'inspection de toutes les installations au Canada, et la Standard jouira des mêmes privilèges aux États-Unis.

Le coût global de notre projet serait d'environ 130 millions de dollars, dont 40 millions seraient dépensés au Canada.

Il y a deux ans, la Pembina a constitué en corporation, en vertu d'une loi particulière, la compagnie *Foothills Pipe Lines Limited*, qui sera chargée de transporter des produits de l'Alberta aux États-Unis.

La *Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited* (*Continental Oil Company*) tente maintenant de faire concurrence à la Pembina en offrant d'acheminer le surplus des sous-produits liquides du gaz naturel de l'extrême sud de l'Alberta jusqu'aux pipelines de la Continental, aux États-Unis. Cette compagnie prétend qu'elle n'a pas l'intention, à l'heure actuelle, d'étendre ses installations de l'Alberta afin de capter les produits

des gisements de gaz naturel du nord de la province. Si on prend cette déclaration à la lettre, la Hudson's Bay se prépare à recueillir sans effort la meilleure partie du produit au détriment du reste de la production pétrolière de la province. De plus, cette initiative, si on n'y fait pas obstacle, peut très bien mettre en danger notre système, qui est équitable et bien constitué, par suite du manque d'une économie de volume des pipelines. Si la Hudson's Bay a l'intention de s'étendre éventuellement vers le nord de la province, cela signifie qu'elle veut copier exactement ce que nous nous proposons de faire depuis plusieurs mois. C'est dans ce but que la Hudson's Bay s'efforce d'obtenir la constitution en corporation, en vertu d'une loi particulière, une compagnie pétrolière comparable à notre compagnie Foothills.

Cordialement à vous,

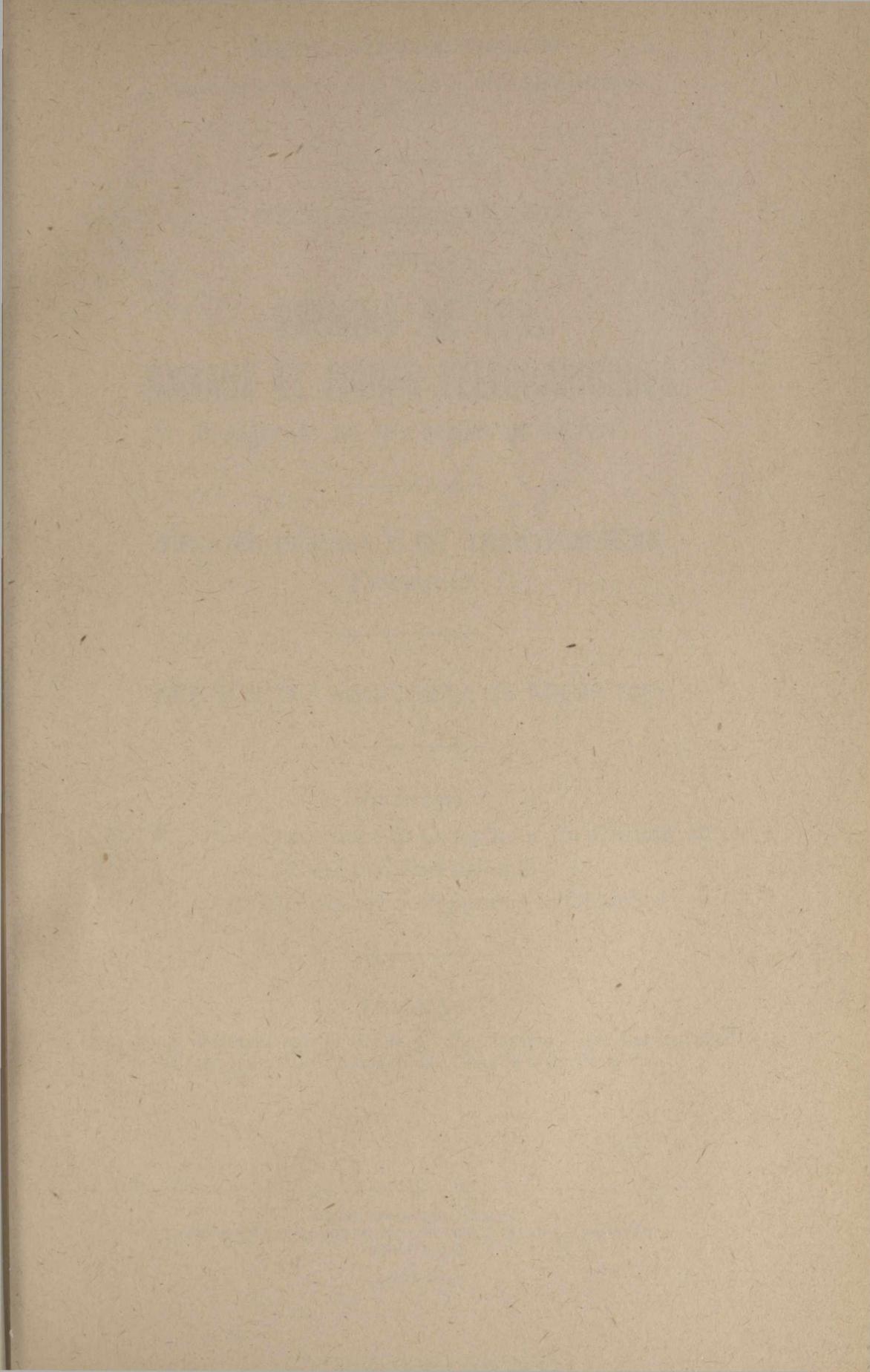
(Signature) James A. Scott,

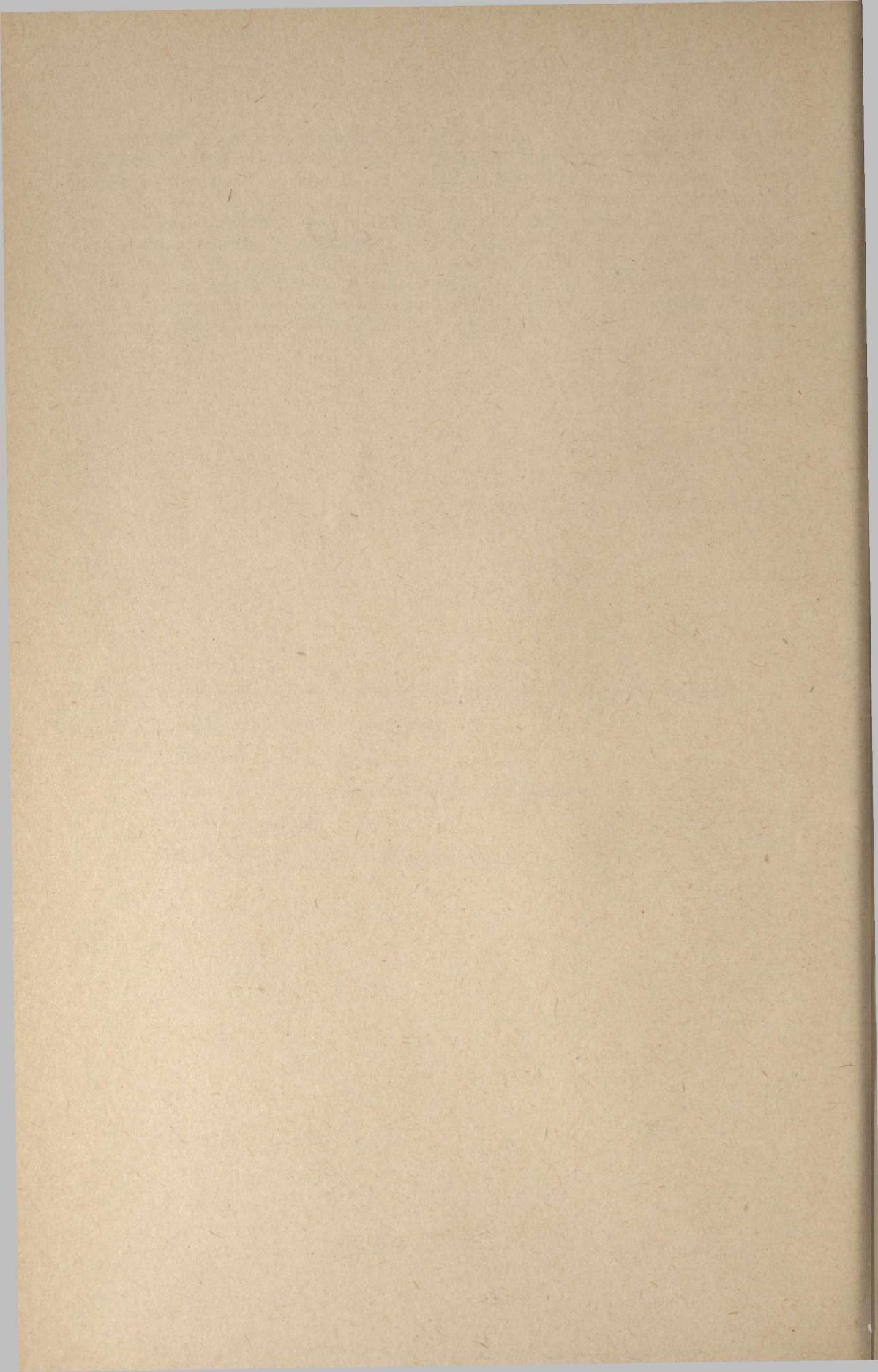
Président,

PEMBINA PIPE LINE LIMITED,

P.-S.—Vous trouverez ci-inclus, à titre d'information, les rapports suivants:

1. Relevé de Stevenson et Kellog.
2. Dernier rapport annuel.
3. Liste de 12 compagnies pétrolières importantes.
4. Carte du projet.
5. États financiers de la Hudson's Bay.





CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ PERMANENT
DES
**CHEMINS DE FER,
CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

SÉANCE DU MERCREDI 15 MARS 1961

concernant

le Bill S-13, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer
Canadien du Pacifique

Y compris le quatrième rapport à la Chambre

TÉMOINS:

M. Gregory J. Gorman, avocat et M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef de la
Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24691-8-1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Martial Asselin

et MM.

Allmark	Drysdale	McGregor
Badanai	Dumas	McPhillips
Baldwin	Fisher	Michaud
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bourbonnais	Grills	Pascoe
Bourget	Hardie	Payne
Bourque	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>LaPointe</i>)	Keays	Pitman
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Kennedy	Rapp
Bruchési	Lessard	Rogers
Cadieu	MacInnis	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	Martini	Speakman
Chown	McBain	Thompson
Creaghan	McDonald	Tucker
Crouse	McFarlane	Valade
Denis	McGee	Wooliams
		Wratten—60.

Secrétaire du Comité,

Eric H. Jones

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 21 février 1961

Il est ordonné—Que le nom de M. Crouse soit substitué à celui de M. Nielsen sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MARDI 7 mars 1961

Il est ordonné—Que le Bill S-13, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 8 mars 1961

Il est ordonné—Que les noms de MM. Speakman, Fisher et Pitman soient substitués à ceux de MM. Smith (*Calgary-Sud*), Winch et Howard respectivement sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI 15 mars 1961

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 S-13, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, et il a décidé de faire rapport dudit bill sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages entendus relativement audit bill est annexé au présent rapport.

Le président,
W. M. HOWE

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 15 mars 1961

(4)

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.

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Chevrier, Crouse, Dumas, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, Kennedy, Lessard, MacInnis, McBain, McFarlane, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rapp, Rogers, Speakman et Smith (*Simcoe-Nord*)—(20).

Aussi présents: M. Gregory J. Gorman, avocat-conseil de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, agent parlementaire inscrit, et M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le Comité entreprend l'étude du bill suivant, à savoir,

Bill S-13, Loi concernant la Compagnie de Chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le président demande au Comité de considérer s'il y a lieu de consigner et d'imprimer les délibérations du Comité relatives à ce bill privé, ledit bill concernant la construction proposée d'un embranchement de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique. Après une brève discussion, sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), appuyée par M. Chevrier,

Il est décidé—Que les délibérations du Comité sur le Bill S-13 soient consignées par écrit et imprimées.

Sur la proposition de M. Keays, appuyée par M. Rogers,

Il est décidé—Que, conformément à l'Ordre de renvoi du 6 février 1961, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs au Bill S-13.

Le secrétaire du Comité donne lecture de l'Ordre de renvoi du 7 mars 1961, par lequel le Bill S-13 a été renvoyé au Comité.

Préambule

Le motionnaire, M. Speakman, député et membre du Comité, présente l'agent parlementaire, M. Gorman, et le témoin, M. Colpitts.

M. Gorman dit quelques mots au sujet du bill et M. Colpitts lit un exposé concernant l'objet du bill et, à l'aide de cartes qui ont été distribuées aux membres présents, explique la situation de l'embranchement proposé et les fins auxquelles il doit servir. Il est interrogé à ce sujet.

Après examen détaillé du bill

Le préambule, les articles 1 et 2 et le titre sont approuvés successivement; le projet de loi est approuvé sans modification.

Il est décidé—Qu'il soit fait rapport à la Chambre des communes du Bill S-13 sans modification.

Au cours de l'interrogatoire du témoin, M. Chevrier lui a demandé quels seraient les tarifs applicables audit embranchement. Le témoin déclare qu'il est impossible de se les procurer immédiatement et qu'on ne pourra probablement pas les connaître avant un certain temps.

M. Chevrier dit qu'il considère que le renseignement qu'il a demandé devrait être inscrit au dossier du Comité et il propose, appuyé par M. Lessard, que les tarifs applicables audit embranchement soient fournis au Comité et imprimés en appendice au procès-verbal de l'une des réunions ultérieures du Comité. La proposition est adoptée.

Le Comité convient de ne pas reproduire en appendice la carte qui lui a été montrée et qui a pour titre: «Plan de la situation approximative de l'embranchement proposé, de Rimbey en direction nord-est, etc.».

A 10 h. 5 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

Eric H. Jones

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 15 mars 1961

Le PRÉSIDENT: Avant de commencer, aujourd'hui, j'ai une question à poser au Comité: le Comité désire-t-il que ses délibérations en rapport avec le projet de loi qui nous occupe, nommément le Bill S-13, Loi concernant un embranchement du Pacifique-Canadien, soient consignées et imprimées?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*), appuyé par M. Chevrier, propose que les délibérations du Comité concernant le Bill S-13 soient consignées et imprimées. Adopté.

M. KEAYS propose, appuyé par M. Rogers, que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français de ses procès-verbaux et témoignages relativement à l'étude du Bill S-13.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander au secrétaire de donner lecture de l'Ordre de renvoi.

Le SECRÉTAIRE: Ordre de renvoi de la Chambre en date du 7 mars 1961:

Il est ordonné que le Bill S-13, 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: Je mets en délibération, maintenant, le préambule du projet de loi en cause et je prie M. Speakman, qui en est le parrain à la Chambre, de donner des explications au sujet du bill et de présenter l'agent parlementaire et le témoin.

M. SPEAKMAN: Vous avez immédiatement à votre droite M. C. A. Colpitts, avec qui j'ai eu le plaisir de travailler il y a un bon nombre d'années. Il est ingénieur en chef de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique. A côté de lui, M. Gregory J. Gorman, avocat représentant la Compagnie.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une déclaration à faire, monsieur Colpitts ou monsieur Gorman?

M. GREGORY J. GORMAN (*Agent parlementaire inscrit et avocat-conseil de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique*): Puis-je me permettre de dire en quelques mots, monsieur le Président et honorables membres, que M. Colpitts, qui est l'ingénieur en chef de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, est très familier avec la construction proposée. Il donnera un aperçu général de l'objet de cette nouvelle entreprise et je crois qu'il sera prêt à répondre aux questions des honorables membres sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Colpitts, avez-vous tout d'abord des explications à donner au sujet du projet de loi ou préférez-vous que le Comité vous interroge?

M. C. A. COLPITTS (*Ingénieur en chef de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique*): J'ai ici un bref exposé, monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il entendre cet exposé? Très bien.

M. CHEVRIER: Je crois que nous devrions entendre l'exposé de M. Colpitts.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. COLPITTS: L'usine de la *British American Oil Company* qu'on propose de construire sera située dans la partie sud-ouest de la section 5, du township 44, rang 1, à l'ouest du cinquième méridien et produira environ 196 tonnes de soufre, 200 tonnes de butane et 127 tonnes de propane par jour.

On prévoit que 90 p. 100 du soufre seront exportés et que le reste sera écoulé dans l'est du Canada. Le propane et le butane seront expédiés vers plusieurs points de la Colombie-Britannique, de l'est du Canada et des États-Unis. Le chemin de fer est considéré comme le

seul moyen possible de transporter ces produits de l'usine à leur point de destination. On estime actuellement que la durée du champ de pétrole où sera située l'usine sera d'environ 50 ans.

Des négociations sont en cours entre la compagnie du chemin de fer et la *British American Oil Company Limited* en vue du financement de la ligne, et on pense qu'aucune difficulté ne surviendra pour empêcher les deux parties de conclure un accord satisfaisant.

La ligne proposée doit relier l'usine au réseau du Pacifique-Canadien près de Rimbey (Alberta) à un point de la subdivision d'Hoadley sur l'embranchement de la ligne de la Compagnie, entre Lacombe et Leduc. La subdivision d'Hoadley, du point marquant 0.0 mille jusqu'au point marquant 69.8 milles, a été mise en service en 1921; du point marquant 69.8 milles jusqu'au point marquant 91.2 milles, en 1929; et le reste du parcours, en 1931.

Il y a à Rimbey des lignes d'intérêt commercial. Il y a un employé du chemin de fer à la gare, et des moyens de transport à partir de l'usine de la *British American Oil Company*. Il se peut qu'on soit obligé d'aménager d'autres voies ferrées à Rimbey afin de répondre aux exigences du mouvement supplémentaire en provenance de l'usine. Actuellement, le transport des marchandises qui traversent Rimbey est assuré par un train mixte quatre jours par semaine, et par un train de marchandises deux jours par semaine; le service est rapide et suffisant dans les deux sens, quel que soit le point de départ ou d'arrivée des marchandises sur la ligne proposée.

La ligne proposée commence à un point situé à trois milles et demi environ au nord de Rimbey, dans la subdivision d'Hoadley, et se dirige vers le nord-est jusqu'à la propriété de la *British American Oil Company Limited*, située dans la partie sud de la section 5, du township 44, rang 1, à l'ouest du cinquième méridien dans la province d'Alberta, ce qui représente un parcours d'environ huit milles et quart.

Les deux premiers milles de la ligne traversent un terrain enfoncé, au sol composé d'argile et de terreau qui donne d'abondantes récoltes de foin et de céréales, et qui est recouvert ici et là d'épaisses broussailles. Il y a ensuite trois milles de contrée ondulée et accidentée où l'on trouve des terres cultivées, de l'herbe drue et des bois épais. Le sol généralement sablonneux contient de l'argile et du terreau. Puis, sur une distance de deux milles et demi, la ligne traverse des terrains enfoncés et marécageux semés d'herbe et d'épaisses broussailles. Cette section se trouve dans la vallée arrosée par le bras nord de la sinueuse rivière Blindman. Les derniers trois quarts de mille s'élèvent rapidement au-dessus de la vallée et traversent un terrain de sable et de gravier pour arriver jusqu'à l'emplacement de l'usine. Les terres que doit traverser la ligne de chemin de fer sont utilisées surtout pour les pâturages; on y fait aussi un peu d'agriculture.

Des ingénieurs expérimentés ont fait une étude afin de déterminer le meilleur tracé possible pour la ligne en question. Le plan que vous avez par devers vous indique le tracé qui a été choisi comme étant le plus économique au point de vue aménagement et mise en service, et celui qui servira le mieux les intérêts de l'industrie. Les directeurs de l'usine désirent avoir un accès direct et rapide au mouvement ferroviaire de la ligne Calgary-Edmonton par l'intermédiaire de la subdivision d'Hoadley. On a procédé à une étude détaillée afin d'établir la situation exacte de la ligne. On a conclu des ententes à l'amiable avec les propriétaires des terrains que doit traverser la nouvelle voie, et on a obtenu des autorités locales l'autorisation de traverser les prises routières.

Le Pacifique-Canadien a la certitude que la construction de cette ligne est parfaitement motivée, du point de vue du chemin de fer comme du point de vue de l'industrie. Parmi les routes de la région, il y en a une à liants noirs qui sort de Rimbey en direction sud et une route de gravier en direction nord; il y a aussi une route de gravier qui relie Rimbey Est à Ponoka, ainsi que des routes municipales gravelées dans les environs immédiats de l'usine. L'exploitation de l'usine sans une ligne de chemin de fer ne serait pas rentable. Tout le projet témoigne une fois de plus du progrès économique considérable qu'a connu l'Alberta depuis la découverte du champ de pétrole de Leduc, en 1947. L'exportation du soufre et des autres produits sera profitable à l'économie canadienne.

M. DUMAS: Auriez-vous l'obligeance de nous dire combien de tonnes de soufre seront produites par jour?

M. COLPITTS: Cent quatre-vingt-seize tonnes.

M. DUMAS: Savez-vous combien de tonnes seront exportées?

M. COLPITTS: On estime que 90 p. 100 du soufre seraient exportés.

M. DUMAS: Vous dites 90 pour 100?

M. COLPITTS: Oui, et cela représente tout près de 180 tonnes.

M. DUMAS: Et le reste sera vendu dans l'est du Canada?

M. COLPITTS: Je crois savoir que c'est le cas.

M. MCBAIN: Cette usine de la *British American Oil Company* est-elle en construction?

M. COLPITTS: Je crois que oui, monsieur. Je crois qu'on a commencé la construction de l'usine.

M. MCBAIN: Mais elle ne produit pas encore?

M. COLPITTS: Non.

M. SPEAKMAN: Permettez-moi de dire, monsieur le Président, que l'usine fonctionne en partie à l'heure actuelle, mais qu'elle n'est pas ouverte officiellement. On s'attend à ce qu'elle soit officiellement ouverte vers la fin d'avril ou le début de mai.

M. MCBAIN: Comment se propose-t-on de transporter le soufre produit à l'usine avant l'établissement de la voie? Est-ce qu'on se propose d'utiliser des camions?

M. COLPITTS: Tant que l'embranchement ne sera pas construit, on amoncèlera probablement le soufre pour l'expédition plus tard.

M. SPEAKMAN: On a prévu cet amoncellement.

M. BALDWIN: Monsieur le Président, j'ai une question à poser pour compléter celle de M. Dumas. Avez-vous procédé à une enquête économique ou vous êtes-vous appuyés sur les déclarations de la *British American Oil Company* pour savoir si le marché mondial pourra absorber le soufre à longue échéance?

M. COLPITTS: Nous nous sommes appuyés sur les données de la *British American Oil Company*.

M. BALDWIN: Avez-vous conclu une entente avec la *British American Oil Company* au sujet d'un revenu garanti pour une certaine période de temps?

M. COLPITTS: Oui, cette entente est en cours de préparation à l'heure qu'il est.

M. BALDWIN: Je crois qu'on a donné certains détails à ce sujet au cours de la réunion au Sénat.

M. COLPITTS: Oui.

M. BALDWIN: Pourriez-vous nous donner un aperçu des faits?

M. COLPITTS: Pour la première période quinquennale, nous demandons un revenu brut de deux millions et demi de dollars, et pour chaque autre année, \$750,000, jusqu'à ce qu'on ait atteint une garantie de \$13,800,000.

M. BALDWIN: Ce revenu concerne-t-il les 8.24 milles de voie ferrée qu'on doit construire, ou bien provient-il de l'exploitation de ce tronçon plus le transport des marchandises sur le reste de la ligne?

M. COLPITTS: Si je comprends bien, c'est le revenu total qui nous parviendra. Ce n'est pas seulement pour les huit milles et quart.

M. BALDWIN: J'ai seulement une autre question à poser. Avez-vous une idée du nombre d'hommes qui seront employés par suite de la construction de cette usine?

M. COLPITTS: Non, monsieur.

M. SPEAKMAN: Environ 65 hommes seront employés à l'usine.

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

M. CHEVRIER: Oui. Que coûtera la ligne?

M. COLPITTS: La ligne coûtera \$690,000.

M. CHEVRIER: Et ça revient à combien du mille?

M. COLPITTS: A peu près \$83,000.

M. CHEVRIER: Quelle comparaison peut-on établir entre les frais de construction de cette voie ferrée par mille et, mettons, ceux du dernier embranchement aménagé par le Pacifique-Canadien?

M. COLPITTS: C'est dans les mêmes prix, monsieur.

M. CHEVRIER: Vous dites que vous avez conclu une sorte d'entente avec les propriétaires; avez-vous déjà exproprié les terrains?

M. COLPITTS: C'est la *British American Oil Company* qui a conclu les accords, et je crois qu'elle est maintenant propriétaire des terrains. Elle a des options et je ne sais pas si elle en a déjà usé, mais jusqu'ici la question a été réglée à l'amiable.

M. CHEVRIER: Alors, comment répartissez-vous les deux millions et demi de dollars que vous comptez recevoir pendant la première période quinquennale?

M. COLPITTS: Cela sera déterminé par le revenu brut. On est à calculer le détail.

M. CHEVRIER: Le comité pourrait-il obtenir quelques indications au sujet de ce que seront les tarifs-marchandises?

M. COLPITTS: Je n'ai aucune idée du tarif-marchandises, vu que cela n'est pas de ma compétence.

M. CHEVRIER: Mais n'y a-t-il personne ici qui pourrait nous dire ce que la compagnie de chemin de fer compte retirer du transport du soufre et des autres produits?

M. COLPITTS: Non, monsieur, pas à ma connaissance.

M. CHEVRIER: Eh bien, puis-je poursuivre un peu plus loin mon enquête? Quels sont les autres articles à part le tarif-marchandises? Le revenu brut est de deux millions et demi.

M. COLPITTS: Cela proviendrait du tarif-marchandises, monsieur.

M. CHEVRIER: Est-ce qu'on fera le transport des voyageurs?

M. COLPITTS: Non, monsieur.

M. CHEVRIER: Il n'y aura pas de voyageurs?

M. COLPITTS: Non.

M. CHEVRIER: Comment en êtes-vous arrivés à fixer à treize millions le montant du capital qui doit, je suppose, être amorti en un certain nombre d'années?

M. COLPITTS: C'est le montant qui serait requis pour que la rémunération de notre placement soit suffisante.

M. CHEVRIER: Pendant une période de combien d'années?

M. COLPITTS: Jusqu'à ce que les treize millions soient amortis. Avec notre plan d'amortissement, cela prendrait environ seize ans.

M. CHEVRIER: Savez-vous que, pour aménager une ligne sur une aussi courte distance, il n'est pas nécessaire, dans le cas du National-Canadien, de s'adresser au Parlement, à moins que dans votre cas il en soit autrement?

M. COLPITTS: Dans notre cas, si je comprends bien, il faut consulter le Parlement pour tout embranchement qui dépasse six milles.

M. CHEVRIER: Oui, c'est là le point.

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

M. ROGERS: Avez-vous bien dit qu'il y aurait une gare à cet endroit?

M. COLPITTS: A quelle extrémité?

M. ROGERS: Là où se trouve l'usine de la *British American Oil Company*.

M. COLPITTS: Pas à ma connaissance. Il y aura des voies de triage à cette extrémité, et le chef de gare sera au poste à Rimbey.

M. SPEAKMAN: Monsieur le Président, on m'a laissé entendre au service de transport des marchandises du Pacifique-Canadien qu'on aura probablement besoin des services d'un chef de gare à l'usine, et peut-être d'un aide.

M. ROGERS: Au sujet de cet embranchement, est-ce qu'il servira aussi à d'autres entreprises?

M. COLPITTS: Oui; nous ferions le transport d'autres marchandises si nous recevions des offres.

M. CHEVRIER: Vous êtes obligés de desservir d'autres entreprises?

M. COLPITTS: Oui.

M. CHEVRIER: La Loi sur les chemins de fer l'exige.

M. COLPITTS: Oui.

M. ROGERS: Vous êtes des voituriers publics, dans cette région.

M. COLPITTS: Oui.

M. BALDWIN: Avez-vous une idée du tonnage global qui sortira de l'usine chaque année par suite de la construction de l'embranchement?

M. COLPITTS: Je m'excuse, mais je n'ai pas ce renseignement.

M. CHEVRIER: M. Speakman pourrait peut-être nous dire, s'il le sait, quel sera le tarif-marchandises.

M. SPEAKMAN: Je ne dispose d'aucun renseignement en ce qui concerne le tarif. Toutefois, j'ai obtenu du service de transport des marchandises des données approximatives concernant le mouvement probable, quant au nombre de wagonnées.

On prévoit que la quantité de propane transportée chaque jour représentera environ dix wagonnées, soit 68,000 gallons; on aura environ dix wagonnées, ou 98,000 gallons de butane et environ 17 wagonnées ou 325,000 gallons de pentane de plus, ainsi que cinq wagonnées de soufre environ, ce qui ferait en tout 50 wagonnées. On m'a donné le chiffre de 233 tonnes fortes de soufre par jour.

Le PRÉSIDENT: M. Gorman consentirait peut-être à se procurer les renseignements concernant le tarif-marchandises, quand il le pourra, et à vous les communiquer.

M. CHEVRIER: Je crois que le comité devrait avoir ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous téléphoner à quelqu'un pour obtenir ces renseignements à notre intention?

M. GORMAN: Oui. Désirez-vous que je téléphone immédiatement?

M. HORNER (*Acadia*): Je ne crois pas que ce soit nécessaire.

M. BALDWIN: Ma question apportera peut-être un éclaircissement.

Vos prix de transport ne seraient-ils pas fixés par le tarif? Les huit milles en question ne seraient qu'une partie d'une distance de transport beaucoup plus grande, et je suis porté à croire que vos prix de transport seront fixés d'après le tarif propre à la catégorie de marchandises que vous transporterez. Il n'y a pas, à votre connaissance, de tarif particulier à ces huit milles et demi, Mais le tarif sera fixé pour toute la distance de transport jusqu'aux endroits où les marchandises sont exportées?

M. COLPITTS: En toute franchise, je ne puis vous dire, monsieur.

M. CHEVRIER: N'est-il pas vrai qu'avant de construire la ligne la *British American Oil Company* et le Pacifique-Canadien s'entendent sur le prix qu'il en coûtera à la compagnie pétrolière pour le transport de ses produits et que, si le tarif ne lui plaît pas, l'entente ne sera pas conclue?

M. COLPITTS: C'est exact.

M. CHEVRIER: Il me semble que c'est ce tarif que nous devrions connaître.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs? Le préambule sera-t-il approuvé?

M. CHEVRIER: Monsieur le Président, nous avons demandé au témoin, tout à l'heure, s'il pouvait obtenir certains renseignements?

M. SPEAKMAN: Puis-je intervenir? J'ai demandé ces renseignements au service du transport des marchandises du Pacifique-Canadien il y a environ deux semaines, mais on n'est pas encore arrivé à une entente parfaite; c'est pourquoi il est impossible d'obtenir des renseignements.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je me demande quelle est la valeur de ces renseignements. Ils peuvent être intéressants du point de vue de la statistique, mais je me demande s'il est utile de connaître le tarif vu que, de fait, il est question d'un embranchement ou d'une voie de service, pour ainsi dire, et les tarifs en vigueur sur une distance de huit milles ne possèdent pas une importance particulière. Le tarif dépendra de la destination et du nombre de milles parcourus par le produit en territoire canadien. C'est pourquoi il ne vaut pas la peine d'obtenir ces renseignements. J'espère qu'on me comprend bien.

M. CHEVRIER: Je répondrai à cela que, dans d'autres cas, nous avons demandé ce renseignement aux témoins et nous l'avons obtenu dans un bon nombre de cas où on aménageait des lignes de chemin de fer et où les témoins ont comparu devant le comité. Si cela s'est fait dans le passé, j'ai l'impression qu'on pourrait encore le faire. Autrement, le comité ne connaîtra pas le bénéfice ou la perte qu'occasionnera l'exploitation de l'embranchement. Nous avons reçu un exposé qui semble à première vue satisfaisant, et nous avons le droit de l'analyser.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour faire suite à ce que dit M. Chevrier, il a beaucoup plus d'expérience que la plupart d'entre nous; mais dans les autres cas, le prolongement du chemin de fer était essentiellement une entreprise distincte selon les dispositions mêmes de l'entente proposée. Le Pacifique-Canadien, en aménageant cette ligne, n'a pas en vue le revenu qu'il retirera des huit milles de voie ferrée. Il considère le revenu global qu'il retirera du réseau tout entier grâce à l'addition de cet embranchement. Je crois que les circonstances ne sont pas les mêmes qu'à l'égard de certains autres chemins de fer dont nous nous sommes occupés depuis que je fais partie du comité.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas prolonger la discussion indéfiniment, mais je ne puis accepter ce que vient de dire M. Smith. Le témoin vient de dire que la somme dont on a besoin pour garantir le placement immobilier est de treize millions de dollars, et on espère accumuler cette somme en combien d'années.

M. COLPITTS: Cela prendrait seize ans.

M. CHEVRIER: Il est évident que c'est le montant requis pour la construction, et on espère le recouvrer en seize ans.

M. BALDWIN: Monsieur le Président, n'est-ce pas un fait qu'il s'agit du montant global et qu'il faut en déduire ce qui représente les frais de transport des produits sur le reste de la ligne? En conséquence, ce montant est de l'ordre de \$600,000 (qui est le coût de l'embranchement), et c'est ce montant qui devrait être retenu.

M. CHEVRIER: Je ne vous donne pas tort. Je voudrais seulement obtenir des détails et connaître la manière dont on a fixé ce montant. Puisque le témoin a dit que la plus grande partie du revenu proviendra du tarif-marchandises, il me semble que nous devrions obtenir ce tarif pour le verser au dossier.

Le PRÉSIDENT: M. Speakman nous a dit qu'il avait communiqué avec le Pacifique-Canadien et qu'on n'a pas encore été en mesure de lui fournir ces données. On est encore à élaborer le tarif.

M. CHEVRIER: Vous opposez-vous à ce que ces renseignements soient versés au dossier lorsque nous les aurons obtenus?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourrais-je vous poser une autre question. L'entente conclue avec le Pacifique-Canadien repose-t-elle sur les prix convenus ou sur le tarif ordinaire?

M. COLPITTS: Je crois que c'est sur le tarif ordinaire, monsieur, mais j'aimerais à m'en assurer.

M. CHEVRIER: Ce doit être l'un ou l'autre, mais comme la modification apportée à la Loi sur les chemins de fer permet les prix convenus, il se peut très bien que le Pacifique-Canadien ait décidé de conclure une entente avec la *British American Oil Company* en vertu de la Loi sur les chemins de fer. Quel que soit le cas, je crois que le Comité devrait connaître ces renseignements lorsqu'ils seront disponibles.

Le PRÉSIDENT: Le seul problème c'est de savoir si cela va retarder l'impression des délibérations du Comité.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ces renseignements pourraient-ils être imprimés en appendice de sorte que, lorsque nous les aurons, nous puissions procéder à l'étude du bill?

M. CHEVRIER: Je ne suis pas très satisfait de cette solution. A mon avis, nous ne devrions pas interrompre l'étude du bill. C'est une question importante et je crois que nous devrions avoir ces renseignements. S'ils sont imprimés en appendice, je serai satisfait.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai mal interprété les intentions de M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Il ne le fallait pas, car elles sont toujours bonnes.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions présenter une motion si nous voulons obtenir ces renseignements et les faire imprimer en appendice aux délibérations du Comité.

Il y a aussi un autre point. Le Comité désire-t-il que la motion comprenne aussi l'impression de la carte en appendice? Il n'est pas nécessaire de le faire.

Voulez-vous présenter une motion pour que les renseignements relatifs au tarif soient obtenus et imprimés en appendice?

M. CHEVRIER: Je présente la motion.

M. GORMAN: En ce qui a trait à la procédure, monsieur le président, je crois comprendre que ces renseignements ne sont pas disponibles parce que l'entente n'a pas encore été conclue. Elle ne le sera peut-être pas avant quelque temps. Je me demande si nous ne pourrions pas étudier le bill jusqu'en troisième lecture, quitte à étudier les renseignements lorsqu'ils seront disponibles?

M. CHEVRIER: Cela ne nous empêchera pas d'étudier le bill rapidement.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas-là, s'il se produit un certain délai avant que les renseignements soient imprimés en appendice, l'étude du bill pourrait être suspendue à la Chambre jusqu'à ce que nous puissions faire imprimer le dossier au complet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Non.

M. CHEVRIER: Non.

Le PRÉSIDENT: Je vois que les renseignements ne seront pas disponibles.

Des DÉPUTÉS: Non.

M. CHEVRIER: Non. Si je comprends bien, monsieur le président, lorsque vous obtiendrez ces renseignements, vous ferez imprimer une page ou deux de plus et vous les ajouterez au fascicule 2 ou 3, ou quel qu'il soit. Cela ne devrait pas retarder l'étude du bill. Cela n'est pas mon intention. C'est une loi très importante.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Chevrier, appuyé par M. Lessard, que les renseignements soient obtenus et imprimés en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'une réunion du Comité.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

(Le préambule est adopté.)

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

(Le titre est adopté.)

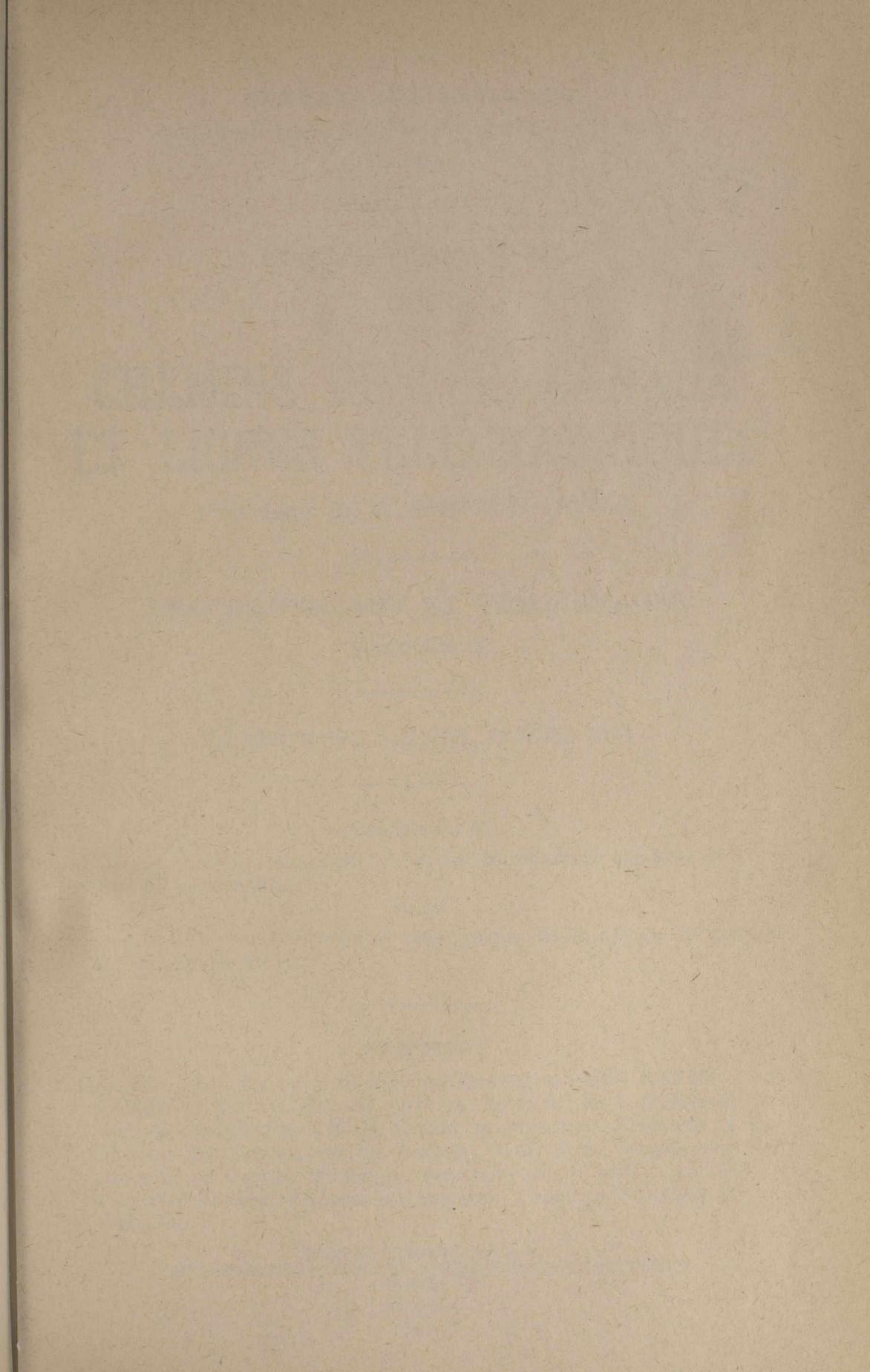
Le PRÉSIDENT: Le bill est-il adopté sans amendement?

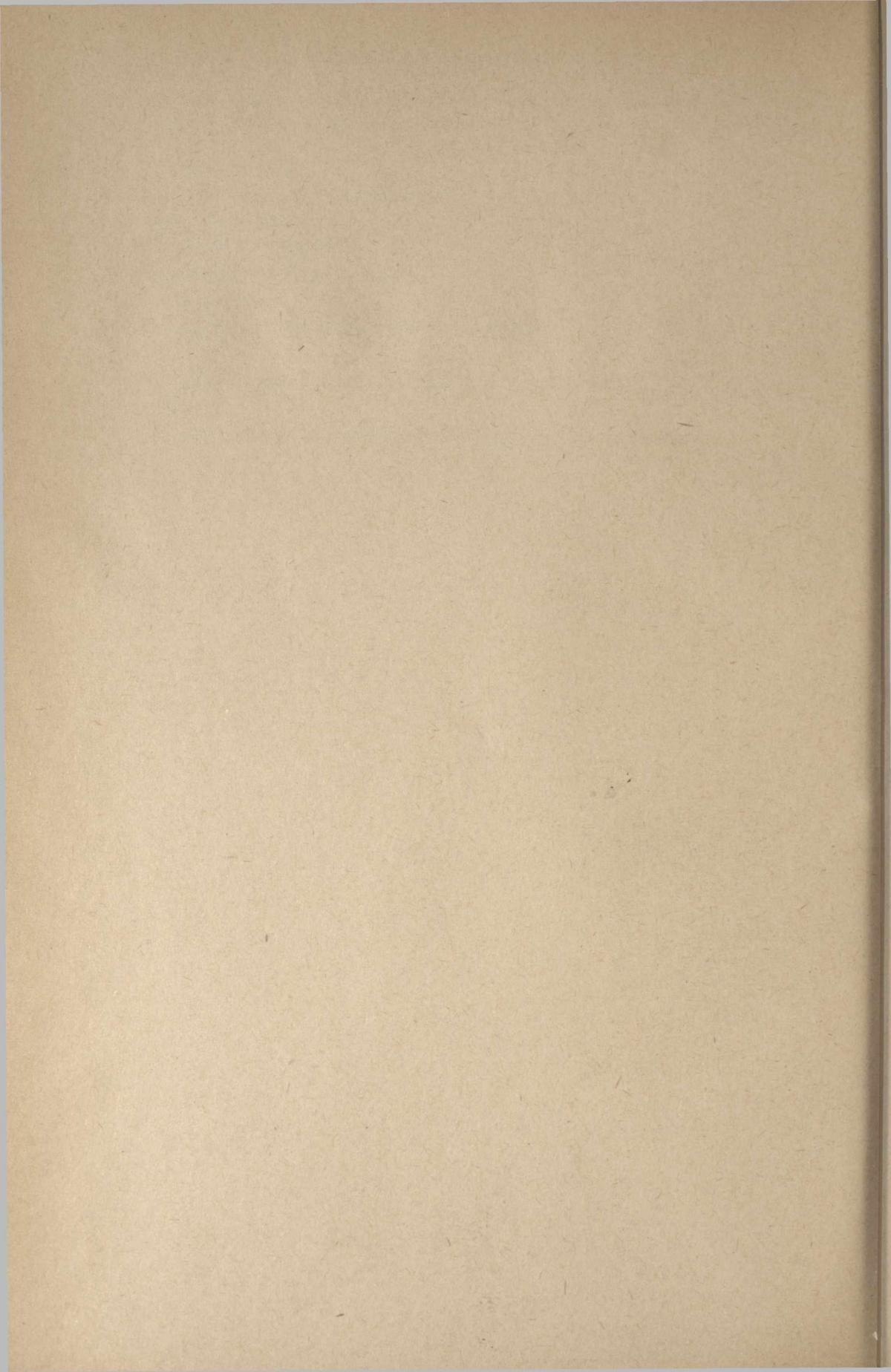
(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport du bill sans amendement?

(Assentiment.)

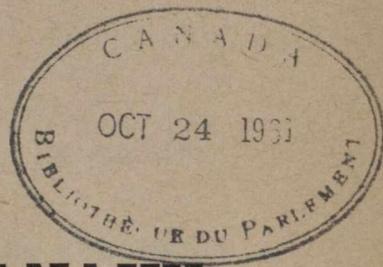
Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, messieurs. C'est tout pour aujourd'hui.





CHAMBRE DES COMMUNES
Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ PERMANENT
DES



CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU LUNDI 22 MAI 1961

Concernant le

Bill C-93 intitulé «Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises»

Aussi

l'appendice aux procès-verbaux et témoignages de la séance du mercredi 15 mars 1961 (N° 3)

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; MM. Rod Kerr, commissaire en chef; H. Ellicott, directeur du trafic; M. E. Burwash, directeur de l'économique; H. H. Griffin, commissaire adjoint de la Commission des Transports du Canada; MM. John Magee, secrétaire exécutif et George Montague, secrétaire et conseiller juridique de l'*Applied Economic Research Associates, Canadian Trucking Associations Inc.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

24693-4-1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe,
Vice-président: M. Martial Asselin,
et MM:

Allmark	Drysdale	McGregor
Badanai	Dumas	McPhillips
Baldwin	Fisher	Michaud
Bell (<i>Saint-Jean- Albert</i>)	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bourbonnais	Grills	Pascoe
Bourget	Hardie	Payne
Bourque	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Pitman
Browne (<i>Vancouver- Kingsway</i>)	Kennedy	Rapp
Bruchési	Lessard	Rogers
Cadieu	MacInnis	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacLean (<i>Winnipeg Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	Martini	Speakman
Chown	McBain	Thompson
Creaghan	McDonald (<i>Hamilton- Sud</i>)	Tucker
Crouse	McFarlane	Valade
Denis	McGee	Woolliams
		Wratten—60.

Le secrétaire du Comité,
Eric H. Jones.

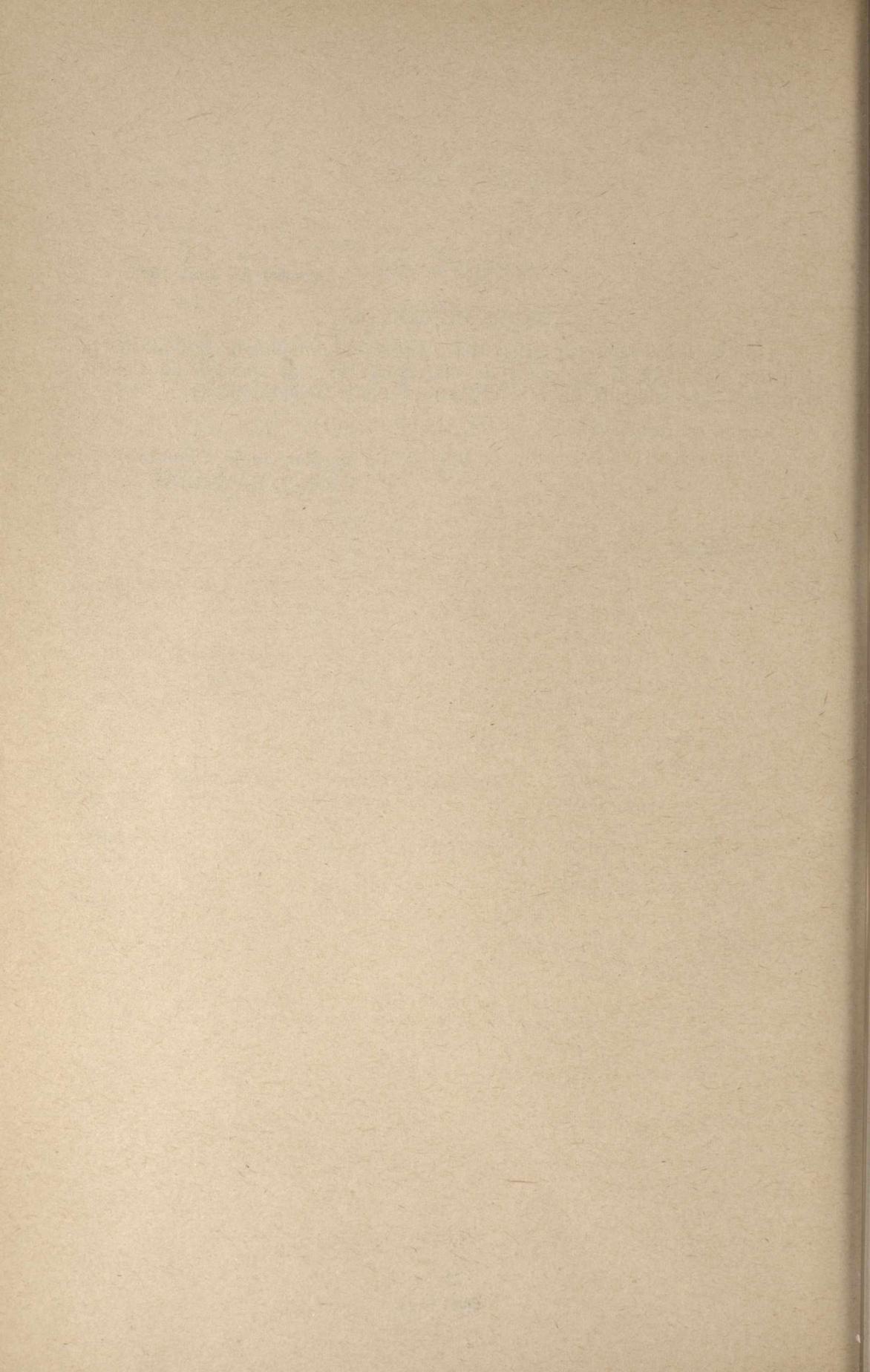
MARDI 16 mai 1961.

ORDRE DE RENVOI

Il est ordonné—Que le Bill C-93 intitulé «Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises» soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

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



PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES. salle 253-D

LUNDI 22 mai 1961

(5)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 9 heures et demie du matin sous la présidence de M. W. Howe.

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Grills, Howe, Martin (*Essex-Est*), McFarlane, McPhillips, Monteith, Pascoe, Rapp, Rogers, Tucker, Woolliams—(16).

Aussi présents: L'hon. Léon Balcer, ministre des Transports; de la *Commission des transports du Canada*, MM. Rod Kerr, commissaire en chef; H. Ellicott, directeur adjoint du trafic; M. E. Burwash, directeur de l'économique; H. H. Griffin, commissaire en chef adjoint; des *Canadian Trucking Associations*, MM. John Magee, secrétaire administratif et George Montague, secrétaire et conseiller juridique de *Applied Economic Research Associates*.

Avant d'entamer l'ordre du jour, le président invite le secrétaire à donner lecture de l'ordre de renvoi du mardi 16 mai qui a déferé au Comité le Bill C-93, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Sur la proposition de M. McFarlane, présentée avec l'appui de M. Badanai.

Il est décidé—Que le Comité, en conformité de son ordre de renvoi du 6 février 1961, fasse imprimer, au jour le jour, 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill à l'étude.

Le président rappelle au Comité qu'il a adopté le 15 mars 1961 une résolution ordonnant la production d'une liste d'exemples des taux qui seraient appliqués au transport des marchandises sur l'embranchement de voie ferrée dont la construction est envisagée par le Bill S-13, Loi concernant la Compagnie du Pacifique-Canadien, et annonce que ladite liste est maintenant disponible et sera annexée au compte rendu de la séance du jour ainsi qu'il en a été ordonné, mais qu'elle constituera en réalité un appendice du compte rendu de la séance du 15 mars (n° 3). (*Voir l'appendice ci-joint.*)

Après avoir brièvement discuté la façon de faire l'étude du Bill, le Comité examine l'article 1.

Le ministre, l'hon. M. Balcer, fait un exposé succinct, présente les représentants de la Commission des transports et répond à quelques questions portant sur le Bill C-93.

MM. Rod Kerr, H. Ellicott, M. E. Burwash et H. H. Griffin sont interrogés à leur tour.

L'heure de l'ajournement étant arrivée et une discussion s'étant élevée à ce sujet, M. Baldwin propose, avec l'appui de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), que le Comité suspende la séance et reprenne l'étude du Bill C-93 à 2 heures de l'après-midi.

La proposition de M. Baldwin est mise aux voix et adoptée sur division.

La séance est suspendue à 11 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité reprend la séance à 2 heures de l'après-midi sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Grills, Howe, Keays, Lessard, Martini, McBain, McFarlane, McPhillips, Monteith, Rapp, Rogers, Smith (*Lincoln*), Tucker, Woolliams—(18).

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité continue l'examen du Bill C-93, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Sur une proposition de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*) et de M. Phillips, il est décidé que le Comité entende les représentants des *Canadian Truckers Associations Inc.*

M. Magee donne lecture d'un mémoire, après quoi, sur une proposition de M. Woolliams, présentée avec l'appui de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), il est décidé de traiter les modifications proposées par ce groupement comme si lecture en avait été donnée et de les verser au compte rendu.

M. Magee et M. Montague répondent à des questions sur le mémoire, puis le président les remercie de l'aide apportée par leur témoignage et ils se retirent.

M. Badanai propose avec l'appui de M. Lessard, que le Comité diffère l'étude du Bill C-93 jusqu'à ce qu'on ait disposé du Bill C-94 ou que la Chambre ne soit plus à l'étudier.

La proposition de M. Badanai est débattue et mise aux voix avec le résultat suivant: Pour, 4; Contre, 4; Abstention, 2.

Le président se prononce alors en faveur de ladite proposition, qui est adoptée.

A 4 heures et demie de l'après-midi, sur la proposition de M. McFarlane, appuyé par M. Badanai, le Comité s'ajourne au mercredi 24 mai, à 3 heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé

TÉMOIGNAGES

LUNDI 22 mai 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate qu'il y a quorum et j'invite le secrétaire à donner lecture de l'ordre de renvoi dont nous sommes saisis ce matin.

Le SECRÉTAIRE du COMITÉ: Mardi 16 mai 1961, IL EST ORDONNÉ: Que le Bill C-93, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, soit déféré au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Le premier article au programme concerne l'impression. La coutume veut qu'on fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français. Quelqu'un veut-il faire la proposition voulue?

M. McFARLANE: Je propose que le Comité, en conformité de l'ordre de renvoi du 6 février 1961, fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses *Procès-Verbaux et Témoignages* relatifs à l'étude du Bill C-93, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. BADANAI: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur lèvent la main.

La proposition est adoptée.

Messieurs, au cours de la dernière séance, pendant l'examen du bill S-13, Loi concernant la Compagnie du Pacifique-Canadien, M. Chevrier a demandé quels seraient les taux de transport du soufre, du propane et du butane de la *British American Oil Company* depuis Rimbey, en Alberta, jusqu'à certains endroits choisis à titre d'exemples. Ces renseignements n'ont pas pu nous être fournis à la dernière séance, mais il a été décidé par résolution qu'ils seraient annexés au compte rendu de la séance d'aujourd'hui sous forme d'appendice.

Nous passons maintenant au bill C-93.

M. CHEVRIER: Avant que nous ne passions au bill C-93, j'aimerais savoir de quelle façon vous entendez procéder.

Je songe à ce qui se passe à la Chambre. Naturellement, j'ignore combien de temps va durer l'examen de ce bill, mais c'est un important projet de loi et je présume que les gens de la Commission des transports et les représentants des entreprises de camionnage vont tenir à se faire entendre. A l'heure actuelle, la Chambre est saisie de deux bills dont le ministre est parrain. Il y a d'abord le bill C-94, Loi modifiant la Loi sur la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et un autre qui concerne la Loi sur la marine marchande du Canada et c'est document assez volumineux. J'y ai jeté un coup d'œil en fin de semaine et si je ne me trompe pas il compte plus d'une centaine d'articles. Je crois comprendre que si le Comité n'a pas terminé son travail à 11 heures nous allons retourner à la Chambre, et je voudrais savoir si le Comité a l'intention de siéger ensuite pendant que la Chambre elle-même siégera et bien que le ministre sera absent?

Le PRÉSIDENT: Naturellement, c'est au Comité qu'il appartient de décider. Une résolution portant que le Comité peut siéger pendant que la Chambre elle-même siège a déjà été approuvée. Peut-être pourrions-nous laisser cette question en suspens, toutefois, jusqu'aux environs de 11 heures moins quart. Nous verrons alors où nous en sommes rendus avec ce bill et nous pourrions décider s'il y aura lieu de siéger cet après-midi selon que le ministre pourra venir ici ou devra être à la Chambre.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas retarder les délibérations du Comité, mais je voudrais être à la Chambre quand seront discutés les deux projets de lois que le ministre va présenter. Si les camionneurs ont des recommandations à faire, et je crois qu'ils en ont, nous tiendrons à accorder un peu de temps à leur mémoire. C'est pour cette raison que j'ai soulevé cette question. Je veux savoir ce que nous allons faire, car malgré toute l'importance des séances du Comité, je crois que la Chambre des communes passe en premier lieu.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Monsieur le président, je veux simplement dire que, personnellement, je n'ai aucune objection à ce que la décision soit différée jusqu'à 11 heures moins quart comme vous le proposez, si c'est ce que vous désirez, mais je ne vois pas ce que nous y gagnerons, car la décision qu'il faudra prendre à cette heure-là peut tout aussi bien se prendre maintenant.

Si ce bill exige en ce moment la présence du ministre au Comité, il est facile de comprendre qu'il exigera aussi sa présence au cours de toute autre période qu'on pourra choisir après 11 heures pour en continuer l'étude. De toute façon, il est inconcevable que le Comité veuille prolonger ses délibérations ce matin étant donné que le premier article à l'ordre du jour à la Chambre des communes ce matin porte sur les modifications proposées à la Loi sur la marine marchande du Canada. Naturellement, cela veut dire que le ministre devra être à la Chambre et aussi, selon notre coutume, que l'honorable député de Laurier, porte-parole du parti libéral en matière de transport et lui-même ancien ministre des Transports, devra également être à la Chambre. Cela étant, vouloir que le Comité continue de siéger après 11 heures serait se moquer des privilèges parlementaires et ce serait aussi agir à l'encontre des paroles du premier ministre, qui nous a donné à la Chambre des communes l'assurance que nous pourrions nous acquitter de nos fonctions.

Je crois que nous ferions mieux de régler cette question tout de suite. Si on veut attendre jusqu'à 10 heures 45, je ne m'y opposerai pas, mais il faudra recommencer la discussion.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais ajouter que, tout en trouvant digne de sympathie la crainte exprimée par l'honorable député de Laurier, j'ai la certitude que personne ne songe à le priver de son droit d'être à la Chambre et qu'à mon avis nous parlons d'une éventualité qui peut même ne pas survenir. Nous allons perdre notre temps maintenant, à mon avis, si nous discutons la question de savoir quand le Comité siégera de nouveau, car il est fort possible qu'il ne soit pas nécessaire de siéger de nouveau. J'espère qu'il ne faudra pas tout ce temps.

M. BALDWIN: Je suis d'accord avec M. Browne. Il y a toujours le danger de perdre beaucoup de notre temps en chicanes procédurières. J'estime que nous devrions entendre l'exposé que le ministre, je suppose, se prépare à faire, ou du moins qu'on devrait nous donner un aperçu préliminaire, puis à 11 heures moins quart nous pourrions décider ce qu'il y aura lieu de faire ensuite.

Le PRÉSIDENT: Si nous décidons à 11 heures moins quart de ne pas siéger cet après-midi, les comités de la Chambre sont dans une situation telle que nous ne pourrions peut-être pas tenir une autre séance avant vendredi. Je sais jusqu'à quel point il est difficile de trouver du temps pour faire siéger les comités les mardis, mercredis et jeudis, et il ne sera peut-être pas possible de réunir ce comité-ci avant vendredi de cette semaine. Je ne dis pas que ce serait un retard inutile, mais cette question se trouverait à rester en suspens un peu trop longtemps.

M. CHEVRIER: M'est-il permis de demander si le Comité a du monde à entendre?

Le PRÉSIDENT: Les représentants des *Canadian Trucking Associations* sont ici. Ils sont venus l'an dernier et le Comité n'a pas eu à leur consacrer trop de temps.

M. BALDWIN: Y a-t-il des gouvernements provinciaux qui ont fait savoir qu'ils seraient représentés?

Le PRÉSIDENT: Non.

A propos de l'article 1, est-ce que le ministre désire faire un exposé ou présenter les membres de la Commission des transports qui sont venus ici pour expliquer l'intention du bill?

L'hon. LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Monsieur le président, comme le Comité le sait, ce bill est semblable à un autre bill qui a été adopté l'an dernier et que le Comité a étudié. Je crois que c'est la troisième fois que le Comité examine un bill de ce genre. Il n'y a aucun changement important sur les autres années. J'ai fait deux exposés à la Chambre là-dessus. Le bill a été très longuement discuté déjà et je crois donc n'avoir rien à ajouter maintenant.

J'ai le privilège de vous présenter les représentants de la Commission des transports qui sont ici ce matin. Voici M. Rod Kerr, le commissaire en chef; M. H. H. Griffin, le commissaire en chef adjoint; M. M. E. Burwash, le directeur de l'économique; et M. H. W. Ellicott, directeur adjoint du trafic.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous invite à vous avancer ici, de façon qu'il vous soit plus facile de répondre si on a des questions à poser sur le bill. Maintenant que le ministre a présenté ces messieurs, y a-t-il des questions que vous désirez poser au sujet du Bill C-93?

M. CHEVRIER: Je voudrais poser quelques questions, si on me le permet. Le commissaire en chef aura peut-être l'amabilité d'y répondre. Ce bill, monsieur, est un prolongement du premier bill semblable qui a été adopté, je pense en juillet 1959 à la suite d'une ordonnance de la Commission qui faisait suite à une requête de l'Association des chemins de fer du Canada et qui majorait les taux de transport de 17 p. 100.

M. KERR: C'est exact. Les chemins de fer avaient demandé 19 p. 100.

M. CHEVRIER: Les provinces et d'autres en appelèrent au gouverneur en conseil comme les y autorisait un article de la Loi sur les chemins de fer et, au bout d'un certain temps, cet appel fut rejeté.

M. KERR: C'est exact.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous donner la date de la décision rendue par la Commission des transports et suivie de l'ordonnance mentionnée ici comme portant le numéro 96300, l'ordonnance qui majorait les taux de transport de 17 p. 100?

M. KERR: Oui. La Commission a rendu son jugement le 17 novembre 1958.

M. CHEVRIER: Quand l'appel a-t-il été adressé au gouverneur en conseil?

M. KERR: Immédiatement après.

M. CHEVRIER: Quand le gouverneur en conseil a-t-il rendu la décision rejetant l'appel?

M. KERR: Le 26 novembre 1958 par l'arrêté en conseil C.P. 1958-1596.

M. CHEVRIER: Avez-vous émis une ordonnance en vertu de la Loi sur les chemins de fer pour autoriser l'augmentation?

M. KERR: L'ordonnance autorisant l'augmentation fut émise le même jour que fut rendu le jugement, et c'est contre cette ordonnance que les provinces en appelèrent au gouverneur en conseil.

M. CHEVRIER: Puis l'appel fut rejeté le 26 novembre 1958. Cela veut-il dire que l'ordonnance est entrée en vigueur après le 26 novembre 1958, date du rejet de l'appel?

M. KERR: C'est exact.

M. CHEVRIER: L'ordonnance qui augmentait les taux de transport?

M. KERR: Oui.

M. CHEVRIER: Combien de temps cette ordonnance est-elle restée en vigueur? Combien de temps l'augmentation de taux a-t-elle duré avant la mesure que je vais mentionner dans un moment?

M. KERR: La Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises est entrée en vigueur le 8 juillet 1959 et la première réduction. . .

M. CHEVRIER: Donc, les 17 p. 100 ont été en vigueur du 26 novembre 1958 au 8 juillet 1959?

M. KERR: Un peu plus longtemps que cela, monsieur Chevrier. Après l'entrée en vigueur de la loi, la Commission a émis l'ordonnance qui obligeait les chemins de fer à réduire de 17 p. 100 l'augmentation, et cette première réduction des taux est entrée en vigueur le 1^{er} août 1959.

M. CHEVRIER: Alors, au cours de la période du 1^{er} août 1959 jusqu'à l'expiration de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, qui avait été adoptée pour un an, l'augmentation a été de 10 p. 100?

M. KERR: Pas pour toute cette période, monsieur Chevrier. La Commission a constaté que les 20 millions de dollars permettaient de faire un peu mieux que réduire l'augmentation au palier de 10 p. 100 et elle a décrété une deuxième réduction, entrée en vigueur au début de mai en 1960, qui réduisait l'augmentation au palier de 8 p. 100.

M. CHEVRIER: Est-ce que cette réduction à 8 p. 100 a fait suite à la première loi adoptée en 1959 sur la réduction des taux de transport?

M. KERR: Oui.

M. CHEVRIER: Sur quels taux portait l'ordonnance dont nous parlons, celle qui a réduit à 8 p. 100 l'augmentation initiale de 17 p. 100?

M. KERR: Ceux qui avaient subi la pleine majoration de 17 p. 100 quand la loi est entrée en vigueur.

M. CHEVRIER: Quels étaient-ils?

M. KERR: Je ne puis faire mieux, monsieur Chevrier, que vous donner la même description que le ministre en a donnée à la Chambre.

M. CHEVRIER: Afin d'aller plus vite, dites-moi si l'ordonnance portait sur des taux de classes et de marchandises?

M. KERR: Non, seulement sur ce qu'on appelle les taux des classes normales et les taux de marchandises, sauf les taux de concurrence.

M. CHEVRIER: Je voudrais avancer encore d'un pas. Vous avez émis une autre ordonnance quand la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises adoptée en 1959 a expiré, après une période de 12 mois.

M. KERR: Oui. Cette ordonnance visait à prolonger la réduction au palier de 10 p. 100, pardon, au palier de 8 p. 100.

M. CHEVRIER: Quelle était la date de cette ordonnance?

M. KERR: Elle était datée du 28 juillet 1960.

M. CHEVRIER: Et c'était pour une période de neuf mois?

M. KERR: C'est exact.

M. CHEVRIER: Ces neuf mois ont expiré le 30 avril 1961?

M. KERR: Oui monsieur.

M. CHEVRIER: Est-ce que la Commission des transports avait été prévenue que cette loi allait être adoptée avant le 30 avril 1961?

M. KERR: La résolution a été publiée, monsieur.

M. CHEVRIER: La résolution qui a paru au Feuilleton?

M. KERR: Oui.

M. CHEVRIER: Et qui avait paru environ deux ou trois jours auparavant?

M. KERR: Je n'ai pas la date exacte sous la main.

M. CHEVRIER: De toute façon, ce qui a paru au Feuilleton était la seule nouvelle que vous en ayez eue?

M. KERR: C'est exact.

M. CHEVRIER: Me permettez-vous la question suivante? Les chemins de fer s'étaient-ils enquis auprès de la Commission avant le 30 avril 1961 de ce qui allait se passer?

M. KERR: Ils ont eu des pourparlers avec notre direction du trafic.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous dire au Comité quelle était la nature de ces pourparlers?

M. KERR: Oui, je le crois. M. Ellicott, le directeur adjoint du trafic, est peut-être au courant.

M. H. W. ELLICOTT (*directeur adjoint du trafic à la Commission des transports*): Les chemins de fer voulaient savoir ce qui se passerait si la loi n'était pas prolongée. Nous leur avons donné la permission de mettre en vigueur l'augmentation de 17 p. 100, étant donné que nous n'étions pas autorisés à prolonger la réduction.

M. CHEVRIER: Cela a été fait par une ordonnance de la Commission?

M. ELLICOTT: Un simple changement dans le tarif même, fait par une permission spéciale.

M. CHEVRIER: Conférée par la Loi sur les chemins de fer?

M. ELLICOTT: Par la Loi sur les chemins de fer, mais les chemins de fer ne s'en sont pas prévalus; ils ont d'eux-mêmes prolongé la réduction.

M. CHEVRIER: Les chemins de fer peuvent réduire les taux de leur propre gré s'ils désirent le faire?

M. ELLICOTT: Oui.

M. CHEVRIER: Faut-il que le public soit averti?

M. ELLICOTT: Il faut un préavis de trois jours.

M. CHEVRIER: Je voudrais savoir quand les deux autres lois ont été adoptées. Ceci est la troisième loi sur la réduction des taux de transport de marchandises?

M. ELLICOTT: Oui.

M. CHEVRIER: Les chemins de fer ont-ils été avertis de ce qui allait se passer afin qu'ils pussent prévenir les expéditeurs en déclarant leurs nouveaux tarifs... Au fait, étiez-vous là?

M. ELLICOTT: J'étais là. Quand ils ont déclaré ces tarifs, ils se trouvaient à mettre une réduction en vigueur.

M. CHEVRIER: Je parle de 1959, quand la première loi a été adoptée pour réduire l'augmentation des taux de 17 p. 100 à 10 puis à 8 p. 100.

M. KERR: Si c'est de cela que vous parlez, cette loi avait été à la Chambre pendant beaucoup de temps avant d'avoir franchi toutes ses étapes.

M. CHEVRIER: C'est juste. Et l'autre loi adoptée en 1960 pour prolonger celle de 1959?

M. KERR: La première lecture du Bill C-81, qui est la loi de 1960, a eu lieu le 28 juin 1960.

M. CHEVRIER: Autrement dit, les chemins de fer et la Commission ont été prévenus fort longtemps d'avance de ce qui allait se passer?

M. KERR: Oui, car il y avait eu un avis de ce projet de loi. On avait été averti par la présentation du projet de loi.

M. CHEVRIER: Et vous n'avez eu connaissance de ce bill-ci qu'en le voyant annoncé au Feuilleton?

M. KERR: C'est exact.

M. CHEVRIER: C'est pourquoi la Commission des transports a dû donner aux chemins de fer à choisir entre augmenter les taux jusqu'à la pleine majoration de 17 p. 100 et prolonger le 8 p. 100?

M. KERR: Je crois qu'il leur fallait faire ce choix en l'absence d'une nouvelle loi.

M. CHEVRIER: Mais il ne leur était pas loisible d'augmenter les taux?

M. KERR: Il leur était loisible de les reporter à la pleine augmentation de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: Pas sans une ordonnance de la Commission.

M. KERR: Une simple formalité. La loi exige que toute augmentation de taux soit précédée d'un préavis de 30 jours, ou de tout préavis que prescrit la Commission.

M. CHEVRIER: Comment pouvait-on donner un préavis de 30 jours si vous ne l'avez appris qu'en voyant l'avis au Feuilleton? N'est-il pas vrai qu'en voyant dans quelle posture les chemins de fer se trouvaient vous leur avez dit, par écrit ou verbalement, qu'ils pouvaient, à leur choix, augmenter les taux ou les réduire jusqu'à ce que le gouvernement eût fini par décider ce qu'il ferait de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises?

M. KERR: Je crois qu'il y a plus que cela, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Alors, voulez-vous nous dire tout?

M. BALDWIN: Pourrais-je poser une question supplémentaire?

M. CHEVRIER: Voulez-vous, s'il vous plaît, laisser d'abord le témoin finir de répondre?

M. KERR: J'allais dire qu'en réalité il n'était pas nécessaire que la Commission donnât à choisir aux chemins de fer. Ceux-ci savaient qu'ils auraient à choisir. Ils attendaient pour voir si la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises serait prolongée ou non.

M. BALDWIN: Pour rendre cela plus clair, n'est-il pas vrai que la Commission a émis une ordonnance qui a été confirmée par la décision rendue le 26 novembre 1958 par le gouverneur en conseil et qui autorisait une augmentation de 17 p. 100, et je présume que les tarifs nouveaux ont été déposés en temps et lieu.

M. KERR: C'est exact.

M. BALDWIN: Ensuite, pour empêcher cette augmentation d'entrer en vigueur, la première loi a été adoptée en 1959?

M. KERR: L'augmentation était entrée en vigueur. Elle a été réduite par cette loi.

M. BALDWIN: Pour empêcher la pleine augmentation d'entrer en vigueur, on a adopté une loi en 1959 et cette loi a été prolongée en 1960. M. Chevrier a parlé de la loi de février 1960. N'est-il pas vrai qu'à l'expiration de la loi de 1960 les chemins de fer se seraient trouvés automatiquement reportés à l'augmentation accordée par votre ordonnance du 17 novembre 1958?

M. KERR: Il n'est pas tout à fait exact de dire qu'ils auraient été automatiquement reportés. A l'expiration de la loi, les chemins de fer auraient eu à choisir entre certaines décisions. Il leur aurait fallu déposer de nouveaux suppléments à leurs tarifs.

M. BALDWIN: Au lieu d'employer l'expression «se seraient trouvés reportés», j'aurais dû dire qu'ils auraient pu, s'ils le désiraient, se reporter à l'ordonnance du 17 novembre 1958?

M. KERR: Oui.

M. CHEVRIER: Allons plus loin. N'est-il pas vrai que les chemins de fer devaient déposer de nouveaux tarifs?

M. KERR: C'est exact.

M. CHEVRIER: Et de nouveaux tarifs portant sur les 60 ou 65,000 articles auxquels s'applique la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, ce qui représente une tâche monumentale?

M. KERR: Il y en a un bon nombre.

M. CHEVRIER: C'est un travail qui ne peut pas se faire du jour au lendemain et qui ne peut sûrement pas se faire sur préavis de deux ou trois jours. C'est pourquoi la Loi sur les chemins de fer exige un préavis de 30 jours quand une augmentation de ce genre entre en vigueur?

M. ELLICOTT: C'est juste. Cela se fait au moyen d'un tarif directeur. Chaque tarif est raccordé à son tarif directeur par un supplément. Le tarif directeur porte deux tableaux, l'un calculé sur l'augmentation initiale de 17 p. 100 et l'autre sur cette augmentation réduite à 8 p. 100; mais le tarif fondé sur le 8 p. 100 porte une mention qu'il expirera le 30 avril 1961. Or, les chemins de fer, pour continuer le 8 p. 100, ont simplement reporté la date d'expiration au 30 avril 1962. C'est ainsi qu'on a procédé.

M. CHEVRIER: Pourrais-je poser une question au ministre? Le ministre dira-t-il au Comité quand fut prise la décision de prolonger la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandise?

M. BALCER: Vous voulez savoir quand cette résolution a été inscrite au Feuilleton?

M. CHEVRIER: La décision a été prise quand la résolution a été inscrite au Feuilleton?

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: Et la décision n'avait pas été prise avant cela?

M. BALCER: Vous voulez dire...

M. CHEVRIER: Quand vous l'avez annoncée à la Chambre et inscrite au Feuilleton, c'était la première fois que le public se trouvait averti que cette loi allait être renouvelée pour une période d'un an aux conditions mentionnées?

M. BALCER: Oui, c'était la première fois que l'intention du gouvernement était rendue publique.

M. CHEVRIER: Comment se fait-il que le gouvernement ait attendu si longtemps? Pourquoi le gouvernement a-t-il attendu si longtemps, tandis que lors du prolongement précédent les chemins de fer et le public avaient été avertis longtemps d'avance?

M. BALCER: Pardon. Je n'ai pas saisi la première partie de la question.

M. CHEVRIER: Pourquoi le gouvernement a-t-il pris tant de temps à en arriver à une décision cette fois-ci, alors que la fois précédente on avait été averti au moins 30 jours d'avance?

M. BALCER: Nous venions de recevoir le rapport de la commission MacPherson et le gouvernement était occupé à l'étudier à fond.

M. CHEVRIER: Quand la résolution a paru au Feuilleton, vous aviez le rapport MacPherson entre les mains depuis fort longtemps, depuis quelques semaines.

M. BALCER: Quelques semaines, oui.

M. CHEVRIER: Je voudrais demander au commissaire en chef ce que la Commission a fait pour donner suite au C.P. 1487 et quel travail elle a fait à propos de la péréquation des taux de transport. Je crois que la Commission a entrepris, à la suite de cet arrêté ministériel, d'égaliser les taux de trans-

port au Canada et qu'elle a présenté un certain nombre de rapports. Je me demande si le directeur de l'économique ou le commissaire en chef ne pourrait pas faire au Comité un exposé qui pourrait être utile dans nos délibérations actuelles ou d'autres délibérations en ce qui concerne l'uniformisation des taux de transport.

M. BALDWIN: Je me demande si M. Chevrier pourrait nous donner la teneur du C.P. 1487?

M. CHEVRIER: Le C.P. 1487 est un arrêté en conseil qui a été adopté,—j'oublie la date et il me faudra la chercher,—sous un gouvernement antérieur, avant les recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports et qui a été confirmé par la recommandation que cette commission a faite d'égaliser les taux de transport au Canada. J'ai dit au cours du débat quelles dispositions portait cet arrêté en conseil et ce qu'il ordonnait de faire. Je voudrais savoir au juste ce qui s'est fait depuis.

M. BALDWIN: Quand vous parlez de la Commission royale d'enquête sur les transports, vous parlez de la Commission Turgeon, comme on l'appelle communément?

M. KERR: J'hésite à parler des taux de transport. Je serais la dernière personne au monde à me prétendre expert en matière de taux de transport, mais je sais que la Commission a fait plusieurs rapports qui ont été déposés aux Communes au sujet de l'uniformisation des taux de transport. Le premier a été déposé le 12 décembre 1952.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire succinctement en vertu de quelle autorité ce rapport avait été préparé et ce qu'il renfermait?

M. ELLICOTT: L'article 336 de la Loi sur les chemins de fer,—principe général appliqué aux taux de transport,—et aussi le C.P. 1487.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous dire en quelques mots ce que ce rapport recommandait ou renfermait?

M. ELLICOTT: Le jugement de la Commission et l'ordonnance émise le 28 février 1955. Cette ordonnance uniformisait tous les taux de catégories au Canada, sauf dans les provinces Maritimes, qui avaient été exceptées en vertu de l'article 336 de la Loi sur les chemins de fer.

M. BADANAI: Cela s'appliquait-il au nord-ouest de l'Ontario?

M. ELLICOTT: Les taux uniformisés s'étendaient à cette région.

M. BADANAI: Ai-je raison de croire que ce bill va éliminer le déséquilibre causé par les majorations horizontales des taux de transport?

M. ELLICOTT: Non.

M. BADANAI: Quand pouvons-nous espérer qu'on s'occupera d'égaliser les taux de transport dans tout le Canada?

M. ELLICOTT: Je crois que la Commission royale d'enquête sur les transports s'occupe de la question des majorations horizontales.

M. WOOLLIAMS: Pourriez-vous nous donner une définition des taux de catégories?

M. ELLICOTT: Ce sont les taux maximums appliqués par les chemins de fer pour le transport de toute marchandise au Canada.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si je pourrais poser deux ou trois questions à M. Kerr. Tout d'abord, en ce qui concerne l'uniformisation mentionnée par M. Chevrier, cela ne s'applique pas sans doute aux taux de concurrence, ou aux taxes dont les chemins de fer et les expéditeurs sont convenus?

M. KERR: C'est exact.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Par conséquent, cela nous empêche de parler d'uniformisation des taux?

M. KERR: Le Parlement a écarté ces taux de la péréquation par l'article 336.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous nous avez dit qu'en vertu de la présente loi vous aviez réduit l'augmentation des taux d'abord à 10 p. 100 puis à 8 p. 100. Est-ce que la deuxième réduction, de 10 à 8 p. 100, a été rendue possible parce que les taux échappant à la concurrence commencent à compter de moins en moins dans l'établissement des tarifs?

M. KERR: Cela se peut, mais le prix a été la grande raison. Quand la Commission a fait sa première estimation de la réduction que permettait d'opérer le montant de 20 millions de dollars, elle s'est fondée sur les plus récentes prévisions que nous avons pour le trafic en 1959. C'est sur ces prévisions que les chemins de fer s'étaient eux-mêmes fondés en demandant une augmentation de 19 p. 100. Ils obtinrent 17 p. 100. En se servant des données que les chemins de fer avaient fournies, la Commission a calculé qu'une réduction de 17 à 10 p. 100 absorberait les 20 millions de dollars en 12 mois. Au bout de quelques mois, l'expérience ayant fait voir avec le trafic réel ce qu'il en coûtait pour réduire l'augmentation de 17 à 10 p. 100, il devenait évident que la réduction de sept points n'absorberait pas les 20 millions de dollars. La Commission jugea que les 20 millions de dollars permettaient de réduire l'augmentation de deux autres points, et l'augmentation fut abaissée à 8 p. 100. Il est peut-être à propos de mentionner ici, je crois, qu'au cours de la période de dix mois, de mai 1960 à février 1961, le mois le plus récent dont nous ayons les résultats, les déboursés nécessaires pour maintenir l'augmentation au palier de 8 p. 100 se sont faits au rythme de \$20,600,000 par année. Par conséquent, au cours des 20 derniers mois, les \$20,000,000 disponibles ont été employés à une cadence annuelle d'un peu plus que \$20,000,000.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): N'est-il pas vrai qu'au cours de cette période les chemins de fer ont conclu de nouveaux contrats et ont établi de nouveaux taux de concurrence, ce qui a soustrait à cette loi des marchandises qui étaient transportées auparavant aux taux maximums?

M. KERR: Je crois qu'en effet cela peut avoir compté.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Autrement dit, cela montre que le nombre des taux échappant à la concurrence diminue dans l'ensemble du tarif.

M. KERR: C'est exact.

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

M. CHEVRIER: Je voudrais continuer de poser mes questions. On m'a interrompu. Naturellement, je ne proteste pas.

Pourriez-vous consigner au compte rendu le texte de l'arrêté en conseil que vous dites avoir été adopté le 12 décembre 1952?

M. ELLICOTT: Vous voulez dire le C.P. 1487?

M. CHEVRIER: Oui.

M. ELLICOTT: Désirez-vous que je vous en donne lecture? Il est long d'une page environ.

M. CHEVRIER: Il devrait être au compte rendu.

M. ELLICOTT: Je lis: «Copie certifiée conforme au procès-verbal...»

M. CHEVRIER: Ne pourriez-vous pas donner lecture seulement de l'alinéa pertinent et laisser de côté le reste du décret? Pourriez-vous lire le passage où il est ordonné à la Commission des transports d'égaliser les taux de transport?

M. ELLICOTT: C'est le dernier alinéa:

En conséquence, le Comité donne avis que la Commission des transports du Canada soit chargée d'entreprendre une enquête générale sur les tarifs-marchandises dans le sens indiqué à l'alinéa précédent, sous réserve des dispositions statutaires spéciales qui influent sur les tarifs marchandises.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous mentionner le numéro de cet arrêté?

M. ELLICOTT: Page 4 du C.P. 1487 reproduit dans le rapport provisoire présenté à Son Excellence le Gouverneur général en conseil sur la péréquation des tarifs-marchandises. La date en est le 3 mai 1955.

M. CHEVRIER: Donneriez-vous lecture aussi de l'alinéa précédent, qui explique apparemment celui-ci?

M. ELLICOTT:

Le Comité fait observer, en outre, que depuis la décision sur l'enquête mentionné aux alinéas précédents, savoir, par jugements de ladite Commission rendus en septembre 1927, il s'est produit plusieurs changements dans l'économie du Canada et il est par conséquent opportun de charger la Commission des transports du Canada d'entreprendre une enquête approfondie sur l'armature tarifaire des chemins de fer et des compagnies ferroviaires qui relèvent du Parlement, en vue d'établir un régime tarifaire équitable et raisonnable qui, dans des circonstances et conditions essentiellement semblables, s'appliquera également à toutes les personnes et toutes les localités afin de réaliser le plus libre échange possible des denrées entre les différentes provinces et les différents territoires du Canada et de favoriser l'essor du commerce du Canada, tant étranger qu'intérieur, eu égard aux besoins de l'agriculture et d'autres industries de base.

M. CHEVRIER: En vous conformant à cet arrêté, vous avez émis le 28 février 1955, comme l'a dit plus tôt le commissaire en chef, une ordonnance provisoire qui uniformisait tous les taux de catégories, sauf les taux de concurrence, partout au Canada, excepté dans les provinces Maritimes. Avez-vous continué ensuite d'étudier l'uniformisation? Je voudrais obtenir tous les rapports que la Commission a préparés pour donner suite à cet arrêté en conseil sur l'uniformisation des taux de transport au Canada.

M. ELLICOTT: La Commission a présenté un autre rapport à Son Excellence le Gouverneur général en conseil. Il est daté du 23 septembre 1957 et porte sur l'uniformisation des taux de différentes marchandises.

M. CHEVRIER: Voulez-vous nous dire ce qu'il y était dit des taux de marchandises désignées?

M. ELLICOTT: Le passage pertinent se trouve probablement ici.

Le PRÉSIDENT: Quel passage citez-vous?

M. ELLICOTT: A la page 5, passage d'un autre rapport à Son Excellence le Gouverneur en conseil sur la péréquation des tarifs-marchandises, portant la date du 23 septembre 1957.

La Commission a jugé opportun que les dix-sept barèmes de la catégorie n° 1 soient les premiers tarifs sur produits par mille à être révisés et les chemins de fer ont été invités à proposer des barèmes égalisés par mille pour quatorze groupes des denrées en question. La décision concernant les trois autres denrées, savoir: le grain, le bois d'œuvre et le bois à pâte a été différée pour les raisons exposées dans le jugement de la Commission rendu le 18 septembre 1957 sur la péréquation des taux sur produits.

Les quatorze barèmes mentionnés s'appliquaient aux denrées suivantes:

Elles sont toutes énumérées ici. Voulez-vous que j'en donne lecture?

M. CHEVRIER: Non, mais pourriez-vous résumer en quelques mots de quoi il s'agit?

M. ELLICOTT: Des taux réguliers sur produits désignés.

M. CHEVRIER: Faut-il en conclure qu'il était possible d'égaliser ces différents barèmes de la catégorie des taux de marchandises désignées?

M. ELLICOTT: Oui. On l'a fait.

M. CHEVRIER: Par conséquent, le premier rapport annonçait l'uniformisation des taux de catégories et le deuxième rapport annonçait l'uniformisation des taux de marchandises désignées, ou plutôt, un commencement d'uniformisation. Avez-vous présenté un troisième rapport?

M. ELLICOTT: Je crois qu'il y a eu un troisième rapport.

M. BALDWIN: Avant que M. Chevrier ne quitte ce sujet, serait-il possible de consigner au compte rendu la définition de «taux de marchandises désignées»? Nous avons eu la définition des «taux de classes». Pourrions-nous savoir maintenant ce que vous entendez par taux de marchandises désignées?

M. ELLICOTT: Les taux réguliers de denrées désignées sont inférieurs aux taux maximums ou taux de catégories. Les taux de denrées désignées sont plus bas que les taux de catégories. Ils s'appliquent aux marchandises expédiées en vrac et à d'autres matières expédiées en grandes quantités, comme l'acier, le gravier, le bois de construction, le bois à pâte, les fruits, les légumes, le papier-journal, les articles de papier, le sucre.

M. BALDWIN: Ce n'est pas une expression qui a un sens statutaire, mais elle a été consacrée par l'usage dans l'industrie des transports.

M. CHEVRIER: On la trouve à plusieurs endroits dans la Loi sur les chemins de fer. Elle doit donc avoir plus qu'une signification vague.

M. BALDWIN: Mais il n'y a pas de définition précise?

M. CHEVRIER: Il y en a peut-être une.

M. KERR: Il y a une définition. J'ignore si elle sera d'un grand secours. On la trouve au paragraphe 3 de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer:

Un taux sur un produit désigné est un taux qui vise un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux.

M. CHEVRIER: On ne saurait rien trouver de plus clair.

M. BALDWIN: J'ai donc raison de dire que cette expression est née de l'usage. Quand vous employez cette expression, à titre de président de la Commission, vous désignez une chose beaucoup plus précise que ne l'est cette expression statutaire.

M. KERR: Elle est bien connue des gens du métier.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si je pourrais obtenir une précision. M. Ellicott a mentionné certaines des marchandises auxquelles s'appliquent des taux particuliers. Cela veut-il dire que certaines de ces marchandises peuvent faire l'objet de taxes convenues? Parce que certaines sont transportées au tarif des marchandises désignées, s'ensuit-il que toutes sont transportées à ce tarif-là? Cela voudrait dire qu'il existe des écarts considérables dans les produits sidérurgiques, quelques-uns tombent sous le régime des taxes convenues, d'autres sous le tarif des produits désignés et d'autres encore sous le régime des tarifs normaux.

M. KERR: Oui.

M. CHEVRIER: Y a-t-il eu un troisième rapport? Que disait-il et quelle en était la date?

M. ELLICOTT: Il y a eu un autre rapport à Son Excellence le Gouverneur général en conseil sur l'uniformisation des taux de transport, le 22 décembre 1958.

M. CHEVRIER: Que disait-il?

M. ELLICOTT: Il exposait les mesures prises jusque-là pour égaliser les taux, mentionnait qu'on avait commencé d'égaliser les 76 barèmes de taux par mille dans l'Est et dans l'Ouest du Canada, énumérait les différents barèmes encore à l'étude et en particulier ceux du charbon et du bois de construction. Ces décisions ont été rendues depuis.

M. CHEVRIER: M. Browne a parlé des taxes convenues. Il s'agit des taxes convenues qu'a rendues possible une modification apportée à la Loi sur les transports. Pourriez-vous nous donner la date de la modification qui a autorisé les chemins de fer à conclure des ententes avec les expéditeurs sur le transport de certaines marchandises?

M. ELLIOTT: La loi initiale remonte à 1938, mais la modification date de 1955.

M. CHEVRIER: De 1938 à 1955, est-ce que les chemins de fer ont établi beaucoup de taxes convenues?

M. ELLICOTT: Un certain nombre, mais je ne pourrais vous dire au juste combien.

M. CHEVRIER: Il n'y en a pas eu beaucoup?

M. ELLICOTT: Beaucoup moins que maintenant.

M. CHEVRIER: Depuis la modification de 1955, elles sont plus nombreuses?

M. ELLICOTT: Oui.

M. CHEVRIER: Par conséquent, les taxes convenues n'ont pas sensiblement troublé le degré de péréquation que la Commission avait réalisé jusqu'en 1955 parmi les taux de catégories et les taux sur produits désignés?

M. ELLICOTT: Jusqu'en 1955, c'est juste.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire quelle était la situation en 1955? Avez-vous une idée du nombre de taxes convenues entre chemins de fer et expéditeurs qui existaient alors? Vous avez dit 1,250?

M. ELLICOTT: Il y en avait eu environ 1,250 depuis 1938. Je ne puis vous donner le détail d'une année à l'autre. Il me faudra l'obtenir.

M. CHEVRIER: Vous avez présenté votre troisième rapport le 22 décembre 1958. Est-ce que la Commission a fait ensuite d'autres tentatives de péréquation?

M. ELLICOTT: Nous avons fini de régler le cas des fruits et légumes. Cette ordonnance a été émise le 19 décembre 1958, à peu près en même temps.

M. CHEVRIER: Sur qui portait-elle?

M. ELLICOTT: Elle uniformisait tous les taux relatifs aux fruits et légumes.

Le PRÉSIDENT: De quel document s'agit-il?

M. ELLICOTT: De la décision rendue par la Commission le 19 décembre 1958 et intitulée: «En ce qui concerne l'enquête générale sur les tarifs-marchandises ordonnée par décret du conseil CP-1487 en vertu de l'article 336 de la Loi sur les chemins de fer, et particulièrement les taux de transport des fruits et légumes frais».

M. CHEVRIER: D'autres taux ont-ils été uniformisés ensuite?

M. ELLICOTT: Il y a eu le bois de construction.

M. CHEVRIER: Quelle est la date de ce rapport?

M. ELLICOTT: Le 15 septembre 1959.

M. CHEVRIER: Que disait-il?

M. ELLICOTT: Il disait que la Commission ne pouvait pas égaliser les taux de transport du bois de construction parce qu'il y avait trop de taux de concurrence. C'est la conséquence mentionnée par M. Browne.

M. CHEVRIER: Et votre ordonnance sur le bois de construction était sans effet?

M. ELLICOTT: C'est exact.

M. CHEVRIER: Y a-t-il eu d'autres rapports ensuite?

M. ELLICOTT: Il y en a eu sur les 76 barèmes de taux sur diverses marchandises et le bois à pâte, le 31 mars 1960.

M. CHEVRIER: Quel a été l'effet de cette ordonnance?

M. KERR: Permettez-moi d'intervenir ici, monsieur Chevrier. Il s'agit là d'un cas où les taux étaient beaucoup plus bas dans l'Ouest du Canada qu'ils ne l'étaient dans l'Est. A l'audience tenue, la plupart des parties se sont opposées à toute péréquation et la Commission s'est demandé s'il y avait lieu de l'imposer par une ordonnance. Or, la Commission royale d'enquête sur les transports, celle présidée par l'hon. M. Turgeon, avait exprimé l'avis que la péréquation était un objectif que la Commission et les chemins de fer n'atteindraient qu'après de longues études, et la Commission a conclu de tout ce qui avait été dit que la commission royale et le Parlement avaient envisagé un programme de péréquation dont l'exécution serait seulement aussi rapide que le temps et les circonstances le permettraient. La Commission a fait observer ensuite, comme je l'ai dit, que les taux relatifs au bois à pâte étaient plus bas dans l'Ouest que dans l'Est et que la péréquation augmenterait les taux de l'Ouest. Et elle ajoutait:

Nous ne croyons pas que l'article 336...

C'est l'article de la Loi des chemins de fer sur l'uniformisation—

...impose à la Commission ou aux chemins de fer l'obligation d'égaliser les taux actuels du bois à pâte, taux inférieurs à la normale et temporairement appliqués en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et de l'ordonnance émise par la Commission en conformité de cette loi.

L'égalisation de ces taux ne serait elle-même que temporaire et porterait un groupe considérable de taux au delà du palier auquel les ont abaissés ladite loi et ladite ordonnance. Le Parlement a adopté une loi extraordinaire fournissant ce qu'on appelle une subvention de 20 millions de dollars destinée à réduire pour une période ne dépassant pas un an les taux qui ont subi l'augmentation de 17 p. 100, et c'est là une situation unique qui semble temporaire.

A moins d'être obligée par l'article 336 d'uniformiser les taux qui ont subi la pleine augmentation de 17 p. 100 et les augmentations proportionnelles et générales qui l'ont précédée, taux qui sont actuellement inférieurs à la normale en vertu de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises,—et nous ne croyons pas qu'il existe une telle obligation à l'heure actuelle,—nous sommes d'avis que la Commission ne doit pas imposer de nouvelles augmentations ou réductions de ces taux en vue de les égaliser tant que durera la situation unique et temporaire que nous venons de mentionner.

Et la Commission a conclu:

Si les taux normalement appliqués au bois à pâte et en vigueur lors de l'audience avaient continué d'être appliqués, nous aurions ordonné un barème égalisé tel que l'exposent les présentes...

Et ce barème aurait majoré les taux de l'Ouest en réduisant ceux de l'Est—

... afin d'appliquer le principe général régissant les tarifs-marchandises, mais nous n'émettrons aucune ordonnance à cet effet touchant les taux provisoires. Après l'expiration des tarifs provisoires, la péréquation des taux normaux qui y auront été substitués aux premiers se fera à mesure que le temps et les circonstances le permettront.

M. CHEVRIER: C'était là une sage décision qui, je présume, a reçu l'approbation de la grande majorité des expéditeurs de l'Ouest du Canada.

M. KERR: Autant que je sache, et je crois le savoir, il n'est pas venu la moindre protestation d'aucune partie du Canada.

M. CHEVRIER: Cela a été la fin des mesures de péréquation prises en vertu du CP-1487?

M. KERR: En même temps, une autre décision du même genre a été rendue au sujet de ce qu'on appelle les 76 barèmes. C'est une très longue décision et, dans certains cas, la Commission a constaté que la question se trouvait déjà réglée ou que le cours naturel des événements la réglerait. Ces taux pouvaient être égalisés, comme dans le cas du bois à pâte, par la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. La Commission a donc décidé de ne pas y toucher tant que cette situation durerait.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la date de cette décision?

M. KERR: La dernière décision a été rendue le 31 mars 1960.

M. CHEVRIER: Est-ce la dernière ordonnance découlant du CP-1487?

M. KERR: Oui.

M. CHEVRIER: Il n'y en a pas eu d'autre depuis. La Commission considère-t-elle que la péréquation que cet arrêté ministériel lui ordonnait d'opérer est complète ou a été poussée aussi loin que le permettent les circonstances actuelles?

M. KERR: Je crois qu'elle a été poussée aussi loin qu'elle pouvait l'être à l'heure actuelle. Quand les taux inférieurs à la normale établis par la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises auront expiré et que la situation sera redevenue normale, la Commission s'occupera d'égaliser certains tarifs sur produits désignés qui sont encore inégaux. La péréquation des tarifs sur produits désignés pose un problème très difficile, car chaque taux a été établi pour répondre à des conditions particulières. Les conditions particulières qu'on trouve dans une partie du pays ne se retrouvent pas dans une autre. Chaque partie du pays présente un cas particulier, mais on peut quand même en arriver à un certain degré de péréquation.

M. CHEVRIER: Avec un tarif qui présente 60 ou 65,000 problèmes, il n'est pas facile d'égaliser les taux de catégorie ou les taux sur produits désignés.

Pourrais-je vous poser une autre question sur ces taux de catégorie ou de marchandises désignées? Avez-vous étudié ou analysé les bordereaux d'expédition avant d'aborder toute cette question de la péréquation?

M. KERR: M. Burwash est le directeur du service qui s'occupe des bordereaux d'expédition.

M. CHEVRIER: Le Comité devrait peut-être savoir au juste comment l'étude des bordereaux d'expédition se rattache à la péréquation et comment la Commission des transports s'y est prise pour égaliser les tarifs-marchandises en se fondant sur l'étude ou l'analyse des bordereaux d'expédition.

M. M. E. BURWASH (*directeur de l'économique et de la comptabilité à la Commission des transports*): L'analyse des bordereaux d'expédition était nécessaire afin d'établir les variations et le volume du trafic sous les différents

taux. On a pratiqué un échantillonnage du trafic qui pouvait permettre à la Commission d'établir les nombres de wagons chargés, le poids et la recette par tonne au mille.

M. CHEVRIER: Ce travail a-t-il été très long?

M. BURWASH: On l'a commencé en 1948 et, normalement, la Commission doit attendre sept mois après la fin de l'année pour connaître les résultats. Les bordereaux d'expédition nous arrivent au cours de l'année avec un décalage d'environ deux mois sur les rapports des chemins de fer. La classification, la compilation et l'impression des résultats nous prennent encore six ou sept mois. Nous avons maintenant une analyse des bordereaux d'expédition nous fournissant les résultats de 1949 à 1959.

M. CHEVRIER: Faites-vous cela une fois par année?

M. BURWASH: Cela se fait constamment maintenant. Chaque centième bordereau d'expédition est envoyé à la Commission; il est analysé et les résultats sont poinçonnés sur des cartes de machines IBM.

M. CHEVRIER: Quel rapport y a-t-il entre cette étude et la péréquation des tarifs?

M. BURWASH: Cette étude indique les trajets et les taux du transport des marchandises. Elle indique aussi la recette moyenne par tonne au mille entre les différents points. Nous sommes en mesure de séparer les transports dans l'Ouest de ceux de l'Est et ces résultats ont été utilisés pour la péréquation. Ils ont montré quelle était la recette moyenne par tonne-mille dans l'Ouest ainsi que dans l'Est.

M. CHEVRIER: Considérez-vous que cela vous a aidés à préparer les rapports mentionnés par le commissaire en chef?

M. BURWASH: Je crois qu'il était indispensable de faire une étude semblable afin d'égaliser les taux, car ces chiffres, ou plutôt cette statistique du trafic ne se tient pas normalement de jour en jour de cette façon. C'est un très gros travail et un échantillonnage même de 1 p. 100 exige beaucoup de temps de la part des chemins de fer. Une étude totale, à 100 p. 100, est à peu près hors de question.

M. CHEVRIER: Grâce à cette étude, sera-t-il possible maintenant et à l'avenir d'égaliser complètement les taux de catégorie et les taux sur produits désignés?

M. BURWASH: Je ne puis répondre à cette question. Je crois que cela concerne le trafic.

M. CHEVRIER: Est-il possible d'obtenir une réponse à cette question?

M. ELLICOTT: En général, monsieur Chevrier, je crois pouvoir dire que l'égalisation des taux normaux et des taux de catégorie est complète maintenant dans la proportion de 75 à 80 p. 100.

M. CHEVRIER: C'est tout ce que je voulais savoir.

M. WOOLLIAMS: Je désire remercier M. Chevrier d'avoir fait donner ces renseignements, dont certains offrent sans doute beaucoup d'intérêt pour quiconque s'occupe des taux de transport. Mais il y a un produit en particulier qui intéresse au plus haut point l'Ouest du Canada et au sujet duquel j'aimerais obtenir des renseignements. Nous savons tous que les taux de transport du Nid de Corbeau régissent le transport du grain vers les Grands Lacs, mais je me demande si un des témoins pourrait dire au Comité quels taux s'appliquent au transport du grain depuis les Grands Lacs jusqu'aux ports de l'Est. Sont-ce des taux de produit désigné? Quelle sorte de taux est-ce?

M. ELLICOTT: De la Tête des lacs vers l'est du Canada?

M. WOOLLIAMS: Oui.

M. ELLICOTT: C'est un taux sur produit désigné. Vers les ports, c'est un tarif qu'on appelle tarif sur produit d'exportation.

M. WOOLLIAMS: Produit d'exportation. Ces taux ont-ils subi des changements au cours des six derniers mois ou depuis un an?

M. ELLICOTT: Il y a une audience sur les taux du grain expédié vers Buffalo et vers l'Est, et cela a été mis de côté ou différé par le gouvernement.

M. WOOLLIAMS: Différé par le cabinet fédéral?

M. KERR: Oui.

M. WOOLLIAMS: Je voudrais en savoir un peu plus long là-dessus, car il y a beaucoup de confusion à ce sujet dans tout l'Ouest du Canada.

M. CHEVRIER: Vous alliez dire quelque chose, monsieur Kerr?

M. KERR: Les taux vers Buffalo et vers l'Est ont fait l'objet de longues séances.

M. CHEVRIER: Comment les appelez-vous?

M. KERR: (*texte*) At and East.

M. CHEVRIER: Oh oui, Atlantique et Est.

M. KERR: Non, (*texte*) At and East.

M. CHEVRIER: Cela veut-il dire Atlantique?

M. KERR: Vers Buffalo et vers l'Est. Les chemins de fer ont déposé des tarifs augmentant ces taux.

M. WOOLLIAMS: Mais quelles ont été ces augmentations? Pouvez-vous nous mentionner un pourcentage, et qu'est-ce que le cabinet fédéral a fait à ce sujet?

M. CHEVRIER: N'était-ce pas environ 25 p. 100?

M. KERR: Cela variait d'un port à l'autre, mais...

M. MARTIN (*Essex-Est*): Vous n'avez pas trop amélioré les taux de transport dans le comté d'Essex.

M. KERR: Je vais vous donner un exemple des taux du Pacifique-Canadien. Le taux de Port McNicoll à Montréal était de 21.09c. le cent livres. Le taux que proposait la compagnie était de 23.50c., mais avec certains autres montants appelés absorptions. L'augmentation nette de ce taux eût été de 2.41c. le cent livres de Port McNicoll à Montréal, de 6.41c. à Trois-Rivières, de 7.41c. à Québec et de 14.83c. au port de Saint-Jean-Ouest. Tous les membres de la Commission étaient présents et la décision rendue par la Commission accordait aux chemins de fer, je pense, environ la moitié de l'augmentation qu'ils demandaient.

M. CREAGHAN: Quelle est la date de cette décision de la Commission?

M. KERR: Le 17 mars 1961.

M. WOOLLIAMS: Voici une question à laquelle je pense que vous ne pourrez pas répondre immédiatement. Pourriez-vous nous dire, par exemple, quelle eût été la différence produite par cette augmentation dans le cas d'un wagon chargé de blé n° 1 ou n° 2 du Nord? Je sais que les augmentations ont été interdites par le cabinet, mais pourriez-vous me dire quelle eût été l'augmentation, en chiffre rond? Je ne m'attends pas à ce que vous répondiez ce matin, mais si nous pouvions obtenir une réponse plus tard, elle nous serait très utile.

M. KERR: Je ne crois pas que la Commission ait donné de chiffres pour une charge de wagon. Elle a donné des taux pour cent livres.

M. WOOLLIAMS: Mais que signifient ces taux pour une wagnonnée moyenne de blé?

M. KERR: Nous pourrions obtenir ce renseignement. Le gouverneur en conseil a suspendu l'augmentation par le décret CP 1961-497 du 30 mars 1961.

M. WOOLLIAMS: L'a-t-il suspendue en permanence ou seulement différée?

M. KERR: Jusqu'au 3 juillet, je pense.

M. CREAGHAN: Je m'intéresse plutôt à l'exécution de la loi adoptée l'an dernier. En premier lieu, est-ce que le montant de 20 millions autorisé l'an dernier a été entièrement affecté et, s'il l'a été, combien de mois a-t-il duré?

M. KERR: La loi de l'an dernier ajoutait neuf mois à la période initiale de douze mois et ajoutait 15 millions de dollars au montant initial de 20 millions. Il y a donc eu continuité. Il n'y a pas eu d'interruption à la fin des douze premiers mois.

M. CREAGHAN: Pour poser cette question, je devrais peut-être remonter de deux ans en arrière. Le montant initial de 20 millions était-il suffisant pour satisfaire les réclamations des chemins de fer pendant douze mois?

M. KERR: Je puis vous fournir des chiffres ronds depuis la mise en vigueur de la réduction jusqu'aux réclamations pour février dernier. A l'égard des réclamations faites jusque-là on avait déboursé un total de \$29,780,000 sur les 35 millions, ce qui laissait environ \$3,500,000 pour les derniers mois de la période. Nous ne savons pas exactement à combien près de la limite de 35 millions les réclamations vont s'élever, mais nous pensons qu'elles atteindront environ 95 p. 100 de cette somme-là.

M. CREAGHAN: D'après ce que vous venez de dire, la Commission a donc versé environ 30 millions de dollars aux chemins de fer. En chiffres ronds, ou en pourcentages, pourriez-vous nous dire combien les divers chemins de fer ont reçu?

M. KERR: Le Canadien-National a reçu \$16,890,000 et le Pacifique-Canadien, \$11,980,000. Les petites compagnies ont touché \$910,000 et le total s'est élevé à \$29,780,000.

M. CREAGHAN: Je présume qu'ils présentent une note de réclamations chaque mois, que votre vérificateur examine ces notes et qu'elles sont payées chaque mois?

M. KERR: Il s'écoule plusieurs mois après la fin d'un mois pour que les réclamations de ce mois-là nous arrivent. Le décalage est normalement de deux à trois mois après la fin d'un mois.

M. CREAGHAN: Y a-t-il eu des réclamations qui n'ont pas été acceptées pour vice de forme ou à cause d'erreurs?

M. KERR: Nous avons eu très peu de ces réclamations.

M. CREAGHAN: Il semble donc que les montants que vous avez reçus jusqu'ici en vertu des lois adoptées ont été suffisants pour acquitter les réclamations que vous avez reçues?

M. KERR: C'est exact. Comme je l'ai dit tantôt, pendant les dix mois qu'a duré la réduction de 9 points, l'argent s'écoulait à la cadence d'un peu plus de 20 millions par année, plus exactement de \$20,600,000 par année.

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

M. BALDWIN: Il nous faut décider l'heure de notre prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Le président ne veut pas réduire le temps accordé aux questions et ne veut pas non plus se montrer trop pressé de faire approuver ce bill. Je me demande si nous ne pourrions pas nous réunir à 2 heures cet après-midi, alors que M. Balcer, M. Chevrier et d'autres membres du Comité pourront être présents. La Chambre ne siégera pas avant 2 heures et demie et il me semble qu'il serait mauvais d'attendre à vendredi pour tenir la prochaine séance. Qu'en pense le Comité?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne conçois pas que nous nous réunissions à 2 heures. En premier lieu, nous ne sommes jamais ici à 2 heures et je

présume que nous lèverions la séance à 2 heures et demie. Je ne crois pas que ce soit une proposition pratique. Attendons de voir comment les choses iront demain et quelles seront les heures de la Chambre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'estime que ce bill est trop important pour que nous attendions à vendredi. Nous devrions essayer de trouver un moyen pour en continuer l'étude. Je me rends compte de la situation faite aux membres, mais j'estime que nous devrions tout faire pour éviter un long retard.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il est regrettable que ces bills n'aient pas été présentés il y a plusieurs mois. S'ils avaient été présentés plus tôt, nous ne serions pas dans cette fâcheuse situation.

M. CREAGHAN: Je sais que les membres du Comité ne veulent pas siéger pendant que la Chambre elle-même siège. C'est jour de fête aujourd'hui et je suis sûr que nous pouvons faire l'aveu qu'il ne nous tente pas de siéger cet après-midi. Je soupçonne que nous préférerions siéger mardi ou mercredi. Ces deux jours-là, la Chambre va siéger de toute façon.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il est évident que nous ne pouvons pas siéger aujourd'hui et je propose simplement que nous attendions de voir ce qui va se produire demain. Le président pourra nous convoquer.

Le PRÉSIDENT: Il faut qu'il y ait un avis aux Procès-Verbaux, à moins de continuer la séance aujourd'hui. L'avis doit paraître un certain temps d'avance.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il faut aussi songer que nous avons ici des témoins qui ont attendu toute la matinée.

M. BALDWIN: Je propose que nous nous réunissions à 2 heures pour nulle autre raison qu'il nous faut régler cette question, qui ne se règlera pas en cinq minutes. M. Chevrier a soulevé certains points très intéressants et j'estime que nous voulons continuer de poser des questions dans cette veine et ensuite passer au bill même.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous que nous siégions cet après-midi, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Il est vrai qu'il y a des témoins ici, mais ils attendront de toute façon pendant plusieurs heures parce qu'il nous faut être à la Chambre pendant la période des questions. Ils vont attendre ici au moins une heure à ne rien faire. De plus, je ne crois pas que nous puissions terminer l'examen de ce bill en 30 minutes.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, la période des questions est terminée à 11 heures.

M. CHEVRIER: Vous voulez dire à midi.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, elle ne durera pas jusqu'à 2 heures et demie.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Nous ne devons pas oublier que la Loi sur la marine marchande du Canada est le premier article au programme.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru comprendre que le ministre pourrait être ici environ à une heure cet après-midi.

M. Baldwin, appuyé par M. Creaghan, propose que nous siégions à 2 heures.

M. CHEVRIER: Je m'y oppose.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la proposition adoptée sur division.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

LUNDI 22 mai 1961

Après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ce matin, nous avons étudié le premier article de ce bill et les représentants de la Commission des transports étaient ici. Nous allons les rappeler et, si vous avez d'autres questions à leur poser, ils seront heureux d'y répondre.

M. BADANAI: Monsieur le président, avant que nous n'allions plus loin, étant donné que M. Chevrier n'est pas ici, qu'il représente vraiment l'opposition officielle, que c'est le député de l'opposition le plus au courant de cette question et qu'il lui faut être à la Chambre pendant l'examen du bill C-94, qui a pour objet d'augmenter le conseil d'administration des Chemins de fer nationaux, étant donné aussi que le ministre sera probablement libre à 2 heures et demie et qu'il est maintenant 2 heures et quart, je propose que nous suspendions cette séance jusqu'à ce que la Chambre ait disposé du bill C-94.

Le PRÉSIDENT: Nous avons réglé cette difficulté ce matin. C'est pourquoi nous avons convoqué la reprise pour 2 heures. Nous avons des témoins d'un autre groupement qui attendent eux aussi d'être entendus. C'est au Comité à décider, mais je crois qu'il n'est pas juste de faire attendre des témoins trop longtemps dans un cas comme celui-ci. Quelqu'un a-t-il des vues à exprimer à ce sujet?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je désire proposer que nous appelions les représentants des *Canadian Trucking Associations*. Je sais qu'au moins un d'entre eux est venu d'une autre ville. Il serait bon de les entendre immédiatement. Même s'il nous faut siéger de nouveau, les membres de la Commission des transports sont ici à Ottawa et il est plus facile pour eux de revenir répondre à des questions. Cependant, il est possible que nous réussissions à terminer toute l'affaire cet après-midi.

M. McPHILLIPS: Je suis d'accord avec vous. Je trouve que c'est une très bonne idée.

Le PRÉSIDENT: Cela convient-il au Comité?

M. BADANAI: Je ne m'oppose pas à ce que nous entendions le mémoire des associations de camionnage, mais pour discuter le bill je préférerais attendre que la Chambre ait fini du bill C-94. Je crois qu'il est parfaitement convenable d'entendre le mémoire des associations de camionnage.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il convient au Comité d'entendre immédiatement les associations de camionnage? Nous verrons quels progrès nous réaliserons et à la fin le bill sera probablement très avancé à la Chambre. Il sera peut-être alors possible pour M. Chevrier de revenir. Cela convient-il au Comité?

(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: M. Magee, secrétaire administratif des *Canadian Trucking Associations*, est ici présent. Ce groupement a demandé à être entendu. Je prie M. Magee de s'avancer et de présenter son compagnon.

M. JOHN A. D. MAGEE (*secrétaire exécutif, Canadian Trucking Associations Inc.*): Monsieur le président, j'apprécie beaucoup le privilège de parler au Comité au nom des *Canadian Trucking Associations*. Je suis accompagné de M. George H. Montague, secrétaire et conseiller juridique des *Applied Economic Research Associates*, la Société d'économistes qui nous accompagnait aux séances de la commission MacPherson d'enquête sur les transports. S'il y a des questions que le Comité désire poser à propos de notre mémoire, nous serons heureux d'y répondre.

Avant la présentation de notre mémoire, on me permettra de dire que c'est la première fois que les associations canadiennes de transport routier ont l'occasion de présenter un mémoire semblable depuis que l'honorable M. Balcer est devenu ministre des Transports. Bien que nous soyons vchus aujourd'hui nous opposer à ce projet de loi, nous désirons lui offrir nos meilleurs vœux et assurer son ministère du concours de l'industrie du transport routier.

L'hon. M. BALCER (*ministre des Transports*): Merci beaucoup.

M. MAGEE: Tous les partis à la Chambre des communes ont déjà approuvé le principe du projet de loi dont le Comité est saisi. La première loi qui accordait en 1959 une subvention de 20 millions de dollars pour réduire les taux de transport a reçu l'appui du parti libéral et du PSD, de même que la loi prolongatrice en 1960, ce qui démontre que le Parlement désire aider les expéditeurs de produits à l'endroit desquels le transport par rail ne subit pas de concurrence.

Le Comité a accordé en 1959 aux *Canadian Trucking Associations*, et de nouveau en 1960, le privilège de lui faire entendre leurs protestations contre les bills précédents. Ces bills avaient déjà été approuvés en principe avant d'être déferés au Comité. Nous savions que nous courions à une défaite certaine si nous nous y opposions tout à fait, c'est-à-dire si nous demandions qu'ils ne fussent pas adoptés. Cela étant, nous avons quand même pensé qu'il était temps pour l'industrie canadienne du transport routier de manifester son opposition à un genre de mesure législative qui, si le gouvernement continuait d'y recourir comme solution des problèmes posés par les taux de transport, aurait de graves conséquences pour les entreprises de camionnage, surtout celles qui se trouvent en présence de conditions d'exploitation difficiles, en concurrence avec les chemins de fer.

Nous demeurons fortement opposés à la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et, même, à toute loi qui semble démontrer que le Parlement a fermé les yeux sur l'existence des sociétés de camionnage qui, tous les jours dans tout le Canada, non seulement se font concurrence entre elles pour le trafic, mais subissent aussi la concurrence des chemins de fer. Nous sommes fortement opposés à toute loi qui, en fait, équivaut à dire, chaque fois qu'il s'agit de fournir de l'aide aux expéditeurs canadiens, que le Parlement choisit les chemins de fer comme instrument de cette aide, comme mécanisme par lequel cette aide sera unilatéralement dispensée.

Peut-être y a-t-il au fond, sans qu'elle soit publiquement exprimée, la pensée que les camionneurs n'ont pas trop à se plaindre, qu'ils circulent gratuitement sur les grandes routes de la nation et qu'ils se trouvent à être ainsi subventionnés. Nous mentionnons ouvertement cette possibilité à cause de la désolante impuissance où nous sommes de faire la preuve, évidente pour nous, de l'injustice du projet de loi dont le Comité est saisi.

La question que pose la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises,—et que posent la Loi sur les taux de transport dans les provinces maritimes ainsi que la subvention relative au pont-rail Est-Ouest,—c'est qu'on force au moyen d'une loi un concurrent dans le domaine des transports à réduire ses prix, en le rémunérant à même le trésor public pour qu'il le fasse, et qu'on attend des autres concurrents qu'ils continuent de fonctionner à même leurs ressources privées tout comme ils faisaient avant que l'intervention du gouvernement eût bouleversé le jeu de la concurrence. Peu importe que les voies utilisées par une forme quelconque de transport soient subventionnées, si on soupçonne ces voies de l'être ou même si on prouve qu'elles le sont, car cela est hors de la question. Quand on parle de faire subventionner par le gouvernement des réductions de prix pour une forme de transport et qu'on commence, en même temps, de se demander si les voies utilisées par une autre forme de transport sont subventionnées, on ne se trouve pas à comparer ou à joindre

des éléments semblables. On se trouve, en réalité, à discuter deux genres tout à fait différents de subventions. On n'arrivera à aucune mesure juste et honnête du problème en essayant de justifier un genre de subventions pour une forme de transport au moyen du seul soupçon qu'une autre forme de transport jouit peut-être d'un autre genre de subventions.

En remontant aux premiers jours de l'histoire des chemins de fer au Canada, on constate que les voies utilisées par cette forme de transport ont été subventionnées sur une vaste échelle. Si le subventionnement des voies plane sur la question, il faudrait commencer par scruter comment se sont construites les voies utilisées par toutes les formes de transport, quelles sommes ont versé les différentes entreprises de transport et comment chaque entreprise s'en est tirée. Si on constate que l'apport d'une entreprise n'a pas été suffisant, alors la solution serait d'obtenir une plus forte contribution de cette entreprise. La solution n'est pas de favoriser les autres concurrents et de justifier le gouvernement de subventionner une réduction de leurs prix en se disant qu'après tout ce nouvel appel aux deniers publics aura pour effet d'égaliser les chances de concurrence de toutes les entreprises de transport.

En ce qui concerne les impôts pesant sur le camionnage, nous considérons que nous payons une pleine et juste part pour l'usage que nous faisons des grandes routes. Par les licences qu'elles paient et par les impôts sur l'essence, les entreprises de camionnage fournissent aux gouvernements des revenus beaucoup plus considérables que ne leur en fournissent les automobilistes privés. Les gouvernements provinciaux n'ont jamais permis aux exploitants des entreprises de camionnage d'utiliser les routes sans payer d'impôts. On ne peut pas soupçonner les provinces d'avoir l'intention de laisser les camionneurs, maintenant ou plus tard, utiliser gratuitement les routes.

Si les impôts sur le camionnage constituent une question tenue en réserve à l'arrière-plan,—et si c'est une question qui affaiblit la cause de l'industrie du camionnage,—cette industrie est prête à se présenter devant n'importe quel organisme établi par le Parlement et à lui faire un exposé complet et détaillé des faits.

Les objections conséquentes de l'industrie du camionnage contre la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises peuvent se résumer ainsi:

- a) La subvention n'est pas destinée à secourir un groupe bien défini d'expéditeurs ni à satisfaire un besoin bien établi d'aide qu'aurait une région quelconque ou un secteur quelconque de l'économie. Les bénéficiaires de la subvention sont les expéditeurs qui se trouvent par hasard à utiliser les services des chemins de fer à des taux sans concurrence de catégorie ou des taux de produits désignés.
- b) La subvention ne tient pas compte du fait qu'en raison de l'ubiquité grandissante de la concurrence on assiste à un élargissement continu des zones du marché du transport qui sont exposées à la concurrence ou susceptibles de l'être. En réalité, la subvention tend à «immobiliser» les modalités actuelles du trafic, et ainsi à priver le pays des avantages qu'il pourrait tirer de l'expansion de la concurrence.
- c) La subvention est injuste pour l'industrie du camionnage et les autres formes de transport.

Lorsque le Comité a examiné la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises en 1959, les associations canadiennes de camionnage ont exprimé la crainte que cette mesure, bien qu'elle fût considérée comme mesure temporaire destinée à corriger une situation particulière, ne devînt un attribut permanent du panorama de nos transports. Cette crainte semble encore plus fondée aujourd'hui que lors de l'examen du bill initial il y a deux ans. Depuis ce temps, en effet, la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a déjà été prolongée une fois, et, en ce moment, le Comité examine le projet de la prolonger encore d'une autre année.

On va peut-être prétendre que la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises est encore temporaire et que la subvention est limitée à 20 millions de dollars par année. Néanmoins, l'ensemble du tableau des subventions,—dont le présent bill fait partie,—est fort troublant. A la fin de la guerre, la subvention prévue par la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes, qui à l'époque était la seule subvention importante accordée aux chemins de fer, s'est élevée à \$4,345,513 pour l'année financière 1945-1946. Dix ans plus tard, pour l'année financière 1955-1956, les subventions prévues par la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes s'élevaient à \$10,982,990. De plus, on a versé 7 millions de dollars aux chemins de fer pour la liaison Est-Ouest. En excluant les subventions destinées à secourir des industries particulières (comme les subventions à l'égard du charbon ou des céréales de provende) nous avons vu les subventions ferroviaires se quadrupler au cours de la première décennie qui a suivi la deuxième guerre mondiale. De nouvelles augmentations de la subvention prévue par la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes et la subvention générale de 20 millions de dollars prévue par la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises ont doublé le fardeau des subventions depuis cinq ans. De plus, il faut tenir compte de l'impact des déboursés que fait la nation pour combler les déficits des Chemins de fer nationaux du Canada si nous voulons bien mesurer la concurrence injuste contre laquelle doit lutter l'industrie canadienne du camionnage.

A titre de concurrents des chemins de fer dans le domaine du transport, nous sommes alarmés de l'aide considérablement accrue que le gouvernement fédéral donne aux chemins de fer. A titre de contribuables, nous sommes aussi vivement inquiets devant l'augmentation du coût des subventions, augmentation qui, si elle n'est pas freinée, peut atteindre des proportions très graves.

Le premier ministre a dit que le gouvernement songeait à des projets de lois destinés à donner suite à quelques-unes des recommandations que renferme le volume I du rapport de la Commission royale MacPherson qui a enquêté sur les transports, mais non pas à toutes ces recommandations. Or, les recommandations de cette commission royale à l'égard des subventions pour les transports, y compris la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, peuvent se diviser en deux catégories: (1) les recommandations portant sur quatre subventions pour les chemins de fer,—dont deux transitoires qui baisseraient chaque année et finiraient par disparaître,—pour soulager les expéditeurs des frais d'exploitation de voies ferrées non rentables et mettre ces frais à la charge du trésor public; (2) l'abolition des versements injustes, faits par l'entremise d'une forme de transport, pour aider certains expéditeurs et certaines régions et l'établissement d'un système qui mettrait cette aide à la disposition de toutes les entreprises de transport sans distinctions injustes. La recommandation (2) d'établir un système pour aider certains expéditeurs et certaines régions par l'entremise de toutes les entreprises de transport, sans distinctions injustes, était naturellement la seule recommandation du rapport susceptible d'aider l'industrie du camionnage,—de l'aider en corrigeant une injustice. En passant du général au particulier, la Commission royale a nettement fait comprendre qu'elles songeaient à la Loi sur les taux de transport dans les provinces maritimes, à la subvention de liaison ferroviaire Est-Ouest autorisée par l'article 468 de la Loi sur les chemins de fer et à la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. La Commission royale a dit:

L'aide au transport destinée, d'après une politique nationale, à aider certains expéditeurs et certaines régions, doit être reconnue pour ce qu'elle est et ne devrait pas être déguisée sous forme de subvention à l'industrie du transport. En outre, lorsqu'une aide de ce genre est distribuée aux divers moyens de transport, elle devrait l'être à tous les voituriers sans distinction.

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume I, page 33, mars 1961.

Ailleurs dans le rapport, nous trouvons ces principes fondamentaux exprimés d'une façon différente, mais également claire. La Commission déclare:

Ainsi que nous l'exposerons dans un autre volume, en cherchant une solution à ces problèmes régionaux et industriels, le transport doit être envisagé au même titre que d'autres mesures, de façon à trouver une combinaison propre à atteindre la meilleure solution. Étant donné que le transport ne s'identifie plus au chemin de fer, toute tentative de régler les problèmes économiques d'une région ou d'une industrie au moyen des transport devrait envisager tout l'ensemble des moyens de transport. Dans un régime de concurrence, le recours à un seul mode de transport, que ce soit le chemin de fer ou un autre, en vue d'atteindre des fins régionales ou nationales, peut fausser sérieusement la répartition des ressources, peut atteindre les fins désirées par des moyens indûment coûteux, ou peut se révéler d'un plus grand secours au mode de transport choisi qu'à la région ou à l'industrie qu'on se proposait d'aider. Des mesures telles la «subvention pont-rail», la Loi sur la réduction des taux de transport des marchandises et la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes doivent être considérées de cet angle.

Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, Volume I, page 38, mars 1961.

Il semble que l'intention fondamentale de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises soit d'aider les expéditeurs qui ne disposent d'aucune autre forme de transport et qui, prétend-on, portent le fardeau des augmentations horizontales des tarifs-marchandises imposées par les chemins de fer. Cette loi s'applique seulement aux taux de catégorie et sur produits désignés qui échappent à la concurrence, car on suppose qu'il n'y a pas de concurrence pour le trafic assujéti à ces taux. Pourtant, les associations canadiennes de camionnage ont fait des enquêtes établissant que cette supposition est fautive et que, comme nous l'avons dit au Comité en 1959, il y a concurrence de la part de la route pour une partie de ce trafic. Nous prétendons donc qu'il faudrait modifier la loi de façon à écarter toute distinction injuste pour les moyens de transport en concurrence et à assurer que, là où il existe de la concurrence, l'expéditeur soit libre de choisir le service le plus économique et le plus efficace qui s'offre à lui.

Nous avons rédigé un avant-projet d'amendements à ce sujet et il fait suite au présent mémoire. En rédigeant cet avant-projet, nous avons présumé que le gouvernement a pour ligne de conduite de fournir de l'aide à tous les expéditeurs affrontant des taux de transport qui échappent à la concurrence, mais, comme nous l'avons fait observer, il existe de la concurrence dans certains cas. Même dans ces cas-là, nous proposons que l'expéditeur continue de jouir de l'abaissement des frais de transport que rend possible la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

L'aide aux expéditeurs, partout où il existe de la concurrence, serait répartie entre toutes les entreprises de transport sans aucune distinction. Presque toute la subvention prévue par la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises continuerait d'être versée directement aux chemins de fer. Aucune subvention ne serait directement versée à une entreprise de camionnage, et l'industrie du camionnage n'en réclame aucune. L'expéditeur serait libre de choisir entre les moyens de transport qui s'offrent à lui. Le Parlement du Canada cessera de dire, comme il se trouve à faire par la présente loi sur la

réduction des taux de transport: «Vous aurez de l'aide du gouvernement fédéral, mais seulement si vous utilisez les chemins de fer à l'exclusion de toutes les autres formes de transport qui leur font concurrence.»

Les amendements que nous proposons renferment une disposition autorisant la Commission des transports à recevoir des preuves de l'existence d'une concurrence pour tout trafic auquel s'appliquent des taux de catégorie ou de produits désignés considérés comme échappant à la concurrence. Si l'existence d'une concurrence est prouvée, la Commission devrait ramener les taux ferroviaires aux paliers où ils étaient avant l'application de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Dans ce cas, l'expéditeur continuerait de bénéficier de la loi, car la subvention lui serait versée directement et non au chemin de fer et serait égale à la réduction de taux qu'il se trouverait autrement à perdre. Le tout respectueusement présenté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un exemplaire des amendements proposés?

M. MAGEE: Non. A titre de profane, je me suis efforcé de résumer ce qu'il y est dit en langage juridique. Ces amendements constituent l'appendice du mémoire.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'avis de traiter les amendements proposés comme si lecture en avait été donnée et de les insérer dans le compte rendu à la suite du mémoire des associations de camionnage?

M. Woolliams, appuyé par M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), propose que les amendements demandés au Bill C-93 soient ajoutés à la fin du mémoire des associations de camionnage.

(Note de l'éditeur: Les amendements proposés suivent.)

AMENDEMENTS PROPOSÉS

au BILL C-93

Nous proposons qu'on amende le bill en ajoutant les articles suivants:

3. L'article 2 de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises est modifié par l'addition des alinéas suivants immédiatement après l'alinéa c):

- d) «transporteur» signifie toute personne se livrant au transport de marchandises à forfait ou contre rémunération.
- e) «expéditeur» signifie toute personne envoyant ou recevant, ou désirant envoyer ou recevoir des marchandises en ayant recours à un transporteur quelconque.

4. Le paragraphe (1) de l'article 4 de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises est abrogé et remplacé par le paragraphe suivant:

4. Moyennant l'approbation du gouverneur en conseil et sur avis conforme de la Commission, le ministre des Finances peut payer, sur le fonds du revenu consolidé,

- (i) à une compagnie, un montant qui, de l'avis de la Commission, est égal à la diminution de revenu brut que la compagnie subit par suite d'une ordonnance établie par la Commission au terme de la présente loi.
- (ii) à un expéditeur, à l'égard de tout trafic des mêmes marchandises entre les mêmes points que ceux relatifs à tout taux qu'une ordonnance établie par la Commission aux termes de l'article 3 de la présente loi aurait révisé en l'ab-

sence des dispositions de l'article 8 de la présente loi, un montant qui, de l'avis de la Commission, égale la différence entre les frais de transport acquittés par cet expéditeur à l'égard de ce trafic et les frais que cet expéditeur aurait acquittés à l'égard de ce trafic si ce dernier avait été confié à une compagnie à un taux révisé par une ordonnance de la Commission rendue sous le régime de l'article 3 de la présente loi, à condition que le montant ainsi versé ne dépasse pas le montant qui aurait pu être payé à une compagnie à l'égard de ce trafic sous le régime dudit article si cette compagnie avait transporté ledit trafic à un taux révisé par une ordonnance de la Commission rendue en conformité de l'article 3 de la présente loi.

5. L'article suivant est ajouté à la loi:

8. Nonobstant toute autre disposition de la présente loi, là où il est établi à la satisfaction de la Commission des transports que tout transporteur autre qu'un chemin de fer offre aux expéditeurs un service de transport pour les mêmes marchandises entre les mêmes points que ceux relatifs à tout taux révisé par une ordonnance de la Commission rendue en conformité de l'article 3 de la présente loi, la Commission peut alors ramener par ordonnance ledit taux au niveau où il était avant d'être révisé par ladite ordonnance.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu le mémoire que M. Magee a présenté. Avez-vous des questions à poser à M. Magee ou à M. Montague?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais poser une question à M. Magee. Cette loi est en vigueur depuis quelque temps déjà et je vois qu'à la page 7 de votre mémoire vous dites qu'en principe «la loi s'applique seulement aux taux de catégorie de produits désignés qui échappent à la concurrence», mais qu'il n'en est pas ainsi dans la pratique. Je crois que vous avez fait cette affirmation devant la Commission royale d'enquête sur les transports, et qu'à l'époque on vous a demandé si vous pouviez produire des preuves et mentionner de quelles compagnies de camionnage il s'agissait. Je me demande si vous avez eu l'occasion de faire ces études et si vous pourriez citer au Comité des cas où cette loi joue au détriment de transporteurs routiers?

M. MAGEE: Oui, la Commission royale nous a demandé de faire une étude pour découvrir où, dans la province de Québec, la subvention de 20 millions de dollars destinée à réduire les taux de transport nuisait à des entreprises de camionnage en concurrence avec les chemins de fer. Cette demande nous a été faite par la Commission royale en avril 1960 et plus tard au cours de son enquête nous avons fourni à la Commission les résultats d'une étude que nous avons fait faire par nos économistes dans le Québec. M. Montague est l'expert en cette matière et il pourrait vous donner des précisions.

M. GEORGE MONTAGUE (*secrétaire et conseiller juridique des Applied Research Associates*): Avant de produire des preuves, je devrais peut-être commencer par faire observer que nous avons constaté, après avoir fait enquête sur la plainte, qu'en dépit du fait que le chemin de fer continuait d'appliquer ce qu'on appelle les taux de catégories et les taux de produits désignés, une concurrence avait surgi à l'égard de certains produits, mais que les prix des concurrents étaient assez élevés pour dispenser la compagnie de chemin de fer de réduire ses taux au moyen d'un tarif de concurrence, mais la concurrence existait bel et bien à l'égard de ce trafic.

Dans les cas particuliers où nous avons fait enquête parce que nos gens avaient protesté dans le Québec contre l'application de cette loi, les tarifs particuliers dont il s'agissait étaient le n° C-100 (CN), le n° 130-1 (CN), le n° E-2180-B (CPR) et le n° 1350 (CPR). Les tarifs routiers correspondants dans le Québec (où les transporteurs routiers doivent déposer leurs tarifs) étaient le n° 20-E du conseiller en taux de transport routier, le n° 300 de la Gaspésie, celui du Lac Saint-Jean et le n° 100-101 de l'Abitibi. Ce sont les seuls sur lesquels nous avons enquêté parce que nous avons été simplement chargés à l'époque de voir si nous pouvions prouver nos allégations. Nous les avons prouvées en découvrant que, dans ces régions, il y avait des camionneurs faisant concurrence, c'est-à-dire offrant un service en concurrence au service offert par le chemin de fer aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés, et nous avons constaté que ces taux avaient été réduits par l'application de cette loi. Les taux du chemin de fer avaient baissé et les compagnies de camionnage en concurrence avec lui avaient été contraintes de réduire elles aussi leurs taux. Ayant prouvé nos allégations, nous ne sommes pas allés plus loin. Je désire faire observer qu'il peut exister un plus grand nombre de cas. Nous n'avons pas fait une étude générale. Nous voulions seulement trouver des preuves.

M. KEAYS: Monsieur le président, avant de poser ma question, je voudrais dire aux témoins qu'ils peuvent demeurer assis quand ils parlent au lieu de se lever.

Monsieur Magee, quelle proportion de l'industrie du camionnage au Canada les *Trucking Associations* représentent-elles?

M. MAGEE: Nous représentons environ 85 p. 100 des camions faisant du transport à forfait au Canada. Parmi nos membres il y a au moins 3,000 petits exploitants qui ont un, deux ou trois camions, qui en conduisent un eux-mêmes et qui font conduire leurs autres camions par des employés. Nos associations comprennent aussi toutes les moyennes et les grandes entreprises de camionnage au Canada.

M. BADANAI: Êtes-vous en mesure de nous fournir une estimation du nombre de tonnes que transportent vos membres?

M. MAGEE: Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je pourrais vous l'obtenir du Bureau fédéral de la statistique.

M. RAPP: Monsieur le président, est-ce que les 15 p. 100 qui ne sont pas membres des associations sont partout au Canada ou s'ils sont tous d'une province ou de certaines provinces?

M. MAGEE: Les *Canadian Trucking Associations* sont une fédération de toutes les associations provinciales de transport routier qui existent au Canada. Il y a dans les provinces Maritimes une association, la *Maritime Motor Transport Association*, qui a des membres dans chacune des quatre provinces Maritimes, et il y a une association provinciale dans chacune des autres provinces. Ces associations sont membres des *Canadian Trucking Associations* et, à leur tour, leurs propres membres sont les entreprises canadiennes de camionnage.

M. WOOLLIAMS: Je trouve intéressants ce mémoire et les différents autres mémoires qui émanent de temps en temps des *Canadian Trucking Associations*. Ils m'intéressent tout particulièrement parce que je conclus de ce mémoire et des autres qu'à vos yeux cette loi semble accorder des privilèges spéciaux aux chemins de fer.

Depuis longtemps, les chemins de fer ont cessé d'avoir un monopole sur le transport des marchandises, compte tenu des conditions atmosphériques, politiques et autres au Canada. Les chemins de fer sont contraints de s'adapter à cette situation nouvelle. Croyez-vous que les chemins de fer, étant donné

qu'il leur faut assumer cette responsabilité à cause du climat,—et je reconnais que les camions se sont améliorés et que les routes se sont améliorées,—doivent bénéficier d'une considération spéciale?

M. MAGEE: Pas sous forme d'une loi semblable. Nous considérons que cette loi ne repose sur aucun prétexte valide. Il est fondamentalement mauvais de choisir un mode particulier de transport et de lui ordonner de réduire ses taux sans tenir compte des autres modes. Telle est la position prise par l'industrie du transport routier sur cette question, monsieur.

M. WOOLLIAMS: Je voudrais poser deux ou trois autres questions là-dessus, car je ne crois pas pouvoir tout rassembler en une seule. Je voudrais vous entendre dire si vos associations sont opposées à la forme de transport qui consiste à charger des camions sur des wagons plates-formes et à les transporter par voie ferrée. On appelle cela le service porte-remorques. Vos associations sont-elles opposées à cette forme de transport?

M. MAGEE: Nous ne sommes pas opposés au transport ferroviaire des camions chargés. Les associations canadiennes de transport routier ne se sont jamais opposées aux deux formes de services porte-remorque qui existent actuellement. Il y a d'abord la formule introduite à la fin de 1953, quand les chemins de fer ont commencé de transporter leurs propres remorques. Loin de nous y opposer, nous avons salué cette innovation comme un exemple du genre d'améliorations que les chemins de fer doivent apporter dans leur service au lieu de chercher à obtenir des lois contre l'industrie du transport routier. Incidemment, je ne prétends pas que telle soit actuellement l'attitude des chemins de fer à l'endroit du camion, mais c'était leur attitude à l'époque. Il s'est produit un changement depuis. Nous ne nous sommes pas opposés non plus à l'autre innovation que les chemins de fer ont faite il y a plusieurs années en commençant de transporter les remorques des camionneurs.

Nous soutenons, cependant, que le transport par voie ferrée des remorques a fait surgir certains problèmes, particulièrement en ce qui concerne l'immatriculation provinciale, car dans la plupart des provinces un organisme provincial réglemente l'entrée dans le domaine du camionnage; et la question des droits d'exploitation et toutes les questions juridiques qui se rapportent à l'usage des routes entrent dans l'adoption du transport des camions par rail.

Nous avons recommandé à la Commission royale que le transport des camions par rail soit étudié, et nous avons dit qu'il faudrait une réglementation quelconque de cette forme de transport qui tiendrait compte des intérêts des chemins de fer, des camionneurs et des autres intéressés.

M. WOOLLIAMS: Si votre groupement accepte le transport par service porte-remorque, ne vous trouvez-vous pas indirectement à profiter d'une égalisation de taux par une loi de ce genre?

M. MAGEE: Je ne le crois pas. Le transport de camions par chemin de fer n'a rien de constant. Nous pouvons expédier nos remorques par chemin de fer cette semaine, mais la semaine prochaine toutes les entreprises de camionnage pourront avoir quitté entièrement les chemins de fer et être de retour sur les routes pour une raison quelconque, une amélioration technique ou un développement qui aura réduit leurs frais d'exploitation. Je ne dis pas que cela surviendra aussi rapidement, mais le transport du camion par chemin de fer n'est pas permanent. Aux États-Unis d'Amérique, les camionneurs sont retournés sur les routes et sont redevenus des transporteurs routiers à cause des circonstances qui ont surgi dans ce pays.

Le transport du camion par chemin de fer est une idée neuve; il est en pleine évolution; mais nous continuons de nous considérer comme entreprises de transport routier, même si une partie des camions part la nuit sur des

wagons plates-formes et l'autre partie sur les routes. Nous sollicitons toujours des marchandises à transporter, nous les transportons encore dans nos remorques et nous les livrons encore rendues à destination.

M. ROGERS: Je voudrais demander au témoin si les compagnies ferroviaires font partie de son groupement?

M. MAGEE: Il y a le plan provincial et le plan national. En ce qui concerne le plan national, notre règlement au sein des *Canadian Trucking Associations* interdit à tout employé d'une entreprise de transport possédée ou dominée, directement ou indirectement, par les chemins de fer d'assister aux assemblées des C.T.A. Par conséquent, un employé d'une entreprise de transport maritime, ou d'une entreprise de transport routier appartenant à une entreprise de transport maritime,—et cela s'applique à plusieurs très grandes entreprises de transport routier,—ne peut assister à nos assemblées comme délégué, pas plus que les représentants des chemins de fer. Ils peuvent peut-être entrer et s'asseoir au fond de la salle comme observateurs, mais c'est le plus que nous tolérons. Ils ne parlent pas aux assemblées.

M. ROGERS: Merci beaucoup.

M. MAGEE: Quant aux associations provinciales, leur ligne de conduite varie d'une province à l'autre. La plupart des associations provinciales de camionnage admettent parmi leurs membres les entreprises de camionnage des chemins de fer. Il y en a deux qui ne les admettent pas, celles du Manitoba et de la Saskatchewan.

M. ROGERS: Celle de l'Alberta les admet?

M. MAGEE: L'association albertaine a maintenant changé d'attitude et admet les entreprises de camionnage des chemins de fer.

M. ROGERS: Avez-vous une idée de la façon dont le trafic se partage entre vous et les chemins de fer?

M. MAGEE: M. Montague vous obtiendra ces chiffres dans un moment.

M. KEAYS: A la page 1 de votre mémoire, vous dites que ce genre de lois, s'il était poussé plus loin, aurait de graves conséquences pour les entreprises de transport routier, surtout celles qui ont des conditions d'exploitation difficiles et qui affrontent la concurrence des chemins de fer. Pourriez-vous préciser votre pensée un peu plus et dire de quoi, en particulier, votre groupement se plaint?

M. MAGEE: C'est pour répondre à une question semblable de la Commission royale que nous avons fait une étude dans la province de Québec. Je crois que les régions où s'appliquent les tarifs mentionnés par M. Montague sont des régions où les conditions d'exploitation sont difficiles pour les entreprises de transport routier, où le trafic n'est pas aussi dense que sur des parcours comme le parcours Toronto-Montréal, qui est l'une des routes les plus couvertes de camions au Canada.

Dans toute région qui n'offre pas beaucoup de marchandises à transporter, les routes peuvent être mauvaises et le climat peut causer des difficultés. Nous disons qu'une loi de ce genre ajoute aux difficultés qu'éprouvent déjà les camionneurs dans ces régions et constitue un grave problème.

Cependant, nous ne sommes plus seuls à réclamer et cela nous encourage. Les quatre gouvernements des provinces Maritimes et le gouvernement de la Colombie-Britannique,—ce qui donne une fort belle collection politique de points de vue,—ont déclaré que toute nouvelle subvention destinée à réduire les taux de transport devrait s'appliquer à toutes les formes de transport. Les gouvernements provinciaux des Maritimes ont recommandé de nouvelles subventions pour les provinces sous le régime de la Loi sur les taux de transport des provinces Maritimes. Si ces subventions, ont-elles dit, sont versées exclusivement aux chemins de fer et ne sont pas versées aux expéditeurs de façon

que tous les transporteurs soient favorisés, la concurrence que les compagnies de camionnage font aux chemins de fer en souffrira et l'économie des provinces Maritimes en souffrira aussi. La province de la Colombie-Britannique a pris à peu près la même position.

M. BADANAI: Ne reconnaissez-vous pas que les collectivités, le gouvernement et d'autres exercent souvent des pressions sur les chemins de fer pour les empêcher d'abandonner des lignes non rentables et que, par conséquent, les chemins de fer ont droit de recevoir une forme quelconque de compensation du gouvernement dans les cas semblables, afin qu'ils continuent de desservir ces collectivités? Ne reconnaissez-vous pas que cela est nécessaire?

M. MAGEE: La position que nous avons prise à ce sujet, monsieur, et que nous avons exposée à la Commission royale, c'est que là où les chemins de fer fournissent un service dont le public, en ne l'utilisant pas, manifeste qu'il ne veut pas, ils devraient pouvoir retirer ce genre de service beaucoup plus facilement que ce semble être le cas actuellement.

M. BADANAI: Mais, comme vous le savez, on fait pression sur les chemins de fer pour qu'ils maintiennent ces services.

M. MAGEE: Mais cette situation ne doit pas nécessairement demeurer stationnaire. On pourrait accorder aux chemins de fer une plus grande liberté d'abandonner les services de transport de voyageurs et les embranchements qui ne sont pas rentables. J'ai lu l'histoire d'une ligne dont j'oublie le nom et où la compagnie de chemin de fer se trouvait forcée de continuer d'exploiter un service de voyageurs. Or, il eût été profitable à la compagnie d'offrir gratuitement une automobile à chacun des 14 voyageurs qui utilisaient encore le train à condition qu'ils cessassent de s'opposer à l'abandon du service. Il me semble, à titre de citoyen et non de camionneur, que c'est là une mauvaise situation.

M. BADANAI: Mais il y a une autre considération, monsieur Magee. Nous sommes un jeune pays, qui grandit encore, qui s'ouvre encore et, naturellement, l'industrie du camionnage ne fait qu'utiliser des installations établies et ne participe pas à la mise en valeur des parties du pays où il n'y a pas de profits à réaliser actuellement. On demande aux chemins de fer de rendre ce service. Ne reconnaissez-vous pas qu'il est juste que le gouvernement aide les chemins de fer sous forme de subventions à cause du service qu'ils rendent à la nation?

M. MAGEE: Nous prétendons que, dans les cas de ce genre, l'aide devrait être accordée aux régions et non au service de transport. L'idéal, selon nous, c'est que les subventions destinées à réduire tous les taux de transport devraient être versées aux expéditeurs et non à un service de transport en particulier. Alors, sous notre régime de libre concurrence, l'expéditeur aurait le droit de choisir la forme de transport qu'il désire utiliser et qu'il trouve la plus économique et efficace.

M. BALDWIN: Je me demande si vous vous imaginez que, si on laissait la nature suivre son cours, le mot «subvention» serait entièrement hors la loi avant longtemps et que toute l'industrie du transport routier pourrait remplacer le réseau ferroviaire actuel au Canada.

M. MAGEE: Je n'irais pas jusqu'à dire cela. Avant de répondre à votre question, je dois dire que nous ne sommes pas des doctrinaires pour qui toutes les subventions sont mauvaises, pas plus que nous ne sommes des doctrinaires pour qui toute subvention est bonne par définition. Nous disons qu'il faut examiner le pour et le contre chaque fois qu'il est question d'une subvention. Quant à savoir si l'industrie du transport routier, même si on mettait fin à toutes les subventions versées aux chemins de fer canadiens, serait capable de mettre les chemins de fer hors de cause par la seule concurrence du camion, je ne crois pas que cela se produirait et je ne crois pas que cela pourrait se produire. J'estime que le réseau ferroviaire possède encore beaucoup de

vitalité. Dans l'industrie du transport routier, nous disons que, si seulement on laissait les chemins de fer libres de résoudre leurs problèmes par la seule ingéniosité de leurs administrateurs, ils montreraient qu'ils sont loin d'être les moribonds de l'industrie canadienne des transports. Beaucoup d'entreprises de transport routier qui font concurrence aux chemins de fer au Canada pourraient corroborer ce que je dis là avec plus d'éloquence que je ne puis le faire comme leur représentant.

M. McFARLANE: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Magee s'il n'est pas vrai que les associations de camionnage sont régies par les mêmes règles que les chemins de fer? Si on leur donne des marchandises à transporter, il faut que les camionneurs les acceptent, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Pas dans toutes les provinces. Dans la plupart des provinces, je crois qu'il y a vraiment une obligation de droit commun pour un transporteur, routier ou autre, d'accepter tous les envois offerts s'il est équipé pour les transporter et si les expéditeurs sont disposés à payer le prix du transport aux taux établis.

M. RAPP: Il a déjà presque répondu à ma question. Je veux parler des lignes non rentables. Je suis d'une province des Prairies où les chemins de fer sont très importants. Ce sont surtout les chemins de fer qui transportent le grain des provinces des Prairies. Je tiens à faire observer que, dans bien des régions, les routes sont telles qu'une entreprise de camionnage ne ferait pas beaucoup d'affaires et ne serait pas très utile. Votre mémoire ne me laisse pas indifférent, mais d'autre part je pense qu'il est très important pour l'agriculture et toutes les autres industries des Prairies que le service ferroviaire ne soit pas abandonné. C'est pourquoi je considère qu'il faut subventionner les voies ferrées qui ne sont pas rentables.

M. MAGEE: Cette question se trouve étudiée très à fond dans le rapport de la Commission royale MacPherson qui a enquêté sur les transports. Si ma mémoire est bonne, elle considère qu'il y a 8,600 milles d'embranchements à faible densité, qui ne sont pas rentables. Avant de nous prononcer définitivement sur la question des embranchements, nous voudrions voir les autres recommandations de la Commission royale sur cette question. Elles seront dans le deuxième volume, car la Commission n'a sûrement pas fini de traiter ce problème dans le premier volume.

Cet exposé très succinct de ce qu'il faudrait faire au sujet des embranchements laisse sous silence beaucoup de choses. Il se peut que la Commission recommande que, dans certaines régions des provinces des Prairies, le camion remplace le rail et qu'on accorde une aide spéciale aux cultivateurs pour leur permettre de transporter leur grain un peu plus loin qu'ils ne le transportent actuellement dans leurs propres camions, s'ils désirent le transporter eux-mêmes, ou de se grouper pour le transporter. Je ne suis pas en mesure de recommander une solution générale du problème des embranchements au nom de notre groupement.

Nous ne sommes sûrement pas d'avis qu'il faudrait priver entièrement de moyens de transport les gens qui en dépendent dans la région où ils produisent. Il leur faut certainement un moyen de transport, mais j'ignore si ce moyen de transport doit continuer d'être le rail ou si ce devrait être un autre moyen. Je crois vraiment qu'il serait préférable d'attendre le deuxième volume du rapport. L'industrie du transport routier espère qu'il renfermera en général des recommandations plus favorables que le premier volume, qui parle d'une subvention de 100 millions de dollars.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'essaie de défricher ces aménagements proposés. Dans la première partie de son mémoire, M. Magee a dit que la Commission royale avait déclaré être d'avis que toute subvention devrait être mise à la disposition de toutes les formes de transport. Il a dit

ensuite, je crois, que les provinces Maritimes et le gouvernement de la Colombie-Britannique avaient exprimé le même avis. Je suppose que ces amendements visent à produire ce résultat, mais je me demande si les amendements proposés étendraient les subventions à l'industrie du transport routier et au P.G.E. en Colombie-Britannique, où le gouvernement provincial a dit à la Commission royale que toute subvention de ce genre devrait s'appliquer aussi à cette entreprise.

M. MAGEE: Nos modifications sont rédigées de façon à s'appliquer à d'autres formes de transports en plus des camions. Nous les avons rédigées ainsi parce que les autres formes de transport, même si elles ne se sont pas présentées devant le Comité en rapport avec ce projet de loi, ont aussi souffert de la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Aux audiences régionales de la Commission royale à Montréal, j'ai entendu des représentants de compagnies de transport maritime dont les navires circulent depuis Terre-Neuve jusqu'au centre du Canada se plaindre des effets sur leurs affaires de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous présumons donc que la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises se fait également sentir à d'autres formes de transport et nous avons cru qu'il serait juste de proposer une modification qui permettrait que l'aide prévue par la loi soit donnée à l'expéditeur pour que celui-ci fût libre de choisir son mode de transport. Il n'est pas libre en ce moment. Il lui faut utiliser les chemins de fer.

M. MONTAGUE: Vous vous rendez compte que notre problème était d'essayer de corriger l'injustice commise envers les concurrents lésés par la réduction de taux que prévoit cette loi. Il nous a fallu pour cela, dans notre article cinq, proposer l'addition d'un huitième article à la loi. Nous disons:

Nonobstant toute autre disposition de la présente loi, là où il est établi à la satisfaction de la Commission des transports que tout transporteur autre qu'un chemin de fer...

Nous nous heurtons à ce problème particulier. Il nous a fallu nous limiter aux mots «tout transporteur autre qu'un chemin de fer», car nous avons supposé qu'aucun autre chemin de fer n'offre un service identique à celui d'une des compagnies auxquelles la loi s'applique, comme ce peut être le cas d'une entreprise de transport routier ou maritime. C'est pourquoi, rédigé de cette façon, l'amendement ne s'appliquerait pas au P.G.E.

M. KEAYS: Avant de poser la question que j'ai à l'esprit, je voudrais demander à M. Magee s'il pourrait nous dire quels ont été en moyenne les bénéfices nets de l'industrie du camionnage, des entreprises de camionnage qu'il représente pendant la dernière année financière ou en 1958, 1959 et 1960.

M. MAGEE: A quel genre de compagnie de camionnage songez-vous?

M. KEAYS: A celles qui appartiennent à votre groupement, qu'elles soient grandes ou petites.

M. MAGEE: Vous ne devez pas oublier que notre industrie diffère beaucoup des chemins de fer à cet égard. Nous avons des camionneurs qui transportent du gravier. C'est leur spécialité. Puis il y a des camionneurs qui transportent des marchandises en général et c'est aussi leur spécialité. Il y a aussi des camionneurs qui se spécialisent dans le transport du bétail et je ne crois pas que nous pourrions vous dire quels sont les bénéfices de tout le groupe.

M. KEAYS: Je préfère laisser les transporteurs de gravier de côté.

M. MAGEE: Eux aussi nous les représentons.

M. KEAYS: Les lois provinciales exigent qu'on leur paie un taux minimum par tonne.

M. MAGEE: Dans certaines provinces.

M. KEAYS: Je m'intéresse seulement à ceux qui transportent des marchandises.

M. MAGEE: Je n'ai pas ce chiffre sous la main. Nous l'obtiendrons avec plaisir pour vous. Notre économiste me dit que nous ne pouvons pas l'obtenir. Il sait quelles sont les données dont nous disposons. Je vous promets, cependant, que nous essaierons d'obtenir ce renseignement. Nous pourrions peut-être le communiquer par lettre au président du Comité pour qu'il soit versé au compte rendu.

M. KEAYS: En second lieu, je voudrais demander à M. Magee si les associations de camionneurs tiennent compte du fait que les chemins de fer,—je parle du réseau de l'État,—reçoivent l'ordre d'aller dans certaines régions et d'y établir des lignes, tandis que l'industrie du transport routier cherche des régions plus lucratives. Cela ne prouve-t-il pas que cette industrie n'a pas le même besoin d'être subventionnée?

M. MAGEE: C'est une question différente. La subvention que le Comité est à étudier est d'un genre différent de celle requise dans le cas dont vous parlez. La subvention que le Comité est à étudier est une subvention destinée à aider les expéditeurs. Nous prétendons qu'une aide de ce genre, si elle est accordée aux expéditeurs, devrait être appliquée de façon que les expéditeurs continuent, comme avant la mise en vigueur de cette loi, d'être libres de choisir leur mode de transport.

M. KEAYS: C'est pourquoi j'ai commencé par demander s'il y avait des bénéfiques. Je crois que nous nous intéressons surtout aux prix que doivent payer les consommateurs et que, si l'industrie du transport routier peut faire concurrence aux chemins de fer tout en continuant de réaliser des bénéfiques, elle n'a pas le même besoin d'aide.

M. MAGEE: Cette loi, si nous la comprenons bien, n'est pas destinée à aider les chemins de fer, pas plus que la Loi sur les taux de transport dans les provinces Martimes. C'est une loi destinée à aider les expéditeurs. En ce qui concerne la concurrence, l'industrie du transport routier subit actuellement de la part des chemins de fer une concurrence d'une âpreté qui ne s'était jamais vue dans le domaine des transports, même si je dois avouer en toute justice que nous rendons coup pour coup.

La Commission royale d'enquête sur les transports a dit, je crois, que les majorations de taux autorisées par la Commission des transports depuis la deuxième guerre mondiale s'élevaient aux environs de 157 p. 100, mais que l'augmentation de recettes par tonne au mille obtenue par les chemins de fer grâce à ces majorations était de moins de 60 p. 100. Sauf erreur, l'augmentation a été d'environ 55 p. 100 et cela est entièrement attribuable aux effets de la concurrence. Je dois dire que cela ne joue pas dans un seul sens. Les camionneurs se ressentent chaque jour de notre concurrence avec les chemins de fer et c'est pourquoi ce genre de loi nous inquiète au plus haut point. Il y a actuellement dans les statuts trois lois visant à réduire les taux de transport, plus le prolongement de cette loi-ci pour une troisième année. Si nous ne protestons pas et si nous n'essayons pas de vous convaincre, messieurs, que ce n'est pas une façon juste d'agir, nous serons les seuls à blâmer des résultats qui suivront inévitablement.

M. BALDWIN: Votre mémoire est présenté sous forme d'un *caveat* sous serment. C'est la présentation d'un *caveat*. Votre collègue est avocat et il sait ce que je veux dire.

M. MAGEE: Ce n'est pas tout. Nous avons aussi proposé un amendement.

M. BALDWIN: Pourrais-je poser encore une ou deux questions? A cause de la mise en vigueur de cette loi, l'industrie du transport routier dans la pro-

vince de Québec a vu surgir de la concurrence. Pour nous donner les événements dans leur ordre, est-ce que cela s'est produit après que l'augmentation initiale de 17 p. 100 eût été réduite à 10 p. 100?

M. MONTAGUE: La concurrence dont le transport des marchandises fait l'objet existait avant votre loi. Elle existait, sauf erreur, quand les taux ont été majorés. Quand les taux ont baissé, les concurrents ont dû réduire les taux pour conserver leurs clients.

M. BALDWIN: Autrement dit, même avant l'entrée en vigueur de l'augmentation de 17 p. 100, il y avait un certain degré de concurrence et, naturellement, quand l'augmentation de 17 p. 100 est entrée en vigueur, la concurrence a augmenté.

M. MONTAGUE: Dans certains cas, cela a pu faire surgir encore plus de concurrence.

M. BALDWIN: Alors, la même situation pouvait naître dans n'importe quelle partie du Canada. Cette augmentation de 17 p. 100 a pu faire naître de la concurrence là où il n'en existait pas auparavant?

M. MONTAGUE: C'est possible.

M. BALDWIN: Par conséquent, les *Trucking Associations* ont peut-être pu pénétrer dans des régions où il devenait possible pour les camionneurs de faire concurrence aux chemins de fer et eux-mêmes ainsi que les expéditeurs en ont bénéficié?

M. MONTAGUE: Je parle probablement à la place de M. Magee en ce moment, mais notre conviction, je crois, c'est que seule l'arrivée de la concurrence finit par briser un taux de monopole. L'apparition et l'encouragement de la concurrence du camion dans le transport de certaines marchandises est toujours ce qui finit par rendre un taux compétitif. Le taux commence à baisser, ou du moins on a l'assurance qu'il ne sera pas exorbitant.

M. BALDWIN: Quand vous obtiendrez les données statistiques demandées par M. Keays, pensez-vous que vous pourriez aller un peu plus loin et obtenir l'augmentation du nombre de tonnes de marchandises transportées par vos propres camions et le nombre total de tonnes transportées au cours des dix dernières années? Je voudrais des chiffres aussi précis que possible.

M. MAGEE: Nous ferons de notre mieux pour répondre à ces questions. Un des grands problèmes de l'industrie du transport routier c'est que le Bureau fédéral de la statistique, jusqu'à il y a quelques années, ne recueillait pas de données statistiques de portée nationale sur le transport routier. C'est une lacune que nous avons fort déplorée lors des deux enquêtes précédentes sur les transports, et le gouvernement a jugé à propos de mettre plus d'argent à la disposition du Bureau pour qu'il fasse des relevés statistiques convenables sur l'industrie du transport routier. Cela se fait aujourd'hui, mais il n'y a rien pour le passé. Ces chiffres ont commencé de paraître en 1958 dans le bulletin «*Motor Transport Traffic Statistics, National Estimates*». L'année 1958 est la première dont nous avons eu des données statistiques complètes du Bureau pour le trafic de l'industrie du camionnage au Canada. Il emploie un système d'échantillonnage, comme pour l'étude des bordereaux d'expédition.

M. BALDWIN: Vous vous opposez à ce genre de lois et à ce genre de subventions. Y a-t-il, selon vous, un genre quelconque de subventions qu'il serait raisonnable d'accorder aux chemins de fer en vue de les aider à fournir certains services indispensables?

M. MAGEE: Je vous serais reconnaissant de me dispenser de répondre immédiatement à cette question. Nous avons demandé une entrevue au premier ministre et au cabinet pour discuter la question du rapport de la Commission royale MacPherson et nous avons bon espoir d'obtenir cette entrevue. Les revendications que nous ferons doivent auparavant être entérinées par notre

industrie, par notre comité directeur, qui groupe des représentants de toutes nos associations membres. La Commission a recommandé quatre subventions particulières. Comme je l'ai dit tantôt, nous croyons que le bien-fondé de chaque subvention doit être étudié séparément, et notre conseil, ou une assemblée générale spéciale devra décider quelles positions nous prendrons à l'endroit de ces quatre subventions.

M. BALDWIN: Je laisse ma question en suspens à condition que vous nous fassiez tenir un exemplaire de votre mémoire quand il sera prêt.

M. MAGEE: Nous nous ferons un plaisir d'en envoyer des exemplaires à tous les membres du Parlement.

M. McFARLANE: Il y a une question que j'aimerais vous poser. Comme nous le savons tous, les chemins de fer sont contraints d'assurer le service, constamment ou une partie du temps, sur des lignes non rentables. Nous savons tous quelle tempête s'élève à la Chambre des communes quand il est question d'abandonner une ligne ou de réduire le service. Je me demande si M. Magee pourrait me dire s'il y a des parcours sur lesquels des camions roulent à perte?

M. MAGEE: Je suis sûr que les compagnies de camionnage ont des parcours, que nous pourrions appeler des embranchements, qui ne paient pas mais où elles envoient leurs camions parce qu'elles ont des clients qui expédient dans ces régions et qui, s'ils n'obtenaient pas ce service, retireraient leur clientèle. Il y a bien des cas semblables, j'en suis sûr. Il nous faudrait envoyer un économiste à travers le pays pour découvrir des cas d'espèce. Je sais, pour l'avoir entendu dire en voyageant dans le pays et pour avoir eu des entretiens avec des exploitants de camions, que nous avons sans doute nous aussi le problème de parcours qui, par eux-mêmes, ne rendent pas.

M. McFARLANE: Une question supplémentaire, monsieur le président. Quand vous avez un parcours semblable, êtes-vous contraints d'y continuer le service comme le sont les chemins de fer?

M. MAGEE: Dans la plupart des provinces, nous ne pouvons pas abandonner un service sans obtenir la permission de l'organisme provincial qui nous régit. La licence même d'une compagnie de camionnage peut se trouver en jeu. Par exemple, je sais que, dans la province de Québec, nous ne pouvons pas abandonner un service sans la permission de la Régie provinciale des transports. S'il s'agit d'une petite compagnie de camionnage qui est menacée de faillite, la Régie ne l'obligera naturellement pas à continuer son service. D'autre part, j'ai eu connaissance de cas dans le Québec où une grande compagnie de transport désirait abandonner un service et a été contrainte de le continuer.

M. McPHILLIPS: Monsieur Magee, on a parlé de la Colombie-Britannique. Le *Pacific Great Eastern* ne bénéficie pas de cette loi. On ne peut pas dire, je suppose, que le *Pacific Great Eastern* est un embranchement non rentable, car c'est tout simplement une ligne qui fonctionne à perte. La province le subventionne de diverses façons. Il circule aussi beaucoup de gros camions dans le nord de la Colombie-Britannique. Avez-vous protesté auprès du gouvernement de la Colombie-Britannique?

M. MAGEE: Notre association membre en Colombie-Britannique, l'*Automotive Transport Association of British Columbia*, a sûrement fait des recommandations au gouvernement provincial au sujet du *Pacific Great Eastern*. J'ignore si elle a soulevé cette question. De toute façon, c'est à l'association provinciale qu'il appartient de s'occuper de cette question parce qu'il s'agit de lois provinciales.

M. McPHILLIPS: J'ai analysé votre mémoire et vos revendications et il me semble que vous n'avez pu produire aucune preuve que les membres de votre groupement sont lésés ou vont être lésés. Vous êtes tout simplement opposés au principe, n'est-ce pas?

M. MAGEE: La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes nous fait un tort considérable. Les gouvernements des quatre provinces Maritimes se sont présentés devant la Commission royale et ont déclaré que, si les subventions prévues par la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes étaient augmentées et accordées seulement aux chemins de fer, l'industrie du camionnage en souffrirait et l'économie des Maritimes en souffrirait aussi parce que, ont-ils prétendu, la concurrence est déjà affaiblie et finira par disparaître. Nous n'avons pas analysé la subvention relative au port-rail Est-Ouest, mais cette subvention est sans doute nuisible dans certains cas. Heureusement, par ses ordonnances, la Commission des transports a limité l'application de la subvention Est-Ouest aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés qui échappent à la concurrence, de sorte que, comme dans le cas de la loi dont il est ici question, les effets sur l'industrie du camionnage sont à retardement.

M. McPHILLIPS: Vous ne faites aucune mention des taux du Nid de Corbeau?

M. MAGEE: En ce qui concerne les taux du Nid de Corbeau, si jamais le revenu par tonne au mille que donne le transport du grain rendait rentable de transporter le grain par camion, la justice sous notre régime de libre concurrence commanderait d'autoriser le transport du grain par camion. Nous disons que la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises est injuste pour nous. Sous notre régime de libre concurrence, c'est une mesure rétrograde et non un pas en avant. Vous vous trouvez, par l'action du Parlement, à favoriser une seule forme de transport. Vous adoptez une loi pour dire aux chemins de fer: réduisez vos prix, nous vous rembourserons la différence.

M. McPHILLIPS: Nous voulons qu'ils continuent de fonctionner, car ils emploient beaucoup de monde.

M. MAGEE: Nous employons 90,000 personnes dans tout le Canada.

M. McPHILLIPS: Que répondez-vous à la question suivante? Pourquoi les taux du Nid de Corbeau ne vous inquiètent-ils pas? Vous prouvez que leur existence est justifiée.

M. MAGEE: Les taux du Nid de Corbeau établis par la loi de 1925?

M. McPHILLIPS: Bien avant cela. Vous admettez, n'est-ce pas, que vous ne pourriez pas transporter le blé canadien?

M. MAGEE: Dans les circonstances actuelles, nous ne le pourrions pas parce que les taux sont maintenus aux niveaux de l'année 1897. Quand les chemins de fer se sont présentés devant la Commission royale MacPherson et ont demandé que leurs revenus fussent augmentés d'un cent par tonne-mille, autrement dit quand ils ont demandé une subvention annuelle de 70 millions de dollars pour le transport du grain destiné à l'exportation, la Commission a décidé que cette question était de sa compétence et qu'elle était autorisée par le décret du conseil à enquêter là-dessus. Nous avons soutenu que la Commission devait examiner avec soin la prétention des chemins de fer que les taux du Nid de Corbeau ne sont pas rémunérateurs, et nous avons dit aussi que, si la Commission recommandait une mesure quelconque pour augmenter les revenus des chemins de fer sous prétexte qu'il fallait les faire concorder avec les conditions de 1961, l'industrie du transport routier devrait entrer en ligne de compte; que l'argent devrait être versé aux expéditeurs afin que ceux-ci fussent libres de choisir leur mode de transport. Il y a des compagnies de transport routier qui examinent très attentivement depuis quelques mois la question du transport du grain. Aux États-Unis, il se transporte beaucoup de grain par camion et on a construit des installations spéciales pour charger et décharger les camions, tout comme on avait construit des installations spéciales pour les

wagons. Nous transportons déjà certaines céréales depuis la région de Creston-Wyndell jusqu'à Vancouver en Colombie-Britannique. Les camions transportent plus de grain que les chemins de fer maintenant à cet endroit.

M. McFARLANE: Me permettra-t-on une remarque là-dessus? La vérité est que l'aide au transport n'est pas permise dans la région de Creston-Wyndell tandis qu'elle l'est dans la région de la Rivière-à-la-Paix. Si le transport était subventionné dans la région de Creston-Wyndell comme il l'est dans celle de Rivière-à-la-Paix, je crois que vous subiriez une perte là aussi.

M. MAGEE: Je vois poindre un autre problème à l'horizon.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): On nous a présenté l'excellent argument que s'il n'était pas versé de subventions à une forme de transport, l'autre livrerait une concurrence efficace. Cette autre n'est pas subventionnée.

M. BOURQUE: J'avoue que je suis peu au courant des chemins de fer et du camionnage, mais des doutes ont surgi dans mon esprit et je voudrais que M. Magee les éclaircisse. En pays sauvage, il faut transporter de la machinerie à 200 ou 300 milles où il n'y a pas de routes et où seuls les avions peuvent transporter ce matériel. Supposons que le Pacifique-Canadien ou le Canadien-National s'amènent et construisent dans une région semblable une ligne de 200 milles et que pendant trois ou quatre ans, le chemin de fer soit seul et sans concurrence, mais qu'au bout de ce temps la province construisse des routes pour les automobiles et les camions. Dans quelle posture se trouvera le chemin de fer quand l'État aura construit des routes dont se serviront ses concurrents? Je me demande ce que M. Magee peut répondre à cela.

M. MAGEE: Ce serait un développement parfaitement juste, normal et prévisible. Nous avons vu l'inverse se produire. Dans certaines régions, nous avons précédé les chemins de fer et, même, je pourrais faire venir devant le Comité un camionneur de la province de Québec qui jouissait d'un monopole dans une partie de son territoire. Il n'y avait pas de chemin de fer là et il pourrait vous dire quelle sorte de concurrence il subit depuis qu'il y en a un.

M. BOURQUE: Dans quelle partie du pays?

M. MAGEE: C'était l'*Asbestos Transport Limited*. Cette région du Québec ne m'est pas très familière, mais le Canadien-National a construit là un important embranchement,—avec de l'aide fédérale je crois,—après que cette entreprise de camionnage y eut établi un service de transport. J'aurais peut-être dû faire venir ce monsieur.

M. BOURQUE: Monsieur Magee, est-ce que l'industrie du transport routier, advenant un refus des chemins de fer de s'en charger, consentirait à construire une route longue de 200 milles en pays sauvage avec l'aide d'une subvention du gouvernement? Je crois qu'il est juste de poser cette question et je ne désire pas vous mettre dans l'embarras. Vous avez dit que la concurrence était juste et je crois donc que ma question est juste.

M. MAGEE: Si les compagnies de camionnage d'une région étaient invitées par le gouvernement à construire leurs propres routes?

M. BOURQUE: Oui.

M. MAGEE: Je doute beaucoup que le gouvernement leur fasse une demande semblable. Après tout, une route se construit pour les besoins personnels des particuliers qui s'en serviront. Il n'y a pas beaucoup de routes au Canada qui cesseraient de servir si tous les camions du pays cessaient de rouler sur les routes. Je n'en connais aucune.

M. BOURQUE: J'ai posé cette question seulement parce que vous avez mentionné la route d'Asbestos. Une très grosse compagnie peut trouver profitable, si elle n'a pas de concurrents et si elle a des marchandises qu'il lui faut trans-

porter, de construire une route de 200 milles pour ses propres camions. Ce serait une route privée. Ce serait peut-être moins coûteux pour elle de construire cette route afin de pouvoir transporter ses marchandises à la gare la plus proche, ou au service de camionnage le plus proche. Il s'agirait d'une compagnie privée et la route ne servirait qu'au transport de ses marchandises. Vous ne seriez pas en concurrence avec elle alors, car ce serait une route privée dont elle ne vous permettrait pas de vous servir et dont elle garderait le monopole.

M. MAGEE: Oui, cela est possible.

M. BOURQUE: N'est-ce pas le cas de l'*Asbestos Corporation*? N'a-t-elle pas construit sa propre route?

M. MAGEE: Je croyais que l'exploitant utilisait les routes publiques. Je me trompe peut-être. Je suis bien certain qu'il utilisait les routes publiques.

M. BOURQUE: Alors, d'après ce que vous dites, vous ne pouvez circuler que sur les routes publiques?

M. MAGEE: Non. Je ne dis pas que nous ne pouvons circuler que sur les routes publiques. Il peut se présenter des circonstances où un expéditeur transportant ses propres marchandises ou les compagnies de transport routier jugent à propos de construire leurs propres routes.

M. BOURQUE: Mais vous ne pouvez citer aucun cas où une compagnie de camionnage a construit elle-même une route qu'elle a mise à la disposition de toute l'industrie du camionnage de façon que les camions de n'importe quelle compagnie puissent y passer? Ce que je veux arriver à dire, c'est qu'une compagnie de chemin de fer, quand elle a construit une ligne conduisant à un endroit donné, peut s'entendre avec une autre compagnie de chemin de fer concurrente pour permettre à celle-ci d'utiliser cette ligne. Mais la ligne lui appartient. Si l'industrie du transport routier faisait la même chose, la concurrence serait plus égale, car elle paierait pour la construction de la route, pour son entretien, pour tout.

M. MAGEE: Comme nous le disons dans notre mémoire, nous utilisons les routes publiques, mais nous considérons que nous payons notre pleine et juste part pour le faire.

M. BOURQUE: Mais ce ne sont que des impôts. Vous ne payez qu'en fonction de l'utilisation, mais la compagnie de chemin de fer peut avoir construit une ligne à travers un pays sauvage pour atteindre un point donné. Il lui faut entretenir cette ligne et tout payer, en plus d'acquitter des impôts, si elle réalise un bénéfice, tout comme l'industrie du camionnage. Par conséquent, elle n'a aucun avantage sur personne d'autre. Il lui faut payer pour la construction de sa ligne et pour son entretien. Je ne connais rien de cette industrie. Je ne suis qu'un homme d'affaires, mais je crois que l'entretien d'une route semblable serait impossible pour une entreprise de camionnage. Les taxes qu'une entreprise de camionnage paie en fonction de l'usage qu'elle fait des routes ne sont rien comparées aux frais que nécessitent l'usure et l'érosion des rails et des remblais.

M. MAGEE: Nous répondons à cet argument dans notre mémoire. Nous disons que, si en général les membres du Parlement sont de cet avis, nous serions heureux qu'on nous fournisse l'occasion d'exposer à tout organisme désigné par le Parlement, que ce soit ce comité-ci ou une commission royale, quel fardeau les impôts font peser sur l'industrie du transport routier. Nous serions disposés à nous présenter avec des états détaillés montrant ce que l'industrie du transport routier débourse en impôts.

M. BOURQUE: Nous ne nous occupons actuellement que des circonstances présentes. En ce moment, l'absence de chiffres nous interdit de comparer. Vous

dites que vous acquittez votre part, comme les chemins de fer. Si nous avions un tableau statistique établissant exactement ce que vous payez et ce que les chemins de fer paient, nous pourrions en venir à des conclusions et dire qu'il faut vous allouer tant et qu'il faut allouer tant aux chemins de fer parce que vous payez tant et que les chemins de fer paient tant. Comme des membres du Comité l'ont fait observer il y a peu de temps, les chemins de fer sont contraints de transporter certaines marchandises comme le blé à des taux très bas, ce que vous n'êtes pas tenus de faire. Les chemins de fer se heurtent à certaines difficultés, mais vous pouvez rouler ou ne pas rouler selon ce que votre jugement vous dit de faire. Vous êtes des compagnies privées et vous pouvez discontinuer une exploitation. Vous pouvez changer de nom ou vous reconstituer sous un autre nom. Vous disposez de toutes sortes de moyens pour surmonter ces problèmes. Je ne suis ni pour ni contre les chemins de fer, ni contre l'industrie du transport routier. Je ne cherche qu'à connaître les faits. Vous pouvez vendre une compagnie à une autre compagnie et vous pouvez vous retirer des endroits où vous perdez de l'argent. Il y a toutes sortes de choses que vous pouvez faire. D'autre part, une compagnie de chemin de fer n'a pas cette liberté. Il lui faut se soumettre aux ordonnances de la Commission des transports. Les compagnies de transport routier ont une multitude de moyens pour surmonter ces difficultés. Elles peuvent constituer différentes compagnies et passer de l'une à l'autre pour se défaire, par des moyens détournés, des parcours qui ne paient pas. Les chemins de fer ne le peuvent pas.

M. MAGEE: L'industrie du transport routier, étant composée de beaucoup d'entreprises distinctes, jouit sans doute d'une souplesse que les chemins de fer n'ont pas, quant au nombre de choses qu'elle peut faire. C'est un des avantages que nous avons sur les chemins de fer. Nous fournissons à chaque expéditeur un service à caractère personnel, ce à quoi les chemins de fer, parce qu'ils sont de très grandes entreprises, parviennent difficilement. Il se peut qu'en ce qui concerne les fusions et les ventes, nous jouissions d'une plus grande souplesse. Il est certain que les chemins de fer ont une plus grande facilité au Canada pour acheter nos compagnies, comme cela s'est fait.

Vous dites que les chemins de fer utilisent leurs propres voies. Ils les ont construites et les utilisent. Il n'y a qu'une seule raison à cela, c'est qu'ils font rouler leurs trains sur des rails et ne peuvent les faire circuler autrement. Nous nous opposerions sûrement avec beaucoup de force si on tentait d'assimiler les impôts pesant sur les camions aux impôts que paient les chemins de fer, car ceux-ci se servent de voies qui leur appartiennent et nous nous servons des voies publiques, que nous utilisons en payant loyer. Pourquoi nous punirait-on parce que le mode d'exploitation des chemins de fer est rigide?

De même, pourquoi punirait-on les lignes aériennes parce qu'elles utilisent l'air, ou les compagnies de transport maritime parce qu'elles utilisent l'eau et n'ont pas de voies à construire?

M. BOURQUE: Je ne songe à punir personne. Je soupçonne seulement que s'il nous faut maintenir certaines affaires vous vous trouverez peut-être à payer plus que votre part. Je l'ignore. C'est pourquoi je dis que, si une enquête sur les transports pouvait recueillir des chiffres établissant que votre industrie paie, disons, 250 millions de dollars en impôts par année, ce montant correspondrait peut-être à l'usure des routes. Peut-être payez-vous au contraire plus que vous ne devriez payer. Nous ne le savons pas. Nous nous guidons sur l'idée que nous nous faisons de la situation. Nous n'avons pas de données de base pour décider ce qu'il est juste de faire.

M. MAGEE: Oui, monsieur, c'est vrai. Si le gouvernement veut instituer une commission d'enquête et lui donner les instructions voulues pour qu'elle enquête sur cette question, nous nous présenterons avec plaisir devant cette commission et nous lui dirons dans quelle posture se trouve l'industrie du trans-

port routier à l'égard des impôts. Je ne puis le faire aujourd'hui. La dernière enquête de ce genre faite aux États-Unis avant la seconde guerre mondiale a duré deux ans. Une autre enquête se poursuit actuellement aux États-Unis depuis deux ou trois ans. C'est une question fort complexe. Il est certain que les instructions données à la commission qu'on instituerait devraient exposer le problème que nous affrontons et dire ce qu'il nous faut prouver ou démontrer. Nous nous sommes toujours présentés devant tout organisme fédéral chargé d'enquêter sur ces questions, et nous avons suivi toutes les instructions qui nous ont été données par un corps fédéral, un corps de recherche ou tout autre corps. Nous avons toujours donné notre concours.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La Commission d'enquête Turgeon n'a-t-elle pas des observations sur la question de savoir si l'industrie du transport routier payait sa part des routes?

M. MAGEE: Oui, elle en a faites, monsieur Browne. Les chemins de fer et les syndicats de cheminots ont prétendu devant la Commission Turgeon que les camions ne payaient pas leur juste part des taxes routières. Je ne crois pas que nous ayons le rapport de la Commission Turgeon sous la main, mais la Commission a déclaré que cette question avait été soulevée, mais qu'à ses yeux rien ne la justifierait de déclarer que les provinces ne prélèvent pas en impôts sur les camions le montant requis pour payer la construction des routes, ou même réaliser un bénéfice. Si quelqu'un a le rapport Turgeon, j'indiquerai où se trouve ce passage.

M. BOURQUE: Nous avons abattu beaucoup de besogne cet après-midi et, à mon avis, il conviendrait d'ajourner afin que M. Chevrier, notre expert en matière de transport, y soit pour poser les questions qu'il désire poser. Je ne connais rien des transports. C'est la première fois que je participe à un débat sur cette question, et je ne veux sûrement pas traiter cette question au nom du parti libéral. Je demande que nous ajournions maintenant afin que M. Chevrier puisse à la prochaine séance poser les questions qu'il pourra juger à propos de poser.

Le PRÉSIDENT: Quand proposez-vous que nous siégions de nouveau? Ce matin, monsieur Bourque, nous avons parlé des difficultés que les comités éprouvent. Les mardis et les jeudis sont si chargés qu'il est à peu près impossible de trouver une période pour tenir une séance.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Une des raisons qui nous ont fait décider de continuer de siéger cet après-midi et de continuer notre travail c'est qu'un des représentants des associations de transport routier est de l'extérieur. Nous voulions finir de les entendre cet après-midi pour qu'ils n'aient pas à revenir.

M. BOURQUE: Je ne critique rien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Quant au bill, il sera naturellement débattu de nouveau à la Chambre et M. Chevrier disposera du compte rendu des délibérations du Comité. Il me semble que, s'il a d'autres observations à faire, il aura alors l'occasion de les faire.

M. BOURQUE: Je ne suis sûrement pas en état de représenter le parti libéral. Je ne connais absolument rien des transports. Il conviendrait, je pense, de remettre la suite à une journée où M. Chevrier pourra être ici et ne sera pas retenu à la Chambre par autre chose. Il ne peut pas être à deux endroits à la fois. Ajourner à une date où il pourra y être ne serait que justice et courtoisie.

Le PRÉSIDENT: Nous avons convoqué la séance pour 2 heures cet après-midi afin de permettre à ceux qui voulaient être à la Chambre de venir ici.

M. BOURQUE: Si M. Chevrier avait de la documentation à rassembler, étant donné que la Chambre suspend sa séance à 1 heure, il n'aurait pas beaucoup de temps pour se préparer à la reprise de la séance s'il venait ici à 2 heures.

Je suis sûr qu'il serait venu s'il lui avait été possible de le faire. De toute façon, je demande au nom de mon parti s'il est possible d'ajourner jusqu'à ce qu'il puisse se trouver ici.

Le PRÉSIDENT: Je suis entre les mains du Comité, monsieur Bourque.

M. MCPHILLIPS: Cela ferait vraiment naître une situation intolérable, car la même demande pourrait être présentée au nom de n'importe qui. Nous avons déjà consacré à cette affaire beaucoup plus d'attention qu'elle n'en réclamait et je crois que nous devrions continuer nos délibérations.

M. SMITH (*Lincoln*): Je regrette de n'avoir pu venir plus tôt, mais vu que les représentants des compagnies de camionnage sont ici, il y a deux ou trois questions que je voudrais poser avant l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Allez-y, monsieur Smith.

M. SMITH (*Lincoln*): Dans la péninsule de Niagara, où j'habite, les camions de plusieurs grandes compagnies de transport vont et viennent. Au cours des années, elles ont établi un service considérable de transport rapide entre Niagara, d'une part, et Montréal et Toronto d'autre part; c'est un service d'une journée. Leurs camions vont même jusqu'à Winnipeg, ce qui est naturellement un voyage de deux jours. Parce que le service ferroviaire est plutôt lent, les compagnies de camionnage ont la clientèle et rendent de grands services à la région par la rapidité et aussi la régularité du transport.

Or, les compagnies de chemin de fer ont commencé de charger des camions sur des wagons plates-formes et donnent elles aussi maintenant un service d'une journée, ce à quoi je ne suis nullement opposé. Et même, j'avais vu fonctionner cette méthode en Grande-Bretagne il y a quelques années et je m'étais souvent demandé quand elle serait adoptée ici.

Ce à quoi je veux en venir, c'est que, pour enlever leur clientèle aux compagnies de transport routier, je crois que les compagnies de chemin de fer ont réduit leurs tarifs de 25 p. 100. Nous aimons tous voir du travail se faire à peu de frais, mais avez-vous lieu de croire que les compagnies de chemin de fer se trouvent en réalité à faire ce travail à perte?

M. MAGEE: C'est une question qui nous a toujours intrigués. Ce sont les représentants de la Commission des transports qui ont les chiffres et les données, et le public n'a pas accès à une grande partie de ces renseignements. Ce sont des chiffres que l'industrie du transport routier ne peut pas vérifier parce qu'elle n'est pas reconnue comme partie intéressée par la Commission des transports.

Actuellement, à titre de simple député, M. Browne attend l'occasion de présenter à la Chambre des communes un bill visant à modifier la Loi sur les chemins de fer. Il attend depuis longtemps et, si ce bill était adopté, nous deviendrions partie intéressée devant la Commission des transports à l'égard des tarifs régis par la Loi sur les chemins de fer et nous aurions voix au chapitre sur ces questions.

Les chemins de fer réduisent actuellement leurs tarifs de toutes les façons possibles. En revanche, il me faut dire aussi que l'industrie du transport routier fait de même. La guerre de tarifs que se livrent les deux modes de transport à l'heure actuelle a atteint des proportions critiques dans certaines régions.

M. SMITH (*Lincoln*): A l'heure actuelle, les compagnies de transport routier n'ont aucun moyen de se faire entendre de la Commission à ce sujet?

M. MAGEE: Non monsieur. C'est en 1957, je crois, que nous avons tenté de le faire. Nous avons demandé à la Commission des transports de suspendre certains taux dans l'Ouest du Canada (les taux dits de stimulation) et de les étudier de près. Nous prétendions que ces taux n'étaient pas rémunérateurs pour les chemins de fer et qu'ils étaient plus bas qu'il ne le fallait pour affronter la concurrence. Nous avons déposé cette plainte en invoquant l'article 334 de la

Loi sur les chemins de fer. La Commission des transports nous a entendus, mais elle nous a entendus de son propre chef sous le régime de la Loi sur les chemins de fer. Elle a déclaré que les *Canadian Trucking Associations* n'étaient pas parties intéressées au sens de la loi. Autrement dit, aux termes de la loi, nous n'avions pas le droit de nous présenter devant la Commission pour formuler une plainte. De son propre chef, cette dernière a décidé de faire enquête et elle nous a convoqués comme témoins. Je dois dire que nous n'avons pas réussi à obtenir gain de cause, mais la façon dont la Commission a procédé démontre que la loi, en ce moment, ne nous donne pas le droit de nous présenter devant la Commission à titre d'entreprises de transport.

M. SMITH (*Lincoln*): Le Pacifique-Canadien n'a aucune ligne dans la péninsule de Niagara. Il passe probablement tout près, mais non le *T.H. and B.* Le Pacifique-Canadien a-t-il lui aussi un service porte-remorques?

M. MAGEE: Oui. Le Pacifique-Canadien transporte des camions chargés par rail. Le Canadien-National et le Pacifique-Canadien se font une furieuse concurrence entre eux pour arracher leur clientèle aux camions en transportant des camions chargés sur wagons plates-formes.

M. SMITH (*Lincoln*): Avez-vous pu savoir si le C.-N. et le P.-C. avaient les mêmes taux pour cette forme de transport?

M. MAGEE: Leurs taux sont sensiblement les mêmes. Après que les deux réseaux ont composé leurs différends derrière la scène à Montréal, leurs conditions deviennent identiques. On entend souvent parler de chamailage entre les deux réseaux parce que l'un d'eux applique un taux réduit que l'autre juge non profitable; mais ces choses n'apparaissent jamais au grand jour. Ils finissent par s'entendre sur ces taux parce qu'ils ne veulent pas se nuire mutuellement.

M. SMITH (*Lincoln*): Est-il possible aux compagnies de camionnage de s'entendre avec le P.-C. ou le C.-N. de façon à faire transporter leurs camions sur wagons plates-formes?

M. MAGEE: Le service de transport sur wagons plates-formes est à la disposition des compagnies de camionnage et, à ce point de vue, la coexistence est admise. Nous sommes libres de choisir, ce soir et tous les soirs, entre expédier nos remorques de Montréal à Toronto par wagons plates-formes ou par la route. Nous pouvons les conduire à la rampe de chargement ou les lancer sur la route. Cela dépend de nous chaque soir et aussi longtemps que les chemins de fer donneront un bon service ils auront un certain nombre de remorques à transporter. Autrement, la route les aura.

M. SMITH (*Lincoln*): Vous n'êtes donc pas exclus de l'usage des wagons plates-formes?

M. MAGEE: Non monsieur. Le Canadien-National nous en a exclus pendant quelque temps dans les Maritimes, mais il est en train de nous y admettre actuellement. Le problème, je pense, c'est que le Canadien-National était à peu près le seul transporteur dans les Maritimes. Il possède un très important réseau ferroviaire dans ces quatre provinces et il refusait de transporter les remorques de la *Smith Transport Limited*, la plus grande entreprise de camionnage au Canada, qui appartient au Pacifique-Canadien. Cette difficulté a maintenant été aplanie; le service porte-remorques est maintenant accessible pour nous et, parce qu'il nous est accessible, la *Smith* a le droit d'expédier ses remorques sur les wagons plates-formes du Canadien-National.

M. SMITH (*Lincoln*): Le Pacifique-Canadien est-il intéressé dans d'autres entreprises de transport au Canada?

M. MAGEE: Le Pacifique-Canadien est très intéressé dans les compagnies de camionnage. Il en a acheté et en exploite depuis l'île de Vancouver jusqu'aux Maritimes, sauf l'île du Prince-Édouard et Terre-Neuve.

M. SMITH (*Lincoln*): Et le C.-N.?

M. MAGEE: Le Canadien-National a fait des acquisitions très intéressantes dans l'industrie du transport routier.

M. SMITH (*Lincoln*): Nous en sommes donc au point où les deux formes de transport sont entrelacées, du point de vue finances et du point de vue exploitation?

M. MAGEE: Oui. Actuellement, les chemins de fer sont à faire l'acquisition de l'industrie du transport routier. Jusqu'ici, eux-mêmes et leurs filiales de camionnage se faisaient concurrence, mais j'ignore si cela va durer longtemps. Les deux chemins de fer sont déjà parmi les principaux transporteurs routiers au Canada.

M. KEAYS: J'allais proposer que nous acceptions la demande faite par M. Bourque, mais je crois qu'on a envoyé quelqu'un consulter M. Chevrier et je vais donc attendre.

M. GRILLS: Monsieur Magee, vous reconnaissez qu'il nous faut des chemins de fer au Canada et que l'industrie du transport routier ne remplacera jamais celle du transport par rail?

M. MAGEE: Nous reconnaissons certes qu'en ce moment et pour aussi longtemps que nous pouvons prévoir il nous faut des chemins de fer au Canada. Il y a des gens dans l'industrie du transport routier qui envisagent le jour où nous n'aurons plus besoin du rail, mais je ne puis moi-même le concevoir. D'autre part, je n'aurais pas cru que nous pourrions survivre à trois jours de grève générale des chemins de fer en août 1950. Je me trompais beaucoup. Nous avons tenu neuf jours et les membres du Parlement, quand ils se sont réunis pour mettre fin à la grève, n'ont pas trouvé la nation plongée dans un chaos complet. Il est très difficile de prédire comment les événements de ce genre peuvent tourner.

M. GRILLS: Il ne serait pas facile pour vous de transporter des quantités massives de certaines matières, comme du minerai, partout dans le pays.

M. MAGEE: Il se transporte du minerai et du grain par camion, mais c'est sûrement un genre de trafic qui se prête au rail d'une façon idéale. Les matières transportées en vrac n'exigent pas d'être manutentionnées de la même façon que les marchandises dont l'expéditeur a des exigences particulières quant aux heures des livraisons et autres détails de ce genre. Je n'ai rien contre les chemins de fer. Je voyage moi-même par chemin de fer.

M. GRILLS: Il semble que l'immensité de notre pays nous oblige à avoir des chemins de fer et, comme représentants du peuple, nous estimons qu'il faut les conserver.

M. MAGEE: Certainement.

M. GRILLS: J'admets que l'industrie du transport routier joue un rôle très utile, mais je pense que les chemins de fer passent en premier lieu et que nous ne devons pas l'oublier.

M. MAGEE: Nous considérons que notre industrie n'est pas acceptée sur le plan fédéral comme le sont les chemins de fer ou même les lignes aériennes. Pour une raison quelconque, il semble que nous n'ayons pas réussi à atteindre ce rang, et je ne parle pas du point de vue prestige. Nous avons échoué quelque part. Il y a quelque chose qui ne va pas quelque part, mais j'ignore au juste ce que c'est.

M. ROGERS: Je voudrais pousser cette question un peu plus loin. Je vous accorde que vous présentez de bons arguments et que le transport routier rend des services utiles, mais n'admettez-vous pas qu'il y a des régions et des époques où un chemin de fer est indispensable? Je songe à certaines régions où les routes se bloquent. Les marchandises doivent se rendre à destination et,

dans les cas semblables, il faut compter sur les chemins de fer. On ne peut pas compter sur les camions. Dans le cas des chemins de fer, il y a un élément de besoin qui n'existe pas dans le cas des camions. J'essaie d'être impartial.

M. MAGEE: Nous reconnaissons qu'au présent stade de sa croissance le Canada ne pourrait pas se passer de chemins de fer. Ce serait inconcevable.

M. ROGERS: C'est mon avis. Les expéditeurs ont sans doute recours aux services de sociétés et associations de camionnage quand tout va bien, mais quand les circonstances ne permettent pas aux camions de transporter leurs marchandises, il leur faut s'en remettre aux chemins de fer. Les chemins de fer sont tenus par la loi de fournir leurs services.

M. MAGEE: Oui.

M. ROGERS: Je crois donc qu'on a plus besoin des chemins de fer que des camions. C'est ce que j'essaie de faire ressortir.

M. MAGEE: J'ignore quelle circonscription vous représentez, mais est-ce que les compagnies de transport routier ont fait défaut aux expéditeurs de votre région?

M. ROGERS: Je songe à la région où j'habitais auparavant. Je suis de la région de Red Deer et cela est arrivé dans la région de Red Deer, mais je songe surtout à l'époque où j'habitais la région des monts Cyprus.

M. MAGEE: Mais l'industrie du transport routier a fait de grands progrès depuis cette époque. Nos camions roulent à longueur d'année. Il n'y a pas de compagnies de transport routier établies à Ottawa, à Toronto, en Colombie-Britannique ou ailleurs dont les camions ne circulent pas tout l'hiver.

M. ROGERS: Il y a des régions où les camions ne peuvent pas s'aventurer à certaines époques.

M. GILLIS: Par exemple, en décembre, nous avons eu une violente tempête de neige et je ne parlerai pas des camions. J'ai pris un train à Ottawa pour me rendre à Belleville, le train de Toronto, et il y avait un monsieur qui se plaignait amèrement d'avoir à rester debout dans le train. Le train était bondé, plus que bondé. J'avais entendu cet homme mentionner que son auto était à Malton et il disait: «Pourquoi ne se fait-il rien pour améliorer le service des trains?» Je lui ai dit: «Ne vous ai-je pas entendu dire que votre auto était à Malton?» «Oui», a-t-il dit. «Vous aviez donc l'intention de prendre l'avion» lui ai-je fait observer. Il en a convenu et alors je lui ai déclaré: «Eh bien, il est juste que vous restiez debout. Vous êtes le seul à vous plaindre et pourtant vous n'êtes pas un client du chemin de fer». On ne pouvait sortir d'Ottawa autrement que par chemin de fer. La tempête de neige faisait rage et les trains pouvaient circuler. Sans les chemins de fer, il eût été impossible de sortir d'Ottawa pour aller où que ce fût. C'est un cas où les chemins de fer sont utiles.

J'estime que les chemins de fer, à cause des services qu'ils rendent, doivent passer en premier lieu. Et les Chemins de fer nationaux du Canada, par bonheur ou par malheur, appartiennent aux contribuables canadiens. Nous les avons et il faut que nous les protégeons. Il me semble que les chemins de fer sont un grand atout pour nous.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suis sûr que la discussion que nous avons eue sur les transports ferroviaires et sur les taux de transport a été générale et complète. Je me demande si nous ne nous sommes pas écartés un peu de temps en temps de l'objet du bill, qui est de prolonger d'au plus 12 mois la période au cours de laquelle la réduction de taux prévue par la loi sera applicable. Avez-vous d'autres questions à poser à M. Magee?

M. MAGEE: Monsieur le président, il y a une question qui m'a été posée plus tôt et je n'ai pas pu y répondre parce que je n'avais pas les chiffres sous la main. Il s'agit du nombre de tonnes transportées par les camions. M. Montague peut maintenant fournir ces chiffres au Comité.

M. MONTAGUE: En 1957, les chemins de fer ont transporté 197 millions de tonnes de marchandises au Canada. Les camions de louage, c'est-à-dire l'industrie que nous représentons, ont transporté 126 millions de tonnes, soit seulement 64.5 p. 100 du total transporté par les chemins de fer.

M. FORBES: Merci beaucoup.

M. MAGEE: Je cite un exposé de M. George Wagdin, du Bureau fédéral de la statistique, intitulé *Statistics and the Growth of Road Transport*.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pourrais-je poser une question sur ces chiffres? Les matières transportées en vrac, à pleins wagons, ne sont pas comprises, n'est-ce pas?

M. MONTAGUE: C'est le total.

M. KEAYS: Par conséquent, cela comprend tout le transport local, comme le gravier et le sable, que les chemins de fer ne transportent naturellement pas sur de petites distances. Vous n'avez pas de chiffres permettant de comparer les quantités d'un même produit transporté par les chemins de fer et par les camions.

M. MAGEE: Oui, ces chiffres se comparent, car le camionnage local n'est pas compris. Il s'agit des camions de transport interurbain qui font concurrence aux chemins de fer.

On s'est enquis aussi de notre nombre de tonnes-milles. Il ne faut pas oublier que nos trajets ne sont pas aussi longs que ceux des chemins de fer. Mais en ce qui concerne le total en tonnes transportées en 1957 par l'industrie du transport routier interurbain, il s'établit à 64.5 p. 100 du total transporté par les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. SMITH (*Lincoln*): Alors, ces chiffres comprennent les camions chargés que l'industrie du camionnage a fait transporter par voie ferrée?

M. MAGEE: Les remorques de l'industrie du camionnage transportées par rail ne sont pas comprises dans ces chiffres. Elles pourraient difficilement l'être, car ce mode de transport n'a commencé qu'à la fin de 1957. J'ignore si le total donné pour les chemins de fer comprend leurs propres remorques, qu'ils transportent par rail depuis le fin de 1953.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser aux témoins, messieurs? Nous sommes reconnaissants, j'en suis sûr, de l'excellent mémoire que nous ont présenté M. Magee et M. Montague au nom des *Canadian Trucking Associations*. Si vous n'avez pas d'autres questions à poser maintenant, nous avons à décider, à la demande de M. Bourque et de M. Badanai, si nous continuerons d'examiner le bill ou si nous siégerons de nouveau.

M. BADANAI: A ce propos, monsieur le président, si on me le permet, je désire proposer que cette séance du Comité sur le Bill C-93 soit maintenant levée et que le Comité se réunisse de nouveau pour en continuer l'étude à un moment où la Chambre aura disposé du Bill C-94 ou ne sera pas à le débattre.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, la Chambre devra aussi s'occuper d'un autre bill sur les transports, celui des transports maritimes, et M. Chevrier voudra y être aussi.

M. BADANAI: De toute façon, je désire proposer que le Comité attende qu'on ait disposé du Bill C-94.

M. LESSARD: J'appuie cette proposition, monsieur le président.

M. KEAYS: Il me répugne un peu d'appuyer cette proposition pour satisfaire le caprice d'une personne qui voudrait être ici. La même chose peut se répéter à chaque séance d'un comité. Nous aimons tous être gentils pour l'opposition et respecter ses droits, mais si nous commençons d'agir ainsi, il faudra constamment faire de même à chaque séance de comité. Il est malheureux que M. Chevrier ne soit pas ici, mais je crois qu'il aura le droit de parler et je sais qu'il parlera quand la Chambre sera de nouveau saisie de ce bill.

M. ROGERS: Nous avons déjà passé beaucoup de temps là-dessus, ce matin.

M. BOURQUE: Monsieur le président, étant donné que M. Chevrier est le seul ici qui puisse traiter cette question en connaissance de cause, je prétends que le Comité agirait avec justice et courtoisie en s'ajournant, car M. Chevrier participe actuellement à l'étude des crédits des Transports à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Ce ne sont pas les crédits des Transports.

M. BOURQUE: La Chambre des communes, alors, est à débattre le Bill C-94. Il ne peut pas être à deux endroits à la fois et je prétends que nous devrions, dans l'intérêt de tout le monde, attendre qu'il puisse exprimer son opinion ici, car, comme je l'ai dit, je ne connais rien de cette question et M. Chevrier, ayant été ministre des Transports, est très au courant. Il ne fait aucun doute qu'il peut éclairer le Comité sur une foule de points et poser des questions fort judicieuses. Par courtoisie, nous devrions lever la séance et attendre qu'il puisse participer aux délibérations du Comité.

Le PRÉSIDENT: Vous vous rendez compte, monsieur Bourque, que M. Chevrier a été ici ce matin de 9 heures et demie à 11 heures moins dix?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, j'estime qu'il n'est pas juste de mettre les membres du Comité en face d'une situation semblable. Après tout, nous ne sommes pas responsables de la façon dont les membres de l'opposition se divisent leur travail. Il me semble que, s'il n'y a qu'un homme de leur parti qui soit compétent pour parler des transports, nous serons continuellement entravés s'il nous faut attendre que cet homme soit libre de venir.

M. BOURQUE: J'ai dit qu'il était le seul expert dans ce domaine et qu'il était mieux qualifié qu'aucun de nous parce qu'il comprend cette question mieux que nous.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Comme je le disais, je ne crois pas que nous soyons responsables de la façon dont le parti libéral décide de partager son travail. Les députés libéraux ne peuvent pas être constamment à toutes les séances des comités et nous ne pouvons pas perdre notre temps à cause des désirs de l'un d'eux. Je crois que ce bill est très important et que nous devons nous en occuper.

M. BADANAI: Monsieur le président, si nous attendions, disons, jusqu'à vendredi, l'adoption du bill serait-elle retardée de longtemps?

Le PRÉSIDENT: Mais sommes-nous sûrs que tous les membres qui sont ici pourront être présents vendredi?

M. BADANAI: Pourquoi ne pas siéger demain?

M. KEAYS: Si nous devons finir par faire entrer la politique dans cette question, je désire modifier la proposition pour que nous siégions à 6 heures et demie ce soir.

M. BADANAI: Ce ne serait pas juste, monsieur le président. Comme vous le savez, la séance de la Chambre ne sera pas levée avant 6 heures, puis elle reprendra à 7 heures et demie. Je crois que cette proposition n'est pas juste. Nous ne pouvons être à deux endroits à la fois.

M. BOURQUE: Monsieur le président, si ce monsieur prétend qu'il ne fait pas entrer la politique dans cette question, je prétends, moi, qu'il veut appliquer le bâillon. Je crois qu'il est tout à fait injuste de proposer cela.

Le PRÉSIDENT: Il n'est nullement question d'appliquer le bâillon.

M. BOURQUE: Après tout, nous avons le droit de prendre un repas.

Le PRÉSIDENT: M. Badanai, appuyé par M. Lessard, propose que l'étude du Bill C-93 par le Comité soit reportée à date et à une heure où la Chambre aura disposé du Bill C-94 ou ne sera pas à le débattre. Êtes-vous prêts à vous prononcer, messieurs? Que tous ceux qui sont pour la proposition lèvent la main.

Le SECRÉTAIRE du COMITÉ: Quatre.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont contre?

Le SECRÉTAIRE du COMITÉ: Quatre.

Le PRÉSIDENT: Voilà le président dans de beaux draps, hein? Quelqu'un sait-il où en est le bill à la Chambre en ce moment?

M. BOURQUE: Je crois que nous avons tous été ici tout l'après-midi, monsieur le président. Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez que j'applique le bâillon?

M. McFARLANE: Monsieur le président, pourrions-nous convoquer une séance pour demain à 2 heures?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme vous le savez probablement, tout le temps est pris d'avance pour mardi et jeudi. La plupart d'entre vous appartiennent à d'autres comités et quant aux salles, elles sont à peu près toutes réservées.

M. KEAYS: Y aura-t-il du temps libre demain?

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons pas avoir la certitude d'en finir en une heure.

M. KEAYS: Nous avons bien avancé cet après-midi, mais nous n'avons sûrement pas réalisé de progrès ce matin et je tiens à dire que nous aurions probablement fini.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, comme j'ai dit, vous m'avez mis, à titre de président, en face d'une situation plutôt difficile.

M. ROGERS: Vous y êtes habitué.

M. BOURQUE: Monsieur le président, les chemins de fer vont-ils être appelés et en sera-t-il de même avec eux?

Le PRÉSIDENT: Non. Nous avons eu les membres de la Commission des transports. Nous les avons entendus ce matin.

M. BOURQUE: L'industrie du transport routier est seule à présenter un mémoire?

Le PRÉSIDENT: Les représentants de la Commission des transports étaient ici ce matin et ils ont répondu aux questions touchant la position des chemins de fer.

M. BOURQUE: Ma seule préoccupation à ce sujet, c'est que si M. Chevrier posait beaucoup de questions à l'industrie du transport routier il serait injuste de ne pas pouvoir poser les mêmes questions aux chemins de fer. Par conséquent, s'il pose des questions aux représentants de l'industrie du transport routier, il posera aussi ces questions, peut-être, aux chemins de fer et ce sera plus juste ainsi. Mais, la situation étant ainsi, nous n'aurons qu'un côté de la médaille et nous ne pouvons en arriver à aucune décision, n'est-ce pa?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais des questions ont été posées ce matin aux membres de la Commission des transports.

M. McPHILLIPS: Mais M. Chevrier, puisqu'il faut tellement tenir compte de M. Chevrier, a fini ce matin de poser ces questions aux représentants de la Commission. Il n'a rien laissé en suspens.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. ROGERS: Je n'en conviens pas. J'ai cru, d'après ce qu'il a dit, que M. Chevrier ne s'intéressait pas trop à la séance de cet après-midi, mais qu'il aurait aimé prolonger la discussion avec les gens de la Commission des transports. Il n'avait sûrement pas fini d'interroger les commissaires.

Le PRÉSIDENT: Alors, voulez-vous voter sur cette proposition, monsieur Rogers?

M. ROGERS: Quelle proposition?

Le PRÉSIDENT: Que le Comité s'ajourne à une date et une heure où la Chambre aura disposé du Bill C-94 ou ne sera pas à le débattre.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, il me faut protester. Il ne peut voter maintenant. Nous ne pouvons pas retourner en arrière. Ce serait irrégulier.

M. BADANAI: Le Comité a voté sur ce point et nous attendons la décision du président. Je crois que toute nouvelle discussion sur la proposition est irrégulière. Il appartient maintenant au président de décider si la proposition sera adoptée ou non.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, je pense que le Comité serait d'un autre avis si nous savions quand on en aura fini avec le Bill C-94, mais je crois que ce bill compte plus d'une centaine d'articles et, sachant combien complexe est la Loi sur la marine marchande du Canada et le temps qu'elle a pris depuis deux ou trois ans, je crois que cela pourrait durer encore très longtemps.

Le PRÉSIDENT: Le Bill C-94 est le bill relatif aux membres du conseil d'administration.

Eh bien, messieurs, je répète que vous m'avez mis dans une posture assez difficile. Je me range du côté de la proposition de M. Badanai et je propose que nous siégions à 3 heures mercredi après-midi.

Quelqu'un voudra-t-il la proposer formellement?

M. McFARLANE: Je la propose.

M. BADANAI: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. McFarlane propose, appuyé par M. Badanai, que le Comité s'ajourne à 3 heures mercredi après-midi.

La proposition est adoptée.

Une autre question. Voulez-vous que les représentants de l'industrie du transport routier reviennent ici mercredi après-midi?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Chevrier n'a pas dit qu'il désirait que les représentants des camionneurs fussent ici.

APPENDICE AUX PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGE (fascicule n° 3)
 DU MERCREDI 15 MARS 1961 AU SUJET DU BILL S-13, LOI CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN, EN CONFORMITÉ D'UNE RÉOLUTION ADOPTÉE LE MÊME JOUR ET CONSIGNÉE DANS LES PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES À LA DATE SUS-MENTIONNÉE

Compagnie de chemin de fer du Pacifique canadien
 DIVISION DU CONTENTIEUX
 Cabinet du conseiller juridique de la Commission

J. A. WRIGHT, Q.C.

Avocat général

K. D. M. SPENCE, Q.C.

Conseiller juridique de la Commission

J.-E. PARADIS, C.R.

Conseiller juridique adjoint de la Commission

TÉLÉPHONE: UN. 1-6811

Poste 2559

MONTRÉAL (3), 14 avril 1961

Dossier n° C-30517-1

M. E. H. Jones

Secrétaire du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques

Édifice de l'Ouest

OTTAWA, Ontario

Cher monsieur Jones,

Pendant que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes étudiait le Bill S-13, Loi concernant la Compagnie de chemin de fer du Pacifique canadien, le 15 mars 1961, il a été proposé à la fin de la séance que la Compagnie de chemin de fer du Pacifique canadien fût invitée à produire les taux qui seraient appliqués sur l'embranchement projeté.

Cette proposition a été adoptée et la Compagnie a reçu instructions de présenter au Comité une liste des taux applicables à l'embranchement projeté. Cette résolution stipulait de plus que les renseignements fournis par la Compagnie devraient être annexés sous forme d'appendice au compte rendu d'une séance ultérieure du Comité.

Les témoignages rendus devant le Comité l'ont informé que le soufre, le propane et le butane seraient les produits expédiés sur l'embranchement projeté de l'usine de la *British American Oil Company*.

Vous trouverez ci-jointe une liste d'exemples des taux qui s'appliqueront à ces produits quand la *British American Oil Company* les expédiera aux principaux endroits. Les taux accompagnés d'un astérisque sont ceux destinés à combattre la concurrence étrangère, tandis que les autres sont fondés sur les distances, comme le sont les taux des autres endroits en Alberta d'où sont expédiés les mêmes produits à des endroits où il n'y a pas de concurrence étrangère.

Votre tout dévoué,

J.-E. PARADIS

JEP/CA

(Pièce jointe)

TAUX POUR LE TRANSPORT DU SOUFRE, DU PROPANE ET DU BUTANE
DEPUIS L'USINE DE LA «BRITISH AMERICAN OIL COMPANY» PRÈS
DE RIMBEY, EN ALBERTA, JUSQU'À CERTAINS ENDROITS
CHOISIS COMME EXEMPLES TYPIQUES

SOUFRE EXPÉDIÉ À VANCOUVER POUR EXPORTATION

De	À	Milles	Taux actuel	Taux proposé
Par 100 livres				
Drywood, (Alb.).....		779	*45c	—
Rimbey Spur.....		797	—	*45c

SOUFRE EXPÉDIÉ DANS L'EST DU CANADA

De	À	Milles	Taux actuel	Taux proposé
Par 100 livres				
Drywood (Alb.).....	Burlington (Ont.).....	2,088	*92c	—
Rimbey Spur.....	Burlington (Ont.).....	2,145	—	*92c

PROPANE ET BUTANE EXPÉDIÉS À VANCOUVER

De	À	Milles	Taux actuel	Taux proposé
Par 100 livres				
Calgary (Alb.).....	Vancouver (C.-B.).....	642	\$1.28	—
Drywood (Alb.).....	Vancouver (C.-B.).....	779	*\$1.28	—
Rimbey Spur.....	Vancouver (C.-B.).....	797	—	*\$1.28

PROPANE ET BUTANE EXPÉDIÉS À L'INTÉRIEUR DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

De	À	Milles	Taux actuel	Taux proposé
Par 100 livres				
Calgary (Alb.).....	Nelson (C.-B.).....	415	\$1.08	—
Drywood (Alb.).....	Nelson (C.-B.).....	307	.94	—
Rimbey Spur.....	Nelson (C.-B.).....	567	—	\$1.24

PROPANE ET BUTANE EXPÉDIÉS DANS L'EST DU CANADA

De	À	Milles	Taux actuel	Taux proposé
Par 100 livres				
Drywood (Alb.).....	North Bay (Ont.).....	1,881	*\$1.73	—
Calmar (Alb.).....	North Bay (Ont.).....	1,890	*\$1.73	—
Rimbey Spur.....	North Bay (Ont.).....	1,938	—	*\$1.73

* Compétitifs—pour soutenir la concurrence étrangère.

PROPANE ET BUTANE EXPÉDIÉS À DES ENDROITS AUX ÉTATS-UNIS

De	À	Milles à North Portal, Sask. (jonction avec la ligne de Soo)	Par 100 livres	
			Taux actuel	Taux proposé
Breton (Alb.).....	Minneapolis (Minn.)...	666	\$1.02	—
Calmar (Alb.).....	Minneapolis (Minn.)...	634	.97	—
Rimbey Spur.....	Minneapolis (Minn.)...	658	—	\$1.02

CHAMBRE DES COMMUNES
Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

COMITÉ PERMANENT
DES



CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

SÉANCE DU MERCREDI 24 MAI 1961

Bill C-93, Loi modifiant la loi sur la réduction des taux
de transport de marchandises

Y compris le cinquième et le sixième rapports
à la Chambre

TÉMOINS:

M. John Magee, des *Canadian Trucking Associations Inc.*; M. Rod
Kerr, M. L. J. Knowles et M. M. E. Burwash, de la Commission des
transports du Canada.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe,

Vice-président: M. Martial Asselin,

et MM.

Allmark	Dumas	McGregor
Badanai	Fisher	McPhillips
Baldwin	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Granger	Pascoe
Bourbonnais	Grills	Payne
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Bourque	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Keays	Pitman
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Kennedy	Rapp
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	LaMarsh (<i>M^{11e}</i>)	Rogers
Bruchési	Lessard	Rynard
Cadieu	MacInnis	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Campeau	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Speakman
Chevrier	Martini	Thompson
Chown	McBain	Tucker
Creaghan	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Valade
Crouse	McFarlane	Wooliams
Denis	McGee	Wratten—60.
Drysdale		

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 23 mai 1961

Il est ordonné—Que les noms de M. Granger et de M^{11e} LaMarsh soient substitués à ceux de MM. Hardie et Michaud sur la liste du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

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

RAPPORTS À LA CHAMBRE

JEUDI 25 mai 1961

Le comité permanent des chemins de fer, canaux et des lignes télégraphiques, présente le cinquième rapport ainsi qu'il suit:

CINQUIÈME RAPPORT

Un exemplaire d'un élément de preuve additionnel apporté devant le comité et se rapportant au Bill S-13, Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, tel que rapporté par le comité dans son quatrième rapport du mercredi 15 mars 1961, est par les présentes déposé.

Le président,
W. M. HOWE

JEUDI 25 mai 1961

Le comité permanent des chemins de fer, canaux et des lignes télégraphiques, présente le sixième rapport ainsi qu'il suit:

SIXIÈME RAPPORT

Le comité a étudié le Bill C-93, Loi modifiant la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages apportés relativement à ce bill est annexé aux présentes.

Le président,
W. M. HOWE

GENERAL INSTRUCTIONS

March 24, 1881

It is the duty of every citizen to be prepared to defend his country at all times. The Government has provided for the defense of the country by the establishment of a military force, and it is the duty of every citizen to be prepared to serve in that force when called upon to do so.

The following instructions are given to you for your guidance and information.

ARTICLE I. OF THE CONSTITUTION

All legislative Powers herein granted shall be vested in a Congress of the United States, which shall consist of a Senate and House of Representatives.

SECTION 1.

Section 1. The House of Representatives shall be composed of Members chosen every second Year by the People of the several States, and the Electors in each State shall have the Qualifications requisite for Electors of the most numerous Branch of the State Legislature.

Section 2. No Person shall be a Representative who shall not, when elected, have seven Years Residence in the United States; and, when elected, have been seven Years a Citizen of the United States, and, when elected, have been, when elected, seven Years a Citizen of the State in which he shall be chosen.

Section 3. The Electors in each State shall have the Qualifications requisite for Electors of the most numerous Branch of the State Legislature.

Section 4. The House of Representatives shall choose their Speaker and other Officers; and shall have the sole Power of Impeachment.

Section 5. The Senate shall be composed of two Senators from each State, chosen by the Legislature thereof, for a Term of Six Years; and each Senator shall have the Qualifications requisite for Senators of the most numerous Branch of the State Legislature.

Section 6. The Senate shall have the sole and exclusive Power of trying all Impeachments, when the House of Representatives shall have impeached; and no Person shall be tried without the Consent of the Senate.

Section 7. The Senate shall have the sole and exclusive Power of confirming and rejecting all Appointments of the President, and all Appointments of the Judges of the Supreme and inferior Courts, and all Appointments of the Officers of the United States.

Section 8. The Senate shall have the sole and exclusive Power of ratifying and rejecting all Treaties which may be entered into by the President and the ratification of the Senate shall be by the Concurrence of two thirds of the Senators present.

PROCÈS-VERBAL

Chambre des communes, salle 253-D.

MERCREDI 24 mai 1961.

(6)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: M^{11e} LaMarsh et MM. Asselin, Baldwin, Bourget, Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campeau, Creaghan, Crouse, Denis, Fisher, Granger, Grills, Horner (*Acadia*), Howe, Keays, Martin (*Essex-Est*), Martini, McBain, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rapp, Rogers, Smith (*Lincoln*), Tucker.—(26).

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports. *De la Commission des transports:* MM. Rod Kerr, commissaire en chef; H. H. Griffin, adjoint au commissaire en chef; L. J. Knowles, commissaire; H. Ellicott, directeur adjoint du trafic; M. E. Burwash, directeur de l'économique. *De la Canadian Trucking Associations Inc.:* M. John Magee, secrétaire exécutif et M. George Montague, secrétaire et conseiller juridique des *Applied Economic Research Associates*. Aussi, M. P.-M. Ollivier, D.C., LL.D., conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude, suspendue le lundi 22 mai, du bill C-93, loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

M. John Magee, de la *Canadian Trucking Associations Inc.* est rappelé. Au cours de l'interrogatoire, le témoin dépose certains documents en réponse à des questions qui lui avaient été posées durant une séance antérieure.

Après avoir terminé son témoignage, M. Magee reçoit les remerciements du président pour sa participation aux délibérations et à son tour il exprime aux membres du Comité sa gratitude pour l'attention qu'il lui ont accordée.

M. P.-M. Ollivier est aussi invité à exprimer son opinion quant à l'admissibilité des amendements soumis par la *Canadian Trucking Associations Inc.*

Les membres et les dignitaires de la Commission des transports sont rappelés, et MM. Kerr, Knowles et Burwash sont interrogés brièvement.

Les articles 1 et 2, le préambule et le titre du bill sont étudiés tour à tour et approuvés, et il est ordonné que ledit bill soit rapporté à la Chambre sans amendement.

Le président informe les membres du Comité que deux autres bills ont été renvoyés au Comité pour examen à une date ultérieure.

A 4 heures 35 minutes de l'après-midi le Comité s'ajourne au lundi 29 mai à 9 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI 24 mai 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous sommes en nombre. Nous n'avons pas complètement terminé lundi l'interrogatoire des représentants des associations de camionnage sur le mémoire que ces dernières ont présenté au sujet du bill. Je crois savoir que M. Magee, des associations de camionnage, a les réponses à quelques-unes des questions qui ont été posées lundi.

M. JOHN A. D. MAGEE (*Secrétaire exécutif des Canadian Trucking Associations, Inc.*): Monsieur le président, la première question est de M. Keays et en voici la réponse:

Recettes moyennes nettes des sociétés de camionnage transportant des marchandises

On peut déterminer approximativement les recettes nettes de ces sociétés à l'aide des données contenues dans *Motor Carriers-Freight*. Cette publication du Bureau fédéral de la statistique a trait aux entreprises de camionnage en location dont les recettes brutes dépassent \$100,000 par an.

(dernière année pour laquelle des données sont disponibles)—

1958

Recettes brutes	\$245,436,932
Recettes nettes	11,266,820

Ces chiffres indiquent un bénéfice de moins de 5 p. 100 des ventes brutes.

Le chiffre des recettes nettes comprend les «bénéfices», qui représentent effectivement la rémunération des propriétaires-directeurs. Si l'on déduisait du montant des recettes nettes l'allocation représentant les traitements des propriétaires activement occupés à l'exploitation, le chiffre rectifié de ces recettes n'atteindrait pas 11 millions de dollars. La proportion rectifiée des recettes nettes par rapport aux ventes serait de 4 p. 100.

Le chiffre des recettes nettes ne tient pas compte des exploitants à faibles bénéfices qui ont abandonné les affaires en 1958.

Le PRÉSIDENT: Cette réponse vous satisfait-elle, monsieur Keays?

M. KEAYS: Oui, merci.

M. MAGEE: Viennent ensuite deux questions posées par M. Baldwin; en voici les réponses:

Accroissement de la capacité des véhicules

Les données disponibles ne permettent pas de donner dans un simple tableau la capacité des véhicules. D'autres calculs ont été effectués à titre d'exemple.

CAPACITÉ DES FLOTTES DE CAMIONS COMMERCIAUX
1946-1957

Année	Nombre de trans- porteurs faisant déclaration ¹	Capacité estimative des flottes tonnes ²	Capacité moyenne par entreprise de camionnage tonnes
1946	467	43,811	9,381
1947	510	51,819	10,161
1948	597	55,567	9,308
1949	622	60,500	9,727
1950	718	71,480	9,955
1951	810	83,802	10,346
1952	908	103,173	11,363
1953	951	122,256	12,856
1954	848	113,748	13,414
1955	912	128,127	14,049
1956	871	142,632	16,376
1957	768	153,186	19,946

SOURCE: Bureau fédéral de la statistique, *Transport automobile, marchandises-voyageurs*, 1946-1955, et *Transport automobile, marchandises*, 1956-1957.

¹Transporteurs à recettes brutes annuelles de plus de \$20,000. A cause de variations annuelles dans l'obtention des données statistiques, les totaux sont moins sûrs que les moyennes. D'autre part, par suite d'une amélioration du mode de prélèvement des données, les tendances ainsi déduites ont pour effet une sous-estimation de la croissance dans le cas des entreprises moyennes.

²Estimée d'après la publication citée du Bureau fédéral de la statistique.

Une analyse plus poussée de la capacité des flottes révèle que l'accroissement de capacité s'est accompagné d'un changement manifeste de composition, les semi-remorques et les remorques prenant plus d'importance comparativement aux camions.

CHANGEMENT DANS LA COMPOSITION DES FLOTTES, 1946-1957

Année	Capacité estimative des transports faisant déclaration tonnes	Capacité estimative des remorques et semi-remorques tonnes	Pourcentage de remorques et semi-remorques par rapport au total %
1946	43,811	26,083	59.5
1947	51,819	32,016	61.8
1948	55,567	33,041	59.5
1949	60,500	37,136	61.4
1950	71,480	46,162	64.6
1951	83,802	57,169	68.2
1952	103,173	72,838	70.6
1953	122,256	92,788	75.9
1954	113,748	88,859	78.1
1955	128,127	100,255	78.2
1956	142,632	113,805	79.8
1957	153,186	124,583	81.3

SOURCE: Les estimations ont été établies d'après la publication citée du Bureau fédéral de la statistique.

Accroissement du poids transporté par les camions «en location»

Année	Tonnes transportées
1957	127,793,000
1958	140,405,000

SOURCE: Bureau fédéral de la statistique, *Transport par autos-camions, estimations nationale*, 1958.

Il n'existe pas de statistique sûre pour les années antérieures à 1958. Les séries historiques n'ont de valeur qu'en tant qu'elles indiquent le rythme général de croissance, puisque les données antérieures à 1956 sont plutôt des estimations générales.

On peut supposer que, depuis 1958, le rythme de croissance de l'industrie du camionnage a été en général de l'ordre de 5 à 10 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si M. Magee a aujourd'hui en sa possession une documentation supplémentaire. Je m'intéresse à l'attitude prise à l'égard des subventions par les gouvernements des provinces Maritimes, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Je me demande si M. Magee pourrait nous indiquer l'attitude précise que ces gouvernements ont prise à l'égard des subventions, afin que les membres du Comité, venant de diverses régions, puissent savoir à quoi s'en tenir sur ce point.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Nous sommes déjà renseignés là-dessus. C'est de notoriété publique.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Chevrier a consacré, l'autre jour, beaucoup de temps à consigner au compte rendu des détails qui avaient déjà été signalés maintes fois.

M. MCPHILLIPS: Je ne crois pas que le témoin ait compétence pour traiter des subventions accordées par les gouvernements provinciaux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. J'ai demandé quelle attitude les divers gouvernements provinciaux ont prise devant la Commission royale. J'avais l'impression qu'il importait que les députés soient au courant de l'attitude de ces gouvernements à l'égard des subventions. Ceux-ci ont bien pu verser au compte rendu des renseignements diffusés dans le public, mais il serait fort utile que ces déclarations soient communiquées au Comité pour le mettre au courant de l'attitude prise par les gouvernements en question.

M. MCPHILLIPS: Je suis encore d'avis que le témoin n'a pas qualité pour exposer l'attitude des gouvernements provinciaux.

M. HORNER (*Acadia*): S'il indique la provenance de la déclaration je ne vois aucune objection à ce que nous l'entendions.

M. MARTIN (*Essex-Est*): L'argument de M. McPhillips est pertinent. Il n'est pas juste de demander à un témoin de consigner au compte rendu des déclarations émanant de certains gouvernements. Ces derniers pourraient conclure que le témoin est soucieux d'exposer leur attitude, et ils ne seraient pas au courant du fait qu'une pression est exercée.

M. HORNER (*Acadia*): Si le témoin désire les consigner au compte rendu, je ne vois pas pourquoi nous l'en empêcherions.

M. MARTIN (*Essex-Est*): C'est le ministre qui devrait s'en charger.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Magee, pourriez-vous faire connaître au Comité la provenance de vos renseignements?

M. MAGEE: On m'a posé lundi cette question au sujet de l'attitude des gouvernements provinciaux. C'est peut-être moi qui ai mis le sujet sur le tapis en répondant à une question. Il s'agit de l'attitude des provinces Maritimes, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan sur la question des subventions payables sans aucune distinction, à l'égard de toutes les formes de transport. Je parlais alors de mémoire et je me suis efforcé d'indiquer ce que ces gouvernements avaient déclaré dans leur argumentation finale, devant la Commission royale sur le transport. Or, j'ai ici un volume renfermant les derniers arguments présentés à la Commission royale par les intéressés, y compris ces gouvernements. Si les membres du Comité le désirent je pourrai donner lecture des déclarations de principe que j'ai citées lundi à l'appui de notre propre attitude au sujet de cette loi.

Le PRÉSIDENT: Le public peut-il se procurer ce document que vous allez utiliser?

M. MAGEE: Oui, monsieur. C'est le compte rendu des témoignages entendus par la Commission royale et il doit se trouver à la bibliothèque du Parlement.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le témoin a dit qu'il avait résumé ces déclarations l'autre jour à l'occasion de son témoignage. J'ai donc cru qu'il serait avantageux pour les membres du Comité d'entendre les citations textuelles extraites des procès-verbaux de la Commission royale, puisque cela leur permettrait de savoir exactement quelle attitude a alors été prise.

Le PRÉSIDENT: Ces citations sont-elles très longues?

M. MAGEE: La lecture ne prendra guère plus de quatre minutes.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais trop si les gouvernements provinciaux trouveront bon qu'un particulier ou un organisme ne relevant pas d'eux cite les opinions qu'ils peuvent avoir eues. Toutefois, si les membres du Comité désirent que ces déclarations soient citées, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. FISHER: Le gouvernement du Québec a-t-il participé aux dernières audiences et apporté des modifications au mémoire qu'il avait d'abord présenté? Il y a eu changement de gouvernement dans cette province.

M. MAGEE: Oui. Le nouveau gouvernement du Québec a présenté à la Commission royale, en janvier 1961, un mémoire complètement nouveau qui dénotait un changement d'attitude sur plusieurs points.

M. BALDWIN: Puis-je vous demander quel volume vous avez devant vous?

M. MAGEE: C'est une publication de la Commission royale d'enquête sur les transports. Elle est intitulée *Royal Commission on Transportation—Summations and Arguments, Volume II*, et porte la date du 14 février 1961. On peut se procurer l'ouvrage chez *Angus, Stonehouse and Company Limited*, sténographes officiels de la Commission royale.

M. BALDWIN: Est-ce là une interprétation que la Commission royale a elle-même donnée des arguments présentés par les divers groupes?

M. MAGEE: Non, monsieur. La Commission royale dont il s'agit a innové à cet égard. Elle a recueilli les opinions de tous les intéressés qui ont présenté des mémoires définitifs, c'est-à-dire la plupart des gouvernements provinciaux, les chemins de fer, les commerçants de céréales et l'industrie du camionnage. Elle a publié quatre volumes contenant au long tous les exposés et les a distribués à tous les groupes qui ont participé à l'enquête.

M. BALDWIN: Alors c'est le texte officiel des exposés des divers intéressés?

M. MAGEE: Oui, monsieur. Ces volumes sont venus en notre possession parce que nous étions abonnés au compte rendu de toutes les séances.

M. BALDWIN: Ces textes sont sûrement admissibles. Il n'y a aucun doute à cet égard.

M. MAGEE: L'attitude que le gouvernement de la Saskatchewan a prise au sujet des subventions au transport est énoncée dans l'exposé officiel qu'il a présenté à la Commission royale. On en trouve le texte à la page 84 du Colume II des *Summations and Arguments* publiés par la Commission royale le 14 février:

Le gouvernement de la Saskatchewan n'est pas d'avis qu'une subvention nationale au transport devrait nécessairement se restreindre exclusivement au transport ferroviaire. Les autres transporteurs, comme par exemple les camionneurs, ne devraient pas, bien entendu, compter recevoir la subvention automatiquement et de plein droit, mais ils pourraient être admis à la toucher en remplissant certaines conditions particulières. Ainsi, les camionneurs pourraient établir leur admissibilité

d'après le mode unifié de régie des transports proposé par la province, conditionnellement à l'observation des statuts et règlements établis par l'autorité canadienne en matière de transports et à l'inclusion du camionnage interprovincial dans le domaine de juridiction de cette autorité.

Bien que la Saskatchewan considère la préservation du transport ferroviaire au Canada comme une nécessité nationale de première importance, la province n'a pas l'intention d'approuver un monopole ferroviaire ni de gêner le développement légitime de l'industrie du camionnage ou de tout autre mode de transport. Les recommandations de la Saskatchewan en faveur d'un mode unifié de réglementation des transports et d'une subvention au transport reposent sur l'hypothèse selon laquelle les diverses entreprises de transport devraient être traitées de la même façon, autant que le permettent leurs caractéristiques matérielles et autant que c'est possible au point de vue administratif. Nous sommes nettement d'avis que si ce principe était équitablement appliqué dans la mise en œuvre des procédés de réglementation et dans la détermination des cas d'application de la subvention, toutes les branches de l'industrie des transports devraient pouvoir soutenir la concurrence et fournir au peuple canadien le service de transport le moins coûteux, le plus pratique et le plus efficace.

M. McPHILLIPS: Qui a présenté le mémoire au nom du gouvernement de la Saskatchewan?

M. MAGEE: Le mémoire était signé par l'honorable T. C. Douglas, premier ministre de la Saskatchewan. Sa signature paraît effectivement dans la transcription. La Commission a fait reproduire les mémoires au photostat, c'est pourquoi la signature de M. Douglas s'y trouve.

Pour ce qui est de l'attitude des gouvernements des provinces Maritimes, je dois expliquer au Comité que je tenterai de résumer leurs déclarations sans donner lecture des mémoires détaillés des gouvernements de Terre-Neuve, de l'Île du Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Je citerai des passages de deux parties distinctes.

A la page 2 du Volume II, en date du 14 février 1961, du compte rendu publié par la Commission royale, je relève ce qui suit:

La Commission des transports des provinces Maritimes a demandé qu'on modifie la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en y superposant un mode de subvention comportant une différence de taux, afin d'assurer à l'industrie de la région de l'Atlantique des frais de transport jusqu'aux marchés de l'Ontario et du Québec à peu près égaux à ceux qui s'appliquent présentement depuis des centres de production plus rapprochés de ces marchés.

La proposition visant la révision de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes comprenait les trois points suivants:

(1) La loi devait supprimer l'écart existant en matière de taux entre les producteurs des provinces Maritimes et ceux du Canada central sur l'important marché du Canada central.

(2) Elle devait y arriver graduellement et comporter, par conséquent, un dispositif qui compenserait les écarts de taux écoulant a) des disparités dans l'intensité de la concurrence entre transporteurs dans les deux régions, et b) d'augmentations proportionnelles horizontales des taux.

(3) Elle ne devait pas priver les expéditeurs des provinces de l'Atlantique de l'occasion de profiter des services et des taux de transporteurs autres que les chemins de fer.

Le mémoire de la Commission recommandait que l'écart de taux entre les producteurs des provinces Maritimes et ceux du Canada central, sur les importants marchés de cette dernière région, soit neutralisé par l'application au taux global de la subvention à base de différence de taux. Cette dernière subvention s'ajouterait à celle qui est présentement versée sur la partie du taux qui est régie par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Telle est la déclaration de principes qui a été faite à la Commission royale par les gouvernements des provinces Maritimes. A la page 9 du compte rendu des dernières exposent ce qui suit:

Le mémoire de la Commission des transports des provinces Maritimes réclame le versement de la subvention fondée sur la différence de taux à toutes les catégories de transporteurs en location, sur les expéditions qui quittent les provinces de l'Atlantique.

La concurrence entre les divers modes de transport est fort désirable et revêt une grande importance pour les industries des provinces de l'Atlantique. La subvention supplémentaire proposée ne gênera pas le développement naturel de la concurrence entre les diverses catégories de transporteurs et, partant, ne privera pas les expéditeurs du libre choix des transporteurs, si le paiement de la subvention fondée sur la différence de taux est fait à tous les transporteurs en location, c'est-à-dire aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par eau.

De plus, monsieur le président, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est prononcé sur cette question, et l'attitude qu'il a prise est exposée à la page 165 du compte rendu daté du 14 février 1961. Le gouvernement de cette province a déclaré ce qui suit:

Les subventions directes, particulièrement celles qui sont accordées à une catégorie de transporteurs à l'exclusion des autres, comportent bien des désavantages. Une subvention directe versée à un genre de transporteurs qui entre en concurrence avec un autre encourage les expéditeurs à recourir au mode de transport le plus coûteux, d'où inefficacité au point de vue économique. Il existe au Canada divers exemples de ce genre (subvention de pont et loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes). Une plus juste répartition des ressources se produirait si la subvention était versée pour tous les modes de transport. Lorsqu'il est possible d'obtenir un service au-dessous du prix coûtant, non seulement se produit-il un surcroît d'activité peu économique aux dépens d'autres services, mais l'inefficacité se trouve encouragée. Toute subvention qui ne favorise pas l'efficacité est donc suspecte au point de vue économique. Une entreprise de transport (direction, main-d'œuvre et capital) demeurera inefficace si ses dirigeants se rendent compte qu'elle peut-être indemnisée de ses pertes par le gouvernement. Nous sommes donc nettement d'avis que, pour plus d'efficacité et en vue d'une meilleure répartition à long terme des ressources, les subventions appliquées à des services non économiques devraient être décroissantes. Les paiements originaires faits aux Lignes aériennes Trans-Canada pour le courrier aérien et les subventions aux lignes d'aviation des États-Unis, constituent des exemples de subventions décroissantes. Dans le cas de services de transport présentement exploités à perte, mais qui pourraient apparemment devenir peu coûteux et profitables grâce à des économies réparties sur une longue

période, des subventions directes en sommes décroissantes, versées s'il y a accroissement d'efficacité, sembleraient conformes aux principes économiques. De telles subventions encourageraient les exploitants d'entreprises de transport à concentrer leurs services sur les parcours les plus économiques plutôt que de dissiper leurs ressources sur tous les parcours, qu'il leur en coûte plus ou moins cher. Les subventions ne devraient être accordées que si l'intérêt national l'exige vraiment.

Monsieur le président, je suis gré aux membres du Comité de m'avoir permis de faire des citations textuelles, car je crains de n'avoir pas très bien réussi à les résumer lundi dernier.

M. MCPHILLIPS: Vous avez cité le mémoire de la Colombie-Britannique, mais cette province subventionne effectivement le *Pacific Great Eastern*. Subventionne-t-elle des parcours de camionnage?

M. MAGEE: Pas que je sache.

M. MCPHILLIPS: L'argumentation du gouvernement de cette province porte donc un peu à faux.

M. CREAGHAN: C'est donner des conseils sans prêcher d'exemple.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser des questions au sujet du mémoire?

M. MARTIN (*Essex-Est*): Vous êtes-vous demandé si le bill pourvoyait effectivement à des paiements rétroactifs aux chemins de fer? Avez-vous fait examiner cet aspect de la mesure par votre conseiller juridique?

M. MAGEE: Non, monsieur Martin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): A mon avis le bill, dans son libellé actuel, ne pourvoit à aucun paiement rétroactif aux chemins de fer.

M. MAGEE: Je dois dire, monsieur Martin, que notre argumentation au sujet du bill a porté sur le fait qu'une aide deviendra disponible aux expéditeurs, lorsque la mesure entrera en vigueur, mais en l'occurrence les chemins de fer sont désignés comme les intermédiaires choisis par le gouvernement canadien pour l'octroi de cette aide. C'est par leur entremise qu'elle sera fournie.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne mets pas en question l'aide aux expéditeurs. J'essaie simplement de savoir si vous avez effectivement accordé quelque attention à la proposition que j'ai formulée lorsque j'ai dit que le bill, quelque intention qu'on ait pu avoir, ne pourvoit en réalité à aucun paiement rétroactif aux chemins de fer.

M. MAGEE: Oui, que nous avons examiné les aspects juridiques du bill, mais nous n'avons pas présenté d'observations fondées sur cette étude, mais je ne suis autorisé à faire aucune déclaration à ce sujet.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Il est stipulé que les chemins de fer obtiendront une subvention de quelque \$70,000 par jour. Je ne doute pas que telle ait été l'intention qu'on a eue, mais des gens qui ont examiné soigneusement la question m'informent que dans son libellé actuel le bill ne pourvoit nullement à cette subvention aux chemins de fer. J'allais prier le ministre de parler de cette question, mais je vous demande auparavant si vous avez examiné cet aspect de la question.

M. MAGEE: Nous avons examiné tous les aspects du bill et nous avons songé aussi à la situation dont vous avez parlé, monsieur Martin, mais je ne crois pouvoir ajouter rien d'utile quant au point qui a été soulevé.

M. FISHER: Pensez-vous que, étant donné vos rapports actuels pour ce qui est de la juridiction fédérale, nous pourrions englober les camionneurs dans un bill comme celui-ci?

M. MAGEE: Monsieur Fisher, nous ne proposons pas que cette mesure s'applique aussi aux camionneurs. Ce que nous proposons, c'est que, lorsqu'il

peut être établi qu'il existe de la concurrence dans les régions où les taux forts des chemins de fer ont été réduits par la subvention, la Commission des transports soit autorisée à hausser les taux ferroviaires et à continuer d'aider les expéditeurs en leur versant directement la subvention, au lieu de la leur fournir par l'intermédiaire des chemins de fer. A l'heure actuelle, si les expéditeurs veulent obtenir l'aide en question ils doivent forcément traiter avec les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous posiez d'autres questions, monsieur Fisher, je rappelle qu'on s'est intéressé, l'autre jour, au sujet des amendements proposés. J'ai donc prié M. Ollivier de venir nous donner son opinion sur la question de savoir si, d'après son mandat, le Comité peut statuer sur les amendements proposés. M. Ollivier pourra répondre à cette question, mais bien entendu je ne veux pas interrompre la discussion.

M. FISHER: Si j'ai posé la question c'est que, comme plusieurs autres membres du Comité, j'ai reçu des télégrammes et des lettres de la part de camionneurs et d'associations de camionnage de tout le pays et que je ne puis me faire une idée exacte de ce qu'ils désirent. Je cherchais simplement à savoir de quelle façon cette association-ci ou d'autres voudraient placer le camionnage sous la juridiction fédérale.

M. MAGEE: Sur la question de la régie et de la réglementation du camionnage l'attitude des associations de camionneurs est que cette régie et cette réglementation, dans le cas du camionnage international et interprovincial, devraient être établies sur une base différente, ce qui nécessiterait une nouvelle loi fédérale qui abrogerait la loi actuelle sur le transport par véhicule à moteur et y substituerait une nouvelle loi qui conserverait aux commissions provinciales leur rôle d'organismes de régie à l'égard de tous les aspects du camionnage, mais qui les réunirait pour former un régime unifié et coordonné, ce qui éliminerait de très graves problèmes que fait surgir aujourd'hui l'application de la loi sur le transport par véhicule à moteur.

La loi s'étant révélée insatisfaisante nous avons présenté à la Commission des transports des observations par lesquelles nous lui demandions de recommander la promulgation d'une nouvelle loi fédérale rédigée dans le sens que j'ai indiqué.

M. FISHER: Vous n'avez reçu, du ministre des Transports dans le gouvernement actuel, mettons, aucune communication exposant les vues du gouvernement sur cette question?

M. MAGEE: Nous n'avons présenté au gouvernement, en ces derniers temps, aucun mémoire sur la régie du camionnage international et interprovincial. Nous avons pensé que, étant donné qu'une commission d'enquête était à l'œuvre, chargée par le gouvernement d'examiner ces problèmes et de le conseiller quant aux meilleures solutions, la Commission royale d'enquête sur les transports était l'organisme auquel nous devons soumettre nos propositions. C'est pourquoi nous avons inclus ces dernières dans le mémoire que nous avons présenté à la Commission. Nous avons comparu devant la Commission pendant plusieurs jours en avril et en mai, pour répondre aux questions qui nous étaient posées et défendre notre mémoire.

Le PRÉSIDENT: Voici peut-être le bon moment d'examiner les amendements qui figurent dans le compte rendu imprimé des délibérations de lundi. N'étant pas sûr de la décision à rendre à ce sujet, j'ai prié M. Ollivier de venir nous donner son opinion.

M. P.-M. OLLIVIER (*conseiller parlementaire, Chambre des communes*): Monsieur le président, je trouve valable le raisonnement de M. Fisher. A mon sens la présente discussion est un peu irrégulière, mais bien entendu si les membres du Comité veulent entendre ces observations maintenant, ils le peuvent.

Toutefois, pour ce qui est de modifier la loi, la situation est différente, car l'ordre de renvoi du Comité porte uniquement sur la «Loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises». Je me permettrai de citer un passage de Beauchesne:

Un comité ne peut examiner que les questions qui lui ont été soumises par la Chambre.

Un comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi et il ne lui est pas permis de s'en écarter.

Dans le cas d'un comité spécial chargé d'étudier un bill...

...c'est le cas du présent Comité...

...le bill qui lui a été soumis constitue l'ordre de renvoi du Comité, lequel doit le rapporter à la Chambre avec ou sans amendement.

Le bill que vous étudiez en ce moment n'est pas la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Ce n'est qu'une loi modifiant la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. J'estime que la substance du bill est résumée dans la résolution que la Chambre a adoptée avant la présentation du projet de loi, soit qu'il était opportun de présenter une mesure en vue de modifier la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises de façon à prolonger d'au plus douze mois la période durant laquelle les taux révisés sous le régime de ladite loi seraient applicables, et à augmenter de vingt millions la dépense autorisée aux termes de la loi.

Il s'agit uniquement pour vous de décider si vous devrez prolonger de douze mois la période d'application de la loi et si, à cette fin, vous devrez assurer une somme supplémentaire de vingt millions de dollars.

La question ne se rapporte pas au principe de la loi même. Je ne crois pas que le Comité ait qualité pour examiner la question de savoir si ces montants devraient être versés à l'industrie du camionnage aussi bien qu'aux chemins de fer. Le Comité n'est pas saisi de cette question. Le seul point qu'il ait à examiner est la question de savoir si la loi actuelle doit être maintenue en vigueur pendant douze mois de plus et s'il doit être pourvu à la somme nécessaire de 20 millions de dollars pour ces douze mois. Si j'ai bonne mémoire, il s'agissait l'an dernier d'une somme de 15 millions et d'une période de neuf mois. Cette année, la période est de douze mois et le montant atteint 20 millions. Si vous proposiez des amendements mettant en cause des principes d'administration ou excédant la portée de la loi, ces amendements seraient irrecevables.

M. CREAGHAN: A votre avis, quel genre d'amendement serait réglementaire?

M. OLLIVIER: Vous pourriez réduire la période à six mois et le montant à 10 millions. Ce serait là un amendement possible, mais il n'y en aurait guère d'autre.

M. CREAGHAN: Nous ne pourrions certes pas amender le bill dans le sens d'une augmentation.

M. OLLIVIER: Non. Il est dit ici:

Un comité spécial, pas plus qu'un comité plénier de la Chambre, n'a aucune autorité autre que celle qu'il détient par délégation de la Chambre qui l'a constitué. Lorsqu'un comité spécial est chargé d'étudier ou d'examiner une question, la portée de ses délibérations ou de son étude est définie par l'ordre d'après lequel le Comité est institué (soit l'ordre de renvoi), et les délibérations ou l'étude du Comité doivent demeurer dans les limites fixées par l'ordre de renvoi.

L'ordre de renvoi est le bill dont vous êtes saisis; il n'y a rien d'autre. Les délibérations ou l'étude du Comité ne doivent pas dépasser les limites de l'ordre de renvoi.

M. CREAGHAN: Il n'y a aucun ordre de renvoi particulier.

M. OLLIVIER: L'ordre de renvoi est le bill même. Vous ne pouvez vous en écarter. Vous n'avez pas à examiner toute la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Ce que vous devez étudier, c'est un amendement à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises; votre tâche se borne à cela.

Dans quelques jours, le Comité des affaires des anciens combattants sera probablement saisi d'un projet de loi modifiant la loi sur les allocations aux anciens combattants. Les associations d'anciens combattants demanderont probablement à comparaître devant ce comité, afin de formuler des observations et leurs représentants seront probablement entendus. Toutefois, cela ne permettrait pas au comité de proposer des amendements à la loi des pensions, puisque seule la loi sur les allocations aux anciens combattants lui sera soumise. Il en est de même dans ce cas-ci. Vous ne pouvez modifier d'autres articles de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, ni changer la ligne de conduite en rendant la loi applicable aux camionneurs.

M. CREAGHAN: Si cette opinion est bien fondée, comme j'ai tout lieu de le croire, le témoin ne devrait pas être ici et notre Comité ne devrait pas siéger.

M. OLLIVIER: Bien entendu, le Comité est libre de délibérer comme il l'entend. Vous pouvez entendre n'importe qui sur n'importe quel sujet mais quant à proposer des amendements, c'est autre chose.

M. BALDWIN: Pourvu que personne ne propose officiellement un amendement dans le sens indiqué par les camionneurs ou quelque autre amendement, il est parfaitement licite pour nous d'en discuter; toutefois, si un amendement est proposé, nous nous trouverons à outrepasser notre ordre de renvoi. C'est bien cela?

M. OLLIVIER: En effet. Le Comité est maître de ses délibérations, mais d'autre part il ne peut proposer d'amendement qui serait irrecevable.

M. BALDWIN: Dois-je comprendre qu'au point où nous en sommes il serait irrégulier de revenir en arrière pour discuter de la pertinence de questions rattachées à la loi initiale qui a été adoptée en 1959?

M. OLLIVIER: Si vous le désiriez, ce vous serait possible, mais vous ne pourriez proposer de modification de la loi principale.

M. BALDWIN: La modification que prévoit le bill C-93 réalise-t-elle l'intention qu'exprimait la résolution?

M. OLLIVIER: Ce serait plutôt au ministre à répondre à cette question. Pour ma part, je crois que l'intention était de rendre la mesure rétroactive jusqu'au 30 avril 1961.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Ollivier.

A-t-on d'autres questions à poser au sujet des associations de camionnage?

M. McFARLANE: Combien de sociétés membres de votre organisme sont des entreprises d'envergure nationale?

M. MAGEE: Je ne puis faire qu'une estimation, pour l'instant, mais je crois qu'il y en a une cinquantaine.

M. McFARLANE: Si je comprends bien, une cinquantaine font affaires partout au Canada.

M. MAGEE: Sur le parcours est-ouest. Pour nous, il s'agit du parcours de Montréal à Vancouver, celui de Montréal à Edmonton, ou encore des parcours allant de Montréal à divers endroits des provinces Maritimes.

M. BOURQUE: Je voudrais savoir si le poids total transporté par l'industrie du camionnage est bien 140,405,000 tonnes? C'est le chiffre qui a été cité aujourd'hui.

M. MAGEE: Le chiffre de 140,504,000 est le poids total transporté en 1958 par les sociétés de camionnage interurbain du Canada ainsi que par les entreprises de camionnage qui peuvent être exploitées entre une ville et une autre. Il ne comprend pas ce qui est transporté par les camions locaux, qui prennent et livrent des marchandises en ville et ne vont jamais au-delà des limites urbaines.

M. BOURQUE: Mettons qu'on achète 3,000 tonnes de sable. Des bateaux plats le transportent jusqu'à un certain point, où des camions le prennent pour le livrer en ville. C'est là un poids très considérable. L'industrie des transports par eau participe à ces expéditions. Elle déclare transporter tant de tonnes et vous faites de même. Il y a double emploi dans chaque cas. Puis les chemins de fer en manutentionnent une partie, car il serait trop coûteux de faire venir du sable, de la pierre ou du sel d'un endroit à un autre.

M. MAGEE: Le transport comme celui-là ne représenterait qu'une faible fraction du total de 140,405,000 tonnes indiqué ici. Pour épargner du temps, je pourrais demander à M. Montague de trouver ce renseignement.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire si les dirigeants de la *Canadian Trucking Association* craignent ou soupçonnent que la subvention prévue par la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a profité d'une manière quelconque aux entreprises de camionnage dont les grands chemins de fer sont propriétaires en totalité ou en partie?

M. MAGEE: Pas directement. Je ne vois pas comment il pourrait en être ainsi, car lorsque la Commission des transports a émis son ordonnance réduisant les taux ferroviaires pour distribuer les 20 millions de dollars, elle a constaté que cette première réduction ne permettrait pas de verser les 20 millions, pour la raison évidente que les réductions portaient uniquement sur les taux forts. Il lui a donc fallu effectuer une autre réduction, afin de dépenser les 20 millions. Ce fait démontre, à mon sens, que les deniers ont servi en totalité à réduire les taux ferroviaires trop élevés.

M. FISHER: Dans le cas d'une exploitation ferroviaire et routière intégrée, faut-il que la Commission des transports reçoive l'assurance formelle qu'aucune partie des marchandises ne sera transportée par camion?

M. MAGEE: C'est là une autre question qui fait surgir un point assez important. Ce serait aux fonctionnaires de la Commission des transports qu'il incomberait de traiter cette question. Je sais pertinemment que certaines marchandises transportées par camions dans les provinces Maritimes... je parle de camions appartenant aux chemins de fer... sont de celles à l'égard desquelles les chemins de fer bénéficient de la subvention prévue par la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes. C'est ce qui ressort de renseignements que le Pacifique-Canadien a donnés dans une lettre adressée à la Commission des services d'utilité publique de la Nouvelle-Écosse, lettre qui a ultérieurement été déposée lors des audiences de la Commission royale en avril 1960.

M. FISHER: D'après vous, il ne fait aucun doute qu'une partie des deniers procure des avantages directs aux entreprises de camionnage appartenant en totalité ou en partie aux chemins de fer?

M. MAGEE: Non pas sous le régime de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Toutefois, la réponse serait affirmative pour ce qui est de la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes, et je parle en ce moment du Pacifique-Canadien et non des chemins de

fer Nationaux du Canada, lesquels adressent leurs réclamations directement au ministère des Transports sous le régime de la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes.

M. FISHER: Estimez-vous que cette aide profite indirectement au camionnage effectué par les chemins de fer, par opposition au transport exécuté par les sociétés de camionnage qui n'appartiennent pas aux chemins de fer ou n'en dépendent pas?

M. MAGEE: A n'en pas douter, la réduction des taux ferroviaires, selon une méthode comportant le financement de la réduction par le Trésor fédéral, place les exploitants des chemins de fer dans une meilleure posture, même si l'intention a pu être de venir en aide aux expéditeurs. Le fait que les chemins de fer se trouvent aidés eux aussi n'est qu'une conséquence naturelle de ce genre de loi, et il est impossible qu'il en soit autrement.

M. FISHER: Cela renforcerait votre opinion au sujet de l'entrée des chemins de fer dans l'industrie du camionnage.

M. MAGEE: En effet. Nous nous opposons fortement à ce qu'il soit permis aux chemins de fer d'acquérir par voie d'achat des entreprises de camionnage ou de se lancer, de quelque façon, dans l'industrie du transport routier au Canada. Nous avons manifesté notre opposition sur toutes les tribunes qui nous étaient accessibles.

M. MCFARLANE: On a beaucoup parlé en diverses occasions des tarifs convenus que les sociétés feraient aux expéditeurs. Avez-vous quelque idée des marchandises auxquelles s'appliquent ces tarifs convenus?

M. MAGEE: Les fonctionnaires de la Commission des transports ou les commissaires ici présents pourraient répondre à cette question avec beaucoup plus d'autorité que je ne pourrais le faire moi-même. Je puis dire, cependant, que ces tarifs s'appliquent à une immense variété de denrées.

Le PRÉSIDENT: Je pense que cette question a été posée lundi aux membres de la Commission des transports et qu'ils y ont répondu.

M. HORNER (*Acadia*): Nous avons parlé de l'industrie du camionnage, du nombre de flottes de camions et du poids transporté. Je me demande si M. Magee est en mesure de nous dire si la quantité de marchandises dont il a fait mention comprend celles qui sont transportées par les camions appartenant aux chemins de fer.

M. MAGEE: Oui, les marchandises transportées par des camions appartenant aux chemins de fer se trouvent comprises. Je songe à l'époque où le Canadien-National a effectué son premier achat; je crois qu'il remonte à l'an dernier, de sorte que seules les charges des camions appartenant au Pacifique-Canadien seraient comprises ici. La quantité comprend peut-être le camionnage effectué en location pour le Canadien-National, mais non pas celui qui est exécuté par des entreprises achetées par le réseau, mais je ne crois pas qu'il soit compris. Je pense que les chiffres englobent toutes les sociétés de camionnage, sans égard à leurs propriétaires.

M. HORNER (*Acadia*): Pourriez-vous nous donner une idée de la proportion de l'industrie du camionnage que possèdent les chemins de fer? Serait-ce 25 ou 50 p. 100, par exemple?

M. MAGEE: Je ne suis pas suffisamment renseigné pour vous répondre.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne pourriez même pas risquer un chiffre?

M. MAGEE: Je ne puis que faire une conjecture. Je dirais que la proportion varie de 15 à 20 p. 100; elle est probablement d'environ 15 p. 100.

M. CREAGHAN: Cela signifie-t-il que l'expression «entreprises de camionnage en location» qui figure dans votre réponse d'aujourd'hui, comprend les entreprises appartenant au Pacifique-Canadien et au Canadien-National?

M. MAGEE: Oui. Des entreprises comme la *Smith Transport Limited*, la *Norman's Transfer Limited*, la *Deluxe Transportation*, l'*O.K. Valley Freightlines* et l'*Indian Valley Freight Service* sont comprises. Toutes ces sociétés le sont.

M. CREAGHAN: Les recettes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien sont-elles comprises dans le chiffre indiqué sous la rubrique «Recettes brutes, 1958»?

M. MAGEE: Dans les recettes brutes?

M. CREAGHAN: Oui.

M. MAGEE: Non. Ce chiffre ne comprend les entreprises de camionnage du Pacifique-Canadien que si le Bureau fédéral de la statistique leur envoie le feuillet pour le rapport statistique sur le transport automobile des marchandises. Les réponses données à M. Keays étaient extraites de ce dernier rapport. Les autres détails que nous avons fournis proviennent d'un autre rapport du B.F.S. Il s'agit des renseignements figurant à la page 2 du rapport intitulé Transport par automobile—estimations nationales. J'imagine que le Bureau de la statistique fait figurer les entreprises de camionnage du Pacifique-Canadien sur la liste d'envoi des feuillets.

M. CREAGHAN: Y a-t-il des sociétés des chemins de fer qui appartiennent à votre association et lui versent une cotisation? Par exemple, la *Smith Transport* fait-elle partie de la *Canadian Trucking Association*?

M. MAGEE: Non, monsieur. Nous constituons une fédération d'associations provinciales de camionnage. La *Canadian Trucking Association* a deux catégories de membres: les membres actifs, qui comprennent toutes les associations provinciales de camionnage, et les membres dits associés. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un appui qui peut être accordé à la *Canadian Trucking Association* par des fournisseurs de l'industrie du camionnage, comme les fabricants de camions et de remorques, ou par des sociétés de camionnage. Nous comptons, dans cette dernière catégorie de membres, une société de camionnage appartenant aux chemins de fer Nationaux du Canada: la *Midland Superior Express Limited*. Le président et administrateur délégué de cette société a déjà été secrétaire-trésorier de notre association. D'après nos règlements, il ne lui est plus permis d'assister aux réunions de l'association à titre de délégué et il ne peut non plus assister aux réunions du conseil d'administration, ni aux réunions générales annuelles ou spéciales. Je dois dire que cette restriction s'applique à tous les employés d'une société appartenant à un transporteur concurrent.

M. FISHER: Il ressort de renseignements qui ont été communiqués à la Chambre que le marché entre la *Midland Superior* et le Canadien-National n'a pas encore été conclu.

M. MAGEE: Il l'a été, d'après les renseignements qui ont été fournis et qui, j'en suis sûr, sont exacts.

M. CREAGHAN: Tout dépend de la date de la réponse.

M. SMITH (*Lincoln*): Puisque les chemins de fer Nationaux du Canada s'occupent apparemment de camionnage sur une importante échelle, soit par l'intermédiaire de filiales, soit par eux-mêmes, quelqu'un ici présent pourrait-il nous dire si le réseau national fait effectuer une vérification distincte relativement à l'exploitation de son entreprise de camionnage, par opposition à son exploitation ferroviaire?

M. FISHER: Nous espérons être renseignés sur ce point dans une dizaine de jours.

M. SMITH (*Lincoln*): C'est là une question que j'estime assez importante, car il m'importe beaucoup qu'une partie de la subvention aille à l'entreprise de camionnage du Canadien-National plutôt qu'à une entreprise privée.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Voilà pourquoi j'ai demandé si une partie seulement de la subvention irait aux sociétés ferroviaires. Voilà, je crois, un point important.

M. MAGEE: Je pense que la direction du chemin de fer la reçoit d'une main et la donne de l'autre main aux expéditeurs sous forme de réduction des taux. La posture financière des entreprises de camionnage du National-Canadien est un point que l'industrie du camionnage juge fort importante. Nous croyons que lorsque des deniers fédéraux sont avancés aux chemins de fer Nationaux du Canada pour l'achat de nos sociétés indépendantes de camionnage, qu'il devrait exister quelque moyen d'indiquer, sans divulguer de secret relatif à la concurrence de la grande entreprise de camionnage des chemins de fer Nationaux, que les deniers sont utilisés convenablement dans l'administration de ces sociétés.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. MAGEE: M. Bourque a posé une question à laquelle M. Montague est maintenant prêt à répondre.

Le PRÉSIDENT: En effet, M. Montague est prêt à répondre à M. Bourque.

M. MONTAGUE: Il s'agit du sable et du gravier transportés par camions. La proportion serait d'environ 33 p. 100. Ce n'est là qu'une estimation que j'ai faite en me fondant sur ces chiffres. Les trajets de plus de 50 milles pour le transport du sable et du gravier n'entrent pas en ligne de compte.

M. BOURQUE: Je songeais à la ville de Montréal proprement dite. La localité où j'habite n'est qu'une petite municipalité, et nous achetons 3,000 tonnes de sable. Comme il n'y a que 31 familles dans notre île, nous n'achetons que 93,000 tonnes de cette matière. D'autre part, Montréal en achète 250,000 tonnes, ce qui formerait un total de 343,000 tonnes. Cette quantité est transportée de la sablière à un port ou un chemin de fer, selon le cas. Il faut ensuite le transporter d'Halifax, par exemple, à Montréal, et à partir de là un autre expéditeur s'occupe de le transporter. Or, si ce sable pouvait être transporté par une seule société, cela ferait 1,029,000 tonnes, moins la quantité requise par la municipalité autre que le Montréal métropolitain. Si ce sable pouvait être transporté depuis la sablière par rail-route, ou par camions, selon le cas, étant chargé à la sablière et transporté jusqu'à l'entrepôt, il n'y aurait qu'un seul déplacement. Il ne serait pas nécessaire de charger ce sable deux ou trois fois, et il en résulterait une économie très considérable vue la quantité transportée. C'est que, tout d'abord, la société qui manutentionne ces 343,000 tonnes tient compte du fait que le transport se fera en plusieurs trajets successifs; autrement dit, 343,000 tonnes équivaudront à une quantité plus considérable, puisqu'elles seront transportées trois fois. Si vous multipliez un tel chiffre par le nombre de municipalités relativement au sel, à la pierre, et ainsi de suite, cela représente une énorme quantité.

M. MAGEE: Oui, mais je ne crois pas que cela s'appliquerait au gravier. Toutefois, avec le temps, la manutention sera diminuée à un degré très considérable par la mise en contenants, laquelle commence maintenant à se pratiquer. Cette manutention a aussi été supprimée par le recours au service rail-route. Je ne sais si votre argument, au point de vue statistique, portait sur la question de savoir si le gravier était compris dans ce chiffre d'environ 140 millions de tonnes. Toutefois, si le gravier était compris dans ce transport, les résultats annuels ne figureraient pas du tout dans le chiffre des marchandises transportées. Le chiffre en question ne se rapporte qu'à une entreprise de camionnage effectuant du transport comparable à celui que font les chemins de fer entre diverses villes.

M. BOURQUE: Dans un pays peu peuplé comme le Canada, où les distances sont énormes, si les matériaux doivent être chargés trois fois, cela devient excessif. Si une société pouvait se charger de tout le transport, cela

pourrait être évité; je veux dire que si une société de camionnage pouvait, grâce au service rail-route ou autrement, charger la marchandise et l'apporter directement à l'entrepôt, cette manutention excessive serait évitée.

M. MAGEE: A mon avis, ce serait impossible dans le cas du sable et du gravier. Toutefois, pour ce qui est des autres marchandises nous serions heureux de résoudre le problème en les transportant une seule fois par camion.

M. BOURQUE: Envisagée dans l'ensemble, c'est une quantité considérable, et pour que le transport de ces diverses marchandises puissent se faire une aide doit être disponible d'une façon ou d'une autre.

M. MAGEE: Ce n'est pas nécessairement une exploitation non rémunératrice pour les chemins de fer, car leurs moyens techniques leur permettent de faire tirer un grand nombre de wagons par une locomotive. Ces marchandises peuvent être transportées à bon marché par rail, pourvu que les chargements soient assez considérables.

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

M. BOURQUE: Je me demande si les chemins de fer et les camionneurs ne pourraient pas s'entendre en vue de réduire la quantité, car cela permettrait au Canada de réaliser une économie extrêmement considérable. Si nous voulons que notre pays devienne ce que nous voudrions qu'il fût, il faudrait que ces transports pussent s'effectuer avec le moins de frais possible.

M. MAGEE: Je crois que la concurrence entre les chemins de fer et l'industrie du camionnage amène aussi une diminution très sensible du coût du transport des marchandises au Canada. Les chemins de fer ont réalisé des améliorations dans leurs méthodes d'exploitation depuis que leur monopole a pris fin et la concurrence du camionnage est devenue pour eux un facteur très important. Il y a eu, par exemple, les locomotives à moteurs diesel, les nouvelles méthodes de triage dans les cours, et le service rail-route que les chemins de fer ont inauguré en 1953 pour le transport de leurs remorques. Voilà autant de méthodes nouvelles que les chemins de fer ont introduites et qui ont abaissé leurs frais d'exploitation. Ces innovations, nous les devons à la concurrence.

Le PRÉSIDENT: Tous nos remerciements, monsieur Magee. Désire-t-on poser d'autres questions à l'association des camionneurs au sujet du bill? Nous vous savons gré d'être revenu témoigner aujourd'hui. Nous savons que cela vous a beaucoup dérangé. Je suis certain que les membres du Comité ont été heureux de vous voir revenir avec cet excellent mémoire, et qu'ils ont été fort satisfaits de la façon dont vous avez répondu à nos questions.

M. MAGEE: Je vous remercie. La *Canadian Trucking Associations* apprécie hautement l'intérêt que le Comité lui a manifesté en nous fournissant l'occasion de venir exprimer nos vues sur le bill, même si vous ne pouvez souscrire à tout ce que nous avons déclaré. Merci.

Le PRÉSIDENT: Pour en revenir au bill, nous sommes toujours à l'article 1. Les représentants de la Commission des transports sont encore ici; nous avons aussi M. Knowles qui a déjà assisté à nos délibérations en des occasions précédentes et qui est versé dans tous les problèmes relatifs aux taux de transport des marchandises. Il est aussi des nôtres. Désire-t-on lui poser des questions?

M. MARTIN (*Essex-Est*): J'ai une ou deux questions à poser pendant que le ministre est ici.

Le PRÉSIDENT: Je prie les témoins de s'avancer. M. Knowles et M. Kerr voudront bien venir se placer à la table.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Le ministre pourrait-il me dire à quelle date les chemins de fer ont présenté un tarif les autorisant soit à augmenter ou à réduire les taux de 17 p. 100, soit de maintenir la hausse de 8 p. 100?

M. BALCER: On a répondu à cette question l'autre jour. Vous demandez à quelle date c'était?

M. MARTIN (*Essex-Est*): A quelle date il a été présenté.

Le PRÉSIDENT: Cette question a été posée par M. Chevrier et on y a répondu lundi, monsieur Martin.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je regrette d'avoir été absent.

Le PRÉSIDENT: Vous avez répondu à cette question, n'est-ce pas, monsieur Kerr?

M. R. KERR (*Commissaire en chef des transports du Canada*): Je le crois.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je pense que c'était le 28 avril.

M. KERR: C'était vers cette date, vendredi ou samedi.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Le ministre reconnaît-il que la disposition prise par le gouvernement est survenue tout près du 28, ce qui dénote de l'incertitude de la part du gouvernement quant à ce qu'il devait faire, et qu'il a alors agi tout comme il l'avait fait dans des circonstances analogues en 1960? Cette déduction est-elle exacte?

M. BALCER: Elle ne l'est certainement pas.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Le ministre ne reconnaît pas cela?

M. BALCER: Pas du tout.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Pour moi les faits se passent de commentaires. Il y a eu en 1960 un long intervalle entre l'initiative des chemins de fer et la mesure prise par le gouvernement. Il me semble que, lorsque les chemins de fer ont soumis leur demande, comme ils l'ont fait le 28, et que le gouvernement a agi très promptement ensuite cela n'a pu signifier qu'une chose, savoir que le ministre était indécis, de même que ses collègues.

M. ROGERS: Votre collègue a soulevé la question.

M. HORNER (*Acadia*): C'est lui qui est votre spécialiste en matière de transports.

M. MARTIN (*Essex-Est*): En effet, il en sait plus long que moi là-dessus, je dois l'avouer. Il y a un autre point qui, à mon sens, est vraiment plus important et c'est celui au sujet duquel j'ai interrogé M. Magee. Reconnaissez-vous que vous ne pouvez effectuer un changement de taux par ordonnance

M. BALCER: Non.

M. MARTIN (*Essex-Est*): S'il en est ainsi, supposons qu'un bill devienne loi le 1^{er} juin. Il faudrait alors tenir compte de la période comprise entre le 30 avril et le 30 juin, durant laquelle la subvention aurait été entièrement perdue pour le chemin de fer.

M. BALCER: J'ai déjà traité ce point. Néanmoins, pour la gouverne de mon honorable ami, je répéterai quelques-unes des remarques que j'ai faites en cette circonstance:

L'article 4 de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises stipule effectivement que le ministre des Finances peut, sur la recommandation de la Commission des transports, verser à une société un montant qui, de l'avis de la Commission, est égal à la diminution des recettes brutes attribuable à une ordonnance rendue par la Commission sous le régime de la loi.

Le présent bill confère à la Commission le pouvoir de prolonger la période durant laquelle les taux révisés seront applicables. Si ce bill devient loi, la Commission prolongera cette période. Elle ne peut le faire avant ce moment-là et entre-temps les chemins de fer s'en tiennent aux taux révisés qui étaient en vigueur le 30 avril dernier. Ils le font

volontairement et non en vertu d'une ordonnance rendue par la Commission sous le régime de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Dans l'état actuel des choses, les expéditeurs bénéficient donc des taux réduits et, en conséquence, les sociétés subissent une diminution de recettes; le bill prescrit que cette diminution sera censée avoir résulté d'une ordonnance rendue par la Commission sous le régime de la loi. La mesure a donc pour effet de conférer au ministre des Finances le pouvoir de dédommager les sociétés pour cette diminution, puisqu'elle sera censée avoir résulté d'une ordonnance rendue par la Commission sous le régime de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

Ces remarques devraient, je crois, constituer une réponse à votre question.

M. MARTIN (*Essex-Est*): Je ne vois pas comment les chemins de fer pourraient bénéficier rétroactivement de la mesure, à moins que le pouvoir requis ne soit conféré par ce bill au gouverneur en conseil ou au ministre des Finances. Je sais que les avantages vont aux expéditeurs, mais à mon avis le bill dont nous sommes saisis ne peut autoriser le paiement d'un montant de \$10,000 aux chemins de fer, à moins que n'y soit insérée une disposition accordant l'autorisation au gouverneur en conseil.

M. BALCER: Le président de la Commission a expliqué clairement comment ce paiement pouvait se faire.

M. MARTIN (*Essex-Est*): N'est-il pas vrai qu'un des chemins de fer nous a fait à cet égard des observations ou en a faites à votre sous-ministre et que de l'avis des conseillers juridiques du réseau en question la situation est bien telle que je viens de la définir?

M. BALCER: Non.

M. CREAGHAN: M. Martin présume que le paiement de mai ne pourra probablement pas être fait avec célérité et qu'un retard pourra se produire. On m'a informé qu'aucun des paiements de mars et d'avril n'a encore été effectué. On retarde de plusieurs semaines, afin qu'il n'y ait aucune solution de continuité pour les chemins de fer. Il se peut qu'on s'occupe présentement des expéditions faites en mars et que les chemins de fer ne touchent pas leurs deniers avant plusieurs semaines.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions? L'article est-il approuvé?

L'article 1 est approuvé.

M. FISHER: J'ai une question à poser. M. Knowles nous dirait-il si la hausse des tarifs convenus a fait disparaître la quantité supposée de trafic non concurrentiel à laquelle ce bill a pourvu durant les deux dernières années.

M. L. J. KNOWLES (*membre de la Commission des transports du Canada*): Vous voulez savoir si l'établissement de tarifs convenus a eu pour effet de faire passer une partie de ce trafic normal parmi celui auquel s'appliquent les tarifs convenus?

M. FISHER: Oui.

M. KNOWLES: Je crois que oui, en effet. Ce trafic normal est passé sous le régime des tarifs convenus, habituellement à la suite d'une entente entre le chemin de fer et l'expéditeur, peut-être jusqu'à concurrence de 17 p. 100, ou bien la proportion a pu être de 10 ou 5 p. 100 ou ne représenter rien du tout. On a peut-être fixé un tarif plus bas qu'avant la hausse de 17 p. 100. Toutefois, il n'est pas douteux qu'une partie de ce trafic soit passé sous le régime des tarifs convenus et qu'une autre partie soit passée sous le régime des taux concurrentiels. Je pense qu'il y a eu déclin du trafic et qu'une partie

de ce dernier est allée aux camionneurs, malgré la réduction de 9 p. 100 que comporte ce bill et qui sera payée par l'État.

M. FISHER: Avez-vous une idée de l'effet d'accroissement que la subvention a eu sur le total par an? J'entends par là l'effet d'accroissement de la subvention sur le trafic à l'égard duquel elle constitue une aide?

M. KNOWLES: Vous vous rappellerez, monsieur Fisher, que j'ai déclaré, lors de l'audience concernant le premier bill et aussi, je crois, le deuxième, que nos calculs démontraient que le trafic normal rapporterait des recettes de 282.1 millions de dollars en 1959. Telle était l'estimation faite par les dirigeants des chemins de fer eux-mêmes dans leur demande d'une hausse de 17 p. 100. Or, la demande expliquait que l'estimation initiale faite par les chemins de fer, lorsqu'ils avaient commencé à élaborer la demande afférente à la dernière hausse du taux de transport de marchandises, prévoyait des recettes de 348.3 millions de dollars à l'égard du trafic normal, c'est-à-dire celui du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, plus quelques millions de dollars pour les *Canada Steamship Lines* qui participaient à la demande. Les dirigeants des chemins de fer estimaient que la hausse de 17 p. 100 aurait pour effet de diriger vers d'autres modes de transport environ le cinquième du trafic. En réalité, la proportion a été de 19 p. 100. Vous constaterez que j'ai déclaré dans mon témoignage que le trafic normal estimatif représenterait 282.1 millions. Si l'on ajoute à ce chiffre la hausse de 17 p. 100, soit 48 millions (17 p. 100 de 282.1 millions), on constate que les chemins de fer, les autres lignes secondaires et les lignes de navigation auraient tiré du trafic normal en 1960 une somme de 330.1 millions de dollars. J'ignore si la première estimation des chemins de fer était trop élevée ou non. On l'a établie en prenant tout le trafic non assujéti à la hausse de 17 p. 100, pour supposer ensuite que tout le reste représentait du trafic normal. Voilà comment j'ai procédé durant les douze dernières années de mon emploi comme directeur du trafic-marchandises des chemins de fer Nationaux du Canada, avant de devenir membre de la Commission.

Il se trouve que nous avons un moyen précis de déterminer le volume du trafic, car les chemins de fer, conformément au procédé adopté par la Commission (et vous vous rappellerez que j'ai dit que ce serait un procédé fort simple), enregistrent sur leurs machines à calculer les montants que rapporte le trafic, y compris le taux réduit par la subvention, après quoi ils envoient chaque mois le compte à la Commission des transports pour approbation. C'est ce qui a été fait chaque mois, monsieur Fisher. Toutefois, le travail retarde toujours de deux mois. M. Burwash, chef de notre service de comptabilité, vérifie soigneusement ces comptes. Nous avons envoyé nos comptables faire une vérification complète de ces comptes dans les bureaux des chemins de fer et je puis affirmer sous serment que ces chiffres sont exacts. Le total pour 1960, qui aurait dû atteindre 330.1 millions de dollars a, de fait, représenté 272.1 millions. Par conséquent, les chemins de fer ont perdu non seulement l'équivalent de l'augmentation de 48 millions de dollars, mais 10 autres millions. Leurs recettes pour 1960 ont donc été de 58 millions inférieures au chiffre qui avait été prévu en 1959. Pendant que la subvention de 9 p. 100 était en vigueur, les chemins de fer n'ont pas conservé tout le trafic normal, c'est-à-dire le poids total des marchandises. Il est donc manifeste que sans cette subvention les chemins de fer se seraient trouvés en très mauvaise posture. Ils perdent une bonne partie de leur trafic normal à taux élevés aux camionneurs et sont en outre désavantagés par le fait qu'ils doivent réduire les taux et adopter des taux concurrentiels et des tarifs convenus, de sorte que sans cette subvention ils auraient, j'en suis sûr, perdu tout leur trafic normal parce que les taux sont trop élevés. Cela ne fait aucun doute. Ces taux ont dû être accrus à cause de l'augmentation des salaires et des autres frais d'exploitation

des chemins de fer. Tels sont les faits, monsieur Fisher, et j'aime à croire que je les ai exposés clairement au Comité. Ce n'est pas la faute de la direction des chemins de fer si ces derniers n'ont pas même récupéré les 48 millions de dollars ou la hausse de 17 p. 100 dont le gouvernement acquitte 9 p. 100. Ils ont perdu non seulement l'équivalent de cette hausse, mais 10 millions de plus.

M. BROWNE (*Vancouver-Kjingsway*): Puis-je poser à M. Kerr une question découlant de certaines réponses données à M. Chevrier l'autre jour? Il a traité d'une façon assez détaillée l'analyse des bordereaux d'expédition effectuée par la Commission. Après l'exécution de cette analyse, la Commission en fait-elle une étude spéciale? En décompose-t-elle davantage les éléments et publie-t-elle les résultats? Si elle ne les publie pas, qu'en fait-elle?

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Burwash a répondu à cette question concernant les bordereaux d'expédition.

M. KNOWLES: Peut-être pourrais-je répondre à la question. J'ai fait partie du comité des chemins de fer qui a aidé la Commission des transports à organiser cette étude des bordereaux d'expédition par suite des critiques formulées devant la Commission Turgeon et portant que les chemins de fer ne semblaient pas posséder suffisamment de statistiques accessibles au public qui aurait pu, en les consultant, se faire une idée de ce qu'ils accomplissaient et de ce qu'ils négligeaient d'accomplir. De cinq à dix ans avant 1959 l'*Interstate Commerce Commission* avait lancé une telle étude à l'égard du trafic aux États-Unis. J'étais au courant de cela, car le National-Canadien était propriétaire de quelque 2,000 milles de voies ferrées aux États-Unis et j'avais connaissance de ce qui s'y faisait.

Je connaissais les formules que nous avions à remplir. Nous devons relever 1 p. 100 de toutes les wagnonnées expédiées sur les chemins de fer du *Grand Trunk*, sur les *Duluth, Winnipeg & Pacific Railway* et sur le *Central Vermont Railway*. Ces relevés étaient envoyés à Washington. Pour chaque transporteur, tous les bordereaux d'expédition terminés par les chiffres 01 étaient copiés par l'agent et envoyés à Washington. On en faisait diverses études, et l'analyse actuelle des bordereaux est presque exactement la même que celle qu'on effectuait alors. La méthode est calquée sur celle de l'*Interstate Commerce Commission*, mais comporte certaines améliorations que nous y avons apportées nous-mêmes. Par exemple, nous avons dû classer à part le trafic statutaire qui n'existe pas aux États-Unis.

La première analyse des bordereaux d'expédition comprenait le trafic statutaire des céréales de même que le trafic des denrées ordinaires, mais en 1950 la grève de dix jours ayant bouleversé tout le trafic ferroviaire, nous n'avons pas effectué d'analyse des bordereaux. Nous avons recommencé en 1951.

Les échantillons embrassent de 18,000 à 22,000 wagnonnées par année et si vous les examinez vous constaterez qu'ils présentent une remarquable uniformité. L'unique différence est que, dans la répartition du trafic entre les taux par catégorie, les taux des denrées, les taux concurrentiels, les tarifs convenus et les taux statutaires vous constaterez que le pourcentage des taux par catégorie, qui sont les taux normaux, et de quelques-uns des taux de transport des denrées par rapport au total diminue constamment au cours des ans.

Si vous consultez le rapport de la Commission pour l'année dernière vous y trouverez un tableau indiquant ce qui se produit à cet égard. Il y a un tableau analogue dans la dernière décision rendue par la Commission à propos de la hausse de 17 p. 100, décision dont on peut facilement se procurer le texte. Nous l'avons trouvé extrêmement utile, et le public aussi. Je pense que de vives protestations s'élèveraient si nous annoncions la suppression de l'analyse des

bordereaux d'expédition, bien qu'elle nous coûte \$25,000 par an. J'aime à croire que cela répond à votre question.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je ne le crois pas. Je me rends compte de la valeur de l'analyse des bordereaux d'expédition, mais ce qui m'intéresse c'est de savoir ce que vous tirez de cette analyse. Faites-vous une étude spéciale des renseignements ainsi recueillis, et dans l'affirmative les résultats en sont-ils publiés? S'ils le sont comment s'effectue leur diffusion?

M. KNOWLES: Les études que nous faisons de l'analyse des bordereaux sont pour notre propre utilité. De fait, nous n'effectuons plus aucune étude de ce genre. Rien n'est caché au public. On ne nous a jamais demandé de faire une étude spéciale de l'un des éléments de l'analyse des bordereaux d'expédition et je pense que M. Burwash corroborera mon affirmation.

M. BURWASH: Oui. Je me demande si M. Browne est au courant du fait qu'un document portant sur toutes les analyses de bordereaux d'expédition est publié.

M. KNOWLES: Veuillez vous approcher, monsieur Burwash. M. Burwash est directement chargé de la comptabilité qui se rapporte aux bordereaux d'expédition, mais la division des transports a la responsabilité de veiller à ce que les détails figurant sur les bordereaux soient exacts. On vérifie chaque taux, chaque calcul et chaque mille de parcours, afin de voir à ce que les copies des bordereaux que nous recevons ne comportent aucune erreur.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je sais que l'analyse des bordereaux d'expédition est publiée et que tous ces renseignements peuvent être obtenus, mais je voudrais savoir si l'on fait une étude spéciale de cette analyse.

M. BURWASH: Nous n'avons jamais publié rien d'autre que les détails compris dans l'analyse des bordereaux d'expédition.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Autrement dit, les études que vous faites des résultats de l'analyse des bordereaux ne sont communiquées à personne en dehors de la Commission?

M. BURWASH: Non.

M. KNOWLES: L'analyse des bordereaux est une étude spéciale et il n'y a rien d'autre. Lorsqu'elle est terminée on possède tous les détails qu'il est possible d'en extraire.

M. BALDWIN: Je désire poser au ministre une question qui découle en partie de l'interrogatoire mené lundi par M. Chevrier relativement au régime d'égalisation. Vous vous rappelez peut-être que le Commissaire en chef a déclaré, lundi, qu'en ce qui concerne le régime d'égalisation il a été porté aussi loin qu'on pouvait le pousser en 1959, compte tenu de certaines limites. Voici la question que je désire poser au ministre: est-ce en partie parce que le gouvernement reconnaissait les limites du régime d'égalisation qu'on a institué en 1959 la Commission royale d'enquête sur les transports avec, entre autres objectifs, celui de tenter de supprimer ou d'atténuer les injustices que présentent les taux de transport?

M. BALCER: Je pense, monsieur Baldwin, que si vous vous reportez au mandat de la Commission vous constaterez qu'il y est dit, au premier alinéa, que la Commission devrait examiner et signaler les injustices existant dans l'ensemble des taux de transport de marchandises. Cela répond-il à votre question?

M. BALDWIN: Oui, cette réponse me satisfait.

Les articles 1 et 2 sont approuvés.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé?

M. SMITH (*Lincoln*): Avant que le Comité approuve le bill tout entier, je tiens à dire que j'approuve la mesure en principe, mais je désire expliquer

que je m'intéresse vivement aux sociétés privées de camionnage du Sud de l'Ontario, plus particulièrement de la presqu'île de Niagara. Si on laisse le National-Canadien pénétrer dans cette région et y abaisser les taux comme il le fait maintenant, l'industrie du camionnage et le National-Canadien accuseront tous deux des déficits.

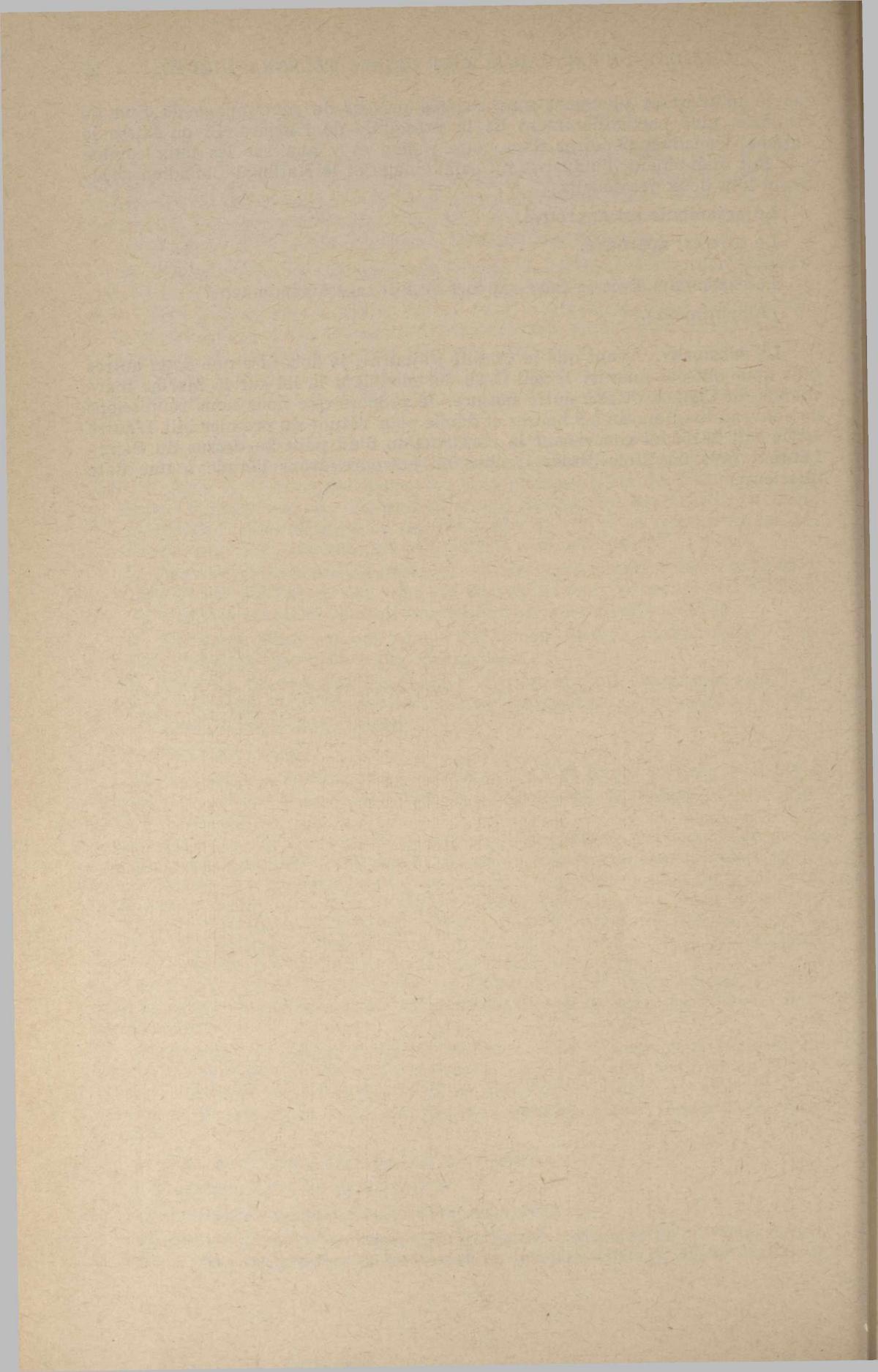
Le préambule est approuvé.

Le titre est approuvé.

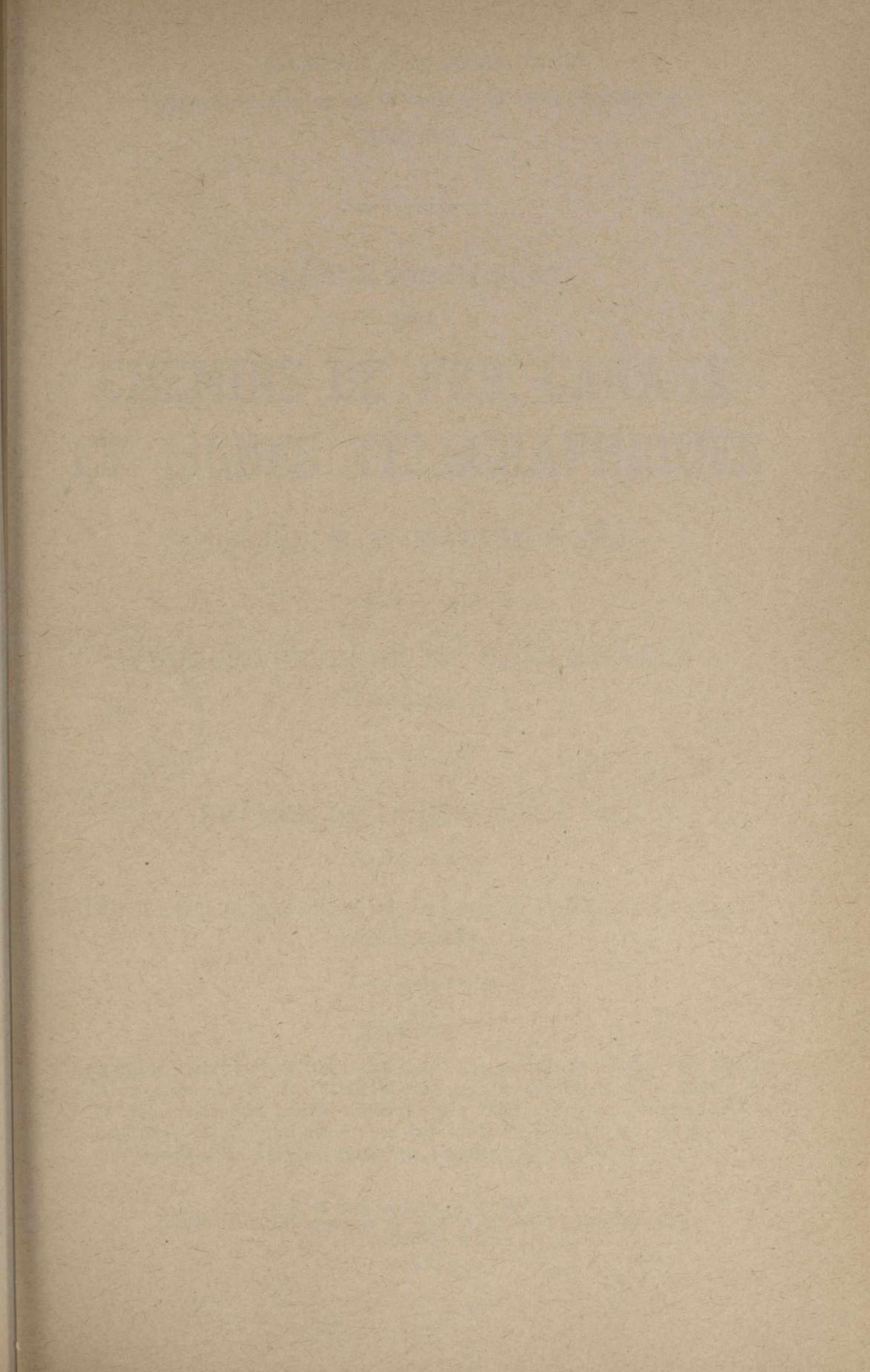
Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Avant que le Comité s'ajourne, je dois dire que deux autres bills nous ont été soumis: le bill C-98, loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada et une autre mesure. Je propose que nous nous réunissions de nouveau lundi matin à 9 heures et demie pour l'étude du premier bill. L'autre est le bill S-15, loi concernant la construction d'un pont au-dessus du Saint-Laurent près de Trois-Rivières; nous en entreprendrons l'étude à une date ultérieure.







CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

SÉANCE DU LUNDI 29 MAI 1961

Bill C-98, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande
du Canada.

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; et MM. J. R. Baldwin,
Alan Cumyn, R. R. Macgillivray et le capitaine Slocombe. *Aussi*
M^e Marc Lalonde, avocat-conseil de la Fédération des pilotes de la voie
maritime du Saint-Laurent et M^e Léopold Langlois, représentant la
Corporation du service maritime commercial du Canada.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

25260-1-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Martial Asselin

et MM.

Allmark	Drysdale	McGee
Badanai	Dumas	McGregor
Baldwin	Fisher	McPhillips
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bourbonnais	Granger	Pascoe
Bourget	Grills	Payne
Bourque	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Pitman
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Kennedy	Rapp
Bruchési	LaMarsh (M ^{11e})	Rogers
Cadiou	Lessard	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacInnis	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Speakman
Chown	Martini	Thompson
Creaghan	McBain	Tucker
Crouse	McDonald	Valade
Denis	McFarlane	Woolliams
		Wratten—(60)

Secrétaire du Comité:
Antoine Chassé.

ORDRE DE RENVOI

Le LUNDI 22 mai 1961.

Il est ordonné—Que le Bill C-98, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

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

ORDRE DE SERVICE

Le mardi 22 mai 1961.

Il est ordonné que le 22 mai 1961, à 10 heures, se réunisse au Palais de Justice, à Paris, la Commission de l'Ordre de Service, pour examiner les conclusions de l'Ordre de Service et les conclusions de l'Ordre de Service.

Le Greffier de la Cour,
LÉON LAMOND.

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 253-D,

LUNDI 29 mai 1961.

(8)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 h. 30 du matin. Son président, M. W. M. Howe, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Baldwin, Bell (*St-Jean-Albert*), Brassard (*Chicoutimi*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Drysdale, Fisher, Granger, Howe, Kennedy, McFarlane, McPhillips, Pitman, Rapp, Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker, Woolliams, Wratten.—(20).

Aussi présents: du ministère des Transports: Le ministre, l'honorable Léon Balcer; MM. J. R. Baldwin, sous-ministre; Alan Cumyn, directeur des règlements de la marine; R. R. Macgillivray, avocat-conseil adjoint; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la division nautique et du pilotage; G. Guthrie, registraire en chef des navires; A. G. E. Argue, de la Direction des télécommunications. *De la Fédération des pilotes de la voie maritime du Saint-Laurent:* M^e Marc Lalonde, avocat-conseil; MM. Paul Bailly, président; Jean-Guy Chartier, vice-président; André Bédard, secrétaire; Gaston Rousseau, délégué de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent; Laurent Marchand, président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent moyen; J. D. Long, président de la Corporation des pilotes du port de Montréal.

Le président ouvre la séance et demande au secrétaire du Comité de lire l'ordre de renvoi du 22 mai qui défère au Comité l'examen du bill C-98, intitulé: Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada.

Le Comité passe ensuite à l'examen du bill et l'article 1 est mis en discussion.

MM. Macgillivray, Cumyn et le capitaine Slocombe expliquent les dispositions principales du bill et répondent aux questions.

M^e Marc Lalonde, avocat-conseil de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent est appelé. Il expose les vues de la Fédération sur le bill en général et sur l'article 15 en particulier.

A la fin de l'exposé de M^e Lalonde, le ministre, l'honorable Léon Balcer, explique qu'il est arrivé en retard à cause d'un malentendu et demande la permission de faire une déclaration sur l'article 15, avant que le Comité procède à l'interrogatoire de M^e Lalonde. La permission est accordée.

A 10 h. 55 du matin, le Comité s'ajourne.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit de nouveau à 3 heures de l'après-midi. Le président, M. W. M. Howe occupe le fauteuil.

Présents: MM. Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Crouse, Fisher, Granger, Howe, Kennedy, Martin (*Essex-Est*), McFarlane, McPhillips, Rapp, Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tucker.—(14).

Aussi présents: Toutes les personnes mentionnées au procès-verbal de la séance du matin, et en plus, M. Léopold Langlois, délégué de la Corporation du service maritime commercial du Canada.

Avant de passer à la suite de l'examen du bill C-98, intitulé: Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, M. Smith (*Simcoe-Nord*), propose, appuyé par M. Rapp, et

Il est résolu: Que le Comité fasse imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages concernant le bill C-98 dont il fait présentement l'étude.

A l'invitation du président, l'honorable Léon Balcer fait un exposé détaillé du bill C-98 et en particulier des articles 15 et 16. Le ministre est ensuite interrogé à cet égard.

MM. Baldwin, Macgillivray et Slocombe prêtent leur concours au ministre pour les réponses aux questions de nature technique.

A la suite de l'exposé et de l'interrogatoire du ministre, M. Marc Lalonde est rappelé et, après qu'il a complété et terminé l'exposé qu'il avait commencé à la séance du matin, il est interrogé sur divers points de son mémoire sur le bill C-98. A la fin du témoignage, le président remercie le témoin, et celui-ci, à son tour, exprime sa gratitude au Comité pour l'amabilité qu'on lui a témoignée.

Le président donne lecture d'un télégramme qu'il a reçu du Congrès du Travail du Canada. (Voir page 37)

M. Léopold Langlois est ensuite invité à exposer au Comité les vues de la Corporation du service maritime commercial du Canada, après quoi on l'interroge brièvement. On le remercie de s'être présenté au Comité et M. Langlois exprime sa gratitude au président et aux membres du Comité, qui ont bien voulu l'entendre au sujet du bill C-98.

A 5 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à 2 h. 30 de l'après-midi, le lendemain, mardi 30 mai 1961.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

LUNDI 29 mai 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. A l'ordre, s'il vous plaît.

Je prierai le secrétaire du Comité de nous lire l'ordre de renvoi relatif au bill C-98.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Lundi 22 mai 1961.

Il est ordonné: Que le bill C-98, intitulé: Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons la présence d'un groupe de fonctionnaires du ministère et je les prierais de venir s'asseoir à la table.

M. CHEVRIER: Le ministre viendra-t-il?

Le PRÉSIDENT: Le ministre ne pourra venir ce matin.

M. CHEVRIER: Le bill contient un certain nombre d'articles contentieux et le ministre devrait nous exposer ses vues à leur sujet.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a annoncé qu'il viendrait expliquer ces articles contentieux.

Je mets en discussion l'article 1 du bill C-98, intitulé: Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada et je demanderai à M. Macgillivray de nous présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent et de nous expliquer le bill.

Article 1: Hypothèque de constructeur.

M. R. R. MACGILLIVRAY (*avocat-conseil adjoint du ministère des Transports*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, la chaise vacante à ma gauche était occupée par M. Cumyn, directeur des règlements maritimes du ministère des Transports; il a été appelé au téléphone et reprendra sa place dans quelques instants.

A ma droite, vous voyez le capitaine Slocombe, chef de la division nautique et du pilotage; ensuite, M. Guthrie, registraire en chef des navires, et M. Argue, de la Direction des télécommunications.

Je suis, moi-même, R. R. Macgillivray, avocat-conseil adjoint du ministère.

Monsieur le président, ce bill renferme 41 articles. Il est long et compliqué, comme vous l'avez sans doute constaté. Il reproduit une grande partie des modifications contenues dans le bill S-3, adopté par le Sénat en mars 1959, en première et en deuxième lectures, mais ensuite laissé en suspens à cause de certaines dispositions contentieuses sur le pilotage dans les Grands lacs.

Ces dispositions sur le pilotage furent présentées de nouveau l'an dernier et adoptées sous une forme quelque peu différente. Toutefois, les autres dispositions du bill S-3 ne furent pas alors adoptées et elles ont été incluses dans le présent bill. A mesure que nous y arriverons, au cours de l'examen

du bill, nous vous signalerons ces dispositions. Mais la plupart des articles sont de nature technique et ne donnent lieu à aucune objection.

Un certain nombre d'articles concernant l'immatriculation des navires faisaient partie du bill S-3. Plusieurs ont trait à l'inscription des navires et à l'enregistrement des hypothèques sur des navires non encore construits.

Une disposition relève la limite du tonnage des yachts de plaisance exemptés de l'immatriculation. Jusqu'à présent, les yachts de plaisance jusqu'à 15 tonneaux en étaient exemptés. Dorénavant, l'exemption ira jusqu'à 20 tonneaux.

Une disposition permettra de nouveaux règlements concernant les quartiers des équipages des navires. Les dispositions à ce sujet font partie d'une annexe de la loi et nous proposons que ces mesures soient dorénavant prises par règlements, qu'il est plus facile de modifier suivant les besoins.

Deux dispositions spéciales s'appliquent à la République irlandaise. L'une d'elles accorde aux corporations constituées en Irlande le titre de propriétaires de navires britanniques et l'autre reconnaît la validité des certificats de compétence des officiers de marine, émis en Irlande. En passant, je vous signale que ces deux dispositions concernant la République irlandaise faisaient partie du bill S-3, présenté il y a deux ans.

Un nouvel article s'applique aux coordonnateurs de sauvetage et définit leurs pouvoirs dans les opérations de recherche et de sauvetage. Jusqu'à présent, la loi ne leur reconnaissait aucune autorité.

Une disposition de moindre importance concerne les appareils de radio que devront avoir les navires voyageant entre Montréal et l'île d'Anticosti. Il s'agit de corriger une erreur qui s'était glissée dans une modification antérieure.

Deux autres dispositions concernent les poursuites intentées par les forces de police locales, autres que la Gendarmerie royale, c'est-à-dire par les forces de police provinciales et municipales. Les amendes pourront alors être recouvrées par la province ou la municipalité intéressées. Il s'agit, par là, d'encourager les corps de police locaux à surveiller l'application des règlements concernant les petits bateaux.

Une nouvelle disposition a trait à la pollution de l'air et permettra l'adoption de règlements sur la contamination de l'atmosphère par la fumée des navires.

Les autres dispositions sont extrêmement techniques et M. Cumyn, qui les connaît mieux que moi, vous les expliquera.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je maintenant poser quelques questions?

Monsieur Macgillivray, vous dites que plusieurs des dispositions du présent bill étaient contenues dans le bill S-3 présenté au Sénat en 1959 et furent laissées en suspens à cause des objections auxquelles elles ont donné lieu. Pourriez-vous indiquer au Comité quelles étaient ces dispositions contentieuses?

M. MACGILLIVRAY: Je ne me suis pas occupé de ces dispositions moi-même et je n'aurais peut-être pas dû employer le mot «contentieuses». Je sais qu'il y a eu des objections.

M. CHEVRIER: Le capitaine Slocombe pourrait peut-être nous donner ce renseignement?

Le capitaine F. S. SLOCOMBE (*chef de la division nautique et du pilotage, au ministère des Transports*): Ces articles qui auraient prêté à controverse avaient trait au pilotage sur les Grands lacs. Ils furent présentés de nouveau l'an dernier et adoptés par les deux Chambres, comme partie VI-A de la loi sur la marine marchande.

M. CHEVRIER: Étaient-ils les seuls articles jugés contentieux par l'autre Chambre?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, autant que je sache. On avait d'abord adopté tout le projet, mais à cause des objections aux dispositions concernant le pilotage, tout le bill fut laissé en suspens.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. CHEVRIER: Nous allons maintenant entendre M. Cumyn, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. ALAN CUMYN (*directeur des règlements de la marine*): Monsieur le président, le bill contient une nouvelle définition des voyages de cabotage, rendue nécessaire par le fait que Hawaii et l'Alaska font maintenant partie de l'Union américaine et que Terre-Neuve est devenue une province du Canada. Il prévoit aussi que les voyages par le détroit de Behring seront des voyages de cabotage; tandis que présentement ils ne sont pas considérés comme tels.

Le bill contient une nouvelle définition des eaux intérieures, afin de rendre les limites imposées par les règlements concernant la ligne de charge des navires dans les eaux intérieures conformes à ceux de la loi sur la marine marchande. A l'heure actuelle, les règlements contiennent la même définition des eaux intérieures que l'on retrouve dans le présent bill. La nouvelle définition aura pour effet d'inclure le nouveau port de Havre-St-Pierre dans les eaux intérieures.

Nous avons aussi adopté une nouvelle définition des eaux secondaires à cause de la distinction actuelle entre le Grand lac des Esclaves et le Grand lac de l'Ours qui sont classés comme des eaux secondaires, tandis que le lac Winnipeg fait partie des eaux intérieures. Ces trois lacs sont comparables quant à l'exposition des eaux et à la nature de la navigation. Il fallait donc, soit classer le lac Winnipeg comme les deux autres ou classer ceux-ci comme le lac Winnipeg. Nous proposons de les considérer dorénavant tous les trois comme eaux secondaires. Ceci s'applique principalement aux certificats de compétence et à l'inspection des navires. Naturellement, les règlements d'inspection des navires devront être modifiés en conséquence de la nouvelle définition du lac Winnipeg.

Un autre article concerne le mesurage des navires d'immatriculation canadienne construits à l'étranger. Nous demanderons au gouvernement du pays où un navire est construit de faire procéder pour notre compte au jaugeage des navires par ses propres mesureurs.

Des modifications importantes sont apportées aux certificats de compétence des mécaniciens de navire.

Ces changements sont prévus à l'article 9. L'article 9 reconnaît d'abord le fait que les grands navires des lacs sont maintenant munis de machines à turbines et c'est la première fois qu'il est fait mention des turbines dans cet article de la loi. Nous tenons également compte du fait que les plus grands navires de cabotage, dans les eaux intérieures et secondaires, sont maintenant propulsés par des machines de plus grande puissance. A l'heure actuelle, ces grands navires peuvent employer un mécanicien-chef de deuxième classe, ou, si l'on veut, un mécanicien muni d'un certificat de compétence de deuxième classe.

Mais ces navires étant souvent actionnés par des machines d'une puissance de 3,500 et 4,000 chevaux, nous sommes d'avis qu'ils doivent employer des mécaniciens d'une classe supérieure. Il est donc prévu que les plus grands navires devront avoir un mécanicien détenant un certificat de compétence de première classe, et un second mécanicien possesseur d'un certificat de compétence de deuxième classe.

Les nouvelles limites de puissance nominale prévues seront de 300 chevaux dans le cas des machines à vapeur, et de 90 chevaux dans le cas des moteurs diesel. Ces deux chiffres représentent un développement d'environ 3,500 chevaux.

Le même article établit aussi un brevet spécial pour les mécaniciens des navires de pêche.

Nous constatons que ceux-ci ont en général une expérience pratique considérable, mais peu de connaissances théoriques. C'est pourquoi nous établirons un certificat spécial à leur intention.

L'article prévoit aussi que certains remorqueurs ne seront pas obligés de toujours avoir un mécanicien diplômé de service à chaque quart. Ceci résulte de la modernisation de certains remorqueurs dont les machines peuvent être contrôlées de la passerelle.

Une nouvelle définition est adoptée pour les bacs à vapeur. On supprime le mot «autorisé». Un bon nombre de gros navires à vapeur, en particulier sur la côte du Pacifique, ont des permis de la province de la Colombie-Britannique, et nous n'avons pas l'intention de permettre le commandement de ces navires à des maîtres qui ne détiennent qu'un certificat de capitaine de bac.

Nous proposons d'abroger la disposition qui exige l'émission d'un certificat temporaire par le ministre et de confier cette autorité à l'inspecteur des navires, car ces certificats sont en somme d'un degré très inférieur et émis seulement aux mécaniciens de petits navires à passagers.

Une nouvelle disposition concernant le district de pilotage de Cornwall exemptera les navires des lacs du paiement des droits obligatoires de pilotage.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question maintenant, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. CHEVRIER: Pourquoi a-t-on jugé nécessaire de faire de cet article 15, une modification de l'article 346 de la loi?

M. CUMYN: C'est que les Américains nous ont laissé savoir qu'ils ne verraient pas d'un bon œil une disposition qui exempterait les navires canadiens des lacs des droits de pilotage, tandis que les navires américains de la même catégorie y seraient assujétis.

M. CHEVRIER: Mais n'est-ce pas une atteinte à notre souveraineté? car il s'agit uniquement d'eaux canadiennes, dans le district de Montréal à Cornwall; c'est la section purement canadienne du fleuve.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, ne vaudrait-il pas mieux permettre à M. Cumyn de terminer son exposé et de remettre ces questions au moment où nous examinerons le bill article par article? J'ai déjà laissé passer plusieurs articles. Il serait préférable et plus régulier de laisser M. Cumyn achever son exposé et ensuite nous pourrions l'interroger.

Le PRÉSIDENT: Je trouve que vous avez raison, monsieur Smith.

M. CHEVRIER: Cela me convient.

M. CUMYN: Nous prévoyons aussi la nomination d'inspecteurs de navires qui seront ingénieurs électriciens. Ceci nous paraît nécessaire à cause de la complexité croissante de l'emploi des appareils électriques à bord des navires et du fait qu'un grand nombre de navires sont maintenant munis de diesel électriques.

Une disposition permet au gouverneur en conseil de faire des règlements concernant le chargement de matières dangereuses. L'article 461, qui s'applique à ces cas, décrit la méthode de marquage, d'emballage et de chargement des matières dangereuses. Nous constatons, cependant, que les arrimeurs et même certains membres de l'équipage des navires sont souvent imprudents lors du chargement ou du déchargement de ces matières. Nous aimerions établir des règlements qui spécifieraient les précautions à prendre.

Une autre disposition s'applique à l'inspection des chaudières et des réservoirs à air de certains navires. La loi exige actuellement l'inspection de toutes les chaudières et de tous les réservoirs à air. Mais on fabrique maintenant

et on installe sur les navires de petites chaudières et des réservoirs à air qui fonctionnent à faible pression. Nous avons donc supprimer l'inspection dans le cas des pressions de moins de quinze livres.

Une disposition prévoit le marquage obligatoire des petits bateaux quant à la puissance permmissible de leurs moteurs et à la limite de charge. Depuis trois ans, nous avons appliqué un programme facultatif de marquage des embarcations de plaisance. La chose s'est révélé utile, mais l'application générale est rendue difficile du fait qu'un grand nombre de petits bateaux sont importés des États-Unis et portent des plaques indiquant la puissance des moteurs et la limite de charge, mais ces chiffres ne sont pas toujours conformes à la réalité, sont excessifs et au-dessous de nos exigences. Nous pensons que la seule méthode efficace serait d'obliger tous les bateaux au Canada à porter nos propres plaques.

Je pense avoir expliqué les dispositions générales.

Le PRÉSIDENT: M. Macgillivray n'avait pas tout à fait terminé son exposé.

M. MACGILLIVRAY: J'avais oublié de vous signaler que la loi renferme certaines dispositions relatives à la limitation de la responsabilité. Nous désirons par là rendre notre loi conforme aux termes de la convention internationale signée à Bruxelles en 1957. La première augmente la limite de responsabilité du propriétaire, établit un minimum de 300 tonnes, et accorde le droit de limitation aux membres des équipages. Naturellement, je vous donnerai beaucoup plus de détails lorsque nous étudierons cette disposition en particulier.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité ont-ils des questions à poser sur les exposés généraux des fonctionnaires?

M. CHEVRIER: J'aurai des questions sur les divers articles.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions sur les exposés?

M. CHEVRIER: J'aimerais revenir aux questions que j'ai déjà indiquées.

Le PRÉSIDENT: Il serait préférable d'attendre que nous en soyons rendus aux articles en question.

M. CHEVRIER: Devons-nous entendre des délégations au sujet de certaines parties de ce bill?

Le PRÉSIDENT: Oui, deux groupes désirent être entendus, celui des pilotes du Saint-Laurent et celui de la Corporation du service maritime commercial du Canada.

M. CHEVRIER: Ne serait-il pas opportun de les recevoir dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi j'ai demandé si l'on a des questions à poser sur l'exposé général. Nous pourrions poser ces questions maintenant et ensuite entendre les pilotes du Saint-Laurent.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ne pourrions-nous pas examiner rapidement les articles du bill qui ne sont pas contentieux et recevoir cet après-midi les délégations, qui nous parleront de certaines dispositions particulières. C'est une simple suggestion.

M. CHEVRIER: Je soutiens, respectueusement, que nous devrions adopter la méthode contraire, et régler en premier lieu les questions contentieuses. Pour ce qui est des règlements techniques, nous devons accepter les avis des spécialistes. Mais si les délégations ont quelque chose à nous dire sur les questions contentieuses, je pense qu'il vaudrait mieux les entendre immédiatement.

Le PRÉSIDENT: Je suis aussi de cet avis. Nous avons ici ce matin, M. Lalonde de la Fédération des pilotes du fleuve Saint-Laurent, qui désire être entendu au sujet du bill. Quel est votre bon plaisir? J'accepterai la décision du Comité. Voulez-vous entendre M. Lalonde immédiatement?

Adopté.

M. MARC LALONDE (*avocat-conseil de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent*): Monsieur le président, messieurs, je représente la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, qui réunit quatre corporations de pilotes, de Kingston aux Escoumains. Ce sont: la Corporation des pilotes du Saint-Laurent, de Kingston et d'Ottawa, qui font le pilotage de Montréal à Kingston; la Corporation des pilotes du port de Montréal; la Corporation des pilotes du moyen Saint-Laurent, de Montréal à Québec; et celle des pilotes du bas Saint-Laurent, entre Québec et Les Escoumains.

Je suis accompagné ce matin de M. Paul Bailly, président de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; de M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération et président de la Corporation des pilotes du district Saint-Laurent-Kingston-Ottawa; ainsi que de M. André Bédard, secrétaire de la Fédération et pilote de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent.

J'ai aussi avec moi les présidents d'autres corporations de pilotes. Ce sont M. Gaston Rousseau, de la Corporation des pilotes du bas Saint-Laurent, M. Laurent Marchand, de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent moyen, M. J. D. Long, des pilotes du port de Montréal et, comme je l'ai déjà mentionné, M. Chartier, vice-président de la Fédération.

Au nom de tous et en mon nom personnel, je tiens à vous remercier, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, de nous avoir permis de venir vous exposer nos vues sur le bill dont vous êtes saisis.

Nous n'avons pas l'intention de discuter le bill dans son ensemble, mais quelques articles seulement.

Je regrette de ne pas avoir eu le temps de préparer un mémoire formel, dont j'aurais pu vous distribuer le texte, ce qui vous aurait épargné la nécessité de m'écouter, mais je m'efforcerai de vous faire un exposé aussi ordonné et aussi clair que possible.

Les dispositions du bill qui portent sur la question du pilotage sont les articles 15 et 16.

Mais c'est l'article 15 qui, de notre point de vue, est le plus contentieux et qui devrait être examiné de plus près par votre Comité.

Dans son exposé à la Chambre, l'autre jour, l'honorable M. Balcer disait:

Il y a encore l'article prévoyant le remaniement de l'exemption des droits obligatoires de pilotage dans une seule région, soit entre Cornwall et Montréal. Afin de mettre cette région sur le même pied que les autres en aval, l'imposition de droits de pilotage semble souhaitable. Cependant, pour accorder à cet égard un traitement équitable aux bâtiments des États-Unis, il a fallu procéder à une modification autorisant l'application aux bâtiments américains, de l'exemption actuellement prévue pour les bateaux canadiens et britanniques. L'entière collaboration des États-Unis, lorsqu'il s'est agi de mettre au point des dispositions relatives au pilotage sur les Grands lacs, justifie la modification dans ce sens. Elle a été exposée en détail et expliquée aux pilotes.

Ce passage est tiré de la page 5378 du *hansard* du 22 mai 1961.

L'automne dernier, les pilotes du Saint-Laurent présentèrent un mémoire au gouvernement, qui accepta d'établir un système de droits de pilotage obligatoires pour le district de Cornwall, entre Montréal et Cornwall. C'est un régime distinct de celui du district de Kingston, qui est international, et ouvert aux pilotes canadiens et américains. Le district de Cornwall était le seul pour lequel il n'était prévu aucun droit de pilotage obligatoire sur le Saint-Laurent en descendant jusqu'à Montréal. Mais un régime de cette nature existait déjà ailleurs et le gouvernement décida de le rendre général sur tout

le cours du fleuve jusqu'à Cornwall. De Cornwall à Kingston, le pilotage est obligatoire sur une base internationale. Au cours de ces négociations avec le gouvernement, on laissa entendre aux pilotes que l'on établirait des droits de pilotage obligatoires, à condition que les navires américains et canadiens en soient exemptés sur cette partie du fleuve. Il en est fait mention dans une lettre que M. Alan Cumyn adressait au capitaine Chartier, en date du 31 août 1960, dont je vous cite une partie:

Je vous prierais de m'assurer que si le ministère recommande au gouverneur en conseil la création d'un district de droits obligatoires dans les eaux exclusivement canadiennes, entre l'écluse Snell et Montréal, . . .

L'écluse Snell se trouve à Cornwall.

. . . les pilotes ne feront aucune objection à ce que l'on accorde une exemption aux mêmes classes de navires qui seront exemptées des règlements de pilotage sur les Grands lacs. Il s'agit des navires des lacs immatriculés au Canada ou aux États-Unis, c'est-à-dire des navires a) dont les opérations ont lieu sur les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent, ou b) dont les opérations sont essentiellement de cette nature, mais qui font occasionnellement quelques voyages aux ports des provinces Maritimes du Canada.

Le 30 septembre 1960, je répondis à cette lettre, au nom de la corporation, et je vous cite un passage de ma réponse:

Quant aux navires américains des lacs, la corporation ne peut comprendre pourquoi ils seraient exemptés du paiement des droits de pilotage obligatoires. Ce serait accorder un privilège injustifié à des navires étrangers naviguant dans des eaux exclusivement canadiennes.

Les pourparlers se continuèrent et un accord finit par être conclu entre l'autorité de pilotage du gouvernement, soit le ministre des Transports, et les pilotes, au cours du mois d'octobre dernier. Après la conclusion de l'accord, le ministre donna aux journaux un communiqué concernant le district de Cornwall; je vous en cite un passage:

Les navires canadiens et américains des lacs seront, dès le début, exemptés du paiement obligatoire des droits de pilotage, lorsqu'ils n'emploient aucun pilote, jusqu'à la conclusion des négociations entre le Canada et les États-Unis sur le pilotage dans les Grands lacs.

Cet accord était parfaitement clair. Le Canada et les États-Unis étaient alors engagés en pourparlers relativement au bassin des Grands lacs, qui s'étend en amont de St-Régis.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous donner la date de ce communiqué du ministre?

M. LALONDE: C'était le 14 octobre 1960.

On représenta aux pilotes que le Canada et les États-Unis étaient en pourparlers relativement au bassin des Grands lacs et que le Canada nuirait au succès des négociations s'il prenait dans l'intervalle une décision finale quant au problème spécifique du pilotage dans le district de Cornwall. Les pilotes acceptèrent donc de ne pas insister sur l'emploi de pilotes par les navires américains des lacs pour le reste de la campagne de l'an dernier, soit pendant environ un mois et demi, en attendant le résultat des négociations

en cours. En outre, comme il n'y avait pas plus d'un seul navire américain en cause, cela ne donnait lieu à aucune difficulté, et les pilotes accordèrent leur consentement.

Les négociations avec les Américains sont maintenant terminées. On a établi un district international commun dans la région de Kingston et voici maintenant que nous sommes en présence de cet article 15 qui accordera une exemption aux navires des lacs américains dans le district de Cornwall.

La Fédération des pilotes du Saint-Laurent et les quatre corporations qui en font partie, s'opposent fortement à cet article, non à cause de l'exemption accordée aux navires canadiens, dont le cas est différent, vu qu'ils jouissent déjà de cette même exemption en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada. Le mot «Canada» dans cet article est inutile, vu que ces navires sont déjà exemptés en vertu de l'alinéa 1 e) de l'article 346 de la loi sur la marine marchande du Canada. Le seul point en discussion est donc de savoir si le Parlement exemptera les navires américains des droits de pilotage obligatoires dans la partie du fleuve qui s'étend de Cornwall à Montréal, et qui fait exclusivement partie des eaux canadiennes.

Passons maintenant en revue les divers arguments invoqués en faveur de cette exemption. Je vois trois raisons que l'on pourrait citer à l'appui de cette exemption des navires américains. Toutefois, j'admets qu'il peut y en avoir d'autres et je serais heureux de les connaître.

Le premier argument a trait au besoin des Grands lacs. L'an dernier, vous avez adopté le bill C-80 qui établit un régime commun pour la région du bassin des Grands lacs. Ce bill définissait le bassin des Grands lacs, et maintenant d'après l'article 375 A b) de la loi sur la marine marchande du Canada, l'expression bassin des Grands lacs signifie:

Les eaux canadiennes des Grands lacs, ainsi que les eaux qui les relient ou leur sont tributaires, ainsi que le fleuve Saint-Laurent, en allant vers l'est, jusqu'à Saint-Régis, dans la province de Québec.

Saint-Régis et Cornwall sont situés à la même hauteur sur le fleuve et il s'agit de la même région. De sorte que le bassin des Grands lacs est clairement défini dans le bill adopté l'an dernier et il se termine à Saint-Régis. Ceci se trouve au chapitre 40 des statuts de l'an dernier.

Nous sommes d'avis que les modifications apportées à la définition du bassin des Grands lacs ne peuvent s'appliquer au cas présent, puisque la limite est fixée à Saint-Régis. Les négociations concernant le bassin des Grands lacs ont été conclues avec les États-Unis et c'est une question qui a été complètement réglée, comme je l'ai déjà dit.

C'est là le premier argument, celui du bassin des Grands lacs. Le deuxième argument met en cause le fameux traité des eaux limitrophes qui intervint entre les États-Unis et le Royaume-Uni en 1910.

M. CHEVRIER: Il fut conclu en 1909.

M. LALONDE: Oui, je vous prie de m'excuser; il fut proclamé en 1910. L'article préliminaire de ce traité définit ainsi les eaux limitrophes:

Pour les fins du présent traité, les eaux limitrophes sont définies comme étant les eaux qui s'étendent d'un rivage à l'autre dans les lacs, les rivières et les cours d'eau qui les réunissent, ou les parties desdits cours d'eau, qui constituent la frontière internationale entre les États-Unis et le Canada, y compris toutes les baies, les bras et les anses desdites eaux, mais non les eaux tributaires qui, dans leurs chenaux naturels, se déchargent dans lesdits lacs, rivières et cours d'eau, ni les eaux qui sortent desdits lacs, rivières et cours d'eau, ni les eaux des rivières dont le cours traverse la frontière.

J'insiste sur les mots «ou les eaux des rivières dont le cours traverse la frontière».

Ce traité confirme un accord repris à l'article 1 et qui se lit comme suit:

Les hautes parties contractantes conviennent que la navigation sur toutes les eaux limitrophes navigables continuera à perpétuité d'être libre et ouverte aux fins du commerce des habitants et des navires, vaisseaux et bateaux des deux pays, subordonnement, toutefois, aux lois et règlements de chaque pays dans son propre territoire, qui ne sont pas incompatibles avec le privilège de la libre navigation et s'appliquent également et sans distinction aux habitants, navires, vaisseaux et bateaux des deux pays.

Le traité précise donc bien clairement qu'il devra y avoir égalité de traitement. Il est prévu qu'il n'y aura pas de distinction entre le Canada et les États-Unis. Mais il est uniquement question des eaux limitrophes. Nous avons consulté des sociétés américaines et lu un grand nombre d'ouvrages à ce sujet. Tous les spécialistes sont d'accord pour dire que les eaux limitrophes prennent fin à Saint-Régis sur le Saint-Laurent. Les Américains ne peuvent donc pas invoquer le traité des eaux limitrophes de 1909 ou de 1910 pour justifier l'article 15 du présent bill. S'ils le pouvaient, ils auraient le même droit tout le long du fleuve jusqu'au golfe. Voilà le deuxième argument, celui du traité de 1909-1910.

Il y a un troisième argument, et c'est qu'au cours des dix dernières années, on a aménagé le canal du Saint-Laurent et que les Américains ont contribué au coût de l'entreprise. En conséquence, les navires américains des lacs, ou les navires américains en général auraient droit au même traitement que les navires canadiens sur le Saint-Laurent, ou cette partie du fleuve qui constitue le canal, c'est-à-dire en amont de Montréal.

En réponse à cet argument, je ferai remarquer que l'on a constitué des corporations spéciales pour l'administration du canal, tant du côté canadien que du côté américain et que le pilotage ne relève pas de ces corporations, mais de l'autorité du ministre des Transports, qui est comptable au Parlement.

C'est dire que l'argument de la canalisation du Saint-Laurent, si je puis employer cette expression, ne saurait être invoqué. A notre avis, il est inapplicable, vu que le pilotage ne relève pas de la compétence des corporations instituées par les gouvernements pour l'administration du canal. Voilà les arguments que l'on peut invoquer à l'appui de l'article 15. Nous les avons réfutés et de nouveau, je rappellerai deux objections fondamentales des pilotes du Saint-Laurent à cet article. Elles sont de deux espèces différentes: la première repose sur la souveraineté nationale dans les eaux exclusivement canadiennes et la seconde sur la sécurité de la navigation.

Examinons d'abord la première, celle de la souveraineté nationale du Canada dans les eaux exclusivement canadiennes. Le ministre, au cours de sa déclaration du 22 mai, que je relève à la page 5378 du compte rendu des débats a dit:

L'entière collaboration des États-Unis, lorsqu'il s'est agi de mettre au point des dispositions relatives au pilotage sur les Grands lacs, justifie la modification dans ce sens.

La sphère que le Parlement a assignée à la coopération avec les États-Unis par le bill C-80 était celle du bassin des Grands lacs. Tous les accords, arrangements et compromis devaient porter sur la région du bassin des Grands lacs, c'est-à-dire en amont de Saint-Régis, et sur toute l'étendue des Grands lacs. Le Parlement a reconnu que cette région est internationale et doit donner

lieu à des négociations internationales. Nous ne doutons aucunement qu'il y ait eu collaboration avec les États-Unis à cet égard, bien qu'en réalité les pilotes canadiens n'aient pas autant de privilèges que les pilotes américains dans cette région, mais ce n'est pas de cette question qu'il s'agit pour l'instant.

De Saint-Régis, en descendant, les eaux sont exclusivement canadiennes. Le présent bill accordera donc des privilèges aux navires américains des lacs dans des eaux uniquement canadiennes. Si j'ai bien compris la politique énoncée il y a deux semaines, ce privilège sera même enlevé aux navires d'immatriculation britannique sur le Saint-Laurent. Il s'ensuivra, bien que je ne veuille pas poser au prophète et je puis même faire erreur, que le cabotage étant réservé uniquement aux navires canadiens, les navires d'immatriculation britannique seront soumis à un régime différent.

De temps à autre, des intérêts américains, des syndicats américains et des compagnies de navigation américaines, en particulier, ont fait des représentations au gouvernement des États-Unis. Les plus récentes propositions que des syndicats ouvriers des États-Unis ont faites à leur gouvernement voudraient que les navires américains jouissent des mêmes privilèges que les navires canadiens, jusqu'au golfe. Ceci équivaldrait en réalité à déclarer tout le fleuve Saint-Laurent cours d'eau international placé sous l'autorité commune des gouvernements américain et canadien.

Nous pensons que la présente disposition est un premier pas dans cette voie et qu'il y a lieu d'étudier attentivement cette proposition, à cause des implications tellement graves qu'elle peut avoir pour l'avenir.

Si l'on cherche des déclarations comme celles que je viens de mentionner, on n'a qu'à se reporter aux discussions qui ont eu lieu à Washington sur le bill HR 10593, et aux délibérations du Comité de la marine marchande et des pêcheries de la Chambre des représentants, en date des 9, 10 et 11 mars 1960.

On trouvera au compte rendu de ces délibérations une déclaration comme celle-ci, par exemple, faite par le capitaine Rolla R. Johnson, de l'Organisation internationale des capitaines, maîtres et pilotes:

La loi sur la marine marchande du Canada spécifie clairement que les pilotes employés dans les eaux canadiennes doivent être des Canadiens. Le bill HR 10593 établit la réciprocité de pilotage. Aurons-nous quelque assurance que le gouvernement canadien mettra fin à cette disparité de traitement à l'égard des pilotes et des navires américains? Cette assurance devrait être clairement définie et confirmée jusqu'à la Pointe-au-Père à l'est, ou de la Pointe-au-Père en remontant vers l'ouest.

On peut aussi lire une déclaration du capitaine William E. Golden, représentant de l'Association des remorqueurs et des pilotes agréés d'Amérique, qui prétend que «tout accord de réciprocité de pilotage devrait commencer à la Pointe-au-Père ou, en tout cas, à Montréal». Je vous citerai une autre assertion dans le même sens, celle du capitaine Eugene O. Peo, co-président du Comité de navigation et de législation de la Grande Loge de l'Association internationale des commandants de navires sur les Grands-lacs. Voici ce qu'il dit:

Pour correspondre logiquement à cette loi, la définition des Grands-lacs, dans le présent bill, devrait inclure les cinq lacs et les eaux qui les relie ou leur sont tributaires, ainsi que le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, au lieu de s'arrêter à Saint-Régis à l'est.

Vous voyez donc qu'il s'exerce des pressions incessantes sur le gouvernement des États-Unis pour obtenir aux propriétaires de navires et aux pilotes américains des privilèges dans les eaux purement canadiennes.

Cet article aura pour effet, comme je l'ai dit, d'ouvrir les eaux exclusivement canadiennes aux navires américains des lacs. Une fois la porte ouverte, je ne vois pas quelle raison on pourra invoquer pour refuser les mêmes privilèges tout le long du fleuve.

Notre deuxième objection se fonde sur la sécurité de la navigation. A l'heure actuelle, il n'y a qu'un très petit nombre de navires américains qui descendent le fleuve en aval de Saint-Régis. Ils font du reste appel à des pilotes canadiens depuis Saint-Régis. Ces navires ne s'engagent que rarement dans le fleuve. Il s'écoulera probablement plusieurs années avant qu'ils entreprennent des voyages fréquents et réguliers sur le fleuve. C'est pourquoi, pendant plusieurs années, nous aurons ce problème des navires américains des lacs qui ne sont pas familiers avec la navigation de la partie du canal maritime qui va de Saint-Régis à Montréal.

Une disposition comme celle-ci aura pour effet de laisser au commandant ou au propriétaire d'un navire la décision finale quant à l'emploi d'un pilote canadien depuis ou jusqu'à Montréal. C'est autoriser le pilotage facultatif dans une région où les navires ne font que de commencer leurs opérations. Le trafic ayant atteint un volume considérable dans le canal maritime depuis son inauguration, il faut prendre toutes les précautions en vue d'assurer la sécurité de la navigation et du canal lui-même.

Voici, à titre d'exemple ce que les journaux rapportaient dernièrement: une barge, qui a coulé dans le canal de Manchester, en Angleterre, y a bloqué la circulation durant trois semaines. Vous imaginez ce qu'il en a coûté en argent et en pertes économiques au pays intéressé. C'est pourquoi la plus grande attention doit être accordée à la question de la sécurité. Imaginez ce qui arriverait si un accident comme celui-là se produisait dans le canal du Saint-Laurent au beau milieu de la campagne de la navigation.

M. CHEVRIER: Des accidents ne sont-ils pas survenus, au cours des douze derniers mois, sur le parcours de Saint-Régis à Montréal, à des navires pilotés par des Américains?

M. LALONDE: L'an dernier, les pilotes ont protesté vigoureusement lorsque des Américains ont piloté illégalement des navires jusqu'à Montréal. A la suite de ces protestations, le gouvernement a pris des mesures énergiques. Il y eut une couple d'incidents. Dans un cas, en particulier, il s'est produit un accident grave alors qu'un navire était piloté illégalement par un pilote américain dans des eaux exclusivement canadiennes. Il est évident que les syndicats ouvriers des États-Unis exercent une forte pression sur les armateurs américains, pour obtenir la permission d'embarquer quelqu'un sur ces navires en qualité de membre d'équipage et qui les pilotera au moins jusqu'à Montréal. Voilà le danger.

La question de sécurité est extrêmement importante dans ce cas, puisque les intéressés ne peuvent même pas prétendre connaître la navigation du fleuve dans cette région et avoir acquis une expérience suffisante. Le moins qu'on puisse dire de cette disposition, c'est qu'elle est prématurée. A l'heure actuelle, les navires américains des lacs emploient des pilotes. Mais il leur faudra des années pour se familiariser avec la région. Même si nous ne faisons pas de cas de l'argument de la souveraineté, il subsiste celui de la sécurité, qui est des plus important et ne saurait être écarté.

Je n'abuserai pas du temps du Comité. Ce sont là les points principaux que je désirais vous signaler relativement à l'article 15. Je me suis efforcé de vous expliquer mon opinion et les arguments que l'on peut invoquer en sa faveur.

Il peut y en avoir d'autres. Dans ce cas, je vous prierais de m'accorder le privilège de dire ce que j'en pense.

Nous n'avons obtenu que peu de renseignements sur le motif de cet article et les véritables raisons pour lesquelles on l'a présenté. J'aimerais à répéter qu'en ce qui nous concerne, les navires canadiens des lacs sont déjà exemptés et que le mot «du Canada» dans cet article n'ajoute rien. Les navires canadiens jouissent déjà de l'exemption. Voici comment se résume notre question: Allons-nous accorder aux navires américains des lacs les privilèges réservés aux navires canadiens dans les eaux exclusivement canadiennes? Telle est la question à laquelle nous désirons une réponse.

Notre objection technique a trait à l'emploi des mots «pendant qu'ils sont conduits dans une circonscription de pilotage quelconque sur le fleuve Saint-Laurent en amont de la circonscription de pilotage de Montréal». S'il ne s'agit que du district de Cornwall, nous voudrions que l'on dise «pendant qu'ils sont conduits dans la circonscription de pilotage de Cornwall» plutôt que «dans une circonscription de pilotage quelconque en amont de la circonscription de pilotage de Montréal».

Nous sommes d'avis qu'il y aurait lieu de supprimer entièrement cet article, au moins pour quelque temps. Mais comme question de principe, on ne devrait jamais l'adopter et non pas seulement le laisser en suspens. Nous y voyons une objection fondamentale et un premier empiètement des intérêts américains au Canada, auquel il faut s'opposer vigoureusement.

Quant à l'article 16, nous n'avons pas grand-chose à dire. Il remplace l'article 356, qui prévoit que quiconque enfreint le paragraphe (3) de l'article 354 encourt une amende d'au plus cent dollars ou un emprisonnement d'au plus un mois. Le ministère désire donner plus de force à cette sanction en augmentant l'amende imposable. D'autre part, il supprime l'emprisonnement. Je suis toutefois porté à croire que l'emprisonnement n'a été que très rarement imposé et je doute qu'on l'imposerait fréquemment, en tout cas. Je ne sais pas pour quelle raison on le supprime. L'amende est augmentée et l'emprisonnement supprimé. Si l'on avait voulu vraiment donner plus d'effet à la sanction, il eût fallu conserver l'emprisonnement. Même s'il n'est pas imposé souvent dans la pratique, il constitue un moyen de dissuasion. On a beaucoup parlé de dissuasion depuis quelques semaines, relativement à un autre sujet et je n'ajouterai rien à ce sujet.

L'honorable LÉON BALCER (*ministre des Transports*): Monsieur le président, j'ai été pris par surprise ce matin. Je pensais que l'on discuterait les articles dans leur ordre numérique. J'ai une déclaration à faire au sujet de l'article 15, mais je la réservais jusqu'à ce que l'on ait atteint cet article. Malheureusement, je ne savais pas que M. Lalonde serait entendu ce matin. Je propose au Comité de s'ajourner dès maintenant et, au début de la séance de l'après-midi, je ferai un bref exposé. Le Comité pourra ensuite poser toutes les questions qu'il jugera utiles. De cette façon, l'article en cause se trouvera placé dans une juste perspective.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition vous convient-elle?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La séance est levée jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

LUNDI 29 mai 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Ce matin, les fonctionnaires du ministère nous ont expliqué les raisons de ce bill et M. Lalonde, représentant des pilotes du Saint-Laurent, nous a exposé le point de vue des pilotes. Le ministre est présent cet après-midi et je le prie de nous faire

l'exposé qu'il a préparé à notre intention. Je pense, toutefois, que M. Smith a une motion à présenter au sujet de l'impression du compte rendu de nos délibérations.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je propose, appuyé par M. Rapp, que l'on imprime 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français des délibérations du Comité.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont en faveur de cette proposition voudront bien l'indiquer.

La motion est adoptée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Me permettriez-vous de modifier ma motion, monsieur le président? L'avocat-conseil des pilotes demande 300 exemplaires en français et 750 exemplaires en anglais.

Le PRÉSIDENT: Le Comité consent-il à cette augmentation du nombre des exemplaires en français? La population du Québec s'intéresse beaucoup à ce bill.

La motion est adoptée.

L'honorable Léon BALCER (*ministre des Transports*): En premier lieu, je prie les pilotes de m'excuser de n'avoir pas été ici ce matin pour les accueillir. J'ai eu de très intéressants rapports avec eux depuis que je suis ministre des Transports. Nous nous entendons toujours très bien. Nous avons en commun des problèmes intéressants. En outre, leur président et bon nombre d'entre eux viennent de la ville la plus importante du Canada, Trois-Rivières, ce qui m'inspire les meilleurs sentiments à leur égard.

Je regrette d'avoir manqué la première partie du témoignage de M. Lalonde ce matin. Mais je n'ai aucunement l'intention d'engager une discussion avec lui cet après-midi. Mon exposé est une explication de l'attitude du ministère au sujet de cet article 15. J'avais compris que M. Lalonde se bornerait à une opposition platonique. Mais il est un avocat si convaincant que même une objection platonique de sa part constitue un barrage formidable.

M. CHEVRIER: Son plaidoyer a été très convaincant.

M. BALCER: Oui. En premier lieu, je vous expliquerai les motifs de cet article et j'essaierai de dissiper certains malentendus qui semblent exister à ce sujet.

D'abord, l'article n'a absolument aucun rapport avec l'emploi de pilotes américains dans les eaux purement canadiennes. La loi ne permet pas aux pilotes américains d'exercer leurs fonctions dans les eaux canadiennes. La situation ne changera pas: tout pilote employé dans cette circonscription de pilotage, de Cornwall à Montréal, devra être un pilote canadien.

Un deuxième malentendu est de croire que l'article donnera de quelque façon le droit aux navires américains de faire du cabotage au Canada entre des ports canadiens. Ce droit n'est aucunement en cause. Les navires américains n'ont pas le droit de faire du cabotage au Canada et l'article en discussion n'apporte aucun changement à cet égard.

Troisièmement, je ne vois pas comment cet article pourrait, en aucune manière, porter atteinte à la souveraineté du Canada. Il ne touche en rien au droit qu'un navire possède de naviguer dans cette région sans prendre un pilote, puisque ce droit existe depuis toujours. Le seul point en discussion, c'est de décider si un navire qui continue sa route sans prendre de pilote à son bord sera quand même tenu de payer les droits de pilotage, bien qu'il n'ait pas recours aux services d'un pilote.

C'est un droit que la loi sur la marine marchande reconnaît actuellement non seulement aux navires canadiens, mais aussi aux navires britanniques. La proposition d'accorder le même droit dans cette région déterminée aux

navires étrangers d'une autre catégorie, c'est-à-dire aux navires américains des lacs, ne met en jeu aucune question de souveraineté, vu que ce droit est déjà reconnu à une catégorie importante de navires étrangers, les navires britanniques.

Pour la même raison, la question de la sécurité de la navigation n'est pas directement en cause. La loi sur la marine marchande n'impose pas le pilotage obligatoire dans les autres circonscriptions des eaux purement canadiennes. Le commandant d'un navire décide lui-même s'il doit ou ne doit pas demander les services d'un pilote. La seule obligation légale pourrait être celle du paiement des droits de pilotage. Même si cet article n'était pas adopté, les navires américains naviguant entre Cornwall et Montréal n'auraient aucune obligation de prendre un pilote. La question en jeu est uniquement celle du paiement de droits de pilotage, qu'on emploie ou qu'on n'emploie pas un pilote. Nous proposons un changement à cet égard, en vue de placer les navires américains des lacs à peu près sur un pied d'égalité avec les navires étrangers d'immatriculation britannique et avec les navires d'immatriculation canadienne.

Voici ce qui est au fond de l'affaire: Les anciennes dispositions de la loi sur la marine marchande relatives au pilotage en général, par opposition aux nouvelles dispositions concernant uniquement le pilotage dans les Grands lacs, n'inposaient pas le pilotage obligatoire, mais elles prévoyaient que le paiement des droits de pilotage pouvait être obligatoire, qu'un pilote soit employé ou non. Elles prévoyaient certaines exemptions des droits de pilotage suivant la nationalité des navires, c'est-à-dire en faveur des navires canadiens et des navires britanniques.

C'est là une condition plutôt anormale, puisque le pilotage est institué en vue de la sécurité de la navigation et non à cause de la nationalité de certains navires étrangers, bien qu'on puisse peut-être invoquer une tradition historique à l'appui d'une telle disposition. Toutefois, l'exemption des droits obligatoires de pilotage s'appliquait aux navires britanniques, mais non aux navires américains ni aux autres navires étrangers.

En amont de Montréal, on n'exigeait pas auparavant le paiement de droits de pilotage. Mais la conclusion d'un accord réciproque canado-américain sur le pilotage dans les Grands lacs, qui, soit dit en passant, donne d'excellents résultats, a entraîné l'établissement de la limite de la région des Grands lacs à Cornwall, qui était jusque-là le point intermédiaire du service de pilotage existant entre Kingston et Montréal.

Il devint donc nécessaire de créer une toute nouvelle circonscription de pilotage entre Cornwall et Montréal et, à cet égard, on a promis aux pilotes de ce district qu'à cause des nouveaux changements, on adopterait pour la nouvelle circonscription le paiement obligatoire de droits de pilotage, afin de placer les pilotes dans une situation équivalente à celle des autres circonscriptions de pilotage du bas Saint-Laurent.

Toutefois, ceci signifiait qu'il faudrait imposer les droits de pilotage obligatoires aux navires américains naviguant dans ces eaux entre Cornwall et Montréal, alors que dans cette même région non seulement les navires canadiens, mais aussi les navires britanniques étaient exemptés de ce paiement. Les officiers des navires américains sont probablement aussi familiers avec les conditions de la navigation dans ces eaux que les officiers des navires canadiens, et le sont probablement plus que les officiers des navires britanniques.

Les États-Unis ont apporté la plus grande collaboration dans tout l'établissement du régime commun de pilotage dans les Grands lacs. Ils ont consenti des concessions importantes en reconnaissant le fait que le Canada, au début, avait déjà un grand nombre de pilotes employés dans cette région et qui, si les États-Unis avaient exigé la parité immédiate, se seraient trouvés

sans emploi. L'an dernier, avant la conclusion de l'accord sur le régime commun dans les Grands lacs et alors que les États-Unis n'avaient encore aucun régime général dans cette région, nous avions 71 pilotes canadiens licenciés qui naviguaient entre Cornwall et Montréal.

L'accord conclu cette année avec les États-Unis prévoit l'emploi de 70 pilotes canadiens et de 34 pilotes américains dans cette même région. En réalité, les États-Unis ont consenti au règlement graduel de cette question, ce qui nous a été fort utile. Il était bien évident que s'ils étaient astreints à des droits de pilotage obligatoires entre Cornwall et Montréal, alors que les navires canadiens et britanniques en étaient exemptés, ceci compromettrait toute collaboration au sujet des Grands lacs. C'est pourquoi, pour assurer le paiement des droits de pilotage obligatoires auxquels les pilotes ont droit, et en même temps accorder un traitement équitable aux États-Unis, il est nécessaire de modifier le projet de loi, afin de permettre, dans ce district particulier seulement, la même exemption en faveur des navires américains qui est déjà accordée aux navires canadiens et britanniques.

On a demandé ce matin pour quelle raison nous accordons un privilège dans cette partie purement canadienne du fleuve, alors que notre accord avec les États-Unis ne porte que sur les eaux internationales des Grands lacs et du haut Saint-Laurent.

J'ai tenté d'expliquer que deux questions sont en jeu. En premier lieu, nous sommes d'avis que, dans l'établissement de l'accord des Grands lacs, les États-Unis se sont montrés généreux à l'endroit du pilotage canadien, car s'ils avaient insisté, comme ils auraient pu le faire, sur une complète égalité dès le début, un grand nombre de pilotes canadiens des Grands lacs se seraient trouvés privés de leur emploi. Deuxièmement, à la lumière de l'accord des Grands lacs, il était évident que, même si les États-Unis avaient payé les droits de pilotage obligatoires en aval de Montréal depuis de nombreuses années, avoir tenté d'introduire la même exigence en amont de Montréal eût mis en danger l'arrangement relatif aux Grands lacs, qui s'est révélé avantageux aux pilotes canadiens.

Cela n'aura aucun effet sur le revenu des pilotes, pour la simple raison que nous prenons comme base ce que nous considérons être un revenu annuel raisonnable et nous ajusterons le tarif applicable aux navires qui verseront des droits de pilotage de façon à assurer ce revenu annuel. Si cette méthode se révèle impraticable, d'autres mesures seront prises pour venir en aide aux pilotes. J'insiste sur le fait que l'arrangement proposé ne changera en rien le revenu des pilotes, ce qui est un grand avantage. Il nous a fallu discuter ce point avec les États-Unis, car nous voulions protéger en même temps le revenu de nos pilotes. Le nouvel article les protégera très bien, croyons-nous.

Je signalerai maintenant un autre facteur qui est d'une grande importance dans les discussions en cours en vue de clarifier les relations entre le Canada et les États-Unis à l'égard du pilotage. C'est essentiellement une question de compromis. Il s'agit d'un accord mutuel et nous sommes convaincus que les États-Unis nous ont permis de traiter nos pilotes de façon très équitable.

Je ferai aussi remarquer que les eaux du lac Michigan sont exclusivement américaines. Elles ne sont pas dans la même catégorie que celles des autres lacs de la région, qui sont divisés par la frontière internationale.

Les États-Unis n'ont imposé aucune restriction spéciale de pilotage désavantageuse aux navires canadiens qui naviguent dans le lac Michigan, bien que certains éléments aux États-Unis aient prétendu que ceci ne devrait pas être toléré. A mon sens, les avantages dont nous jouissons dans un lac de la grandeur du lac Michigan sont beaucoup plus considérables que ceux que nous proposons à l'égard des navires américains dans la région de Cornwall à Montréal.

On peut se demander ce qui se produirait si l'amendement proposé était rejeté. Je puis dire sans hésitation que les États-Unis nous accuseraient de mauvaise foi. Il me serait toutefois possible de redresser la situation en abolissant la circonscription de pilotage de Cornwall et Montréal, où les droits de pilotage sont obligatoires, ce qui donnerait le même résultat.

Mais cette méthode serait moins satisfaisante du point de vue des pilotes canadiens.

D'autre part, les États-Unis pourraient très bien juger qu'une telle attitude leur donnerait le droit de rouvrir les discussions sur les arrangements réciproques de pilotage dans les Grands lacs, notamment le lac Michigan et de prendre de nouvelles décisions moins satisfaisantes pour le Canada. Je réitère ma ferme conviction que l'arrangement proposé est entièrement satisfaisant du point de vue canadien. Ce que je veux réaliser, c'est un arrangement avec les États-Unis qui sauvegarderait réellement les droits, les privilèges et le revenu des pilotes canadiens.

Je regrette d'avoir fait une légère erreur quand j'ai mentionné, tout à l'heure, le nombre de pilotes du district de Cornwall-Montréal. Le nombre que j'ai donné est celui des pilotes de Cornwall à la tête des Lacs.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Balcer.

Dans quel ordre allons-nous procéder à notre interrogatoire? Voulez-vous d'abord interroger M. Lalonde sur son mémoire, ou préférez-vous poser vos questions au ministre dès maintenant?

M. CHEVRIER: Si vous me le permettez, j'aimerais à poser quelques questions.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Monsieur le ministre, comment se fait-il que ces dispositions sont insérées dans la loi sur la marine marchande? D'abord, pourquoi ne les a-t-on pas présentées l'an dernier? Comment se fait-il que cet amendement est présenté cette année?

M. BALCER: Cet accord canado-américain a été discuté à la conférence des pilotes, l'hiver dernier. C'est alors que les pilotes ont demandé l'adoption d'un régime de droits de pilotage obligatoires dans le district Cornwall-Montréal. Lorsque l'accord avec les États-Unis est entré en vigueur, il a fallu modifier la loi sur la marine marchande pour tenir l'engagement que nous avons pris.

M. CHEVRIER: Voulez-vous dire que l'accord canado-américain n'était pas encore signé quand le bill a été présenté lors de la dernière session?

M. BALCER: C'est exact.

M. CHEVRIER: Existe-t-il une copie de l'accord du Canada avec les États-Unis? Pourrais-je en prendre connaissance?

M. BALCER: L'accord a été déposé à la Chambre.

M. CHEVRIER: Nous pourrions en avoir besoin ici. Comment se fait-il que cette disposition particulière ait été introduite dans le texte de cet accord? Si je comprends bien, la loi sur le pilotage que l'on a présentée à la dernière session résultait aussi de négociations entre le Canada et les États-Unis.

M. BALCER: Permettrait-on à M. Baldwin de répondre à cette question, qui a des aspects hautement techniques?

M. CHEVRIER: Certainement.

M. J. R. BALDWIN (*sous-ministre des Transports*): L'engagement de présenter un amendement du genre de celui de l'article 15 ne figure pas dans le texte de l'accord canado-américain sur le pilotage. Il est résulté de la question d'établir des droits obligatoires dans la nouvelle circonscription de pilotage de Cornwall-Montréal, constituée l'hiver dernier à cause de la division à Cornwall. Il était évident que si l'on adoptait un régime de droits de pilotage obligatoires, les États-Unis y seraient inclus. Les États-Unis avaient nettement exposé

leur attitude à cet égard, car ils savaient que nos pilotes se préparaient à revendiquer cette exigence. Ils nous ont expliqué qu'ils n'étaient pas disposés à payer ces droits obligatoires et que, si on les leur imposait, ils modifieraient leur attitude à l'égard des régions des Grands lacs.

M. CHEVRIER: De sorte que cet amendement est proposé à la demande des États-Unis?

M. BALCER: Avant l'établissement de cette nouvelle circonscription de pilotage de Cornwall à Montréal, il n'existait aucun droit obligatoire dans cette région. Le paiement des droits obligatoires ne s'appliquait qu'en aval de Montréal. Lors de la création de la nouvelle circonscription, en vue d'assurer un revenu régulier à nos pilotes, nous avons décidé d'imposer le paiement de droits obligatoires à tous les navires étrangers. En même temps que se poursuivaient les pourparlers entre le Canada et les États-Unis, au sujet de cette circonscription, nous demandions aux États-Unis de ne pas insister sur la parité absolue du nombre des pilotes dès la première année, car un certain nombre de nos pilotes se seraient trouvés sans emploi.

Nous voulions aussi d'autres avantages pour nos pilotes. Il s'est agi d'un compromis. Nous avons pensé qu'après avoir exigé des droits obligatoires de tous les navires, à l'exclusion des navires canadiens et britanniques, ce n'était pas exagéré d'étendre la même exemption aux Américains.

M. CHEVRIER: Cette disposition qui exempte les navires américains et canadiens du pilotage obligatoire ne produira-t-elle pas un certain volume de chômage chez les pilotes de ce district en particulier?

M. BALCER: Certainement pas davantage qu'auparavant, alors qu'il n'y avait pas de droits obligatoires.

M. CHEVRIER: Vous exemptez toute la région de Saint-Régis à Montréal du pilotage obligatoire.

M. BALCER: Mais cela n'existait pas du tout auparavant. Nous avons imposé les droits obligatoires aux navires étrangers. Les Américains désiraient être exemptés de ces droits à cause de certains avantages qu'ils avaient consentis aux pilotes canadiens. Nous sommes convaincus que cette concession aux Américains n'aura aucun effet sur le revenu et les droits de nos propres pilotes.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, on devrait nous expliquer comment fonctionne le pilotage dans la région des Grands lacs. Le ministre dit qu'il est très satisfaisant. Les renseignements que j'ai pu obtenir sont différents. Si le régime ne fonctionne pas de façon satisfaisante, la même chose pourrait parfaitement se produire dans la région de Saint-Régis à Montréal. Quelqu'un pourrait-il expliquer au Comité le fonctionnement de ce régime?

M. BALCER: Pourriez-vous citer des exemples spécifiques?

M. CHEVRIER: Je le pourrais, mais je préfère ne pas le faire. On m'a dit qu'aux termes de l'accord, le Canada a droit à un certain nombre de pilotes, de même que les États-Unis. Je pense que les proportions étaient d'un tiers et des deux tiers respectivement. On m'assure, toutefois, qu'un certain nombre de pilotes, soit douze ou même plus, sont employés constamment, tandis que les deux tiers prévus pour le Canada ne sont employés qu'à tour de rôle, c'est-à-dire qu'après avoir conduit un navire à la tête des Lacs, à Sarnia, ils doivent attendre là plusieurs jours avant d'être assignés à un autre navire.

M. BALDWIN: Il doit y avoir quelque malentendu, car tous les pilotes, y compris ceux des États-Unis, sont employés à tour de rôle.

M. CHEVRIER: Donnez-nous les chiffres.

M. BALDWIN: Il y a cette année 70 pilotes canadiens dans toute la région des Grands lacs et 34 pilotes américains. L'égalité sera atteinte dans cinq ans environ.

M. CHEVRIER: Les fonctionnaires du ministère peuvent-ils nous dire combien des 70 et des 34 ont été employés?

M. BALDWIN: Oui. L'arrangement prévoit l'emploi de 47 Canadiens et de 9 Américains à Welland. Ce chiffre sera bientôt modifié, vu que l'un des pilotes doit prendre sa retraite. Mais tels étaient les nombres prévus au début de la campagne. Au Sault-Sainte-Marie, il y a 13 Américains et 3 Canadiens. Il n'y avait là aucun Canadien auparavant. C'est un nouveau secteur pour les pilotes canadiens. A Kingston, il y a 20 Canadiens et 12 Américains. C'est peut-être le cas de Kingston qui vous tracasse, car nous n'avons que 20 pilotes canadiens dans cette région, tandis que nous en avions 24 l'an dernier. Dans toute la région des Grands lacs, l'équilibre n'a pas été sensiblement modifié par rapport à l'an dernier, sauf à Kingston où le nombre est tombé de 24 à 20. Les pilotes de Kingston ont décidé de répartir entre 24 le travail des 20 pilotes, mais l'accord avec les États-Unis ne prévoit que 20 pilotes canadiens dans cette région.

M. CHEVRIER: Combien d'entre eux ont-ils été employés?

M. BALDWIN: Ils l'ont tous été.

M. CHEVRIER: Mais pendant quelle partie du temps?

M. BALDWIN: Depuis l'ouverture de la navigation. La partie du travail assignée aux pilotes canadiens de Kingston n'est que la tâche ordinaire de 20 pilotes, mais les pilotes eux-mêmes ont consenti volontairement à diviser le travail entre 24, de sorte que quelques-uns n'ont pas eu la même somme de travail que si la tâche avait été répartie entre 20 seulement.

M. CHEVRIER: Combien d'accidents se sont produits dans les Grands lacs dans le cas de navires conduits par des pilotes américains?

M. BALDWIN: Pendant quelle période?

M. CHEVRIER: Depuis l'ouverture de la campagne de navigation.

M. BALDWIN: Le capitaine Slocombe dit qu'il y en a eu deux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le ministre pourrait-il me dire si, antérieurement à novembre 1960, dans la région de Montréal à Saint-Régis, il n'y avait aucune obligation pour un navire étranger ou autre de payer des droits de pilotage ou d'accepter un pilote? Il n'y avait aucune obligation?

M. BALCER: C'est bien cela.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De sorte que les droits de pilotage obligatoires ne furent imposés aux navires américains et étrangers qu'en novembre 1960. Est-ce exact?

M. BALCER: Ces droits obligatoires furent promulgués au cours de l'hiver 1960-1961.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et la modification qu'on nous demande d'approuver ne tend à exempter que les navires américains du pilotage obligatoire imposé en novembre 1960, à tous les navires étrangers?

M. BALCER: Vous voulez dire le paiement des droits de pilotage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Oui, les droits obligatoires de pilotage.

M. BALCER: C'est exact. Si nous n'avions pas institué ces droits obligatoires en novembre, nous n'aurions pas aujourd'hui à demander au Parlement d'approuver cette modification.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il me semble que, même après l'adoption de cette modification, les pilotes se trouveront dans une situation encore plus avantageuse qu'ils ne l'étaient avant le mois de novembre?

M. CHEVRIER: Pensez-vous que c'est la raison qui les a poussés à venir ici nous faire entendre leurs protestations?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai fait une remarque qui me paraît logique.

M. FISHER: Au cours du compromis négocié entre les Américains et les Canadiens, quelles concessions a-t-on faites de part et d'autre, pour en arriver à la situation actuelle?

M. BALDWIN: Je ne le sais trop.

M. FISHER: Le ministre a dit qu'il a fallu trouver un accommodement, pour protéger les intérêts américains. N'est-ce pas un fait qu'on a conclu certains arrangements à l'égard du bassin supérieur des Grands lacs, qui ont nécessité cette concession aux Américains? Est-ce cela?

M. BALDWIN: Je répondrai que deux points semblent très importants. Cet accord, entré en vigueur en 1961, a permis cette année l'emploi du même nombre de pilotes canadiens sur les Grands lacs que l'année précédente, et les États-Unis ont consenti à n'atteindre que dans un certain nombre d'années, au lieu de l'exiger immédiatement, le nombre de pilotes auxquels ils ont droit dans la sphère internationale. En d'autres termes, ils ont conservé les emplois d'un certain nombre de pilotes canadiens des Grands lacs et ne procéderont que graduellement. Ils ont aussi consenti à ne rien changer au sujet du lac Michigan dont les eaux sont exclusivement américaines. Il n'y aura aucune règle défavorable aux navires ni aux pilotes canadiens naviguant sur ce lac. Nous considérons que c'est là un point important.

M. FISHER: A cet égard, a-t-il été question du nombre de navires qui naviguent sur les Grands Lacs, soit américains, soit canadiens, soit étrangers et quelle partie de ce nombre utilise les ports américains, ou les ports canadiens?

M. BALDWIN: Les pilotes font partie d'une réserve commune et le travail est divisé de façon que la proportion voulue aille à chaque nationalité.

M. FISHER: N'est-il pas vrai qu'il y a, sur les Grands lacs un plus grand nombre de navires canadiens que de navires américains?

M. BALDWIN: Non, je pense qu'en nombre, la flotte américaine des lacs est supérieure à la flotte canadienne.

M. CHEVRIER: La statistique du Saint-Laurent indique une proportion de 25 à 75 en faveur du Canada.

M. BALDWIN: Il est en ce moment question des Grands Lacs, et il faut aussi tenir compte du nombre de navires étrangers qui y emploient des pilotes.

M. FISHER: Quelle est votre opinion quant à l'effet de cette modification du point de vue de la sécurité?

M. BALDWIN: Il n'en résultera aucune diminution de la sécurité.

M. FISHER: Vous ne le pensez pas?

M. BALDWIN: Non, parce que, comme le ministre l'a mentionné tout à l'heure, le pilotage est obligatoire dans les Grands Lacs. C'est la seule région où le pilotage est obligatoire, partout ailleurs, le commandant d'un navire ne prend un pilote que s'il le veut bien.

M. FISHER: Si les résultats d'un an ou deux dans cette région particulière démontraient une augmentation du nombre d'accidents à cause de cette exemption, rendriez-vous alors le pilotage obligatoire?

M. BALDWIN: Il faudrait pour cela modifier la loi.

M. FISHER: Je le sais, mais avez-vous prévu cette possibilité?

M. BALDWIN: Dans tous les cas, lorsqu'il survient une série d'accidents qui paraissent hors de l'ordinaire, nous faisons une enquête spéciale, afin de déterminer s'il existe des raisons particulières, en plus des hasards ordinaires.

M. FISHER: Les assureurs ont-ils exprimé une opinion sur ce projet de loi?

M. BALDWIN: Non, aucune.

M. FISHER: L'Association maritime canadienne a-t-elle exprimé une opinion?

M. BALDWIN: Cette question ne l'intéresse pas. Elle s'est bornée à mentionner l'aspect américain de l'affaire. Elle ne voudrait pas se trouver dans une situation désavantageuse. Elle ne se soucie pas de ce qui arrive aux autres, mais elle ne voudrait pas que l'on impose des conditions défavorables aux navires canadiens.

M. FISHER: Et qu'en pense la Fédération des armateurs canadiens?

M. BALDWIN: Elle s'intéresse à la question parce qu'elle représente des compagnies de navigation étrangères. Ses navires emploient normalement des pilotes dans cette région.

M. FISHER: Mais la modification déjà apportée à la loi et qui permet l'octroi de certificats de compétence accorde l'exemption à ses navires, n'est-il pas vrai?

M. BALDWIN: Le détenteur d'un certificat de la classe B pour la navigation en haute mer ne souffre d'aucune limitation dans un district de pilotage comme celui de Cornwall à Kingston, par exemple.

M. SMITH (*Lincoln*): Monsieur le président, je prierais le ministre de me dire si le changement projeté des règlements placera les navires américains qui utilisent le canal du Saint-Laurent sur le même pied que les navires américains qui utilisent le canal Welland.

M. BALCER: Le pilotage est obligatoire dans le canal Welland, tandis que dans l'autre cas, c'est le paiement des droits de pilotage qui est obligatoire. Les navires américains des lacs s'y trouveront dans la même situation que les navires canadiens.

M. SMITH (*Lincoln*): La situation sera-t-elle la même dans le canal Welland que dans le bas Saint-Laurent?

M. BALCER: La situation sera la même pour tous dans une même région, mais il s'agit de deux districts différents. Dans celui de Welland le pilotage est obligatoire, tandis que dans l'autre seul le paiement des droits de pilotage est obligatoire.

M. CHEVRIER: J'aurais une question à poser au ministre.

M. SMITH (*Lincoln*): J'ai encore une question. Dans les régions où le pilotage n'est pas obligatoire, mais seulement le paiement des droits de pilotage, le ministère a-t-il constaté que les propriétaires des navires font un plus grand, ou un moindre emploi des pilotes, depuis que le canal a été inauguré? Les associations de pilotes m'ont dit que les navires étrangers emploient un plus grand nombre de pilotes que l'on avait prévu dans certaines régions. Le ministère possède-t-il quelque renseignement à cet égard? Par exemple, emploie-t-on un pilote pour la traversée du lac Ontario, ou les autres trajets semblables, lorsqu'il n'y a aucune obligation de le faire?

M. BALDWIN: La seule réponse que je puisse vous donner, et il n'est pas facile de répondre catégoriquement dans ce cas, c'est qu'il y a encore un nombre considérable de navires étrangers qui emploient des pilotes dans les eaux libres et pour la traversée des Grands lacs.

M. CHEVRIER: Le ministre a dit que la souveraineté nationale n'est aucunement mise en jeu.

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: D'autre part, M. Lalonde a insisté sur le fait que cela constitue un empiétement sur la souveraineté nationale et qu'il n'existe aucune loi qui permette aux pilotes américains d'exercer leurs fonctions de Saint-Régis en aval. Cet amendement leur accordera une exemption. Vous avez fait la comparaison avec le lac Michigan, mais le Congrès américain a-t-il adopté de

son côté une loi semblable? Pourquoi jugez-vous nécessaire d'adopter une telle mesure dans le cas des eaux purement canadiennes?

M. BALCER: Comme je l'ai déjà dit, des Américains ont demandé à Washington d'imposer des restrictions dans le cas du lac Michigan. Mais le gouvernement a résisté à ces demandes et a favorisé les Canadiens. C'est pourquoi nous faisons la même chose ici.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas ce que vous faites. Vous présentez une loi concernant des eaux purement canadiennes. Le parcours de Montréal à Saint-Régis est purement canadien. Le Congrès américain n'a adopté aucune loi à l'égard du lac Michigan.

M. BALCER: C'est parce que l'automne dernier, nous avons imposé le paiement de droits aux navires entrant dans le port et le district de Montréal. Nous avons exigé ces droits des navires étrangers, ce que l'on a jugé plutôt arbitraire. Le gouvernement des États-Unis a demandé que les navires américains soient exemptés et à signalé le cas du lac Michigan, où l'on nous accorde le même traitement.

M. CHEVRIER: J'ai quelques questions à poser à M. Macgillivray. Pense-t-il que ce soit là une bonne méthode, alors que des traités garantissent certains droits?

M. Lalonde les a mentionnés ce matin. Il s'agit des droits découlant du traité qui a établi les frontières et de tous les autres traités conclus, jusqu'à celui des eaux limitrophes de 1909, qui tous garantissent certains droits aux citoyens américains sur le Saint-Laurent. En votre qualité d'avocat, pensez-vous qu'il soit opportun d'adopter une loi au sujet de choses garanties par traité?

M. MACGILLIVRAY: Je ne vois rien qui s'y oppose dans le traité des eaux limitrophes.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas ce que je prétends, mais s'il y a lieu de modifier le traité des eaux limitrophes, ou tout autre traité international, pensez-vous qu'on doive le faire par une modification à une loi aussi importante que celle-ci, plutôt que par un accord international?

M. MACGILLIVRAY: Tout accord international doit être ratifié par une loi. Mais pour donner suite à un accord relatif au pilotage, il me paraît préférable de modifier plutôt la partie VI, ou VI-A, de la loi sur la marine marchande. Je le répète, je ne pense pas qu'aucun traité soit en cause.

M. CHEVRIER: Mais il s'agit d'un accord.

M. MACGILLIVRAY: Je ne pense pas que ce point relève spécifiquement de l'accord.

M. BALCER: Puis-je rectifier la réponse que j'ai donnée tantôt? On m'apprend que les États-Unis imposent le pilotage obligatoire à tous les navires sur le lac Michigan, à l'exception des navires américains et canadiens.

M. CHEVRIER: Je poserai une autre question au ministre au sujet du deuxième argument invoqué par M. Lalonde, celui de la sécurité de la navigation. Il soutient que bien peu de navires américains des lacs sont familiers avec la navigation de Saint-Régis en aval, parce qu'ils emploient toujours des pilotes canadiens, et qu'il leur faudra plusieurs années pour apprendre à naviguer dans ces eaux dangereuses.

M. BALCER: Les pilotes américains ne peuvent conduire les navires entre Cornwall et Montréal; ils n'en ont pas le droit. Lorsque le capitaine d'un navire décide d'employer un pilote, il doit prendre un pilote canadien, jamais un pilote américain.

M. CHEVRIER: Dans ce cas, j'aimerais à rappeler M. Lalonde, car ce n'est pas ainsi que j'ai compris son argument.

M. BALCER: Il est d'accord avec moi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Chevrier a dû mal comprendre les remarques de M. Lalonde à ce sujet.

M. CHEVRIER: Très bien, nous allons le rappeler.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'aurais un couple de questions relativement à ce que M. Chevrier a dit sur la souveraineté. Est-il exact que Saint-Régis se trouve dans des eaux purement canadiennes et que le secteur du canal de Saint-Régis à Kingston passe actuellement au sud de l'île Wolfe?

M. BALCER: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais s'il passe au sud de l'île Wolfe il traverse des eaux purement américaines. S'il passait au nord de l'île Wolfe, de Saint-Régis à Kingston, le parcours dans les eaux américaines ne se trouverait-il pas abrégé?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Je ne vois pas ce que cela peut bien signifier.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous le savez parfaitement.

M. CHEVRIER: Je n'en ai pas la moindre idée.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il rappeler M. Lalonde?

Des VOIX: Entendu.

M. FISHER: Monsieur le président, permettez-moi une question. Bien qu'on ait dit qu'il s'agit d'un échange avec l'exemption du lac Michigan, vous ne prétendez sûrement pas que la situation du pilotage dans le lac Michigan soit comparable à celle de cette partie du fleuve?

M. BALDWIN: Pas en ce qui a trait aux eaux libres, mais la navigation est très dense dans certaines parties du lac Michigan.

M. FISHER: Le pilotage n'est-il pas beaucoup plus difficile dans la navigation fluviale?

M. BALDWIN: Oui.

M. FISHER: C'est là que surgit le facteur de sécurité mentionné par les pilotes.

M. BALDWIN: Oui, si le pilotage était obligatoire. Mais le commandant d'un navire étant libre d'employer ou non un pilote, la situation est différente.

M. FISHER: Quelle sera en général la décision des capitaines de navires à cet égard, dans cette région en particulier?

M. BALDWIN: Je pense qu'ils feront ce qu'ils estiment nécessaire à la sécurité de leurs navires. Ils savent ce qu'ils peuvent faire eux-mêmes et s'ils peuvent piloter leurs navires dans ce chenal. C'est pourquoi la plupart, sinon la totalité des navires étrangers, prennent un pilote même lorsque la loi ne les y oblige pas.

M. FISHER: Le même raisonnement s'applique aussi aux navires américains et canadiens?

M. BALDWIN: Oui.

M. FISHER: De sorte que les craintes des pilotes ne sont pas fondées à cet égard?

M. BALDWIN: En effet.

M. CHEVRIER: Quelqu'un a mentionné (il s'agit de M. Baldwin ou du ministre), qu'il existe une disposition de pilotage obligatoire. On a dit aussi qu'un navire américain naviguant de Saint-Régis à Montréal doit prendre un pilote canadien.

M. BALDWIN: S'il décide d'employer un pilote.

M. CHEVRIER: Un navire américain est-il obligé d'employer un pilote canadien?

M. BALDWIN: La partie VI de la loi sur la marine marchande n'oblige aucun navire à prendre un pilote.

M. CHEVRIER: N'est-ce pas obligatoire dans certains secteurs?

M. BALDWIN: Non, le pilotage n'est pas obligatoire, sauf la disposition nouvelle concernant les Grands lacs.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire le nombre d'accidents survenus à des navires américains pendant la campagne de navigation de 1960, dans ce secteur de Saint-Régis à Montréal?

M. BALDWIN: Je ne saurais répondre à cette question sans consulter la statistique. Il me faudrait vérifier.

M. CHEVRIER: Voulez-vous me procurer ce renseignement? Je sais qu'un navire s'est échoué un peu en aval de Cornwall et qu'il a fallu quelques semaines pour le remettre à flot.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Était-ce un navire britannique ou un navire américain?

M. BALCER: C'était un navire américain guidé par un pilote américain.

M. BALDWIN: Ce navire avait commis une infraction dans ce sens qu'il avait un pilote américain qui n'avait pas le droit d'être employé dans ce secteur.

M. CHEVRIER: Connaissez-vous d'autres cas de ce genre, non pas seulement dans ce secteur, mais dans les trois autres circonscriptions de pilotage, de Kingston à Welland, de Welland au lac Ste-Claire, et finalement...

M. BALDWIN: Les pilotes américains ont le droit d'exercer leur profession dans ces secteurs, comme vous pouvez le constater par les chiffres que j'ai cités. Ce n'est qu'en aval de Saint-Régis, ou de Cornwall, que les pilotes américains ne sont pas admis.

M. CHEVRIER: Parce que ce sont là des eaux canadiennes?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Est-ce le seul accident qui soit venu à la connaissance du ministère?

M. BALDWIN: Il y a eu plusieurs accidents dans ce secteur du fleuve l'an dernier, mais c'est le seul cas, à ma connaissance, où un pilote américain a été employé illégalement.

M. MCPHILLIPS: J'aimerais à éclaircir un certain point. On a employé l'expression «navire américain» d'une façon un peu trop générale. Si je comprends bien la question, un navire océanique américain venant de Boston, mettons, et transportant une cargaison à Milwaukee par la voie du canal, serait obligé de payer les droits de pilotage.

M. BALDWIN: Oui.

M. MCPHILLIPS: De sorte qu'il s'agit uniquement des navires propres à cette région?

M. BALDWIN: Oui, des navires des lacs.

Le PRÉSIDENT: Je prie M. Lalonde de s'approcher. Si vous avez d'autres questions à lui poser sur l'exposé qu'il nous a fait ce matin, veuillez le faire maintenant. A l'intention des membres qui n'étaient pas présents à la séance du matin, je dirai que M. Lalonde représente l'association des pilotes du Saint-Laurent.

M. LALONDE: Monsieur le président, permettez-moi d'apporter quelques corrections et quelques additions à mon exposé de ce matin. Cela évitera probablement plusieurs questions.

On s'est interrogé au sujet de l'emploi de pilotes américains en aval de Saint-Régis. Si j'ai dit cela, je n'en avais aucunement l'intention. Je voulais dire que des navires américains des lacs naviguent dans des eaux canadiennes qu'ils ne connaissent pas suffisamment. On a aussi mentionné qu'il s'agit du paiement obligatoire des droits de pilotage et non de pilotage obligatoire. Le pilotage n'est obligatoire nulle part au Canada, sauf dans la région de Kingston, depuis quelques mois seulement. La raison invoquée pour le secteur de Cornwall s'appliquerait tout aussi bien à Vancouver, ou dans les autres secteurs du fleuve. Personne n'est obligé d'employer un pilote pour naviguer sur le fleuve. Toutefois, les navires obligés de payer les droits préfèrent généralement prendre un pilote, ce qui équivaut en somme au pilotage obligatoire. On a dit aussi que cette exemption n'aura aucun effet au point de vue sécurité. Je tiens à dire que je ne suis pas de cet avis. Vous pouvez facilement imaginer ce qui arriverait si l'on supprimait complètement le paiement obligatoire des droits de pilotage sur toute la longueur du Saint-Laurent. Un grand nombre de navires tenteraient leur chance. Les capitaines prétendraient connaître suffisamment la navigation sur le fleuve et les accidents seraient fréquents.

M. BALCER: N'est-il pas vrai que le capitaine d'un navire peut conduire lui-même son navire et remonter le Saint-Laurent, s'il acquitte les droits de pilotage?

M. LALONDE: Oui.

M. BALCER: Comme je l'ai dit tout à l'heure, j'aimerais dissiper ce malentendu. Il n'y a aucun doute qu'il est beaucoup plus prudent pour un navire d'employer un pilote, car les pilotes canadiens sont des hommes qui ont une longue expérience de ces eaux. Je sais bien que si j'étais capitaine de navire j'emploierais toujours un pilote. J'ai voulu dire que la modification proposée n'a pas trait au pilotage obligatoire, mais au paiement obligatoire des droits de pilotage. Si le capitaine d'un navire qui navigue dans ces eaux depuis vingt ans est assez téméraire pour vouloir remonter le fleuve sans pilote, même après avoir acquitté les droits de pilotage, rien dans la loi ne le lui interdit.

M. LALONDE: C'est tout à fait exact. Cela ne fait aucun doute, mais l'expérience démontre que le paiement obligatoire des droits de pilotage encourage l'emploi d'un pilote, tandis que s'ils en sont exemptés, les commandants des plus petits navires ou les compagnies en mauvaise situation financière seront portés à se dire: «Économisons ces \$145 et voyons ce qui arrivera.» Ces navires constitueront un danger à la sécurité de la navigation, tant pour eux-mêmes que pour les autres navires qu'ils rencontreront.

M. Baldwin a aussi mentionné que les pilotes de la région de Kingston ont réparti de leur propre gré le travail de 20 hommes entre 24. Les pilotes ont accepté de le faire, mais il est exagéré de dire que c'est de leur plein gré. On leur a dit que quatre d'entre eux seraient congédiés et pourraient entrer au service civil, à moins que l'on ne répartisse le revenu attribué à 20 pilotes entre les 24. Ils ont choisi ce qui leur a paru le moindre mal. Toutefois, je ne dirais pas que les pilotes ont accepté cette situation de bon cœur ni qu'ils en sont heureux. C'est une situation malheureuse, et j'espère qu'elle ne durera pas. Je ne voudrais pas ouvrir une discussion à ce sujet et ce n'est pas une question pertinente au projet de loi à l'étude.

Voilà monsieur le président, ce que je tenais à dire. Je répète que le paiement obligatoire des droits de pilotage est de règle dans tout le Canada. Il ne s'applique pas exclusivement dans le district de Cornwall. C'est une méthode qui a été adoptée pour rendre le pilotage obligatoire, en quelque sorte, pour ce qui est du résultat final.

On a parlé du lac Michigan dont les eaux sont purement américaines et qui, de ce fait, n'est pas dans le même cas que les autres lacs divisés par la frontière internationale. Il serait peut-être utile de mentionner aussi que le

secteur de Port-Weller à Port-Colborne et la baie Georgienne sont des eaux exclusivement canadiennes. Nous avons reconnu que les Américains y ont les mêmes droits que les Canadiens, vu que ces eaux font partie du bassin de pilotage des Grands lacs. Ainsi, s'il existe certaines étendues d'eau qui sont purement américaines, il y a aussi des régions des Grands lacs qui sont exclusivement canadiennes et où les navires américains sont admis. Je dis que ce projet de modification sort de la question du pilotage dans le bassin des Grands lacs et qu'il y a grand danger à ouvrir la porte jusqu'à Montréal. La question d'argent n'est pas tellement importante pour les pilotes canadiens, car peu de navires américains des lacs les emploient. Les revenus des pilotes n'en souffriront pas. Le ministre a dit qu'il trouverait le moyen d'assurer leurs revenus. La discussion ne porte pas du tout sur ce point. Il s'agit de l'avenir. Le gros du trafic des navires américains se fera de Montréal à Chicago. Il aura son origine à la baie Comeau, dont on transportera le minerai à Cleveland et ailleurs. Les Américains insisteront bientôt pour obtenir le même privilège en aval, le long de la côte nord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est une simple hypothèse, n'est-ce pas?

M. LALONDE: Quels arguments pourrions-nous invoquer à l'encontre? Dès qu'on est admis dans les eaux canadiennes, on peut demander ce privilège.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous exprimez une opinion qui ne repose sur aucun fait réel à l'heure actuelle. Je ne dis pas que la chose est impossible, mais jusqu'à présent c'est une pure hypothèse.

M. LALONDE: Oui, mais dans dix ans il sera trop tard, car la coutume sera établie.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Devons-nous commencer tout de suite l'interrogatoire de M. Lalonde?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LALONDE: Tout ce que je puis dire, c'est qu'après avoir ouvert la porte, il est plus difficile de refuser.

M. CHEVRIER: Nous devrions permettre à M. Lalonde de terminer son exposé, s'il a encore quelque chose à ajouter.

M. LALONDE: Le seul autre point que je puisse mentionner, en réponse à M. Chevrier, c'est que les navires américains des lacs confieront le pilotage à un membre de leur équipage. Ils devront avoir quelqu'un de préposé à cette fin. Il n'y a aucun doute que les syndicats ouvriers des États-Unis exerceront une forte pression à cet égard. Je m'en doute, bien que je n'aie pas de preuves à offrir. Ce matin, j'ai lu des déclarations de certains syndicats américains établissant qu'ils désirent obtenir ce privilège jusqu'au golfe.

M. BALCER: Quel avantage y aurait-il pour une compagnie de navigation américaine à payer le salaire d'un employé supplémentaire? Cela leur coûterait aussi cher que l'emploi d'un pilote.

M. LALONDE: Cela leur coûtera plus cher sans doute, mais il s'agit de négociations qui se font à New-York et à Chicago, non pas à Montréal ou à Ottawa. Les armateurs ou les syndicats ouvriers seront peut-être obligés de céder tout comme le gouvernement canadien l'a fait dans le cas actuel.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous représentez ici quatre organisations de pilotes?

M. LALONDE: Oui et aussi la Fédération.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais seule l'association des pilotes de la région de Montréal à Kingston est intéressée directement à la mesure en discussion?

M. LALONDE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et ces pilotes se divisent en deux groupes: ceux de Montréal à Saint-Régis, et ceux de Saint-Régis à Kingston, n'est-il pas vrai?

M. LALONDE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Combien de pilotes y a-t-il dans le groupe de Montréal à Saint-Régis?

M. LALONDE: Trente-deux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et combien dans le groupe de Saint-Régis à Kingston?

M. LALONDE: Vingt-quatre pour vingt, si vous saisissez ce que cela signifie.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A combien se sont élevés les droits de pilotage dans ces deux régions l'an dernier?

M. LALONDE: Qu'entendez-vous par là? Parlez-vous de chaque voyage?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je parle du montant global.

M. LALONDE: Je n'ai pas ce renseignement.

M. CHEVRIER: Les fonctionnaires du ministère doivent l'avoir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je le leur demanderai tout à l'heure.

M. LALONDE: La question du revenu n'est pas en jeu. Le ministre a promis carrément que si le revenu en souffrait, il rétablirait la situation en relevant les droits exigés des autres navires, ou en réduisant graduellement le nombre des pilotes, ce qui donnerait le même résultat.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce matin, vous avez dit que le bassin des Grands lacs finit à Saint-Régis. Puis vous avez désigné cette région comme étant le bassin de pilotage des Grands lacs. Vous vous êtes sans doute mal exprimé.

M. LALONDE: Vous pouvez consulter les fonctionnaires du ministère à ce sujet. J'ai ici le texte de la loi de 1960.

M. CHEVRIER: Il s'agit du chapitre 40 des statuts de 1960.

M. LALONDE: Voici l'article 375A, alinéa b):

«Le bassin des Grands lacs» comprend les eaux canadiennes des Grands lacs, les eaux qui les relie et les eaux tributaires, ainsi que le fleuve Saint-Laurent en direction de l'est, jusqu'à Saint-Régis dans la province de Québec.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Montréal est, à toutes fins pratiques, le véritable terminus oriental du système de canalisation du Saint-Laurent, plutôt que Cornwall, n'est-il pas vrai?

M. LALONDE: Oui, il me semble.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il y a un plus grand nombre de navires dont la destination est Montréal plutôt que Cornwall?

M. LALONDE: Je pense que la population de Cornwall l'admettrait.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous, en convenez-vous?

M. LALONDE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et en réalité, c'est pour ainsi dire le véritable terminus du canal du Saint-Laurent?

M. LALONDE: Oui, j'en conviens, bien que tout dépende de la situation. Pour ce qui est des navires américains des lacs, le terminus est encore plus en aval dans le fleuve. Ils font principalement le transport du minerai de fer de la côte nord de la province de Québec et du grain destiné aux nouveaux élévateurs de Baie-Comeau. On parle même d'établir à cet endroit un port utilisable en toutes saisons pour la manutention du grain. Donc, pour ce qui est des navires américains des lacs, on peut raisonnablement soutenir que le terminus est bien au delà de Montréal.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais ce ne sera pas Cornwall avant quelque temps encore?

M. LALONDE: Je ne le pense pas.

M. CROUSE: Vous craignez surtout l'établissement d'un précédent qui pourrait être au désavantage des pilotes canadiens?

M. LALONDE: C'est l'une de nos raisons. Mais la première a trait à la souveraineté nationale dans les eaux purement canadiennes. Il s'agit d'une question de principe. Ouvrir le Saint-Laurent dans une région purement canadienne, c'est établir un précédent qu'on n'a jamais reconnu dans le passé. Pour ce qui est des pilotes de Cornwall il n'est aucunement question d'argent. Ils n'en souffriront pas plus cette année que l'année précédente, ni l'an prochain plus que cette année. Mais c'est une question qui a trait à l'avenir de tout le fleuve Saint-Laurent et un principe est en jeu. Pourquoi accorderions-nous des privilèges aux navires américains des lacs dans les eaux purement canadiennes, tandis que d'autre part, nous essayons d'évincer les navires de cabotage du Royaume-Uni? Nous accordons aux navires américains les mêmes privilèges qu'aux navires canadiens dans les eaux purement canadiennes. C'est notre première raison.

Notre deuxième raison est celle de la sécurité.

M. BALZER: N'est-il pas vrai que les Américains jouissaient de ce privilège antérieurement au mois de novembre 1960?

M. LALONDE: Ce privilège était accordé à tous les navires. Non pas seulement aux Américains, mais aussi aux Chinois et aux Japonais.

M. BALZER: Notre gouvernement, loin de renier ce principe, l'a étayé en obligeant tous les navires à payer les droits de pilotage. Nous demandons aux Américains de rétablir la situation telle qu'elle existait auparavant. J'admets que nous aurions tort en principe d'étendre la portée de ce privilège, mais au contraire notre gouvernement a amélioré la situation des pilotes en aval de Montréal, par la décision qu'il a prise en novembre.

M. CHEVRIER: Nous nous engageons dans un débat. L'autre jour, quand j'ai soulevé ce point à la Chambre, on m'a rappelé à l'ordre. Je suis bien prêt à discuter cette question au Comité, mais cela ne fait pas partie du bill.

Je poserai quelques questions à M. Lalonde, si on me le permet. Vous semblez différer d'opinion avec le ministre sur la question de la souveraineté. Je ne saisis pas très bien la différence. Ce matin, vous avez dit que cette disposition empiète sur la souveraineté du Canada, à l'égard du traité international conclu entre le Canada et les États-Unis. Le ministre le nie. Pourriez-vous expliquer votre point de vue?

M. LALONDE: J'ai dit ce matin qu'aucun traité actuel n'oblige le gouvernement canadien à accorder aux navires américains une telle exemption en aval de Saint-Régis. Tous les traités actuels ont trait aux eaux du bassin des Grands-lacs, mais ne s'appliquent pas aux eaux exclusivement canadiennes. Rien n'empêcherait le gouvernement canadien, ou le Parlement, d'accorder des exemptions à d'autres pays dans le fleuve Saint-Laurent, ou à Vancouver, ou à Halifax. C'est-à-dire qu'aucun traité ne s'y oppose. Le Parlement a le droit d'accorder des privilèges à des pays étrangers. Une telle décision n'enfreindrait aucun traité actuel. Le ministre a dit que cette disposition ne met aucunement en jeu la question de la souveraineté, parce qu'il ne s'agit pas de pilotage obligatoire, mais du paiement obligatoire de droits de pilotage. Si cet argument vaut, tout le système de pilotage du Canada est en jeu, parce que dans tout le Canada, sauf la région de Kingston, le paiement des droits de pilotage est obligatoire. Mais le paiement obligatoire de droits de pilotage, au Canada et dans la plupart des autres pays du monde, équivaut au pilotage obligatoire.

Quand je dis que cette disposition est une atteinte à la souveraineté nationale, j'entends que nous accordons à un pays voisin un privilège auquel ce pays n'a aucun droit réel.

M. CHEVRIER: En vertu des traités internationaux.

M. LALONDE: Oui. Rien n'empêche le Parlement d'accorder ce droit s'il le désire. Mais pourquoi l'accorderions-nous aux Américains, ou aux États-Unis, dans cette région du fleuve, alors que les négociations ont eu lieu au sujet du bassin des Grands lacs uniquement?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, j'aimerais à verser au compte rendu un court paragraphe des délibérations du comité spécial du Sénat chargé de faire enquête sur la mise en valeur et l'amélioration du fleuve Saint-Laurent, en regard des traités internationaux. Il s'agit de l'opinion de M. Skelton, alors sous-ministre aux Affaires extérieures, et que l'on interrogeait sur les aspects internationaux du fleuve. Je relève ce passage à la page 80 du rapport de 1928:

Je passe donc au traité de 1909, ratifié l'année suivante, et conclu entre Sa Majesté et les États-Unis, que l'on désigne communément sous le titre de Traité des eaux limitrophes. Je lis l'article préliminaire de ce traité:

Aux fins du présent traité, les eaux limitrophes sont définies comme étant les eaux qui s'étendent d'une rive à l'autre dans les lacs, les rivières et les cours d'eau qui les réunissent, ou les parties de ces eaux qui sont traversées par la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, y compris les baies, anses et bras desdites eaux, mais non les cours d'eau tributaires qui se déversent naturellement dans lesdits lacs, rivières et cours d'eau, ni les eaux qui sortent de ces lacs, rivières et cours d'eau, ni les eaux des rivières qui traversent la frontière internationale.

L'hon. M. LYNCH STAUNTON: Quelle est la signification de l'expression «qui traversent la frontière internationale»?

M. SKELTON: ...il peut y avoir des eaux limitrophes auxquelles l'article I du traité s'applique spécialement. Les eaux limitrophes, en termes généraux, comprennent une partie de la rivière Saint-Jean, la rivière Sainte-Croix, le fleuve Saint-Laurent de Cornwall au lac Ontario, le lac Ontario, la rivière Niagara, le lac Érié, et ainsi de suite jusqu'au lac Supérieur.

L'hon. M. REID: Mais elles ne comprennent pas celles de Cornwall jusqu'au Sault?

M. SKELTON: Non, monsieur.

Ce paragraphe confirme clairement l'argument de M. Lalonde, à savoir qu'à partir de Cornwall, ou à partir de Saint-Régis et en amont, les eaux sont internationales, et qu'en vertu d'une entente spéciale intervenue entre les deux pays, la frontière internationale en aval de ce point n'a fait l'objet d'aucun accord. Et bien que le ministre ait dit lui-même que cette région n'est pas incluse dans les termes de l'accord, il y a certainement eu des discussions à ce sujet, qui relèvent uniquement de la compétence du Canada. Puis-je répéter la question que j'ai déjà posée et à laquelle on n'a pas encore répondu? Qui a demandé cette modification de la loi sur la marine marchande? Quels sont ceux qui l'ont demandée, aux États-Unis et existe-t-il quelque correspondance qui pourrait être interprétée comme étant un appendice à l'accord mentionné?

M. BALDWIN: Je ne saurais mieux répondre à cette question qu'en repassant rapidement, dans leur ordre chronologique, les événements de l'automne dernier. Les discussions avec les États-Unis concernant un accord réciproque

sur la question des Grands lacs, en exécution des lois adoptées par les deux gouvernements fédéraux, se sont poursuivis depuis l'été jusqu'au début du printemps ou la fin de l'hiver dernier, avant qu'on en arrive à une conclusion. Ces pourparlers eurent lieu entre les fonctionnaires des deux gouvernements, mais certains points furent discutés séparément par les fonctionnaires du ministère préposés au pilotage et le ministre avec des représentants de la circonscription de pilotage de Kingston à Montréal.

Je me souviens qu'au cours de ces discussions, et même antérieurement, nous avons dit qu'il faudrait diviser la circonscription à Saint-Régis. Au cours des mêmes pourparlers, nous avons annoncé aux membres du groupe, pour la première fois, la décision d'imposer des droits de pilotage obligatoires à leur bénéfice, ce qu'ils n'avaient pas eu jusque-là. Ce fut l'un des sujets importants des discussions. Il était tout à fait clair, cependant, que si l'on inaugurait un régime de droits obligatoires, même dans ce nouveau secteur de Cornwall à Montréal, il s'appliquerait principalement aux navires des États-Unis, qui ne pourraient être exemptés, et cela comporterait une exemption pour les navires américains de droits qui n'existaient pas auparavant. Les pilotes avaient à diverses reprises exprimé leur opinion sur ce secteur de Cornwall à Kingston et à Montréal.

Les États-Unis étaient au courant de cette demande. Dans de telles circonstances, nous avons jugé qu'il était juste d'inclure cet aspect dans le contexte, en tenant les discussions en cours avec les États-Unis. Et c'est au cours de ces discussions que nous avons eu l'impression bien nette qu'ils ne portaient aucun intérêt à toute mesure que nous pourrions prendre dans une région purement canadienne en vue de l'imposition de droits obligatoires. Mais toute exemption devrait être applicable. L'imposition de droits obligatoires ne comportait aucune exception en faveur des États-Unis, mais il faudrait conclure un arrangement semblable à celui que l'on avait discuté pour les Grands lacs. Ils nous ont clairement signifié leur attitude à cet égard. De sorte que pour en arriver au régime que nous avons en vue, nous pouvions offrir deux méthodes différentes aux pilotes: soit refuser l'établissement de droits obligatoires parce que cela aurait été à l'encontre de notre accord des Grands lacs, soit établir un district de droits obligatoires dans leur propre intérêt, mais avec une exemption en faveur des navires des lacs, à cause de l'intérêt canadien dans les Grands lacs.

M. CHEVRIER: C'est donc à cause de l'assurance donnée à l'occasion de l'accord précédent que le groupe représentant le Canada a accepté cet arrangement?

M. BALDWIN: C'est bien cela.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous me dire si, avant d'inclure cet article dans la loi sur la marine marchande du Canada, vous avez songé à consulter le ministère des Affaires extérieures?

M. BALDWIN: Vous parlez de l'article 15?

M. CHEVRIER: Oui.

M. BALDWIN: Bien...

M. BALCER: En réalité, il s'agit là d'une décision du cabinet et, avant de présenter un projet de loi à la Chambre, la question est discutée au cabinet et le ministère ou le ministre peuvent être appelés à exprimer leur opinion.

M. CHEVRIER: Je ne demande pas de renseignements auxquels je n'ai pas droit, mais comme il s'agit d'affaires internationales, il semble raisonnable que les négociations soient dirigées par le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, ou par un de ses représentants. A-t-on consulté le ministère des Affaires extérieures au sujet de cet article?

M. BALCER: On m'apprend que non seulement les fonctionnaires des Affaires extérieures ont été consultés, mais qu'ils ont pris une part active à nos discussions avec les Américains.

M. CHEVRIER: Un représentant des Affaires extérieures faisait-il partie du comité qui a étudié ces questions avec les représentants des États-Unis?

M. BALCER: M. Lalonde voudrait-il répondre à la question suivante: N'est-il pas vrai que, dans toute l'existence du Canada, aucun gouvernement n'a jamais imposé de droits de pilotage obligatoires entre l'île d'Anticosti et les Escoumains, ou la Pointe-au-Père, dans des eaux purement canadiennes? Si nous acceptons la thèse de M. Chevrier, cela voudrait dire que, depuis la Confédération, tous les gouvernements qui se sont succédés ont violé notre souveraineté du fait qu'ils n'imposaient pas de droits obligatoires aux navires qui entraient dans les eaux canadiennes d'Anticosti à la Pointe-au-Père?

M. CHEVRIER: Je ne tente de rien prouver. C'est vous qui le faites. M. Lalonde développait une idée. Je me borne à poser une question, ce qui est différent.

M. LALONDE: Ni le ministre, ni moi n'avons rien avancé. Nous discutons tout simplement. Le ministre m'a posé une question à laquelle, je crois devoir répondre. Vous avez tout à fait raison; il n'y a jamais eu de droits de pilotage obligatoires en aval de la Pointe-au-Père, mais il y a une grande différence entre la Pointe-au-Père et les endroits situés en amont. Les règlements de sécurité en amont de Montréal, soit entre Montréal et Cornwall, ne sont pas les mêmes que ceux d'en aval de la Pointe-au-Père.

M. BALCER: D'accord.

M. LALONDE: Puis-je maintenant poser une question que vous pourrez passer à M. Baldwin, parce qu'elle s'adresse à lui en réalité?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Lalonde.

M. LALONDE: Pour ce qui est des concessions relatives au bassin des Grands lacs, on les a accordées dans le fleuve Saint-Laurent, par exemple dans la région de Kingston où 24 pilotes doivent se partager le revenu de 20, dans la région de Montréal, dans des eaux purement canadiennes, où les navires américains seront exemptés du paiement obligatoire des droits de pilotage. Il me semble que c'est la seule région où nous ayons cédé jusqu'à ce point?

M. BALDWIN: Je répondrai en répétant ce que le ministre a déjà dit. L'accord intervenu avec les États-Unis s'appliquait à toute la région des Grands lacs et il comportait des concessions des deux côtés. Il s'agit de règles réciproques de pilotage applicables aux pilotes canadiens et américains, car ils sont appelés à traverser la frontière internationale. Il n'y a aucun autre point de cet accord, ou qui s'y rattache, qui nécessitera des mesures législatives distinctes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Revenant encore une fois à la question de la souveraineté, vous avez dit que cet accord porte atteinte à la souveraineté canadienne et qu'il ne résulte aucunement de traités conclus antérieurement avec les États-Unis.

M. LALONDE: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'il était la conséquence d'un traité, il constituerait alors une dérogation à la souveraineté du Canada, car dans le cas actuel nous pouvons adopter ou abroger cette disposition sans violer un traité. Il s'agit simplement d'une loi entièrement de la compétence du gouvernement souverain du Canada, n'est-il pas vrai?

M. LALONDE: Pourquoi l'adopter si elle peut causer des ennuis et qu'on soit ensuite obligé de l'abroger?

M. CHEVRIER: Oui, pourquoi?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais il s'agit simplement d'une loi. Nous n'abandonnons pas notre souveraineté. Elle constitue un acte de souveraineté, tout comme le serait son abrogation.

M. LALONDE: Je ne discutais pas du caractère de souveraineté de la loi, mais de son opportunité.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Lalonde, messieurs?

M. LALONDE: Dans ce cas, je vous remercie beaucoup monsieur le président et messieurs, de m'avoir accordé votre bonne attention.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu un télégramme de M. Claude Jodoin, président du Congrès du travail du Canada. Il me paraît à propos de le communiquer au Comité, car il se rapporte à notre réunion d'aujourd'hui. Le voici:

Le Congrès du travail du Canada entend protester parce qu'on n'a pas accordé aux organisations intéressées un délai suffisant pour l'étude des modifications qu'on veut apporter à la loi sur la marine marchande du Canada par le bill C-98 soumis à votre examen. Stop. Les modifications projetées sont d'importance et mérite d'être étudiées à fond non seulement par la Chambre des communes, mais aussi par tous ceux qui en subiront les conséquences. Stop. Le Congrès du travail du Canada et ses filiales déplorent qu'on ne leur ait pas donné le temps voulu pour l'étude fouillée qu'exigent des modifications aussi importantes. Stop. Toutefois, le Congrès du travail du Canada s'unit à la Corporation du service maritime commercial du Canada pour s'opposer vigoureusement à l'article 15 qui modifie l'article 346 de la loi sur la marine marchande. Stop. La modification projetée amoindrit considérablement la souveraineté du Canada dans les eaux canadiennes, tout en rendant la navigation plus périlleuse dans ces eaux; elle menace aussi le gagne-pain des pilotes canadiens expérimentés dans cette navigation. Stop. Nous demandons instamment le retrait de ce projet de modification et la rétention de la maîtrise canadienne des eaux canadiennes, dans l'intérêt général du pays.

Pour ce qui est de la première objection, je ne pense pas que l'on ait fait preuve de précipitation dans la présentation du bill.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si vous me permettez une interruption, je vous ferai remarquer que nous avons ici une délégation d'un syndicat du Congrès du travail du Canada, qui désire être entendue.

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît. J'arrivais justement à ce point. On n'a pas agi de manière précipitée, car l'avis de motion était inscrit au *Feuilleton* le 18 mai; la première lecture du bill a eu lieu le 20 mai, la deuxième lecture le 22 mai et le bill a été renvoyé au Comité le même jour. Il y a déjà une semaine de cela. Les avis de convocation du Comité ont été distribués le 26 mai.

Pour ce qui est de la deuxième objection, nous avons ici, aujourd'hui, M. Langlois, de la Corporation du service maritime commercial du Canada, qui désire présenter un mémoire au Comité. Cette organisation a l'appui du Congrès du travail du Canada. Désirez-vous l'entendre?

M. CHEVRIER: Quant au premier point, je diffère respectueusement d'opinion avec vous, monsieur le président, quand vous dites qu'il y a eu amplement de temps. Je pense que c'est là votre conclusion. On n'a certainement pas accordé un délai suffisant, si l'on tient compte de la remarque de M. Lalonde, qui a dit qu'il eût préparé un mémoire si le délai avait été suffisant. Il a reçu l'avis de la réunion parce qu'il a télégraphié au Comité pour qu'on

lui dise quand la question serait mise à l'étude. On lui a répondu vendredi dernier. C'est pourquoi il lui a fallu présenter son plaidoyer sans texte préparé. Monsieur le président, j'ai pris la parole pour signaler ce qui se passe, non seulement dans notre Comité, mais aussi dans les autres comités. Je sais que vous avez été personnellement impartial et généreux dans toutes ces questions, et je ne vous adresse aucun reproche, mais je soutiens que la façon dont on a donné l'avis de la réunion du Comité et le bref délai accordé n'ont pas donné aux témoins ni même aux membres du Comité le temps de se préparer convenablement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'avis de convocation a été plus long que dans la plupart des cas. En vérité, la carte est sur mon bureau depuis si longtemps que je l'avais presque oubliée.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu de M. Lalonde, le 24 mai, un télégramme dans lequel il demandait à être entendu et je lui ai répondu le jour même.

M. LALONDE: On m'a téléphoné le jeudi.

Le PRÉSIDENT: J'appelle maintenant M. Langlois de la Corporation du service maritime commercial du Canada, qui désire être entendu par le Comité.

M. LÉOPOLD LANGLOIS (*représentant la Corporation du service maritime commercial du Canada*): Monsieur le ministre, messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de vous présenter les vues de la Corporation du service maritime commercial du Canada.

Cette corporation représente les capitaines, les maîtres et les pilotes de toutes les circonscriptions de pilotage canadiennes, sauf deux. Elle compte environ 2,600 membres.

Monsieur le président, comme je n'ai reçu mes instructions que tard hier soir, je vous prie d'excuser le manque de préparation, que vous constaterez sans doute au cours de mon exposé.

En premier lieu, je relèverai brièvement une assertion que le ministre a faite tout à l'heure. Il a dit, tout d'abord, que l'article 15 n'a aucun rapport avec l'emploi de pilotes américains dans les eaux canadiennes. Bien que je ne nie pas l'exactitude de cette assertion, je vous ferai remarquer que, dans la pratique, ce seront des marins américains, auxquels on ne donnera peut-être pas le titre de pilote, qui piloteront les navires dans les eaux canadiennes, si cet article est adopté dans sa forme actuelle.

Le ministre a aussi déclaré que cet article n'accorde aucunement aux navires américains le droit de faire le cabotage au Canada. Je suis d'accord avec lui sur ce point, mais nous créons un précédent que l'on pourra invoquer à l'avenir pour étendre le même privilège aux navires américains dans d'autres secteurs.

Je suis d'accord avec M. Lalonde quand il dit que ce projet de loi enfreint la souveraineté du Canada. Je réitère ce que l'on a déjà dit au Comité, savoir qu'aucun traité n'oblige le Canada à accorder un tel privilège aux navires américains. S'il existait une telle obligation, alors il y aurait matière à un compromis, comme le ministre l'a mentionné. Toutefois, dans le cas actuel, nous donnons sans rien recevoir en échange. Je soutiens que la souveraineté du Canada se trouve d'une certaine façon amoindrie du fait que nous cédon's une partie de notre maîtrise de la navigation sur le Saint-Laurent. On remarquera, en outre, que nous n'accordons pas ce privilège aux navires de tous les pays, mais à ceux d'un seul.

Le ministre a dit également que la question de la sécurité de la navigation n'est aucunement en jeu et que seul le paiement obligatoire des droits de pilotage sera levé dans le cas des navires américains qui naviguent dans ce secteur particulier du Saint-Laurent. Je vous ferai remarquer que le principe du paiement obligatoire de droits de pilotage n'est pas reconnu seulement au

Canada, mais dans le monde entier et depuis de nombreuses années. Autrefois, les pays maritimes imposaient le pilotage obligatoire, mais les lois ont été changées de façon à imposer seulement le paiement des droits de pilotage, à la suite de nombreux et longs procès qui avaient eu lieu au sujet de la responsabilité des armateurs quant aux dommages causés par des pilotes employés obligatoirement à la conduite des navires. Telle fut la raison pour laquelle, je le répète, non seulement au Canada, mais dans la plupart des pays maritimes du monde entier, le principe du paiement obligatoire des droits de pilotage a été substitué à celui du pilotage obligatoire. Dans les cas de dommages causés par des navires dirigés par des pilotes obligatoires, les armateurs faisaient valoir que, le pilotage étant obligatoire, ces pilotes n'étaient pas leurs employés.

Comme M. Lalonde l'a fait remarquer, le paiement obligatoire des droits de pilotages constitue un encouragement à l'emploi des pilotes par les armateurs, dans les eaux où il est exigé. J'ajouterai que cet encouragement s'est révélé d'une grande efficacité car, à ma connaissance, dans les régions où l'on exige les droits de pilotage, tous les navires prennent des pilotes.

Si j'ai bien compris le ministre, ce projet de modification à la loi sur la marine marchande du Canada est le fruit de négociations qui ont eu lieu l'an dernier entre le Canada et les États-Unis sur les problèmes de la navigation dans les Grands Lacs, ou plutôt dans ce que l'on appelle le bassin des Grands lacs. Le ministre me permettra, je l'espère, d'appliquer l'expression suivante à ce projet de loi: il me paraît être une forme de remerciement adressé à Washington pour l'esprit de collaboration dont les Américains ont fait preuve dans ces négociations.

J'examinerai maintenant le libellé de l'article 15 du bill. Ma première remarque portera sur le sous-alinéa (i) de l'article 15, ainsi conçu:

Les navires immatriculés au Canada ou aux États-Unis

(i) en service sur les Grands lacs ou entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Je ne sais pas pourquoi il est fait mention des navires canadiens, qui sont déjà exemptés du paiement des droits de pilotage.

M. CHEVRIER: Vous voulez dire, en vertu de l'alinéa e)?

M. LANGLOIS: Oui, de l'alinéa e) de l'article 346. Je le répète, je ne vois pas pourquoi les rédacteurs de ce bill ont fait mention des navires canadiens, vu que ceux-ci jouissent déjà de l'exemption en vertu de l'article 346 actuel de la loi sur la marine marchande du Canada.

Nous ne devons pas nous laisser leurrer par ce texte, qui peut donner à entendre que ces navires américains, de même que ces navires canadiens, auxquels on accorde l'exemption, sont des navires qui naviguent normalement dans les eaux visées par cet article.

En premier lieu, pour ce qui est des navires qui naviguent exclusivement dans les Grands lacs, il n'y a aucun doute sur l'expérience de ceux qui auront à diriger les navires dans le secteur du Saint-Laurent entre Cornwall et Montréal; même pour les navires qui descendent jusqu'à Montréal, ou qui, suivant le sous-alinéa ii) font à l'occasion des voyages jusqu'aux provinces Maritimes, il n'y a aucune garantie que le personnel qui les dirige possède l'expérience de la navigation dans les eaux de Cornwall à Montréal, car il se produit des changements fréquents parmi les membres de ce personnel.

Il peut arriver que, pour un voyage en particulier, le commandant du navire ait acquis les connaissances voulues au cours de voyages occasionnels qu'il a effectués dans ce secteur du Saint-Laurent, tandis qu'au cours du voyage suivant du même navire, un nouveau commandant en sera à son premier passage dans ce secteur.

M. BALCER: Je regrette d'avoir à vous interrompre, mais voulez-vous dire que les navires canadiens ne devraient pas être exemptés du paiement obligatoire des droits de pilotage dans ce district?

M. LANGLOIS: Non, monsieur le ministre. J'ai dit qu'ils ne devraient pas être mentionnés dans cet article, vu qu'ils sont déjà exemptés en vertu de l'alinéa E de l'article 346. Comme je le disais, nous n'avons aucune garantie que le personnel de ces navires connaîtra les eaux où ils devront naviguer, s'ils n'ont pas les services d'un pilote. On dit qu'il n'y aura aucun amoindrissement de la sécurité, mais je ferai remarquer au Comité que le district de Cornwall à Montréal n'a été institué que l'automne dernier. J'imagine que le ministère des Transports jugeait que la question de la sécurité était en jeu et qu'il était nécessaire d'établir ce nouveau district, afin d'assurer la sécurité des navires appelés à y naviguer.

La question qui m'intéresse et à laquelle on n'a pas encore répondu au cours de la discussion que j'ai suivie est celle-ci: pourquoi exempte-t-on aujourd'hui les navires américains de l'obligation du pilotage, ou du paiement des droits de pilotage, sans accorder le même privilège aux navires des autres pays? S'il n'y a aucun danger à permettre aux navires américains de naviguer dans ces eaux sans pilotes, le danger n'est pas plus grand dans le cas des autres navires étrangers.

Maintenant, pour ce qui est de la sécurité, nous savons que cette partie du canal du Saint-Laurent a coûté plusieurs centaines de millions de dollars aux contribuables canadiens et qu'on y a construit quatre importantes écluses, une à Saint-Lambert, une à la Côte Sainte-Catherine et deux à Beauharnois. Nous savons qu'un accident ou qu'une fausse manœuvre dans ce secteur du fleuve pourrait coûter plusieurs millions de dollars. En outre, il y a toujours le danger que des navires s'échouent ou coulent dans cette partie du canal du Saint-Laurent. La navigation pourrait s'en trouver interrompue pendant plusieurs mois d'une campagne déjà très courte, ce qui paralyserait cette voie importante de commerce des centres industriels du Canada, en particulier de l'Ontario, et arrêterait les expéditions de minerai de fer provenant de l'importante région minière de la côte nord du Saint-Laurent, dans la province de Québec, ou de l'Ungava, qui ne pourraient plus atteindre leur destination aux États-Unis, ou dans les Grands lacs.

En ce qui a trait à cette question de la sécurité, je citerai, si vous me le permettez, monsieur le président, le compte rendu du 10 février 1959, des délibérations du Comité permanent des transports et des communications du Sénat, sur le bill S-3 dont il faisait l'examen. Il s'agit des paroles, non pas du représentant des pilotes, mais de l'avocat-conseil de la Fédération des armateurs du Canada, M. Jean Brisset, que je relève à la page 49 du compte rendu:

Maintenant, monsieur le président, vu l'augmentation du trafic, la Fédération des armateurs s'est rendu compte que le régime qui permettait aux commandants de piloter eux-mêmes leurs navires dans les écluses, n'était plus entièrement satisfaisant dans le secteur de Montréal à Kingston, où il est indispensable d'employer des pilotes hautement spécialisés, et la Fédération des armateurs a organisé une équipe de pilotes spécialement entraînés à la navigation dans ce secteur...

C'est un représentant des propriétaires de navires, de la Fédération des armateurs du Canada qui parle, et je continue ma citation...

M. CHEVRIER: Cette situation provient-elle de la rapidité du courant dans ce secteur?

M. LANGLOIS: Oui, je le crois.

M. Brisset continue:

...et la Fédération des armateurs a organisé une équipe de pilotes spécialement entraînés à la navigation dans ce secteur...

C'est le secteur des eaux dans lesquelles nous songeons maintenant à exempter les navires américains du paiement des droits de pilotage, ou de la nécessité de prendre un pilote à leur bord.

En outre, pour ce qui est de la sécurité, il est possible que le commandant ou le maître d'un navire ait acquis la connaissance de ces eaux et des conditions locales, mais il ne peut toujours être à la passerelle. En plus de diriger les grands vaisseaux qui naviguent maintenant sur le Saint-Laurent, le commandant ou le maître de bord a un travail administratif assez considérable à exécuter qu'il ne peut être à la passerelle de commandement à toute heure du jour ou de la nuit. Si nous adoptons le projet de modification, ils seront en réalité obligés d'y rester. Je ne pense pas que nous devrions accroître les périls de la navigation dans cet important secteur du fleuve Saint-Laurent. On construit tous les jours des navires de plus en plus grands et rapides, ainsi que d'un plus fort tirant d'eau. Si, en même temps, nous privons ces navires de ceux qui ont l'expérience et la connaissance des conditions locales, pour les guider au passage de ces grands ouvrages de génie, nous allons exposer la navigation à un nouveau danger dans ce secteur du canal du Saint-Laurent.

N'est-ce pas un fait, monsieur le président, qu'après quelques mois seulement de navigation dans le canal du Saint-Laurent, les taux d'assurance ont été augmentés? Il se peut qu'il devienne nécessaire de les relever de nouveau, si l'on enlève les pilotes des navires dans ce secteur.

Je ne puis faire autrement que de constater que les plus intéressés à l'adoption de ce projet de loi ne sont pas ici pour l'appuyer. Je parle des armateurs américains. S'il s'agissait réellement pour eux d'une importante mesure financière, ils se seraient sûrement donné la peine de venir exposer leurs vues au Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Langlois, je ne pense pas que cela ait le moindre rapport au bill à l'étude. Ils n'ont pas demandé à comparaître; s'ils l'avaient demandé, nous les aurions entendus.

M. LANGLOIS: Très bien, monsieur le président, j'ai fait cette remarque en passant.

Ceci résume notre attitude à l'égard du bill à l'étude. Je tiens à m'excuser encore une fois de mon manque évident de préparation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il n'est pas si évident que cela.

M. LANGLOIS: Pardon?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Votre manque de préparation ne m'a pas frappé. Je vous ai écouté attentivement et vous vous êtes très bien tiré d'affaire.

M. LANGLOIS: Je vous remercie, de même que monsieur le président et les membres du Comité qui m'ont permis de faire mon exposé.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Langlois.

Le Comité désire-t-il ajourner dès maintenant, ou quelqu'un a-t-il des questions à poser à M. Langlois?

M. CHEVRIER: J'aurais quelques questions, mais si le Comité préfère s'ajourner jusqu'à demain, cela me convient.

Le PRÉSIDENT: Quel est le bon plaisir du Comité? Désirez-vous continuer l'interrogatoire du témoin jusqu'à 5 h. 30?

Des VOIX: Oui.

M. CHEVRIER: Me permettez-vous de poser une ou deux questions?

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. CHEVRIER: Monsieur Langlois, au cours de votre exposé, vous avez assimilé l'exemption du paiement obligatoire des droits de pilotage à l'exemption de l'obligation d'avoir un pilote à bord d'un navire?

M. LANGLOIS: Oui.

M. CHEVRIER: Sur quoi fondez-vous cette assertion?

M. LANGLOIS: Je dis que cette obligation constitue un encouragement qui a donné des résultats, parce que dans tous les districts où elle est imposée, les propriétaires de navires emploient des pilotes.

M. CHEVRIER: J'ai une autre question à vous poser sur les conditions du pilotage dans le secteur de Saint-Régis à Montréal. Vous avez parlé des écluses qui ont coûté très cher et présentent des dangers, ainsi que des sommes considérables que coûteraient la réparation des portes d'écluse, si elles étaient endommagées. Mais quelle est la situation dans les autres parties du canal, là où il n'y a pas d'écluses? Est-il difficile d'y diriger un navire?

M. LANGLOIS: Il est toujours difficile de diriger un navire dans un chenal étroit. Dans les parcours du canal qui s'étendent entre les écluses, on navigue presque tout le long entre deux berges et le chenal est très étroit. Comme les navires doivent marcher à vitesse réduite, ils ne répondent pas aussi bien au gouvernail, de sorte que le pilote a plus de difficulté à maîtriser la marche du navire, ce qui constitue un danger véritable.

M. CHEVRIER: Vous avez dit que de plus grands navires sont en construction. Avez-vous quelque statistique sur le tonnage des navires qui sont entrés dans le canal en 1960, en comparaison de la première année de son utilisation?

M. LANGLOIS: Je le regrette, mais je n'ai pas cette statistique. Je sais qu'on en construit de plus grands tous les jours et qu'ils sont plus rapides et d'un plus fort tirant d'eau.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Représentez-vous tous les capitaines et les maîtres des navires des lacs?

M. LANGLOIS: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je le savais, mais je tenais à l'établir clairement. En outre, vous représentez les capitaines et les maîtres des navires canadiens qui font des voyages à l'étranger?

M. LANGLOIS: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour ce qui est de la sécurité, quelle a été l'expérience dans les Grands lacs en général, des navires qui font le transport en vrac, c'est-à-dire des grands navires que vous avez mentionnés?

M. LANGLOIS: Je regrette de ne pas avoir la statistique pertinente. Toutefois, je crois que M. Lalonde pourrait vous donner ce renseignement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez une bonne idée de la situation. Y en a-t-il eu plusieurs qui ont eu des accidents, ou qui ont causé des dommages, ou bien les accidents ont-ils surtout été causés par les océaniques qui n'ont pas été construits spécialement pour la navigation dans les Grands lacs?

M. LANGLOIS: Je le regrette, mais je n'ai pas de renseignement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Alors vous n'avez pas de renseignement qui permette de dire que les plus grands navires offrent un plus grand danger à la sécurité que les plus petits?

M. LANGLOIS: Je dis que plus le navire est grand, plus le danger est grand, car les plus gros navires sont plus difficiles à manœuvrer.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Même avec tous les moyens perfectionnés dont ils disposent, ils restent plus difficiles à manœuvrer?

M. LANGLOIS: Oui, parce qu'ils ont un plus fort tirant d'eau et sont plus difficiles à gouverner en eau peu profonde.

M. CROUSE: N'est-il pas vrai que, grâce aux hélices à pas variable et aux appareils de contrôle automatique, il est plus facile de les diriger de la passerelle qu'autrefois?

M. LANGLOIS: Je dirige aussi des navires, bien que d'un tonnage moins considérable que ceux-là. Mais lorsque vous parlez du contrôle de la passerelle, il s'agit d'appareils mécaniques. Personnellement, je préfère de beaucoup le contrôle d'un pilote à celui d'une machine. Si la mécanique se déränge, il n'y a personne pour la rectifier.

M. GRANGER: Les cargos ordinaires ont-ils des hélices à pas variable?

M. CROUSE: Les plus modernes en sont munis. Il n'y a jamais lieu de renverser la marche des machines. Elles sont toujours en marche avant.

M. LANGLOIS: A ma connaissance, un bien petit nombre de ces navires sont munis d'hélices à pas variable. Mais certains pilotes pourraient vous répondre plus exactement que moi à cet égard.

M. FISHER: Le ministère des Transports vous a-t-il déjà consulté, depuis quelques années, quand il s'est agi de modifier la loi sur la marine marchande?

M. LANGLOIS: Quand il s'est agi du bill S-3, on ne nous a pas consultés au préalable, mais nous avons eu de longues discussions par la suite. Je ne pense pas que nous ayons eu l'occasion de discuter le présent bill avant sa présentation.

M. FISHER: On ne vous a pas consulté au sujet de cet article 15?

M. LANGLOIS: Non.

M. FISHER: On ne vous a pas demandé votre opinion?

M. LANGLOIS: Non.

M. FISHER: Mais il n'y a aucune suite de précédents qui indique qu'on devrait vous consulter sur les questions de cette nature?

M. LANGLOIS: Pas que je sache.

M. FISHER: Vous avez suivi la même ligne de raisonnement que M. Lalonde. Vous craignez que si l'exemption est accordée aux navires américains dans le cas actuel, ils l'exigeront ensuite jusqu'à Sept-Îles. C'est ce que vous soutenez, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS: C'est l'un de mes arguments.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner votre opinion sur la sécurité relative dans ce secteur, comparativement au secteur de Québec à Sept-Îles?

M. LANGLOIS: Pour ce qui est de la sécurité dans le secteur du Saint-Laurent en cause, les eaux sont peu profondes, les chenaux sont étroits, les navires sont en quelque sorte emprisonnés entre les deux berges et doivent procéder à faible allure, ce qui rend le pilotage difficile. Si vous n'avez pas un pilote qui connaît bien les conditions locales et l'effet des courants et des vents, l'élément de sécurité est réduit. Le même danger n'existe pas, par exemple, entre Québec et Les Escoumains. C'est le secteur en aval de Québec. Mais il y a là d'autres éléments et d'autres situations qu'il faut connaître.

M. FISHER: En somme, si le secteur en discussion offre des dangers considérables, qu'on ne rencontre qu'à un degré moindre en aval de Montréal, vous prétendez que cette exemption autorisera les Américains à demander le même privilège en aval et jusqu'au golfe?

M. LANGLOIS: Oui. Il serait bien humain qu'après avoir obtenu un privilège sans même l'avoir demandé, les Américains réclament ensuite davantage.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner une idée générale de la nationalité des navires qui transportent le minerai de fer des ports du golfe aux lacs inférieurs?

M. LANGLOIS: Je craindrais de vous induire en erreur.

M. FISHER: La proportion des navires américains employés au transport du minerai de fer du golfe aux lacs inférieurs est-elle élevée?

M. LANGLOIS: Je ne puis vous en donner le pour-cent, mais dorénavant, après l'ouverture du port Cartier, qui est une nouvelle exploitation de fer de l'Ungava, on peut s'attendre à ce que le nombre des navires américains qui feront le service entre ce port et les ports des États-Unis sera plus considérable.

Cette question de la sécurité présente encore un autre aspect important. Il existe un danger de confusion entre les règles de la navigation dans les Grands lacs et les règles internationales. D'une part, il faut tenir compte des règles spéciales de la navigation dans les Grands lacs et d'autre part, des règles internationales destinées à prévenir les collisions en haute mer. A moins de bien connaître les deux règles, on est exposé à un nouveau danger en ce qui a trait à la sécurité des navires dans ces parages.

M. FISHER: Si je comprends bien, vous vous opposez à la mention dans l'article 15 des navires immatriculés au Canada, parce que c'est tout simplement un double emploi?

M. LANGLOIS: Oui, c'est une répétition. Je ne vois pas pourquoi on mentionne les navires canadiens dans cet article, car ils jouissent déjà de l'exemption.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A votre connaissance, existe-t-il une grande différence dans la formation et la compétence des capitaines et maîtres américains des lacs en comparaison des capitaines et maîtres canadiens des lacs?

M. LANGLOIS: Je regrette, mais je ne connais pas les méthodes d'entraînement américaines.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avez-vous déjà navigué dans les Grands lacs?

M. LANGLOIS: Non.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous dites que l'on ne devrait pas mentionner les navires du Canada dans cet article, parce qu'ils sont déjà exemptés. Voyez-vous quelque objection à ce que cette exemption soit accordée aux navires canadiens?

M. LANGLOIS: L'exemption est accordée par la loi sur la marine marchande depuis 1934. Dans certaines circonstances, l'exemption a été retirée par le gouverneur en conseil, en application de l'article 347. Si ma mémoire ne fait pas défaut, les navires canadiens jouissent de l'exemption, par exemple, de Québec aux Escoumains, s'ils ont un tonnage de plus de 2,500 tonneaux. De 2,000 à 2,500 tonneaux, ils sont exemptés s'ils font un service régulier entre certains ports du bas Saint-Laurent. Mais je parle de mémoire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez insisté sur l'importance de la sécurité. Votre raisonnement est basé sur ce point. Quelle différence y a-t-il, du point de vue de la sécurité, lorsqu'il s'agit d'un navire américain plutôt que d'un navire canadien, dans les mêmes circonstances?

M. LANGLOIS: Ce n'est pas ce que j'ai dit, vu que les navires canadiens sont déjà exemptés. Mais, je le répète, cette exemption a déjà été retirée en application de l'article 347, ce que nous approuvons et que nous voudrions rendre permanent pour plus de sécurité.

M. BALCER: Votre réponse n'est pas tout à fait exacte.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En premier lieu, vous avez dit qu'ils sont exemptés. Mais je ne comprends pas bien. J'avais l'impression que le mot «Canada» est inutile dans le présent article, parce que nos navires sont exemptés en vertu d'une autre loi. Mais maintenant, je ne comprends plus très bien.

M. LANGLOIS: Oui, ils sont exemptés par la loi, mais l'exemption a été retirée dans certains districts. Dans le nouveau district constitué en novembre dernier, l'exemption n'a pas été retirée. Est-ce clair?

M. CHEVRIER: En réponse à une question, vous avez dit que ce projet de modification peut être le premier pas en vue de l'exemption future des navires

américains en aval et vous avez même mentionné jusqu'au Havre-Saint-Pierre. La compagnie américaine Carghill n'est-elle pas actuellement à construire un grand élévateur à Baie-Comeau, qui recevra 60 p. 100 de sa capacité en grain canadien et 40 p. 100 en grain américain? Est-il possible que les navires américains soient employés exclusivement au transport des céréales sur le fleuve depuis Baie-Comeau?

M. LANGLOIS: C'est une forte possibilité.

Le PRÉSIDENT: Le ministre désire faire quelques remarques.

M. BALCER: J'aimerais à poser aussi une question à M. Langlois, s'il n'y voit pas d'objection. Vous avez parlé des dangers de la navigation dans ce district. Ces dangers dans le district de Cornwall à Montréal sont-ils différents de ceux qu'offrent les autres districts de pilotage des Grands lacs, où les navires américains et canadiens sont tous exemptés?

M. LANGLOIS: Parlez-vous des eaux libres des lacs?

M. BALCER: Je parle du canal Welland, de la rivière Detroit, de la rivière Sainte-Claire et de la région du Sault-Sainte-Marie.

M. LANGLOIS: Mon opinion personnelle, c'est que le danger doit être à peu près égal.

M. BALCER: Vous dites qu'il est à peu près égal. Vous avez aussi dit que les navires américains peuvent avoir parmi les membres de leur équipage des personnes qui feront le pilotage. N'est-il pas vrai que ces personnes affectées au pilotage seront à bord régulièrement, en qualité de membres de l'équipage?

M. LANGLOIS: Oui, elles seront membres de l'équipage. Mais j'imagine qu'on prendra à bord un subrécargue.

M. BALCER: Les dangers que vous avez mentionnés n'existaient-ils pas avant que le gouvernement impose aux navires le paiement obligatoire des droits de pilotage?

M. CHEVRIER: Allez-vous aborder le côté politique de cette question, ou vous limiter exclusivement à l'aspect technique?

M. BALCER: Non, je fais simplement remarquer que ces dangers existent depuis très longtemps et j'essaie de découvrir pourquoi on n'a rien fait à cet égard antérieurement à novembre 1960. Si ces dangers étaient si graves et si évidents, pourquoi n'a-t-on pas rendu le pilotage obligatoire auparavant?

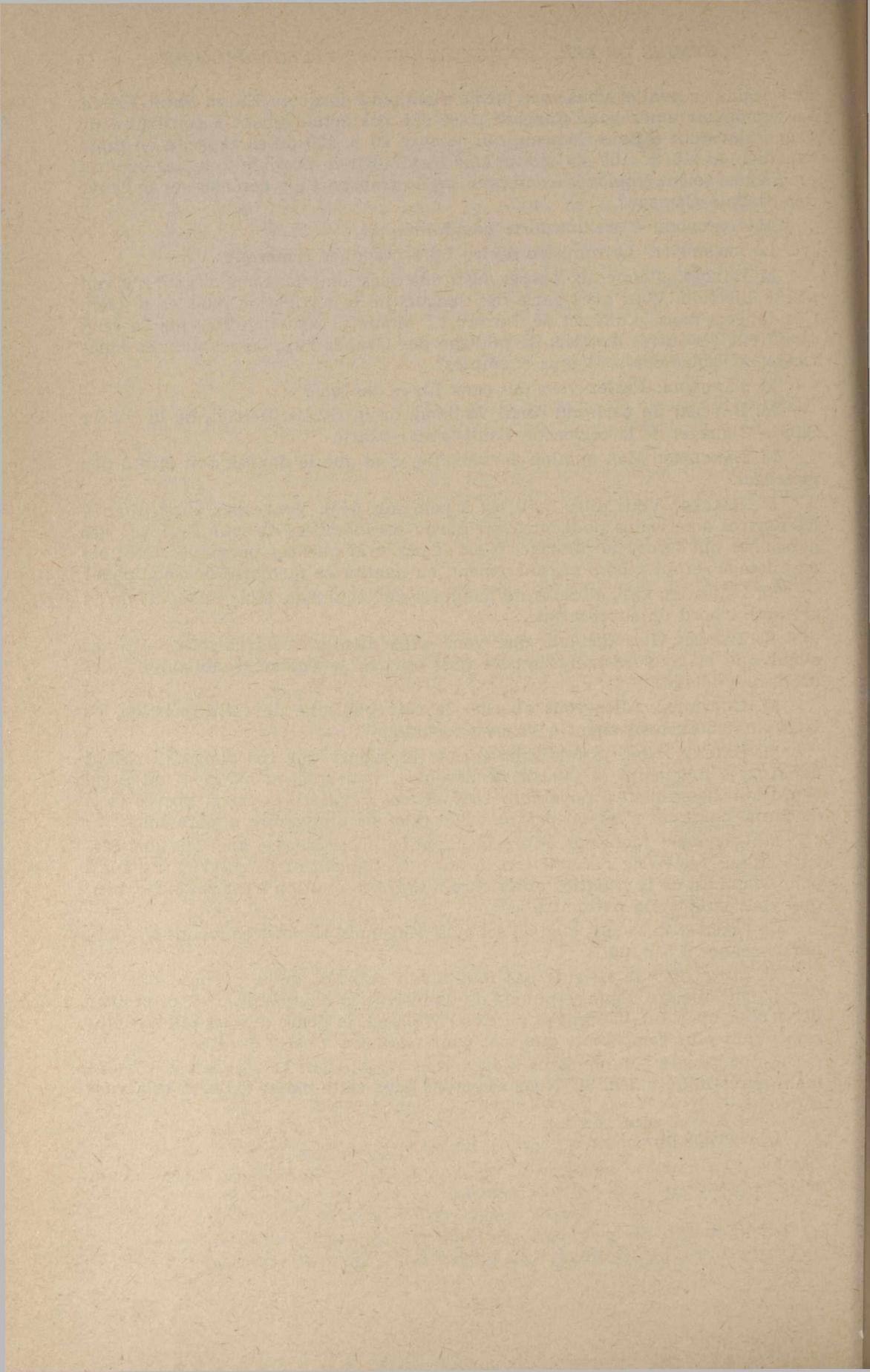
M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne m'oppose pas à ce que l'on discute ce qui relève de l'accord conclu entre le Canada et les États-Unis. Mais pour ce qui est de la situation antérieure à 1957, la question n'est pas juste, bien que vous puissiez la permettre.

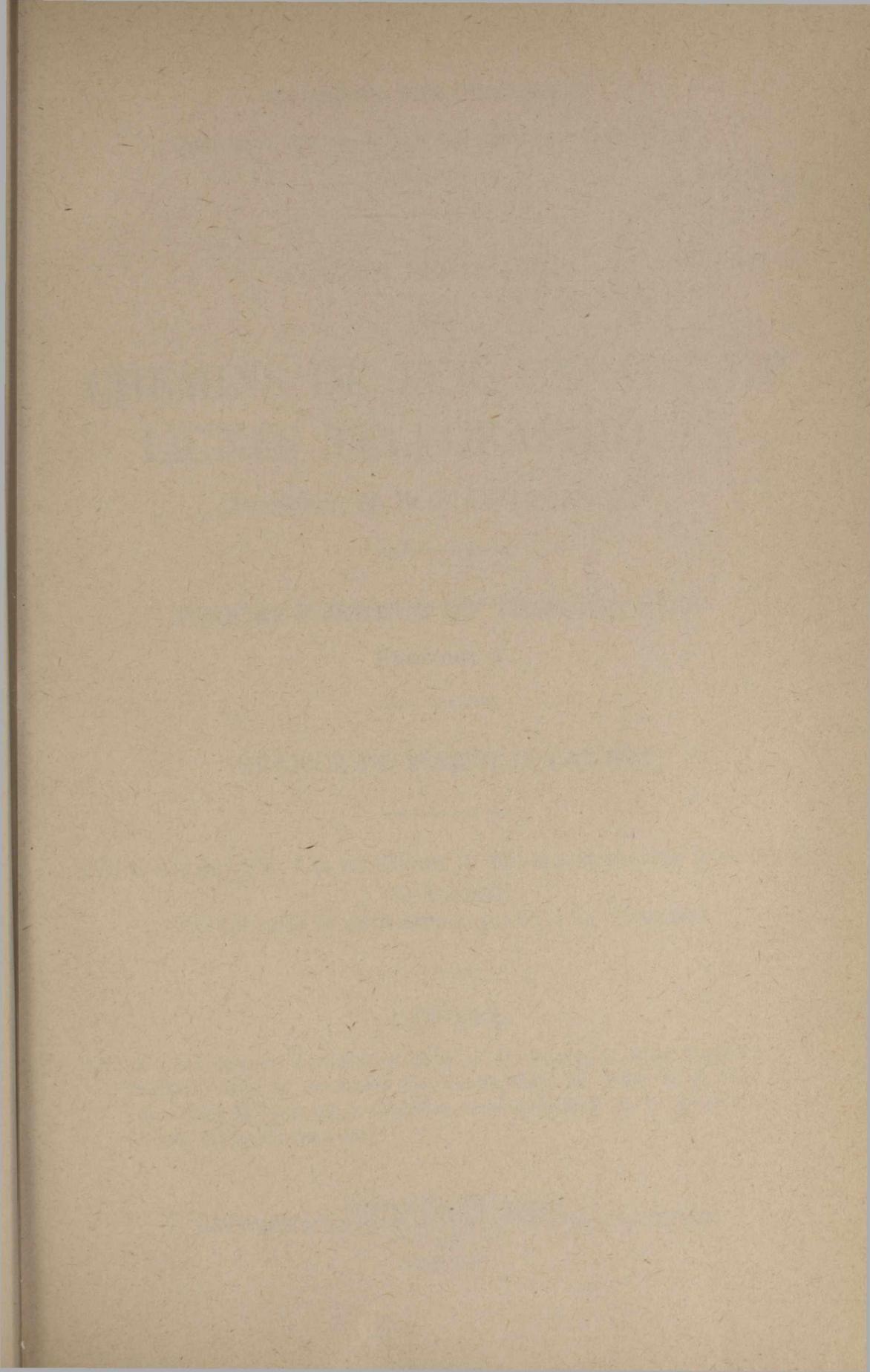
Le PRÉSIDENT: Je suis bien de cet avis. Mais nous sommes convenus d'ajourner la séance à 5 h. 30.

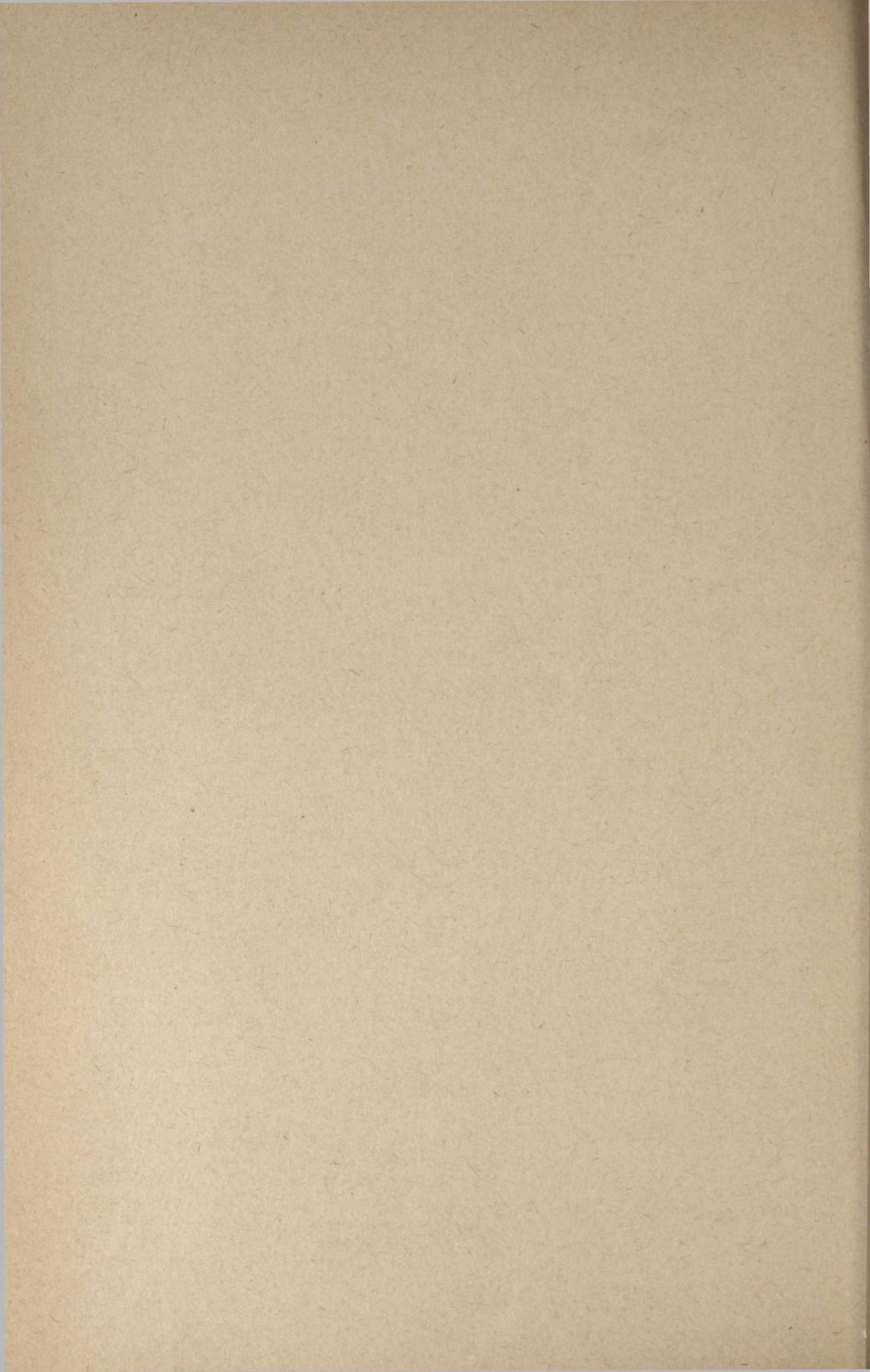
M. LANGLOIS: Je ne suis pas tout à fait satisfait de la réponse que j'ai donnée au ministre. Pour ce qui est du danger de la navigation dans ce secteur particulier du Saint-Laurent et du canal Welland, je pense que les pilotes intéressés sont plus compétents que moi pour répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Merci. Nous ajournerons maintenant la séance jusqu'à demain après-midi, à 2 h. 30. Nous siégerons dans cette même salle, si cela vous convient.

(Assentiment.)







CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

President: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

SÉANCE DU MARDI 30 MAI 1961

Bill C-98, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande
du Canada

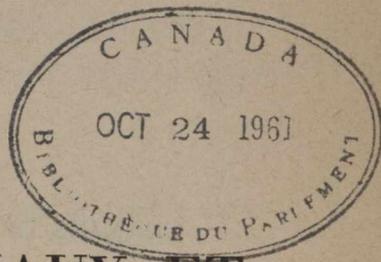
Y compris le septième rapport à la Chambre

TÉMOINS:

L'hon. Léon Balcer, ministre et MM. J. R. Baldwin, Alan Cumyn, R. R. MacGillivray, du ministère des Transports; M^e Marc Lalonde, avocat-conseil et M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

25340-1-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Martial Asselin

et MM.

Allmark	Drysdale	McGee
Badanai	Dumas	McGregor
Baldwin	Fisher	McPhillips
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bourbonnais	Granger	Pascoe
Bourget	Grills	Payne
Bourque	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Pitman
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Kennedy	Rapp
Bruchési	LaMarsh (M ^{11e})	Rogers
Cadieu	Lessard	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacInnis	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Speakman
Chown	Martini	Thompson
Creaghan	McBain	Tucker
Crouse	McDonald	Valade
Denis	McFarlane	Woolliams
		Wratten—(60)

Secrétaire du comité:
Antoine Chassé

RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI 31 mai 1961

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

SEPTIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le Bill C-98, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, et est convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Le paragraphe (4) du nouvel article 457A de la loi, édicté par l'article 23 du bill, est retranché et remplacé par ce qui suit:

(4) Aucun capitaine ou autre personne en charge d'un bâtiment ne peut être déclaré coupable d'une infraction prévue au paragraphe (3) si ce capitaine ou cette personne établit qu'en se conformant à l'ordre d'un coordonnateur de sauvetage ou d'une personne agissant sous la direction de ce dernier il ou elle aurait exposé son bâtiment *ou sa remorque* ou les personnes à bord à un danger grave.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages apportés relativement à ce bill est annexé aux présentes.

Le président,
W. M. Howe

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, pièce 253-D

MARDI 30 mai 1961

(10)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 2 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Bourget, Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Creaghan, Crouse, Denis, Drysdale, Fisher, Granger, Howe, Kennedy, Lessard, Martini, McFarlane, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pitman, Rogers, Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Thompson, Tucker, Woolliams, Wratten. (26)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre; M. Alan Cumyn, directeur des règlements de la marine; M. R. R. Macgillivray, avocat-conseil adjoint; le capitaine F. S. Sclocombe, chef de la division nautique et du pilotage; M. G. Guthrie, registraire en chef des navires, M. A. G. E. Argue, de la Direction des télécommunications, tous du ministère des Transports. M^e Marc Lalonde, avocat et M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et président des pilotes de la zone de Cornwall sont aussi présents.

Le Comité reprend l'étude, interrompue le lundi 29 mai, du bill C-98 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

L'honorable Léon Balcer donne au Comité d'autres explications sur certains points soulevés au cours des témoignages rendus le jour précédent. Le ministre est interrogé à nouveau et les réponses à certaines questions de nature technique sont fournies par MM. Baldwin, Cumyn, et Macgillivray, du ministère des Transports.

A la demande de M. Chevrier, il est décidé que M^e Marc Lalonde soit de nouveau appelé à témoigner.

M^e Lalonde présente M. Jean-Guy Chartier, président de la Corporation des pilotes de la zone de Cornwall. Les membres du Comité posent quelques questions à ces deux messieurs qui se retirent ensuite.

Le Comité passe ensuite à l'étude de chaque article du Bill C-98.

Les articles 1 à 14 sont étudiés et adoptés séparément.

ARTICLE 15

Après une longue discussion sur cet article, M. Chevrier propose, avec l'appui de M. Granger, que ledit article soit supprimé.

La motion de M. Chevrier, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 15 contre 7.

M. Chevrier propose alors, avec l'appui de M. Granger, que l'article soit modifié par la suppression des mots «Canada ou» à la première ligne du nouvel alinéa (*ee*) de l'article 346 de la Loi qui est prévu dans ledit article 15.

La motion de M. Chevrier, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 14 contre 8.

M. Chevrier propose de plus, avec l'appui de M. Granger, que l'article 15 soit modifié par la suppression de tous les mots qui suivent le mot «conduits» aux lignes 41, 42 et 43 de la page 9 du bill et leur remplacement par les mots: «dans la zone de pilotage de Cornwall».

La motion de M. Chevrier, mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée de 14 contre 7.

L'article 15 est finalement adopté sur division.

Les articles 16 à 21 sont étudiés un à un et adoptés.

ARTICLE 22

Après discussion sur cet article, M. Browne (*Vancouver-Kingsway*) propose, avec l'appui de M. Phillips, que ledit article soit modifié a) par l'adjonction, après le mot «bâtiment» à la quinzième ligne de la page 11 du bill, des mots «ou remorque», b) par la suppression du «son» de la ligne suivante.

La motion de M. Browne (*Vancouver-Kingsway*), mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'article ainsi modifié est adopté.

Les articles 23 à 41 sont étudiés un à un et adoptés.

Le préambule et le titre du bill sont adoptés.

Le bill tel que modifié est adopté sur division et il est décidé qu'il en soit fait rapport à la Chambre.

Le président fait savoir aux membres du Comité qu'un autre bill doit être étudié à une séance ultérieure du Comité où seront présents le parrain du bill et les autres parties intéressées.

A 5 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé

TÉMOIGNAGES

MARDI 30 mai 1961
2 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Hier, nous avons commencé à examiner l'article 1 et nous avons entendu des représentants de la Fédération des pilotes du service fluvial et de la Guilde canadienne de la marine marchande ainsi que le ministre et les fonctionnaires de son ministère.

Nous continuons l'examen de l'article 1. Monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Avant de laisser l'article 1 pour passer aux autres dispositions du bill, je crois que le Comité doit obtenir des éclaircissements du ministre et des fonctionnaires de son ministère sur ce qui me paraît être une divergence d'opinions évidente entre le dernier témoin, M. Langlois, et le ministre ou ses fonctionnaires. Il y a donc une ou deux questions que j'aimerais poser au ministre et à ses adjoints.

Contrairement au ministre, M. Langlois a déclaré clairement que si l'on paie des droits de pilotage il faut avoir un pilote à bord. Dans ce cas, si cette affirmation est exacte, et je n'ai aucune raison de supposer le contraire après les témoignages qu'il a invoqués, je suis frappé par le fait que nous abandonnons aux États-Unis notre droit d'insister pour que leurs vaisseaux soient pilotés par des pilotes canadiens dans une partie importante et coûteuse du Saint-Laurent et dans des eaux qui sont entièrement canadiennes.

De plus—et cette idée me frappe—si la supposition est exacte, nous abandonnons le droit de déterminer quelles sont les qualités requises de ces pilotes, car le Comité s'accordera à dire, je crois, que, d'après les témoignages rendus l'an dernier lors de l'étude d'un bill semblable, les qualités exigées des pilotes canadiens sont dans l'ensemble supérieures à celles qu'on exige aux États-Unis et je ne dis pas ça pour être désagréable. Si c'est le cas, nous accordons alors aux Américains le même statut qu'aux armateurs ou exploitants de nos propres vaisseaux. De plus, nous perdons notre droit légitime de contrôler la navigation dans ces eaux et cela sans traité. A l'heure actuelle, il y a un traité qui donne certains droits aux vaisseaux et aux navires des États-Unis. Si nous nous conformons à ce traité, nous ne faisons aucune concession, nous ne cédonnons ni ne réclamons rien, malgré ce qui ressort des témoignages des fonctionnaires.

Il y a aussi un autre point qui découle de la divergence d'opinions entre les témoins, soit entre M. Lalonde et M. Langlois d'une part, et les fonctionnaires du ministère d'autre part; c'est que les ouvrages construits dans ce secteur pour la canalisation du Saint-Laurent, par exemple, l'écluse de St-Lambert, l'écluse de Sainte-Catherine et l'écluse de Beauharnois sont des travaux de navigation coûteux. Dans cette section, les eaux sont rapides et traîtresses et les pilotes des États-Unis n'y ont jamais navigué entre St-Régis et Montréal. Actuellement, on n'utilise pas leur services mais ceux de pilotes canadiens. La modification relative à l'exemption qui fait l'objet de l'article 15 permettra de ne plus avoir recours aux services des pilotes. Le capitaine du navire pourra conduire son bateau lui-même dans ces eaux ou engager un pilote canadien s'il le désire.

Comme la fédération l'a déjà fait savoir par l'intermédiaire de son avocat, son attitude relativement à cette zone de navigation est celle qui a déjà été consignée dans le compte rendu d'hier. Il me semble que cette déclaration est

en complète contradiction avec la déclaration que le ministre a faite hier lorsqu'il a demandé pourquoi, si ces dangers n'existaient pas auparavant, on imposerait le pilotage obligatoire? Je crois qu'il y a une sérieuse distinction à faire. Premièrement, les canaux étaient désuets; ils avaient un tirant d'eau de quatorze pieds. De plus, le tonnage des bateaux était loin d'être aussi fort qu'il l'est depuis l'ouverture de la voie maritime. Par exemple, les cargaisons qui descendaient et remontaient ces eaux s'élevaient à peine à dix millions de tonnes tandis que maintenant les cargaisons ainsi transportées s'élèvent à beaucoup plus de vingt millions de tonnes. C'est pourquoi, le ministère jugeait qu'il n'était pas nécessaire d'avoir des pilotes à Cornwall et à Saint-Régis. Maintenant, en raison de la circulation accrue, des aménagements qui ont été faits, on a jugé qu'il était important de diviser la zone de pilotage Montréal-Ottawa-Kingston en deux sections, celle de Montréal-Cornwall-St-Régis et celle de Cornwall-St-Régis-Kingston. Il me semble que tout ceci sert à prouver pourquoi il est nécessaire aujourd'hui à la lumière des témoignages que nous avons entendus d'imposer le pilotage obligatoire.

Le gouvernement a reconnu ce besoin l'automne dernier lorsqu'il a créé la nouvelle zone de pilotage entre Montréal et St-Régis. S'il soutient que le pilotage n'est plus nécessaire dans cette région, ce n'est certainement pas en raison de l'expérience qu'il a acquise depuis le mois de novembre jusqu'aujourd'hui ou jusqu'au moment où la loi a été rédigée, parce qu'aucune expérience ne peut être acquise au cours de la saison d'hiver. La zone de pilotage a été créée en novembre à la fin de la saison de navigation.

Pour la sécurité maritime, il faut tenir compte de l'endurance physique des pilotes. Ils connaissent la région et ils savent très bien que l'on ne peut pas la traverser en moins de six ou huit heures parce que les vents, les contre-courants et les rapides peuvent causer bien des retards. Il faut parfois plus de six ou huit heures. En conséquence, le capitaine doit tenir la barre plus longtemps encore, quels que soient les délais.

Voilà pourquoi j'estime que les fonctionnaires du ministère des Transports ou le ministre doivent donner une explication au sujet de la divergence des avis exprimés par les deux témoins et par les fonctionnaires du ministère.

Je ne suis pas satisfait; l'on m'a déjà dit que l'exemption de droits est la même chose que l'exemption de pilotage, or l'exemption de pilotage signifie que les navires des États-Unis auront dans cette section entièrement canadienne du fleuve des droits que jusqu'ici ils n'avaient pas.

M. Léon BALCER (*ministre des Transports*): Je dois dire en premier lieu qu'ils avaient déjà ces droits. Ils ont aujourd'hui exactement les mêmes droits qu'ils avaient dans le passé.

Monsieur le président, avant de répondre directement aux objections formulées par M. Chevrier, j'aimerais faire une déclaration qui placera la question sous son vrai jour.

Je crains que certains commentaires aient contribué à créer l'impression que la modification en question provient de l'entente que nous avons conclue avec les États-Unis relativement au pilotage conjoint sur les Grands lacs. Je tiens à répéter que cette modification est avant tout attribuable à notre désir d'aider les pilotes de la région Cornwall-Montréal en imposant des droits obligatoires de pilotage et c'est cette raison spéciale qui nous a amenés à présenter cette modification.

Quand les pilotes m'ont demandé d'imposer des droits de pilotage obligatoires dans cette région à l'automne de 1960, nous commençons seulement à discuter les détails de l'arrangement convenu avec les États-Unis. En réalité, c'est parce que nous avons décidé d'accéder aux demandes des pilotes à cet égard que nous avons dû tenir compte de l'effet de cette décision sur les négociations qui ne venaient que de commencer avec les États-Unis.

De plus, comme les pilotes insistaient pour que les dispositions relatives aux droits obligatoires entrent en vigueur immédiatement dès novembre dernier, c'est alors qu'il a fallu régler la question. Dans cette conjoncture, nous nous sommes vite rendus compte que nous devons exempter les navires américains si nous voulions en venir à une entente générale satisfaisante avec les États-Unis. C'est la demande des pilotes relativement à une zone de droits obligatoires et leur insistance pour que ces droits soient appliqués dès l'automne de 1960 qui a déclenché toute l'affaire. J'ajoute que dès lors la situation a été clairement exposée aux pilotes.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question? Si, comme le ministre le prétend, cette loi est destinée à aider les pilotes de la région Montréal-Cornwall, pourquoi les pilotes se présentent-ils ici pour s'opposer à la mesure?

M. BALCER: Laissez-moi continuer et je crois que je répondrai à votre question. A ce moment-là, il y avait un différend entre les pilotes, la fédération maritime et la marine fédérale. Il y avait des menaces de grève et les pilotes ont été convoqués à Ottawa; entre autres demandes qu'ils nous ont présentées, ils voulaient que nous imposions des droits obligatoires dans la zone Montréal-Kingston. Pour répondre à cette demande, nous avons dit que c'était très bien, que nous allions y accéder et imposer les droits obligatoires. Cependant, je leur ai dit aussi que, dès que la modification à la Loi sur la navigation serait adoptée par la Chambre, les navires des États-Unis seraient exemptés et que les pilotes devaient s'en souvenir. Nous apportons cette modification précisément pour exécuter la promesse que nous avons faite en novembre dernier.

Sur un autre point, celui de la sécurité à bord des navires, M. Chevrier a dit que M. Langlois dans son témoignage d'hier semblait être en désaccord avec moi et mes fonctionnaires.

M. Langlois a signalé qu'une grande partie de la navigation dans ce secteur se fait entre les murs des canaux et les digues. Comme M. Chevrier l'a fait remarquer, il y a aussi des rapides et divers obstacles. Cependant, il a omis de dire que l'habileté à manier leurs propres navires dans les espaces aussi étroits est surtout l'apanage des capitaines des Grands lacs, qu'ils soient du Canada ou des États-Unis. Il y a environ 80 milles entre Montréal et l'écluse Eisenhower en face de Cornwall et presque la moitié de ce trajet se fait à l'intérieur d'un canal. Pour ce qui est du lac Saint-Louis et du lac Saint-François, les chenaux n'en sont plus du tout les mêmes qu'avant la construction de la voie maritime et les indications y sont excellentes. Même si un capitaine des Grands lacs qui n'a jamais navigué sur la voie maritime désire recourir aux services d'un pilote la première fois, il se familiarise bien vite avec le chenal. On doit se rappeler que les capitaines conduisent leurs propres navires sans l'aide de pilotes dans tous les autres canaux étroits et dans tous les ports du réseau des Grands lacs. Ils connaissent les réactions de leurs navires dans des passages étroits et peu profonds et on ne saurait prétendre avec raison que dans ces eaux un bateau serait plus en sécurité entre les mains d'un pilote qui ne l'a jamais conduit auparavant.

Je crois que cela répond à la question relative à la sécurité.

M. CHEVRIER: Comment expliquez-vous le fait qu'il n'y a pas de pilotes des États-Unis qui conduisent les navires dans cette région et qu'il n'y en a jamais eu en ces dernières années?

M. BALCER: C'est que les capitaines de ces navires fluviaux ont l'expérience de ces eaux.

M. CHEVRIER: Voilà la question.

M. BALCER: Et la modification n'exempte que les navires pilotés par un pilote canadien ou par un capitaine de navire des lacs. Il n'est pas question de permettre aux pilotes des États-Unis de piloter les navires de Cornwall à Montréal.

M. CHEVRIER: Je le comprends. C'est bien clair à mes yeux, mais il est maintenant question de permettre au capitaine d'un navire des États-Unis de conduire son navire jusqu'à Montréal.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il avait ce droit jusqu'en novembre.

M. CHEVRIER: Il s'agit de savoir s'il n'aura plus ce droit en vertu des dispositions du bill ou s'il peut prendre un pilote canadien s'il le désire. C'est l'un ou l'autre.

M. BALCER: C'est exact.

M. CHEVRIER: Et, actuellement, en raison des eaux traîtresses, à mon avis, et je peux me tromper, il n'a pas les connaissances nécessaires pour conduire le navire dans cette dangereuse section. Je crois que c'est beaucoup plus dangereux que les canaux de raccordement.

M. BALCER: C'est une question d'opinion, mais je ne suis pas d'accord avec vous. Les spécialistes m'ont dit que le fait de connaître le navire est un élément important du pilotage; or, qui peut mieux connaître la manœuvre d'un navire que le capitaine? Cependant, rien n'empêche un navire des États-Unis de recourir aux services d'un pilote canadien.

M. CHEVRIER: Ceci ne répond certainement pas au point soulevé par M. Langlois, d'après lequel il n'est plus nécessaire d'avoir des pilotes à bord des navires dans la zone St-Régis-Montréal.

M. BALCER: Voilà. Nous sommes revenus à la situation qui existait à l'égard des navires des États-Unis en novembre 1960.

M. CHEVRIER: Mais, sauf erreur, les pilotes ne souscrivent pas à cette interprétation.

M. BALCER: S'ils s'y opposent, c'est aussi en vue de prévenir tout autre empiètement. Ils ont voulu montrer par là bien clairement qu'ils s'opposent à tout ce qu'on pourrait tenter en aval de Montréal.

M. CHEVRIER: Ils étaient tous deux carrément contre la modification, premièrement en raison de l'entente qu'ils avaient conclue et, deuxièmement, parce que c'est là une première mesure tendant à exempter les navires de pilotage jusqu'à Sept-Îles, et plus loin encore si l'on aménage des ports au delà de Havre-St-Pierre.

M. BALCER: Je peux dire, à titre de ministre, que nous n'avons nullement l'intention de le faire. Nous ne faisons que revenir à l'état de choses qui existait en novembre 1960 en ce qui concerne les navires des États-Unis.

M. CHEVRIER: Je crois qu'un mot pourrait aider. Le Comité se contenterait bien de la parole du ministre mais, comme le ministre le sait bien, les intentions ministérielles sont modifiées de temps à autre. Il suffirait d'ajouter les mots «en aval» à la ligne 43 de l'article 15 qui se lirait ainsi:

Pendant qu'ils naviguent dans une zone de pilotage quelconque sur le fleuve Saint-Laurent en amont ou en aval de la zone de pilotage de Montréal.

Avec ces deux mots, vous pouvez ouvrir toute la région en aval de la section internationale jusqu'à Havre-St-Pierre.

M. BALCER: Tant que je serai ministre des Transports, cela ne se fera pas.

M. BOURGET: Le ministère avait-il l'intention d'interdire aux navires des États-Unis de descendre le Saint-Laurent plus loin que Montréal?

M. BALCER: Non.

M. BOURGET: Et le ministère n'a-t-il pas retiré un bill à ce sujet il y a deux ans?

M. BALCER: Certainement pas.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour faire suite à la question de M. Chevrier...

Le PRÉSIDENT: Pour les membres du Comité qui viennent d'arriver, je dirai que la discussion porte sur l'article 15 du bill qui, d'après le Comité, est l'un des articles litigieux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour faire suite à la déclaration de M. Chevrier, avant le 17 novembre 1960, soit à partir du moment où la voie maritime a été ouverte jusqu'au 17 novembre 1960, où l'on a adopté le décret ministériel rendant le pilotage obligatoire dans cette zone, n'y a-t-il pas un certain nombre de navires américains des lacs qui ont navigué sur la voie maritime?

M. BALCER: Oui.

M. ALAN CUMYN (*Directeur des règlements de la marine*): Il y en a eu probablement très peu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce qu'ils naviguaient sous la conduite de leur propre capitaine ou celle de pilotes?

M. CHEVRIER: Ils avaient recours à des pilotes.

M. CUMYN: Nous pourrions aller aux renseignements, mais je ne saurais vous dire s'ils ont eu recours à des pilotes ou non.

M. CHEVRIER: Ils avaient recours à des pilotes.

M. CUMYN: Des pilotes canadiens montaient à bord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils ont employé des pilotes canadiens jusqu'en novembre. Les employaient-ils librement?

M. CUMYN: Oui, et il y en avait très peu.

M. TUCKER: A quel endroit, les pilotes montaient-ils à bord?

M. CUMYN: A l'écluse Snell quand le district a été divisé?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quand le district a-t-il été partagé en deux?

M. CUMYN: Le district a été officiellement divisé en deux en 1960, mais, dans la pratique, on a changé de pilote à l'écluse Snell pendant un an ou deux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je suis un peu mêlé.

M. CHEVRIER: Qui ne le serait pas?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La région comprise entre St-Régis et Kingston était-elle une zone où le pilotage était obligatoire avant novembre 1960?

M. CUMYN: Non.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Alors, jusqu'en novembre 1960, le pilotage entre Kingston et Montréal était laissé à la discrétion des capitaines de navires?

M. CUMYN: En effet.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et, avant le 17 novembre 1960, quand le capitaine prenait un pilote pour cette partie du parcours c'était parce qu'il le voulait bien.

M. CUMYN: Oui, monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une autre question qui pourrait être posée à M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Je serai heureux d'y répondre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour revenir à l'aspect purement juridique de la souveraineté, je crois que M. Chevrier conviendra avec moi que renoncer au droit de pilotage dans une zone canadienne en vertu d'un traité avec un pays étranger constitue un plus grave abandon de souveraineté que si l'on y renonce par une simple décision unilatérale du Parlement, décision que nous pouvons modifier ou abroger sans l'intervention d'un autre pays souverain. Je crois qu'il sera d'accord avec moi à ce sujet.

M. CHEVRIER: En toute déférence, je ne suis pas d'accord.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Alors, nous avons tous deux exprimé notre opinion.

M. GRANGER: On peut dire que le pilotage ou l'emploi de pilotes était facultatif pour tous les navires.

M. BALCER: Pour tous les navires.

M. GRANGER: Maintenant il n'y a que les navires du Canada et des États-Unis qui ont cette liberté?

M. BALCER: Et la Grande-Bretagne, comme il est prévu dans la loi.

M. GRANGER: Il me semble qu'on donne aux États-Unis un avantage sur nos amis de la Grande-Bretagne.

M. MCPHILLIPS: Ce sont des navires étrangers.

M. GRANGER: Je n'ai peut-être pas compris parfaitement le ministre, mais je conclus que par cette modification le droit spécial qui était accordé aux navires du Canada est étendu aux navires des États-Unis seulement. Qu'arrive-t-il aux navires de la Grande-Bretagne et du Commonwealth?

M. BALCER: Les navires britanniques, comme les navires canadiens, ont déjà ce droit.

M. CUMYN: La modification ne s'applique qu'aux navires des lacs.

M. BALCER: Aux navires américains des lacs.

M. GRANGER: L'amendement ne s'applique-t-il qu'aux navires des États-Unis? Un navire qui prend une cargaison à Boston et passe par les lacs ne bénéficie-t-il pas de ce privilège?

M. BALCER: Non, il n'en bénéficie pas.

M. GRANGER: Qu'advient-il d'un vaisseau des États-Unis qui prend, par exemple, une cargaison de minerai à Sept-Îles pour la transporter jusqu'à Cleveland?

M. BALCER: Il bénéficie du privilège car il s'agit d'un navire des lacs qui est construit suivant les plans établis, qui ne navigue que dans les eaux intérieures.

M. GRANGER: Même si, en raison de la tournure des événements, il y avait à l'avenir toute une flotte de ces navires?

M. CHEVRIER: Cela veut-il dire que le navire dont M. Granger a parlé devra prendre un pilote à Baie-Comeau par exemple pour se rendre à Montréal et que, quand il pénétrera dans la zone Montréal-Cornwall, il pourra se dispenser des services du pilote?

M. BALCER: Avant 1960, il en était ainsi.

M. CHEVRIER: Il pouvait se dispenser d'un pilote ou prendre un pilote canadien, ou décider de conduire son navire lui-même.

M. BALCER: Oui, en amont de Montréal.

M. CHEVRIER: Cette façon de procéder porterait préjudice aux pilotes dans la zone Montréal-St-Régis.

M. BOURGET: Vous ne pouvez nier qu'il n'est pas obligé de prendre un pilote pour la zone Montréal-Cornwall-St-Régis.

Le PRÉSIDENT: Veuillez vous adresser au président.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il y a une question de terminologie dans tout ceci. Au cours de notre étude de l'article 15, nous avons parlé des navires des lacs, que ce soit des navires du Canada ou des navires des États-Unis. S'il s'agissait d'un navire long-courrier des États-Unis, y a-t-il dans le libellé de la modification proposée quelque chose qui interdirait à un navire long-courrier des États-Unis faisant route vers l'étranger de naviguer dans la voie maritime sans pilote?

M. CHEVRIER: L'article s'applique aux navires de lac et aux long-courriers.

M. BALDWIN: La réponse c'est que la définition même vise à exclure les long-courriers.

M. CHEVRIER: Elle ne les exclut pas.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Peut-être n'y a-t-il là matière qu'à une chicane d'avocats, mais il me semble que ce n'est pas aussi clair que ce devrait l'être.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois qu'il est très clair que la disposition s'applique aux deux. Voici comment elle se lit:

Les navires immatriculés au Canada ou aux États-Unis

(i) en service sur les Grands lacs ou entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent

On ne fait pas la différence entre les navires des lacs et les long-courriers, ce qui veut dire que la disposition s'applique aussi bien aux long-courriers qu'aux navires des Grands lacs.

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

M. BALCER: Voici la réponse: si un navire des États-Unis quitte les eaux intérieures du Canada et les Grands lacs, il devient un long-courrier et n'est pas admissible à cette disposition.

M. CHEVRIER: Alors il faudrait modifier l'article.

M. DRYSDALE: Le sous-alinéa (ii) y pourvoit:

(ii) dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa (i).

M. KENNEDY: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre si cette question ne se rattache pas au pilotage dans le bassin des Grands lacs? Nos pilotes canadiens ont le privilège de naviguer dans les eaux territoriales du lac Michigan, c'est-à-dire dans des eaux territoriales des États-Unis.

M. BALCER: Oui. J'ai fait une déclaration à ce sujet hier. Vous parlez du lac Michigan?

M. KENNEDY: Est-ce que toute la question se rapporte à cela?

M. BALCER: A toute la région des Grands lacs.

M. KENNEDY: Quel privilège les Américains obtiennent-ils de notre côté des lacs?

M. BALCER: Je l'ai expliqué hier. J'ai dit clairement que les États-Unis n'ont imposé aucune restriction. Les armateurs américains ont exercé des pressions pour que l'on impose des restrictions sur le lac Michigan, mais les États-Unis nous ont accordé les mêmes exemptions que nous leur accordons dans la zone Cornwall-Montréal.

M. KENNEDY: Les négociations ont été fondées sur le fait que les pilotes canadiens peuvent exercer leur métier dans les eaux territoriales des États-Unis, c'est pourquoi ceux-ci nous ont demandé le même privilège sur le fleuve.

M. BALCER: Comme je l'ai dit plus tôt, les pilotes ont été mis au courant de ces faits en novembre 1960. Je ne blâmerai certainement pas les pilotes d'essayer d'étendre leur champ d'activité et je serais le dernier à leur reprocher de venir nous demander plus de protection. D'un autre côté, ils sont bien au courant de la situation car on la leur a expliquée en novembre dernier. Lorsqu'ils ont demandé l'imposition de droits obligatoires applicables aux eaux situées de l'autre côté de la frontière, il s'agissait de quelque chose de nouveau qui ne s'était jamais fait auparavant. Nous avons donné la promesse que nous le ferions avec les navires des États-Unis. Les pilotes voulaient à ce sujet une décision immédiate; nous avons pris une telle décision en leur disant en même temps qu'aussitôt que la Loi sur la marine marchande serait révisée en Chambre nous devrions exempter les navires des États-Unis.

M. KENNEDY: L'affaire se réduit à ceci. Les pilotes ne s'opposent pas à la mesure, en ce qui concerne leurs droits de pilotes, mais comme on l'a démontré ici, la sécurité est la seule question en jeu d'après ce que je peux comprendre. En conséquence, vous supposez que les capitaines de navires des États-Unis sont moins compétents que les capitaines de navires canadiens ou britanniques, n'est-ce pas?

M. CHEVRIER: Ils se trouvent dans un secteur où ils n'ont jamais navigué auparavant.

M. KENNEDY: Pourquoi désirez-vous que tous les navires des États-Unis et de la Grande-Bretagne soient inclus, est-ce parce qu'ils ont le droit de passage et qu'ils doivent bien connaître ces eaux?

M. CHEVRIER: Ils ont eu des difficultés assez graves.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que le propriétaire d'un navire de 7 millions de dollars y pensera deux ou trois fois avant de laisser son capitaine s'engager dans cette région sans pilote, que la loi rende le pilotage obligatoire ou non. A mon avis, c'est la conclusion à laquelle on en arrivera.

M. TUCKER: N'y a-t-il pas beaucoup de navires qui ont été endommagés l'an dernier?

M. BALDWIN: Nous ne pouvons pas dire que nous avons des rapports complets. Nous connaissons le cas, signalé par M. Chevrier hier, d'un navire allemand ayant un pilote des États-Unis à son bord dans des eaux canadiennes, ce qui est illégal; cependant les navires canadiens des lacs sont supposés nous rapporter tous les accidents, or ils ne nous ont fait rapport d'aucun accident la saison dernière. Il s'agit de savoir si un accrochage mineur est un accident, c'est une question de jugement. Il y a eu 29 accidents entre Cornwall et Montréal, trois nous ont été signalés entre Kingston et Cornwall. Tous ces accidents sont arrivés alors que des pilotes canadiens étaient à bord.

M. TUCKER: Ces navires avaient tous des pilotes.

M. BALDWIN: A notre avis, il s'agissait dans tous les cas d'accidents mineurs pour lesquels on ne peut blâmer personne en particulier.

M. TUCKER: Ils avaient tous des pilotes?

M. BALDWIN: Oui. C'était des accidents légers comme heurter des quais; dans une zone il y a eu une collision et aussi un échouage.

M. CREAGHAN: Je suis de plus en plus mêlé au sujet de l'article 15. Un des spécialistes expliquerait-il ce qui arriverait à un navire des États-Unis qui se rendrait à un port à l'est de Montréal mais non dans les provinces Maritimes, comme les ports de la côte de Gaspé, dans le golfe Saint-Laurent. Je me demande si la loi est aussi bien rédigée qu'elle le devrait. Je ne sais pas si je me fais comprendre. Je parle d'un navire venant du côté américain ou canadien, des Grands lacs, qui se rendrait à un port situé au nord de Dalhousie, dans la province de Québec. Peut-être n'y a-t-il aucun port dans cette région, je l'ignore.

M. CHEVRIER: Y a-t-il une raison spéciale pour choisir Dalhousie?

M. CREAGHAN: C'est un endroit très important depuis hier.

M. CHEVRIER: C'est merveilleux, si c'est vraiment la raison pour laquelle vous l'avez choisie.

M. CREAGHAN: Vous dites que si un navire se rend dans un port des provinces Maritimes, il n'est pas obligé de prendre un pilote; toutefois, il s'agit d'un port qui n'est pas dans les provinces Maritimes, mais dans la province de Québec et non sur le Saint-Laurent. Le navire peut-il passer par la voie maritime sans pilote?

M. BALDWIN: Prenons Baie-Comeau. Si un navire des États-Unis, navire des lacs comme il se doit, car je me souviens de la réponse à un point soulevé

plus tôt par M. Chevrier d'après lequel le libellé relatif à un navire de lac serait tiré du texte même que le Parlement a adopté dans le paragraphe 6a) pour les mêmes fins. D'après la loi actuelle, même une fois qu'on y aura apporté la modification en cause, ce navire ne sera nullement obligé de prendre un pilote. S'il désire prendre un pilote lorsqu'il entrera dans les eaux canadiennes il devra prendre un pilote canadien. Dans la zone Montréal-Cornwall, il ne sera pas obligé de payer les droits obligatoires de pilotage. Dans la zone Montréal-Québec, d'après la loi actuelle, qu'il se serve d'un pilote ou non il serait obligé de payer les droits obligatoires de pilotage.

M. CREAGHAN: Pour ce qui est du sous-alinéa (ii), je me demande si, après les mots «voyage à des ports», il ne serait pas mieux de dire «du Canada à l'est de la zone de pilotage de Montréal» plutôt que «des provinces Maritimes du Canada».

M. CHEVRIER: Il s'agit de la ligne 40, n'est-ce pas?

M. BALCER: Est-ce prévu dans le sous-alinéa (i)?

M. CREAGHAN: Dans le sous-alinéa (i), on parle simplement du fleuve Saint-Laurent. Si on regarde la carte, on voit toute la côte est de la province de Québec au-delà de Gaspé. Un bateau ne peut passer dans cette région sans avoir recours à un pilote pour remonter le fleuve.

M. BALCER: Le sous-alinéa (i) décrit le navire. Le sous-alinéa (ii) dit que c'est encore un navire des lacs même si de temps à autre il fait un voyage jusque dans les provinces Maritimes. Le sous-alinéa (i) renferme la description d'un navire des lacs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est le sous-alinéa qui inquiète M. Creaghan. La description des provinces Maritimes exclut-elle le lac en question? Voilà ce qui l'inquiète.

M. CREAGHAN: En vertu du sous-alinéa (i), il doit passer.

M. BALDWIN: C'est le même mot qui a été employé au paragraphe 6a) il y a un an. La loi ne renferme aucune définition juridique de l'expression «provinces Maritimes» et le ministère interprète cette expression à la lumière des lois précédentes et, en vertu de la loi actuelle, la disposition s'applique en général aux eaux canadiennes du fleuve, du golfe et de la côte des provinces Maritimes.

M. CREAGHAN: S'il y a un précédent d'après lequel elle s'applique aux provinces Maritimes.

M. DRYSDALE: Ces eaux sont-elles comprises dans la définition des eaux intérieures?

M. BALDWIN: Elles dépassent la limite des eaux intérieures.

M. DRYSDALE: Elles vont plus loin qu'Anticosti.

M. SMITH (*Lincoln*): J'aimerais avoir quelques éclaircissements, car il me semble y avoir deux sortes de navires des États-Unis qui pourraient être en cause. D'abord, le navire des lacs qui navigue sur les Grands lacs et descend jusqu'à Montréal. Je crois que la loi actuelle s'applique surtout à ces navires. Mais il y a une autre sorte de navire des États-Unis qui prend des cargaisons aux États-Unis, ou au Canada, et les transporte de l'autre côté de l'Atlantique.

M. BALDWIN: Ils ne sont pas visés par la modification.

M. SMITH (*Lincoln*): Il arrive souvent que le même navire transporte un jour une cargaison en Europe, et, un mois plus tard, transporte une autre cargaison jusqu'à Montréal seulement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On a laissé entendre hier que par cette modification le Canada abandonnait un droit dont il ne devrait pas se départir à l'avantage des États-Unis. Quand l'entente a-t-elle été signée avec les États-Unis relativement au pilotage dans le bassin des Grands lacs?

M. BALCER: Au début de mai; si je me souviens bien, c'était le 12 mai.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les pilotes ont discuté leur cas avec le ministre au cours de septembre, octobre et novembre 1960 et le décret du conseil créant la zone de pilotage a été adopté le 17 novembre 1960.

M. BALCER: C'est bien ça.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Au cours de cette période et même avant et après, les fonctionnaires du ministère négociaient une entente avec les États-Unis au sujet du pilotage.

M. BALCER: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qui représentait le Canada au nom du ministère? Qui dirigeait les négociations pour le Canada?

M. BALDWIN: Il y a quatre ou cinq fonctionnaires qui y ont participé. Je puis préciser le poste qu'ils occupent au sein du ministère. Il y avait M. C. S. Booth, premier sous-ministre adjoint, M. Cumyn, la capitaine Slocombe et M. Macgillivray de la Division du contentieux, et deux ou trois autres qui n'ont pas assisté à toutes les réunions. Des représentants du ministère des Affaires extérieures ont aussi assisté aux réunions tenues à Washington.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quels ministères des États-Unis y étaient représentés?

M. BALDWIN: Le ministère des Affaires étrangères, le ministère du Commerce et la Garde côtière.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pourriez-vous nous dire, ou M. Booth pourrait-il nous dire à quel moment des négociations il a été question du pilotage entre Montréal et St-Régis?

M. BALDWIN: Je crois qu'on a abordé la question quand le rapport des pilotes a paru dans les journaux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le sujet a été amené par les représentants des États-Unis?

M. BALCER: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce une objection qu'ils ont formulée?

M. BALDWIN: Les représentants des États-Unis ont dit qu'il y avait un obstacle à la poursuite des négociations dans le fait de payer des droits si l'on jugeait la chose nécessaire, ou d'imposer des droits obligatoires d'une façon qui les assujettirait à une telle obligation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce point empêchait d'en venir à une entente qui, par la suite, a été signée le 11 mars 1961, entente relative au pilotage dans la région du bassin des Grands lacs.

M. BALDWIN: C'est exact.

M. DRYSDALE: Je me demande si on a évalué la perte subie en droits de pilotage, qui est attribuable à la mise en vigueur de cette disposition?

M. BALDWIN: Je crois que j'ai répondu à une question de ce genre que M. Fisher a posée hier à ce propos.

Nous croyons que les capitaines des États-Unis, s'ils estiment qu'ils ne connaissent pas assez les eaux recourront quand même au service de pilotes. Nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait une baisse considérable des recettes provenant du pilotage.

M. DRYSDALE: A-t-on évalué la perte qui en découle à l'égard des navires canadiens?

M. BALDWIN: La même réponse s'applique. Les navires canadiens n'ont pas l'habitude de se servir de pilotes excepté quand les capitaines estiment qu'ils en ont besoin. Nous croyons que la même pratique se continuera.

M. FISHER: J'aurais quelques questions à poser à M. Balcer et, si elles ont déjà été posées, je le prie de m'en excuser car je n'étais pas ici. Monsieur le ministre, quand vous avez questionné le capitaine Langlois hier, vous semblez avoir quelques doutes au sujet de l'accent qu'il avait mis sur l'élément sécurité. Je crois que vous doutiez de l'urgence immédiate de cet élément. Vous avez semblé dire que c'était une question d'histoire et de tradition et que rien n'indiquait que le besoin en était devenu plus grand dernièrement. Est-ce exact?

M. BALCER: M. Chevrier a soulevé cette question cet après-midi et je crois y avoir répondu.

Le PRÉSIDENT: On en a parlé il y a quelques minutes.

M. FISHER: Je voudrais savoir si, oui ou non, M. Chevrier vous a demandé de faire des commentaires relatifs à certaines parties du mémoire que la fédération des pilotes du Saint-Laurent et quelques autres pilotes vous ont présenté en décembre de 1960 au sujet des articles 346 et 347 de la loi sur la marine marchande du Canada. M. Chevrier vous a-t-il demandé de commenter certains passages de ce mémoire? Puis-je en consigner un extrait et demander au ministre de le commenter? A la page huit de cet exposé, on lit ceci:

Il s'agit d'une question de sécurité et nous estimons en toute déférence que, si l'on accepte le principe du paiement facultatif des droits de pilotage (qui en pratique équivaut au pilotage facultatif), on ne tient aucun compte des exigences relatives à la sécurité des navires à l'heure actuelle sur le Saint-Laurent. La seule idée de laisser au capitaine du navire l'entière liberté de décider s'il doit ou non employer un pilote est absolument incompatible avec les conditions de la navigation sur une voie navigable aussi restreinte que celle du Saint-Laurent.

Puis voici ma thèse:

Cet argument a été clairement exposé par la succursale de l'est de la guilde de la marine marchande du Canada qui, lors de sa dernière assemblée générale annuelle, le 22 mars 1961, a adopté la proposition suivante qu'elle a fait parvenir au ministre des Transports:

«Attendu que l'association de la marine du Dominion a présenté un rapport au ministre des Transports qui demandait des exemptions à l'égard du paiement obligatoire des droits de pilotage sur le Saint-Laurent;

«Attendu que l'octroi de telles exemptions constituerait une grave menace à la sécurité de la navigation sur le Saint-Laurent;

«Attendu que de telles exemptions mettraient en danger non seulement les navires en général, mais encore les aménagements portuaires et les collectivités qui habitent le long du rivage;

«Attendu que de telles exemptions augmenteraient le risque d'accidents qui pourraient causer des pertes de vie et des dégâts pour plusieurs millions de dollars;

«Attendu que la circulation sur le Saint-Laurent s'est beaucoup accrue;

«Attendu que les dimensions et la vitesse des navires ont également augmenté;

«Attendu que la navigation de nuit est devenue de plus en plus fréquente;

«Attendu que la saison de navigation sur le Saint-Laurent devient de plus en plus longue;

«Attendu que ce n'est pas le moment de relâcher les mesures de sécurité sur le Saint-Laurent, mais au contraire de les rendre plus rigoureuses...»

Et ainsi de suite. Il y a plusieurs « attendu » qui traduisent le thème que le capitaine Langlois a exposé hier à savoir qu'on doit renforcer les règlements et non les relâcher. Je voudrais que vous me disiez simplement que vous et vos fonctionnaires n'agréiez pas cette raison d'urgence.

M. BALCER: Non. J'ai dit que la manœuvre des navires dans ces régions exigeait toute l'habileté des capitaines des navires des Grands Lacs, tant canadiens qu'américains. La voie maritime a environ 80 milles de Montréal à Cornwall et la moitié du parcours se fait dans les limites du canal. Ces capitaines de navires sont vraiment des experts et ils connaissent très bien leurs navires; ils savent quel sera le comportement de leur navire advenant un changement de régime, certains courants ou certains vents. Ce sont eux, en effet, qui connaissent le mieux leurs navires. Si un capitaine a navigué pendant vingt ou trente ans sur la même voie d'eau, il connaît très bien son métier. Le meilleur pilote de navire est celui qui connaît les navires aussi bien que le fleuve.

M. FISHER: Je ne vous ai pas demandé de répéter ce que vous avez déjà dit. Je désirais simplement que vous répondiez oui ou non à la question suivante: acceptez-vous l'à-propos ou l'urgence de ce raisonnement concernant la sécurité.

M. BALCER: Oui; j'admets que nous devrions insister sur la sécurité de la navigation. C'est très bien pour les navires étrangers dont les capitaines ne sont jamais venus dans nos eaux. De fait, ils devraient prendre un pilote à bord chaque fois qu'ils naviguent dans nos eaux. J'en conviens. Quant à dire que les capitaines des navires des lacs n'ont pas la compétence voulue pour conduire leurs navires dans ces eaux, je ne suis pas de cet avis.

M. BOURGET: Peut-être a-t-on répondu à ma question. Les capitaines de navires devront-ils passer un examen ou recevoir un certificat avant d'avoir la permission de naviguer dans cette voie?

M. BALCER: Oui. Chacun doit obtenir son certificat américain de capitaine de lac qui est émis par les autorités américaines.

M. BOURGET: Y a-t-il des règlements relatifs à l'examen? Ou doit-il avoir quatre, cinq ou six ans d'expérience en navigation sur les lacs pour recevoir ce certificat?

M. CUMYN: Ce que vous exigez c'est le certificat de garde-côte américain?

M. BOURGET: Oui. Je désire savoir comment le ministère s'assurera qu'un capitaine a l'expérience requise pour gouverner un navire de Cornwall-Saint-Régis à Montréal?

M. BALCER: Le certificat émis par le service de garde-côte nous en donne l'assurance, car le certificat n'est accordé que si on satisfait à ses exigences.

M. BOURGET: Le certificat que détiennent ces capitaines n'implique pas nécessairement qu'ils ont l'expérience nécessaire pour gouverner un navire de Saint-Régis à Montréal.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nos certificats n'habiliteraient, non plus personne à gouverner un navire.

M. CHEVRIER: Sauf que nous exigeons une plus grande compétence.

M. DRYSDALE: Y a-t-il une amende ou une peine pour ceux dont les navires s'échouent ou retardent la navigation?

M. BALDWIN: Je suppose que nous pourrions, en vertu de la loi sur la marine marchande, intenter une poursuite en justice relativement au certificat d'un capitaine qui aurait agi, selon nous, de façon imprudente ou dangereuse.

M. DRYSDALE: Ce pourrait être différent si le fait de courir un risque au lieu de prendre un pilote à bord pouvait coûter cher au capitaine. Dans le secteur de la voie maritime, que j'ai visité, cela pourrait probablement paralyser la circulation pour un bon moment.

M. CHEVRIER: Si la chose arrivait dans une écluse, ça serait fatal.

Le PRÉSIDENT: Je veux proposer que nous revenions à l'article 1.

M. CHEVRIER: Auparavant, je crois qu'il serait tout indiqué de rappeler M. Lalonde. J'aimerais lui poser une question ou deux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Hier, j'ai posé quelques questions et je crois que les fonctionnaires du ministère devaient obtenir certaines précisions sur la somme des droits de pilotage perçus dans les zones de Montréal-Saint-Régis et de Saint-Régis-Kingston.

M. CHEVRIER: Règlement! Je ne crois pas que cette question soit pertinente, parce que le ministre a clairement déclaré dans son discours d'ouverture, hier, que la question n'a rien à voir au revenu ni aux recettes des pilotes.

Le PRÉSIDENT: On a soulevé plusieurs fois la question de rémunération au comité.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Chevrier l'a soulevée aussi.

M. CHEVRIER: Non.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas qui en a parlé, mais on a soulevé cette question.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous m'indiquer où il est question de rémunération dans ce bill?

Le PRÉSIDENT: Il y a eu plusieurs questions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'allais retirer ma question. M. Chevrier semble se donner du mal pour qu'on ne divulgue pas ce renseignement. Je ne sais pas pourquoi, mais je consens volontiers à retirer ma question.

M. CHEVRIER: Merci, mais je ne me suis donné aucun mal. J'ai simplement essayé de me conformer au règlement.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il rappeler M. Lalonde.

M. McPHILLIPS: Dans quel but?

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier désire lui poser des questions.

M. DRYSDALE: A-t-on déclaré la question de M. Smith contraire au règlement?

Le PRÉSIDENT: Il l'a retirée.

Que pense le comité au sujet du rappel de M. Lalonde?

M. CREAGHAN: Y a-t-il d'autres témoins qui désirent se faire entendre à ce sujet, avant la réfutation? Je présume qu'il s'agit bien de la réfutation de la déclaration du ministre.

M. CHEVRIER: Non, il s'agit de l'éclaircir.

M. FISHER: Y a-t-il des membres du comité dont la circonscription se trouve dans cette région?

M. CHEVRIER: La mienne s'y trouvait; je connais très bien ce secteur.

M. DRYSDALE: A quoi veut-on en venir?

M. FISHER: J'aimerais entendre l'opinion des députés que la question touche de près.

M. CHEVRIER: Voulez-vous entendre la mienne?

M. FISHER: Je m'y attends bien.

Le PRÉSIDENT: Un des membres du comité nous a présenté une demande. Qu'en pense le comité?

M. CREAGHAN: D'autres témoins seront-ils appelés?

Le PRÉSIDENT: Pas que je sache.

M. CREAGHAN: S'il s'agit du dernier témoin, je crois qu'il conviendrait qu'on l'appelle.

Le PRÉSIDENT: Il a témoigné hier.

Qu'en pense le comité? Accepte-t-il que nous entendions M. Lalonde? D'accord.

M. MARC LALONDE (*avocat-conseil de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent*): Le président des pilotes du district de Cornwall, M. Guy Chartier, m'accompagne aujourd'hui; M. Chartier a été pilote dans cette région pendant des années. Si vous avez des questions précises à lui poser, vous pouvez le faire.

M. CHEVRIER: Peut-être pourrions-nous demander à M. Chartier de nous donner les renseignements que M. Fisher demandait; je pourrais aussi les donner, mais si je le faisais, je pourrais être dans l'impossibilité de témoigner comme membre du comité, à moins qu'on m'y invite. M. Chartier pourrait-il nous décrire les conditions de la navigation dans la région qui s'étend de Saint-Régis-Cornwall à Montréal?

Le PRÉSIDENT: N'aviez-vous pas consigné ce renseignement aujourd'hui?

M. CHEVRIER: J'ai cru le faire.

Le PRÉSIDENT: Vous avez acquis beaucoup plus d'expérience.

M. CHEVRIER: J'apprécie, bien sûr, ces mots aimables, mais ils ne m'empêcheront en aucune façon de poursuivre l'examen de la question.

M. DRYSDALE: Pourrions-nous entendre le témoignage de l'autre expert maintenant?

M. Jean-Guy CHARTIER (*vice-président de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et président des pilotes du district de Cornwall*): S'agissait-il d'une question relative à l'octroi des permis?

M. CHEVRIER: Non; il s'agissait plutôt des conditions de la navigation.

M. CHARTIER: Il s'agit évidemment d'un canal très étroit où la navigation est très difficile. Je ne crois pas qu'on doive permettre de piloter un navire dans ce canal à quiconque n'a pas navigué dans ces eaux pendant six ou sept ans. Le Canada exige deux ans d'expérience et un brevet de capitaine et ensuite on doit faire son apprentissage avant de devenir pilote. Aux États-Unis, on accorde le brevet après douze voyages. Ces hommes ne peuvent avoir les capacités nécessaires pour descendre le fleuve.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Faites-vous allusion aux pilotes américains lorsque vous nous parlez de douze voyages?

M. CHARTIER: Je parle d'un pilote américain ou d'un capitaine. Un capitaine doit obtenir un brevet de pilotage et on exige qu'il accomplisse douze voyages avant de l'obtenir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est un capitaine.

M. CHARTIER: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai posé cette question parce que je crois qu'il faut établir clairement que même si les capitaines américains ont un double titre (ils sont aussi pilotes brevetés), ils n'auront la permission dans ce secteur particulier des eaux canadiennes qu'à titre de capitaines.

M. CHARTIER: C'est juste.

M. ROGERS: Je croyais que le Canada et les États-Unis avaient conclu un accord réciproque relatif aux exigences requises d'un pilote.

M. LALONDE: Eh bien! monsieur, si vous parlez du district de Cornwall en aval de Saint-Régis, comme je l'ai dit hier et comme on l'a répété ici, nous y sommes en eaux exclusivement canadiennes et les pilotes doivent ré-

pondre à des exigences exclusivement canadiennes. Cependant si vous parlez du bassin des Grands lacs où il existe un accord conjoint relatif au pilotage entre le Canada et les États-Unis, il y a de l'autre côté de la pièce des gens qui sont beaucoup plus compétents que nous pour répondre à votre question. Mais je crois que ceci est étranger à l'article particulier qui est à l'étude et qui concerne les eaux exclusivement canadiennes du Saint-Laurent en aval de Saint-Régis.

M. DRYSDALE: Vous laissez entendre que ces gens ne peuvent pas naviguer dans ce secteur après seulement 12 voyages. Avez-vous quelque donnée ou quelque idée concernant le nombre des collisions et des échouages que l'inexpérience alléguée aurait pu causer?

M. CHARTIER: Eh bien! dans le district de Cornwall tout le monde prend des pilotes à bord et il n'y a pas d'accident sauf, bien sûr, celui de l'année dernière où un pilote américain était impliqué.

M. CHEVRIER: S'agit-il de l'accident dont M. Baldwin a parlé il y a un instant?

M. CHARTIER: Oui.

M. CHEVRIER: Puis-je demander à M. Lalonde s'il partage l'opinion que M. Langlois a exprimée hier et selon laquelle l'exemption du paiement obligatoire des droits équivaut à l'exemption du pilotage obligatoire?

M. LALONDE: En pratique, oui, absolument.

M. CHEVRIER: Et cela signifie de fait que les navires américains ne sont pas obligés de prendre un pilote à bord?

M. LALONDE: Eh bien! cela dépend de la façon de voir les choses, si c'est du point de vue théorique ou d'un point de vue restreint et technique; ils ne sont jamais obligés de prendre un pilote à bord, mais sont toujours tenus de payer les droits de pilotage dans la zone où le paiement est obligatoire. Mais en pratique, je le répète, c'est la seule façon de mettre en vigueur le pilotage obligatoire au Canada.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une question à poser, qui se rattache à celle de M. Chevrier, sur ce point bien précis. Quelques navires américains des Grands lacs sont passés par la voie maritime avant le mois de novembre de l'année dernière.

M. LALONDE: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Et on ne les a pas obligés à payer les droits?

M. LALONDE: Non, il n'existait pas de paiement obligatoire des droits de pilotage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cependant, ils ont pris des pilotes à bord?

M. LALONDE: Oui, ils ont tous fait appel à des pilotes canadiens. Voilà pourquoi j'ai dit hier que nous pensions que cet article est prématuré puisque, en ce moment, il n'y a aucun navire américain des Grands lacs qui navigue sans pilote; ainsi cet article ne touche pas d'une façon immédiate les pilotes eux-mêmes et n'aura aucun effet sur les navires américains des Grands lacs, puisqu'ils prennent tous à bord des pilotes canadiens à tout le moins pour l'instant. Il n'y a qu'une question en jeu et c'est l'accroissement des risques ou du danger et nous estimons qu'il s'agit d'un relâchement des règles de sécurité dans cette zone.

M. CHEVRIER: Etiez-vous présent à la discussion que les pilotes ont eue avec le ministre l'année dernière à ce sujet?

M. LALONDE: Je crois que le ministre répondrait par l'affirmative.

M. CHEVRIER: Vous avez fait beaucoup de bruit, je crois?

M. LALONDE: Ah! jamais, je ne fais jamais de bruit.

Je ne veux pas commencer à faire des histoires à ce propos. Je ne répéterai que ce que le ministre a communiqué aux journaux à cette occasion. Voici sa déclaration:

Exempter dès le début ces navires canadiens et américains des Grands lacs du paiement obligatoire des droits de pilotage, lorsqu'ils ne font pas appel à un pilote, jusqu'à l'aboutissement des négociations canado-américaines sur le pilotage dans les Grands lacs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous saviez peut-être qu'on prévoyait cela.

M. LALONDE: Ce que nous savions, c'est que la disposition devait être mise en vigueur immédiatement, l'année dernière, et que, si nous avions insisté pour percevoir les droits des navires américains, immédiatement, c'est-à-dire dès l'année dernière, cela rendrait les négociations difficiles. Aussi nous sommes-nous mis d'accord pour ne pas insister sur la perception des droits, bien que, en vertu de la loi sur la marine marchande, telle qu'elle existe actuellement, on est tenu de les payer selon le règlement adopté le 17 novembre de l'année dernière. Malgré cet engagement, nous avons décidé de ne pas insister si, par hasard, un navire américain des Grands lacs ne voulait pas les acquitter jusqu'à ce que les négociations soient achevées; nous avons aussi décidé que nous en resterions là pour l'instant. A ce moment-là, les négociations étaient en cours et nous n'avions pas l'intention de nuire à ces négociations; c'est tout. Nous ne nous sommes pas engagés à accepter cette disposition.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne dis pas que vous ayez accepté quoi que ce soit. Je n'ai posé cette question que dans le but de montrer que vous saviez qu'il existait une proposition du genre de celle qui se dégage maintenant.

M. LALONDE: Oui, mais afin d'éclairer ce que j'ai dit,—

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je n'ai pas donné à entendre que vous aviez accepté cette ligne de conduite.

M. CHEVRIER: Vous ne saviez pas quel serait le résultat des négociations?

M. LALONDE: Certainement pas.

M. BALCER: Une très bonne idée.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que vous aimeriez poser à M. Lalonde? Sinon, merci beaucoup Monsieur Lalonde.

Messieurs, nous allons faire l'examen du bill, article par article, et si vous désirez discuter un sous-alinéa ou une question donnée dans chacun des articles, vous nous le direz au cours de l'examen. Je ne mettrai en délibération que les articles principaux.

Les articles 1 à 7, sont adoptés.

Article 8: Visiteur de navires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On dit dans cet article que le ministre peut nommer un visiteur à n'importe quel endroit à l'extérieur du Canada. Quel travail un visiteur accomplit-il sur un navire?

M. CUMYN: Il doit s'occuper de...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je sais de quoi il doit s'occuper.

M. CUMYN: Eh bien! il s'occupe de jaugeage des navires, cela fait partie des formalités de l'immatriculation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si un propriétaire de navire fait construire un navire en Grande-Bretagne, cela veut dire que le ministre doit nommer un inspecteur britannique.

M. CUMYN: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-il possible qu'un inspecteur britannique ou allemand, selon le cas, fasse l'inspection d'un navire en prenant l'intérêt de son pays au détriment éventuel d'un navire de fabrication canadienne?

M. CUMYN: J'en doute fort. Il s'agit d'un service que nous échangeons avec les inspecteurs officiels d'autres pays. Nous jaugeons leurs navires et ils jaugeant les nôtres; je ne puis imaginer qu'un inspecteur officiel ou de l'État jauge un navire avec inexactitude de propos délibéré.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-il tenu de jauger un navire selon nos règles?

M. CUMYN: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ou selon des règles internationales uniformes?

M. CUMYN: Selon nos règles de jaugeage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Bien sûr, nous sommes loin d'avoir à jauger pour la Grande-Bretagne le même nombre de navires que les inspecteurs britanniques ont à jauger pour nous.

M. CUMYN: Pour le moment.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel est le droit approximatif à payer à un inspecteur? Disons, par exemple, qu'il y a un cargo en construction sur la Clyde, quel serait le tarif?

M. CUMYN: Il serait d'environ \$250 pour un gros navire.

M. BOURGET: Ne vous fieriez-vous pas au rapport de la compagnie d'assurance?

M. CUMYN: Non, monsieur; ça n'a rien à voir avec le tonnage. Il s'agit d'un service de l'État.

M. SMITH (*Lincoln*): Pour ce qui est des navires européens qui naviguent pour la première fois dans les canaux, y a-t-il un visiteur ou inspecteur qui en fait l'inspection, mettons, au port de Montréal, et constate par exemple que la superstructure de tel navire est trop large pour passer dans le canal de Welland? Je sais que nous avons eu un cas de ce genre l'année dernière.

M. CUMYN: Cela relèverait de la voie maritime et se rattacherait à la grandeur des écluses; ça n'a rien à voir à la question qui nous occupe.

M. SMITH (*Lincoln*): Je sais que nous avons eu un cas de ce genre l'année dernière, alors que le canal a été bloqué pendant trois jours.

L'article 8 est adopté.

Article 9.

M. GRANGER: Dans l'article 9, on fait mention de 10 chevaux nominaux et je songe bien sûr au règlement qui exige la présence d'un mécanicien breveté à bord d'un bateau de pêche muni d'un moteur à combustion interne de plus de dix chevaux nominaux. Je comprends qu'il n'y a guère de rapport entre cheval effectif et cheval nominal, mais je voudrais tirer la chose au clair parce que le renseignement peut être, je crois, utile au public. Je comprends que dans le cas de la puissance nominale, par exemple, d'un moteur diesel dont la puissance prévue est de 165 chevaux effectifs par exemple, ou de 2,000 r.a.m. dont l'alésage est de 4.25 pouces et qui a 6 cylindres, aurait une force nominale de 1.8.

M. CUMYN: La puissance nominale est fonction directe du diamètre des cylindres.

M. GRANGER: C'est un fait que c'est fonction du diamètre des cylindres élevé au carré et multiplié par le nombre des cylindres?

M. CUMYN: Oui.

M. GRANGER: Est-ce cela dans un moteur double et opposé?

M. CUMYN: Oui, 30 pour un moteur à vapeur.

M. GRANGER: Ainsi c'est 30 pour une machine à vapeur, 60 pour un moteur diesel?

M. CUMYN: Oui.

M. GRANGER: Ce que je voudrais savoir est ceci: Est-ce que la plupart des bateaux de pêche seraient exemptés, sauf les plus gros? Prenons par exemple un moteur diesel à grande vitesse de 200 chevaux qui développe une puissance effective à grande vitesse; il aura un cheval nominal très bas, alors qu'un moteur diesel de 200 chevaux à grand rendement dont le régime est plus lent, aura un plus fort cheval nominal?

M. CUMYN: Oui.

M. GRANGER: Je voudrais qu'on éclaircisse les points suivants: a) les 10 chevaux nominaux, même en faisant la part de petites variations, garderaient toujours les bateaux de pêche, autres que ceux qui appartiennent à une catégorie plus grosse, dans une classe qui n'exigerait pas un mécanicien breveté parce que, je crois, et je l'ai dit, si chaque petit bateau de pêche côtier, qui est muni d'un moteur de 10 chevaux devait avoir un mécanicien breveté, toute la flotte de pêche pourrait sur les grèves. Cependant on a dit je crois, qu'on pourrait tenir compte de l'expérience des mécaniciens plutôt que de la formation technique lorsqu'il s'agit de bateaux de pêche. Je voudrais qu'on éclaircisse cette question de cheval nominal et qu'on nous dise quels règlements, s'il y a lieu, s'appliquent aux petits bateaux de pêche.

M. CUMYN: Actuellement les bateaux de pêche qui ont plus de 10 chevaux nominaux, soit environ 500 chevaux effectifs, doivent être sous la surveillance d'un mécanicien détenteur d'un certificat de troisième classe; nous estimons que les mécaniciens de bateaux de pêche, vu leurs antécédents, ne peuvent se présenter avec succès à l'examen relatif au certificat de troisième classe. Aussi établissons-nous pour eux un certificat d'une catégorie spéciale comportant moins de théorie et plus de connaissances pratiques. De fait, il s'agit d'une concession ou d'un accord spécial pour les mécaniciens de bateaux de pêche et cela n'entraîne pas l'emploi de moteurs moins puissants pour les catégories qui exigent un certificat. On établit simplement un genre de certificat plus facile pour les mécaniciens de bateaux de pêche dont les moteurs appartiennent à une catégorie qui exige présentement un mécanicien breveté.

M. GRANGER: Merci beaucoup, monsieur Cumyn. Un des points que je voudrais voir établi est celui qui a trait aux bateaux de pêche ayant une puissance de 10 chevaux nominaux ou plus: fournit-on dans ce cas un certificat spécial?

M. CUMYN: Oui.

M. GRANGER: Et pour moins de 10 chevaux nominaux, il n'y a aucun certificat?

M. CUMYN: Dans ce cas, on n'exige pas un mécanicien breveté.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Comme conséquence générale, on relève le niveau des mécaniciens de bateaux au Canada. N'est-ce pas?

M. CUMYN: Comme conséquence générale, on relève le niveau ou les normes de compétence des mécaniciens brevetés qui sont en demande sur les nouveaux et très gros navires qui assurent le commerce extérieur et qui naviguent dans les eaux intérieures et dans les voies d'eau secondaires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): D'après la rumeur qui circulait dans les milieux de la navigation l'année dernière on pouvait croire à une grave pénurie de mécaniciens brevetés et il a été question, dit-on, d'envoyer des équipes de recrutement au Royaume-Uni pour obtenir des mécaniciens. La mesure est-elle de nature à aggraver la pénurie, réelle ou imaginaire, de mécaniciens?

M. CUMYN: Non monsieur. Les gros navires auxquels nous pensons emploient en pratique les classes de mécaniciens que le bill exige, parce que les armateurs estiment que le coût très élevé des machines modernes exige qu'on fasse appel à des mécaniciens de classe supérieure à celle que prévoit la loi actuelle.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A-t-on pris des dispositions pour que les mécaniciens qui sont versés dans les machines à vapeur puissent acquérir la formation requise pour les moteurs diesel ou à turbine?

M. CUMYN: Le moyen d'y arriver ordinairement c'est de naviguer sur un navire diesel et d'acquérir l'expérience nécessaire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En supposant qu'ils ont la compétence requise pour les machines à vapeur, peuvent-ils obtenir un brevet provisoire ou temporaire pendant qu'ils étudient le fonctionnement des moteurs diesel?

M. CUMYN: En vérité, en édictant les règlements qui régissent l'examen des mécaniciens, nous prévoyons qu'un homme qui a son brevet pour les machines à vapeur sera en service pendant environ trois mois sur un navire à moteur et ces trois mois de service lui permettent d'obtenir la mention diesel sur son certificat de mécanicien de machines à vapeur. Nous estimons que la formule a donné de bons résultats.

L'article 9 est adopté.

Article 10: rang des classes.

M. GRANGER: A propos de l'article 10...

Le PRÉSIDENT: Quelle disposition de l'article 10?

M. GRANGER: La définition de traversier. Ce terme s'applique-t-il aux petits bacs traversiers en service à l'intérieur d'une province, bacs qui constituent véritablement une espèce de prolongement du réseau routier?

M. CUMYN: Ils n'en sont pas moins des traversiers, mais à vrai dire la question a été soulevée par les gros navires du Pacifique-Canadien de la côte ouest qui sont en service entre Vancouver et Seattle. Ils répondent à l'appellation actuelle de traversiers, parce qu'ils détiennent effectivement un permis du Gouvernement provincial les autorisant à exploiter un tel service en vertu d'un certificat de capitaine de traversier. Ceci est évidemment très mauvais; aussi éliminons-nous tout simplement le mot «licence» de la loi.

M. GRANGER: La disposition ne touchera pas les petits traversiers dont les services s'intègrent dans ceux des réseaux routiers?

M. CUMYN: C'est juste.

L'article 10 est adopté.

Les articles 11 à 14 inclusivement sont adoptés.

Article 15.

M. CHEVRIER: Puisque des témoins ont dit que dans tous les pays du monde le pilotage obligatoire est devenu le paiement obligatoire de droits, et que cet article signifie en effet que l'établissement ou le maintien du pilotage obligatoire ne sera plus requis dans le secteur de Montréal à Cornwall-Saint-Régis parce que les deux régimes s'équivalent, que l'un vaut l'autre, et que l'application des autres a été fort élargie, je propose, appuyé par M. Granger, que cet article soit biffé. Je propose maintenant que l'article 15 du bill soit rayé.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une motion de M. Chevrier. Voulez-vous, s'il vous plaît rédiger cette motion, monsieur Chevrier? Non, ce ne sera pas nécessaire.

M. FISHER: J'incline à appuyer la motion, mais avant de me décider, puisque le député du comté en cause est présent et que j'aime toujours connaître le point de vue de tous les députés directement intéressés à une question, j'aimerais entendre le témoignage de M. Campbell avant que la motion soit mise aux voix. J'aimerais qu'il fasse une déclaration et nous dise ce qu'il pense à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Cela regarde uniquement M. Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je recevais des visiteurs à mon bureau et il m'a été impossible d'être ici plus tôt. Tout ce qui concerne la voie maritime m'intéresse au plus haut point; toutefois, je ne m'occupe pas directement des pilotes, parce qu'aucun d'eux n'habite dans ma région.

M. CHEVRIER: Il y en a plusieurs. Ils sont assis tout juste derrière vous.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Bien sûr, ils débarquent des bateaux à Cornwall pour se rendre aux écluses Eisenhower et Snell. C'est le seul moment où ils s'y trouvent.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas du tout dans le canal de Cornwall.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La seule chose qui m'intéresse vraiment c'est qu'il n'y ait aucun abandon de la souveraineté canadienne dans le secteur canadien de la voie maritime ou ce qui nous en reste. Je crois savoir qu'il faut accorder des concessions réciproques, parce que nos propres pilotes peuvent dès lors envahir le lac Michigan et d'autres lacs et je voudrais demander au sous-ministre, M. Baldwin, de nous donner l'assurance que, dans ces accords réciproques, tout est mis en œuvre pour protéger la souveraineté canadienne, en d'autres mots, pour que nous réalisions un marché juste et raisonnable.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'invoque le Règlement.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà étudié cette question à fond et recueilli des témoignages. Le ministre était présent et nous a rassurés à ce sujet. Je crois que cela suffit.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cette garantie satisfait-elle tous les autres membres présents? Je le suppose, autrement on n'aurait pas adopté la disposition.

M. FISHER: Elle n'est pas encore adoptée.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que nous pouvons aujourd'hui apprécier à sa valeur la sincérité de M. Fisher, ainsi que son ardent désir d'amorcer une polémique entre MM. Chevrier et Campbell; mais en fait ce tronçon de la voie maritime est entièrement situé dans la province de Québec.

M. CHEVRIER: Il ne l'est pas.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est la partie basse, de Saint-Régis à Montréal.

M. CHEVRIER: La majeure partie est en Ontario.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous demanderais de bien vouloir vous adresser au président.

M. FISHER: Parfois il nous arrive, à nous professeurs de géographie, de faire erreur.

M. CHEVRIER: M. Campbell n'aimera pas cela, car la plus grande partie se trouve dans son comté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous prie de vous adresser au président.

Nous avons une proposition de M. Chevrier, appuyée par M. Granger, qui a pour but de biffer l'article 15. Que ceux qui sont pour la motion, veuillent bien le dire.

La proposition d'amendement est rejetée par 15 contre 7.

M. CREAGHAN: Presque l'unanimité.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, l'article 346 e) que nous modifions partiellement se lit:

les navires à vapeur immatriculés dans tous les dominions de Sa Majesté—

—sont, selon l'article 347, exemptés du paiement des droits de pilotage, ce qui signifie que les navires canadiens jouissent déjà de l'exemption en vertu de cet article 346 e). C'est ainsi qu'il y a une répétition ici, comme un des témoins,

qui représentait les pilotes, l'a expliqué. Je ne comprends pas le pourquoi de cette redondance dans l'amendement à moins que ce soit pour placer les pilotes américains sur le même pied que les pilotes canadiens et insérer ainsi cet article dans le bill, créant ainsi l'impression que les pilotes canadiens et américains sont sur le même pied. Cela n'est certainement pas le cas; c'est pourquoi je propose que le mot «Canada» soit supprimé de l'alinéa ee) de l'article 15.

M. GRANGER: J'appuie la proposition.

M. CHEVRIER: De manière que l'article se lise ainsi:

ee) Les navires immatriculés aux États-Unis

(1) qui sont en service sur les Grands lacs et ainsi de suite.

M. CREAGHAN: Cela ferait-il tort aux expéditeurs canadiens?

M. CHEVRIER: Non, parce qu'ils jouissaient déjà de l'exemption en vertu de l'alinéa e).

M. MCPHILLIPS: Quant à moi, je ne veux pas qu'ils soient affublés de la vieille expression «dominions de Sa Majesté». Je veux que le mot Canada y figure, même si c'est une répétition.

M. CHEVRIER: Il y a déjà redondance. Vous devriez rédiger la loi d'une façon convenable.

M. CREAGHAN: Nous devons amender l'alinéa e) si nous suivons votre conseil.

M. CHEVRIER: Ce que je propose c'est que vous biffiez les mots «Canada ou» dans l'alinéa ee) de façon que la ligne se lise:

Navires immatriculés aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier présente une motion qui est appuyée par M. Granger voulant que l'alinéa ee) de l'article 15 soit modifié en y biffant les mots «Canada ou».

M. DRYSDALE: J'invoque le Règlement, je me demande si nous avons raison d'étudier la proposition, puisque nous avons repoussé une motion qui avait pour objet de biffer tout l'article.

M. CHEVRIER: Bien sûr que nous avons raison.

M. GRANGER: Vous avez voté en faveur du rétablissement de l'article.

M. CHEVRIER: Il s'agit ici de l'article 15 non modifié.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'article 15. La proposition initiale avait pour objet de biffer l'article.

M. CREAGHAN: Le président n'a pas posé la deuxième question. Je crois que la proposition d'amendement est conforme au règlement.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il quelque remarque à faire au sujet de cet amendement? Sinon, je le mets aux voix.

L'amendement est rejeté par 14 voix contre 8.

M. CHEVRIER: Je désire proposer un autre amendement. Le ministre, il y a quelques instants, a dit que cette disposition ne s'appliquait qu'à la zone de Montréal à Cornwall-St-Régis. S'il en est ainsi, je proposerais un amendement afin que cette disposition s'applique à toute la zone de pilotage en amont de Montréal. Par conséquent, je propose que tous les mots: «pendant qu'ils sont conduits», à la ligne 41, soient retranchés et remplacés par les mots suivants: «pendant qu'ils sont conduits dans la zone de pilotage de Cornwall».

Le PRÉSIDENT: Je demanderais à M. Baldwin d'expliquer l'attitude du ministère au sujet de cet amendement.

M. BALDWIN: Bien que M. Chevrier et le ministère poursuivent les mêmes objectifs quant à cette expression, le problème que poserait la proposition

d'amendement de M. Chevrier vise la rédaction juridique du texte, parce que les limites et le nom—surtout les limites—de la zone de pilotage actuelle Cornwall-Montréal sont établis par arrêté ministériel et peuvent varier si les circonstances l'exigent. Si les limites sont déterminées spécifiquement dans la loi, on peut parfois trouver des avantages à une divergence entre les dispositions de la loi et ce que peut décider le gouverneur en conseil quant à la désignation et aux limites de la zone. Il n'existe aucune différence essentielle concernant l'objectif qui se rattache uniquement à cette zone, mais voilà la difficulté de rédaction que soulèverait l'amendement projeté.

M. CHEVRIER: A-t-on changé les limites des autres zones, par exemple, celles de Montréal ou de Québec?

M. BALDWIN: Oui, monsieur, celles de la zone de Québec au cours des deux dernières années.

M. CHEVRIER: A cause de la modification?

M. BALDWIN: Non. La limite extrême a été reportée de Pointe-au-Père aux Escoumains—je m'excuse, c'est le poste d'embarquement seulement.

M. CHEVRIER: Aucun changement n'a été apporté aux limites?

M. BALDWIN: Les limites de cette zone sont fixées par dispositions législatives, tandis que les autres articles stipulent qu'elles doivent être établies par le gouverneur en conseil.

M. CHEVRIER: Dans le cas présent, vous ne pourriez prévoir, pour une période de plusieurs années, quelque changement dans la zone de Montréal à Cornwall, à moins que le trafic n'augmente au point de rendre nécessaire l'établissement d'une autre zone entre Montréal et Côteau?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quel avantage résulterait de ce changement? En voyez-vous à l'amendement projeté? Je n'en vois aucun si le général comprend évidemment le particulier.

Le PRÉSIDENT: M. Chevrier a proposé que les mots: «pendant qu'ils sont conduits», à la ligne 41, soient retranchés et remplacés par les mots suivants: «pendant qu'ils sont conduits dans la zone de pilotage de Cornwall».

M. DRYSDALE: La zone de pilotage de Cornwall est-elle définie dans la loi?

M. BALDWIN: Non, monsieur.

M. DRYSDALE: Alors cela ne veut rien dire.

Le PRÉSIDENT: La motion a été proposée par M. Chevrier et appuyée par M. Granger. Quels sont ceux qui sont pour? 7; ceux qui sont contre? 13. Je déclare que la proposition d'amendement est rejetée.

Les articles 15 à 19 sont-ils adoptés?

Les articles 15 à 19 inclusivement sont adoptés.

Article 20—

M. CROUSE: Le paragraphe (2) sous alinéa- ff) de l'article 20 se lit comme il suit:

«le marquage des bâtiments de façon à indiquer les limites de sécurité recommandées à la puissance des moteurs et à la capacité de charge brute».

Cette disposition inclut-elle les navires de pêche ou les navires de plaisance?

M. BALDWIN: Elle ne s'applique qu'aux navires de plaisance, aux petites embarcations. Comme vous le savez, il arrive souvent qu'une personne sans expérience qui fait fonctionner une petite embarcation, surtout une embarcation munie d'un hors-bord, ne connaisse pas exactement la puissance du moteur ou le nombre de passagers que cette embarcation peut contenir. Cette

personne peut y faire monter trop de passagers, ou le moteur peut être trop puissant, ce qui a provoqué un grand nombre d'accidents. Afin de remédier à cette situation, avec la coopération volontaire de la «Canadian Boating Federation», le service de M. Cumyn a établi un graphique technique, si on peut l'appeler ainsi, qui fixe la limite du poids maximum et la limite de la force motrice maximum à l'égard de ces petites embarcations de plaisance; et grâce à la collaboration dont ont fait preuve depuis quelques années trois, je crois, la majorité des fabricants d'embarcations canadiennes—toutes ces embarcations fabriquées au Canada portent ces plaques, de sorte que le propriétaire sait à quoi s'en tenir au sujet de la puissance motrice et de la charge maximum. Malheureusement, nous n'avons pu obtenir la même coopération à l'égard des embarcations importées des États-Unis, et malgré tous les efforts tentés, nous avons constaté qu'un grand nombre de ces embarcations sont vendues et que l'importateur, ou le manufacturier, selon le cas, se refusent à apposer ces plaques. Nous sommes convaincus que cette mesure législative s'impose puisqu'il s'agit d'une garantie de sécurité qu'ont démontrée les expériences que nous avons effectuées avec la coopération de l'industrie canadienne et des manufacturiers canadiens d'embarcations, au cours de ces deux dernières années, et nous savons que les manufacturiers canadiens nous approuveront entièrement.

M. CROUSE: Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: L'article 20 est adopté.

L'article 21 est adopté.

Article 22.

M. FISHER: Je désirerais demander au sous-ministre s'il se rappelle le désastre qui est survenu il y a quelques années lors de l'effondrement d'un appareil de sondage dans le lac Érié? Aurait-on pu éviter cette tragédie au moyen d'un service de recherche et de sauvetage, si cette mesure avait été en vigueur?

M. BALDWIN: En effet, parce que nous nous efforçons d'améliorer la coordination des services de recherche et de sauvetage sur l'eau afin de pouvoir porter secours en cas de désastre. Dans le cas que vous mentionnez, avec un navire de tonnage établi, j'ignore ce que nous aurions pu faire, parce que, si ma mémoire ne me trompe, la radio a fait défaut et il a été impossible de savoir ce qui s'était passé. S'il y a communication par radio, à la longue, nous espérons que la coordination maritime aidera aussi bien que tout autre moyen.

M. FISHER: Durant quelques années, nous avons un établissement d'entraînement naval à la tête des Grands lacs, où se trouvait un «Fairmile» ou quelque autre navire de ce genre. Parce que l'on demande à ce groupe de porter secours à des personnes qui sont perdues ou retenues par une tempête, on a prétendu qu'il importerait en quelque sorte de nommer un coordonnateur permanent des services de sauvetage dans diverses régions, afin qu'il s'y trouve constamment quelqu'un qui puisse assumer la responsabilité d'une région comme par exemple, le lac Supérieur. Prévoit-on pareille mesure?

M. BALDWIN: Les premières mesures dans ce sens ont été prises l'an dernier lors de la nomination de trois coordonnateurs permanents qui sont en somme des coordonnateurs du travail d'organisation, parce qu'ils doivent établir les méthodes d'opération. Un de ces coordonnateurs exerce ses fonctions dans la région des Grands Lacs. Parce qu'il n'a été nommé à ce poste que depuis quelques mois, il s'occupe encore d'étudier les problèmes qui s'y posent, mais je crois qu'en temps et lieu il saura accomplir ce que vous désirez.

M. FISHER: Quels rapports existeraient-ils entre cela et l'établissement d'une garde côtière, ou comme quelqu'un l'a dénommé il y a un an, la marine George Hees?

M. CHEVRIER: Je ne crois pas que vous deviez impliquer le sous-ministre dans cette affaire.

M. FISHER: Cet article n'empêcherait pas la formation d'une garde côtière?

M. BALDWIN: Cet article a pour objet d'améliorer notre compétence dans le domaine des opérations maritimes de recherche et de sauvetage.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous l'appliquer de façon spécifique, par exemple à la côte du Pacifique? Vous avez établi ce principe d'un coordonnateur des services de sauvetage, et aux termes du paragraphe (2) il peut donner des instructions à divers genres d'embarcations. Que désire-t-on établir, un centre de radio?

M. BALDWIN: Nous avons constaté que toute opération de sauvetage en mer nécessite ordinairement l'aide des navires qui se trouvent dans la région; cependant, nous avons constaté qu'il importe d'obtenir l'autorisation légale d'exiger que les navires qui se trouvent dans cette région participent, au besoin, aux opérations de sauvetage, et quand ces opérations ont lieu, que quelqu'un tienne le rôle de coordonnateur de ces opérations. Personne ne peut prévoir qui coordonnera ces opérations à un moment donné. Nous croyons qu'éventuellement il existera un plus grand nombre d'organismes que les trois que je viens de mentionner; il faudra également que des organismes locaux soient désignés. Mais la coordination et la désignation de celui qui prendra charge de l'opération dépendront des personnes présentes dans la région et de la décision du coordonnateur dans les provinces Maritimes—si l'accident a lieu dans des eaux des provinces Maritimes—après consultation avec l'équipe de recherche et de sauvetage du C.A.R.C., parce que le coordonnateur dirige les opérations à partir de ce centre, comme étant le meilleur homme sur place qui puisse se charger de cette tâche.

M. DRYSDALE: J'ai mentionné en particulier le littoral du Pacifique. En est-on arrivé à une décision ferme? Il y a environ un an, il y avait conflit d'opinions entre les divers services quant à celui qui devait agir. Je me préoccupe de la situation qui existe à l'aéroport international de Vancouver. Les pistes d'envol sont orientées vers l'océan. Si l'un de ces avions à réaction s'écrasait, cet article prévoit-il qu'un avion léger, par exemple, du ministère des Transports, puisse décoller de l'aéroport?

M. BALDWIN: Vous posez une question précise sur une affaire de détail au sujet de laquelle il me faudrait consulter le coordonnateur maritime local ou le coordonnateur des services de recherche et de sauvetage de l'A.R.C. à l'aéroport. Théoriquement, la réponse serait oui. Cependant, en ce qui concerne la côte ouest, je puis répondre à votre question en vous signalant deux mesures spécifiques. Le coordonnateur chargé de ce secteur a élaboré un plan d'action à exécuter en cas d'accident, et si j'ai bonne mémoire, dans un rapport, il nous a signalé qu'il faudrait améliorer considérablement les moyens de communications afin de parer à une telle éventualité. Nous demandons l'autorisation de dépenser des sommes considérables en vue de doter toute la côte occidentale de moyens de recherche et de sauvetage maritimes, et aussi de nommer un adjoint au coordonnateur, car le rôle de celui-ci consiste surtout à établir des plans. L'adjoint assumerait au besoin une responsabilité plus directe en ce qui concerne les opérations de recherche et de sauvetage. Ces deux mesures sont en cours de réalisation.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous expliquer le paragraphe (2) où il est dit: «Dès qu'il est informé».

Ceci est très général. La méthode de coordination doit être précisée. Plus loin, lorsque vous parlez des «eaux canadiennes», voulez-vous dire la limite de trois milles?

M. BALDWIN: Le littoral de la Colombie-Britannique comprend une série de chenaux qui seraient inclus également.

M. DRYSDALE: Vous mentionnez les eaux canadiennes et la haute mer au large du littoral du Canada; qu'entendez-vous par «littoral du Canada»?

M. BALDWIN: On ne peut le définir exactement. Il comprend une région où nous pouvons exercer notre activité; il faut trancher la question d'après le bon sens.

M. DRYSDALE: Y a-t-il corrélation avec la garde côtière des États-Unis?

M. BALDWIN: Non, pas précisément. On m'informe que c'est le terme général qui est employé dans la Convention visant la sécurité.

M. DRYSDALE: Le paragraphe (3) prévoit que le capitaine d'un navire doit obéir aux directives données en haute mer au large du littoral du Canada. L'article précise «au large du littoral du Canada». Je crois qu'il est très important que le capitaine sache s'il est au large du littoral du Canada et qu'il doit alors se conformer à cette mesure.

M. BALDWIN: Monsieur Drysdale, il faut s'en remettre au bon sens du coordonnateur et compter qu'il n'agira pas de façon déraisonnable ou stupide.

M. DRYSDALE: Je désire savoir si en réalité la disposition signifie que tout navire canadien se trouvant sur le littoral du Pacifique peut recevoir l'ordre de porter secours s'il est tout près des eaux côtières des États-Unis.

M. BALDWIN: Songez-vous d'abord aux eaux voisines de la frontière des États-Unis? Je crois que je n'ai pas bien saisi votre question.

M. DRYSDALE: Dans cette région. Je désire savoir ce que signifie l'expression «au large du littoral du Canada». Si l'on s'en éloignait tout bonnement, qu'advierait-il?

M. BALDWIN: Non pas nécessairement. Près de la frontière des États-Unis, il existe une liaison très étroite entre les services de recherche et de sauvetage du Canada et ceux de la région de Seattle-Tacoma. Si quelque accident se produisait dans cette région, je crois que des mesures conjointes seraient prises par ces deux centres qui feraient appel aux navires disponibles dans la région, qu'ils soient d'immatriculation canadienne ou américaine, en vue d'assurer l'aide qui serait jugée appropriée. Il nous faudrait compter sur la coopération des États-Unis si nous demandions de l'aide, tout comme ce pays devrait faire appel à notre collaboration en cas de nécessité.

M. DRYSDALE: Quand croyez-vous que cet article sera appliqué?

M. BALDWIN: Quand nous pourrons l'appliquer?

M. DRYSDALE: Oui, la totalité de l'article 457.

M. BALDWIN: Nous pourrons y recourir dès que nous aurons élaboré à notre satisfaction les mesures de coordination en matière de sauvetage, et je crois que cela arrivera bientôt, surtout sur le littoral ouest.

M. DRYSDALE: Alors cette méthode pourrait être mise en vigueur dans environ un an?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Utilise-t-on couramment la méthode de la ligne Plimsoll à l'égard des navires envisagés?

M. BALDWIN: Non, car la chose ne serait pas applicable.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous dites «applicable», mais je vous demande si elle serait pratique.

M. BALDWIN: Elle ne serait pas convenable.

M. CROUSE: Bien que M. Fisher ait ridiculisé cette définition?

M. FISHER: Qui l'a ridiculisée?

M. CROUSE: En l'appelant «la marine de M. Hees».

M. FISHER: J'ai entendu dire qu'on avait un modèle à cet égard.

M. CROUSE: Dans plusieurs régions, celle du littoral est et celle des Grands lacs du Canada, un heureux changement s'est produit, elles sont comprises dans le service de recherche et de sauvetage. Je constate que, du point de vue juridique, le coordonnateur peut enjoindre à «tout bâtiment de participer à la recherche d'un navire, aéronef», etc., et je me demande si nous ne devrions pas reconnaître que certains bâtiments sont trop petits pour y participer, et il serait peut-être préférable de dire «tout bâtiment pouvant aider».

Ce programme comprendra-t-il une aide à la Gendarmerie royale du Canada? Ceux qui ont vu les membres de la Gendarmerie effectuer des opérations de dragage, rechercher des corps ou faire des travaux de ce genre, ont pu constater qu'ils ne possèdent pas l'équipement nécessaire. Pareille méthode leur serait grandement utile. Cet article s'appliquerait-il à leur cas?

M. BALDWIN: Théoriquement, il pourrait s'appliquer. De fait, nos coordonnateurs n'ont pas encore pu s'occuper des opérations de dragage dans les eaux intérieures. Ils se sont intéressés surtout aux problèmes actuels de recherche air-mer. Théoriquement, cet article pourrait servir aux fins dont vous parlez.

Je comprends ce que vous voulez dire au sujet des petites embarcations. Il serait ridicule de demander qu'une embarcation de 25 pieds prenne part à des opérations de sauvetage en mer lorsque la mer est démontée et que l'appareil Beaufort enregistre trois ou quatre degrés. Dans pareils cas, je crois qu'il est préférable de s'en remettre aux coordonnateurs qui sauront faire appel au personnel approprié, et présumer qu'ils agiront de façon raisonnable.

M. CROUSE: Qu'advierait-il si leur équipement ne pouvait suffire à la tâche qu'ils doivent accomplir?

M. FISHER: Quel effet ces règlements ou les pouvoirs accordés en vertu du paragraphe (2) auraient-ils à l'égard des droits de récupération dans les eaux internationales?

M. BALDWIN: Ces règlements n'ont pas pour objet de porter atteinte aux droits de récupération. Il ne s'agit que d'opérations de sauvetage d'êtres humains.

M. FISHER: Ceci n'a rien à voir avec les biens?

M. BALDWIN: Ce ne serait qu'accidentellement que des biens seraient sauvés en même temps qu'une vie humaine. Par exemple, de nombreuses demandes d'aide sont adressées à nos fonctionnaires. Le principe fondamental qui nous guide, c'est que nous n'entreprenons pas de travaux de récupération qui peuvent être effectués par des flottes commerciales. Nous portons secours en cas d'urgence, lorsqu'une vie humaine est en danger.

M. FISHER: A-t-on étudié la possibilité d'inclure, dans le paragraphe (2), les aéronefs, outre les bâtiments, afin que ces ordres s'appliquent aux deux?

M. BALDWIN: Monsieur, c'est un point qui dépasse la portée de la Loi sur la marine marchande et qui relèverait plutôt de la Loi sur l'aéronautique. De mémoire et sans vérification, je dirais que le ministre possède ces pouvoirs en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Cependant, il faudrait que je vérifie.

M. FISHER: Sur le littoral nord du lac Supérieur, on nous demande souvent d'effectuer des opérations de sauvetage. Il y existe maintes entreprises, telles que des compagnies hydro-électriques, des fabriques de pâte et de papier, qui possèdent des hélicoptères et des avions. Voilà pourquoi j'ai posé cette question. Je désirerais connaître en dernier lieu le coût des services que prévoit cet article. Pouvez-vous en donner une estimation?

M. BALDWIN: Qu'entendez-vous par le coût, monsieur?

M. FISHER: Les opérations de sauvetage coûtent toujours de l'argent. Des coordonnateurs de sauvetage sont nommés et revêtus d'une certaine autorité. Je présume qu'ils ont des bureaux et autre choses de ce genre. Aux yeux du Comité, c'est une question de libre entreprise, et je suis certain que d'autres personnes désireraient connaître le coût des services ainsi établis.

M. BALDWIN: Cela dépend du nombre de personnes effectivement nommées et du titre auxquelles elles sont nommées. Il serait difficile de répondre à cette question. Je crois que les frais relatifs aux trois coordonnateurs qui ont déjà été nommés, et à l'adjoint qui sera nommé dans une certaine région s'élèveront à...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne suis pas socialiste dans cette libre entreprise. Je ne dis pas que je ne porterais pas secours à moins d'être rémunéré.

M. FISHER: Cela n'a rien à voir à cette question. Il s'agit d'assurer des services. Quel en sera le coût? L'a-t-on estimé?

M. CAMPBELL (*Stormont*): On commence par rembourser ceux qui en font la demande?

M. BALDWIN: L'article n'établit aucun principe nouveau. Il accorde certains pouvoirs aux coordonnateurs que l'État pourra nommer. Il n'établit rien de nouveau.

M. FISHER: Il accroît certainement leurs pouvoirs. Vous avez dit vous-même qu'on est en voie d'établir un régime qui pourrait comprendre des groupes régionaux.

M. BALDWIN: Mais cela ne se ferait pas en vertu des dispositions de cet article. Cette mesure serait prise en vertu des crédits accordés au personnel du ministère. Cet article autorise simplement le personnel à faire certaines choses.

M. FISHER: Mais il vous faut savoir ce que coûtera cet établissement. C'est certainement un élément dont il faut tenir compte.

M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être aider en demandant s'il n'existe pas des dispositions relatives au sauvetage dans la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Quel en a été le coût durant l'année 1960?

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'il soit possible d'établir un montant précis pour l'année 1960 en ce qui concerne l'article de la Loi sur la marine marchande du Canada relatif aux opérations de sauvetage en haute mer. Je crois que les frais des trois coordonnateurs maritimes actuels et probablement d'une sténographe s'élèveraient à \$30,000 ou \$40,000.

M. DRYSDALE: Puis-je demander à votre conseiller juridique quelle serait la responsabilité du ministère dans le cas où le coordonnateur aurait ordonné à l'un des bâtiments de sauvetage de porter secours à un autre navire, alors que le capitaine d'un navire qui croit pouvoir mener l'opération en toute sécurité entre en scène et provoque une collision ou autre accident d'où résulte une perte de vie? Où réside la responsabilité en pareil cas?

M. MACGILLIVRAY: Je désire consulter la loi. Nous étudions actuellement l'alinéa 457 a). Il y a également l'article 457 en vertu duquel le capitaine d'un navire en détresse peut demander à n'importe quel bâtiment de lui porter secours, et, d'après la loi, ce dernier est obligé de lui porter secours dans la mesure où il le peut, sans toutefois se mettre lui-même en péril. En pareil cas, ce bâtiment n'a, contre la navire en détresse, aucun recours à l'égard des dommages qu'il peut subir, à l'égard de toute perte de temps ou autre question de

ce genre. Il a un droit de sauvetage, s'il sauve le navire en détresse, mais je ne crois pas qu'il puisse faire quelque réclamation que ce soit contre ce navire à l'égard des dommages qu'il aurait subis.

Cela fait partie de l'ancien droit de la mer, qui veut que tous s'entraident. Les dispositions de cet article ne font que combler la lacune qui existe dans le cas où un navire en détresse ne peut s'aider lui-même. Il n'y a pas longtemps, un navire était dans une telle situation que le capitaine ne pouvait demander de l'aide et qu'un autre a dû appeler des navires à son secours.

M. DRYSDALE: Je crois que le bill apporte un changement important. Il retire cette prérogative au capitaine et en quelque sorte détermine quels navires peuvent porter secours. Comme vous l'avez dit, les navires qui portent secours peuvent avoir des droits de sauvetage. Cependant, si un coordonnateur demande à plusieurs navires de porter secours, il n'existe, sauf erreur, aucun recours contre ce coordonnateur s'il expose ces navires à subir des pertes à la suite d'accidents qui peuvent survenir parce qu'il ignore la situation réelle. A-t-on tenu compte de ce fait en ce qui concerne la responsabilité du ministère ou de la couronne?

M. CROUSE: L'assurance que porte chaque navire ne couvrirait-elle pas un incident de ce genre?

M. MACGILLIVRAY: Je crois que la police d'assurance couvrirait un cas où un navire porterait secours à un autre à la demande d'un coordonnateur de sauvetage ou à la demande du capitaine d'un navire en détresse. Si le capitaine d'un navire en détresse ne peut demander de l'aide, et si d'autres navires se portent à son secours, à titre purement volontaire, alors, parce qu'ils n'y sont pas obligés en vertu de la loi, leur police d'assurance ne couvrirait peut-être pas pareil accident. La présente modification à la loi les contraint de porter secours lorsqu'ils en sont requis par un coordonnateur de sauvetage. Je ne suis pas spécialiste en assurance maritime, mais on m'a dit que ces polices d'assurance couvrent de tels dommages.

M. CROUSE: Je crois qu'en effet ces polices d'assurance couvrent pareils cas.

M. MACGILLIVRAY: Je n'en suis pas certain lorsqu'ils agissent à titre volontaire, sans qu'ils aient été requis de le faire.

M. CREAGHAN: Je désirais poser une question, mais je crois qu'on y a répondu. Cependant, un aspect de l'alinéa 457 a) n'a pas été mentionné; il se rattache à l'alinéa (2) c). Si le coordonnateur enjoint à des hélicoptères privés de porter secours, le propriétaire d'un navire ou d'un aéronef qui porte ainsi secours peut-il percevoir quelque indemnité? L'alinéa i) prévoit sans réserve que pareil ordre doit être exécuté.

M. MACGILLIVRAY: Je crois que l'ordre s'applique aux navires.

M. CREAGHAN: Ce n'est pas ainsi que je l'interprète. L'alinéa (2) c) stipule ce qui suit:

«donner les autres ordres qu'il juge nécessaire pour les opérations de recherche et de sauvetage de ce bâtiment, cet aéronef ou cette embarcation rescapée.»

Je crois que c'est une directive statutaire générale qui permet au coordonnateur de faire à peu près tout ce qui lui plaît dans un cas d'urgence.

M. MACGILLIVRAY: Si vous lisez l'article en entier ainsi que les peines prévues au paragraphe (3), vous constaterez que ces peines ne s'appliquent qu'à l'égard des capitaines ou des personnes en charge d'un bâtiment qui refusent d'obtempérer à ces ordres.

M. CREAGHAN: Il n'y a aucun doute que cette disposition concernant les peines ne s'applique qu'aux propriétaires de bâtiments.

M. CHEVRIER: Il s'agit de nouveau de la même question qu'a soulevée M. Baldwin il y a quelque temps: les hélicoptères sont assujettis aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique, et la compétence du coordonnateur se limite aux domaines prévus dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. MACGILLIVRAY: Je puis dire que le rédacteur n'avait pas l'intention d'inclure les hélicoptères.

M. DRYSDALE: Songe-t-on à insérer des dispositions similaires dans la Loi sur l'Aéronautique, lorsqu'elle sera modifiée? Il semble tout à fait naturel qu'il y ait coordination dans les opérations de sauvetage air-mer.

M. CHEVRIER: Le ministre, à mon avis, a le pouvoir d'édicter des règlements qui pourvoiraient à une situation de ce genre.

M. BALDWIN: Je le crois; cependant, je devrai me renseigner.

M. DRYSDALE: Ses règlements ont-ils été adoptés, ou le seront-ils, car il me semble que, strictement, la loi ne permet que l'envoi de bâtiments.

M. BALDWIN: Il existe déjà des organismes qui sont très habiles à fournir les services de recherche et de sauvetage que l'État les a chargés d'assurer. Existe également le service de recherche et de sauvetage du Corps d'Aviation royale canadien, qui s'occupe surtout de fournir les avions requis. Nous ne demanderions pas que le coordonnateur maritime assume la responsabilité des avions, qui seraient pilotés par le personnel du C.A.R.C., collaborant avec lui.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par collaborer avec le coordonnateur? Ce point est très important en ce qui nous concerne sur le littoral du Pacifique. Voilà pourquoi j'insiste sur l'importance d'un organisme unifié. Nous heurtons-nous aux mêmes difficultés qu'auparavant, et l'organisation de sauvetage air-mer sera-t-elle distincte?

M. BALDWIN: Je ne le crois pas, car il existe un service de liaison.

M. DRYSDALE: Il y a liaison matérielle dans le même édifice avec le même service de radio pour assurer la coordination. Est-ce votre intention?

M. BALDWIN: Oui.

M. GRANGER: Cette question nous intéresse également sur le littoral de l'Atlantique, où les opérations de recherche et de sauvetage sont importantes. Ainsi, à Terre-Neuve, il existe une équipe de recherche et de sauvetage du C.A.R.C. Je crois qu'on a signalé—car je ne dois pas m'aventurer trop loin dans le domaine des aéronefs—que nous manquons de bâtiments de surface. D'après ce qu'a dit le sous-ministre, il semble que le coordonnateur se compterait sur les navires se trouvant déjà dans la région, c'est-à-dire dans les régions où ils naviguent ordinairement. Mais parfois il importe de faire appel à d'autres navires, tels les petites embarcations de la Gendarmerie royale du Canada, les bâtiments du ministère des Pêcheries ou du ministère des Transports. Sans vouloir revenir à ce qu'on a appelé la «Marine de George Hees», j'ai remarqué que M. Crouse s'est dit heureux de constater qu'on faisait quelque chose sur la côte de l'Atlantique.

En toute franchise, je dois dire que le nouveau navire qui a été ajouté à la flotte du ministère des Transports à Terre-Neuve l'a été avant 1957. Mais il nous faut un plus grand nombre de navires de surface, et j'espère qu'il existera un coordonnateur général, avec des adjoints, afin que l'on puisse en joindre à tout bâtiment ou aéronef disponible de participer aux opérations de sauvetage au besoin. En ce qui concerne une remarque de M. Creaghan, il y a environ un mois, deux jeunes gens se sont perdus dans une petite embarcation au large du littoral de Terre-Neuve. Le C.A.R.C. a envoyé un «Lancaster» à leur recherche et a conseillé l'utilisation d'un hélicoptère, mais il n'en

possédait pas. On en a loué un d'un particulier. Cependant, on n'a pu retrouver ces deux personnes, mais cela démontre qu'il est nécessaire de posséder l'équipement requis pour rechercher les personnes perdues et qu'il importe certainement d'assurer la coordination des moyens. Je crois que la nomination d'un coordonnateur de sauvetage est excellente en principe mais à mon avis, il serait très important qu'une personne autorisée—et en l'espèce ce serait le ministre—s'assure que les moyens de sauvetage existent sur le littoral. Je crois que c'est une mesure qui s'impose.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je désire poser une question au sujet de l'emploi du mot «bâtiment» qui figure dans deux articles. Je songe à un bâtiment, tel un remorqueur, qui prendrait quelque objet en remorque sur le littoral du Pacifique. Je constate qu'au paragraphe (4) on exempte le capitaine de la peine en ces termes:

«Aucun capitaine, aucune personne en charge d'un bâtiment ne peut être déclarée coupable d'une infraction prévue au paragraphe (3) si ce capitaine ou cette personne établit qu'en se conformant à l'ordre d'un coordonnateur de sauvetage ou d'une personne agissant sous la direction de ce dernier il ou elle aurait exposé son bâtiment ou les personnes à son bord à un danger grave.»

Je désire poser une question relativement au danger que peut courir l'objet que l'on remorque. Je crois que ceci s'applique au paragraphe (2) où il est dit:

«(2) Dès qu'il est informé qu'un bâtiment, un aéronef ou une embarcation rescapée de bâtiment ou d'aéronef est en détresse ou manque à l'appel, dans les eaux canadiennes ou en haute mer au large de tout littoral du Canada, dans des circonstances indiquant que le bâtiment, l'aéronef ou l'embarcation rescapée peut être en détresse—

Je propose que les mots «ou remorque» soient insérés dans ce paragraphe.

M. BALDWIN: Je crois que c'est une excellente idée, qui nous a d'ailleurs été signalée et recommandée par un groupement important du littoral du Pacifique, la «British Columbia Tugboat Owners Association». Théoriquement, il n'y aurait aucune objection à ce que soient employés les mots «bâtiment ou remorque»; cependant, mes conseillers me disent que le mot «bâtiment» comprend celui de remorque en pareil cas. Je puis me tromper, mais en ce qui concerne l'interprétation de cette disposition telle est la situation. Cependant, s'il importait d'insérer les mots «ou remorque» il nous ferait plaisir de le faire.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que je proposerai l'amendement suivant: Qu'après les mots «en détresse», qui apparaissent à la ligne 35, soient ajoutés les mots suivants: «ou remorque».

M. DRYSDALE: Je crois que nous devrions tout d'abord étudier la définition du mot «bâtiment», qui se lit comme il suit:

«bâtiment» comprend tout navire ou bateau ou toute autre sorte de bâtiments servant, ou destinés à servir, à la navigation».

M. McPHILLIPS: Ceci est très important sur le littoral du Pacifique. En certains cas, si le bâtiment navigue en eau libre, il peut abandonner l'objet qu'il remorque et s'acheminer vers une autre tâche, mais en certaines circonstances, il doit poursuivre le remorquage et abriter l'objet remorqué dans un endroit sûr.

M. MACGILLIVRAY: Le mot «bâtiment» comprend en général une péniche, un chaland et un remorqueur. La seule chose qui, à mon avis, ne serait pas

incluse dans cette définition serait un train de billes. Si nous désirons nous protéger à cet égard, je crois que nous devons ajouter des mots tels que «ou remorque».

M. CAMPBELL (*Stormont*): Toute la navigation maritime sur le littoral du Pacifique, y compris le passage intérieur, se fait au moyen de remorqueurs. Les wagons de chemin de fer et tous autres véhicules sont remorqués. La disposition vise le littoral atlantique et les eaux intérieures.

M. MACGILLIVRAY: Non; la définition de «navire» inclut tout ce qui peut transporter un wagon de chemin de fer. Certes c'est compris dans le mot «bâtiment».

M. CAMPBELL (*Stormont*): Certainement, ce terme incluerait le toueur qui transporte le wagon de chemin de fer, mais il s'appliquerait plutôt au remorqueur qu'à la remorque.

M. BALDWIN: Le mot «bâtiment» comprend les péniches ou chalands. Je ne crois pas qu'il comprenne les trains de billes. Cette définition se trouve à l'article d'interprétation de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. DRYSDALE: C'est ce que j'ai lu:

«bâtiment» comprend tout navire ou bateau ou toute autre sorte de bâtiments servant, ou destinés à servir, à la navigation».

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que M. Stewart, de la «Tug-Boat Owners Association» de la Colombie-Britannique, est ici présent aujourd'hui. Les membres du Comité seraient peut-être intéressés à connaître son avis sur cette question. Il est au courant de telles opérations, et je crois qu'il pourrait nous donner des conseils utiles.

Le PRÉSIDENT: Il semble que les autorités accepteraient volontiers votre amendement, monsieur Browne. Serait-il possible d'en faire la proposition?

M. DRYSDALE: Je proposerais que nous entendions les observations de M. Stewart qui s'intéresse vivement à ces opérations de sauvetage air-mer.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une proposition présentée par M. Browne et appuyée par M. Stewart?

M. McPHILLIPS: Non, si nous acceptons l'amendement.

Le PRÉSIDENT: M. Browne, appuyé par M. McPhillips, a présenté une motion concernant le paragraphe (4) du nouvel article 457A, de l'article 22 du bill.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je propose que l'article 22 soit modifié par l'adjonction des mots «ou remorque» après les mots «en détresse» à la ligne 35 de la page 11 du bill.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque discussion sur ce sujet?

M. DRYSDALE: Le mot «remorque» n'est pas défini dans la loi; est-ce important?

M. McPHILLIPS: Non, il n'a aucune importance.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui appuient cet amendement veuillent bien l'indiquer. Je déclare que l'amendement est adopté. L'article 22 est-il adopté?

M. CAMPBELL (*Stormont*): A-t-on étudié l'à-propos d'accorder une indemnité à ceux qui portent secours par exemple, aux embarcations commerciales ou de plaisance? Existe-t-il quelque disposition à cet égard dans la Loi sur l'aéronautique?

M. BALDWIN: Ce sujet a été étudié maintes fois, mais nous n'avons pu y apporter une solution.

M. GRANGER: Si nous ne pouvons insérer une telle disposition dans la loi, comment allons-nous pourvoir aux fonds nécessaires pour acquitter les frais qu'entraîne le recours aux moyens extrêmes pour assurer un sauvetage? Serait-ce au moyen des crédits?

Le PRÉSIDENT: L'article 22 modifié est-il adopté?

L'article 22 est adopté.

Les clauses 23 à 30 inclusivement, sont adoptées.

Article 31—Respect des règlements.

M. DRYSDALE: Je désire poser une question au sujet de cet article 31, dont les dispositions s'appliquent à une personne ayant la direction d'un bâtiment. Je crois que le mot «direction» inclut peut-être «contrôle». Est-ce exact, ou serait-il nécessaire d'établir une distinction?

M. MACGILLIVRAY: C'est un mot d'usage courant, dont la signification est assez bien connue. Il s'applique aux personnes qui ont la direction d'un bâtiment.

M. DRYSDALE: Ce mot signifie également «contrôle»?

M. MACGILLIVRAY: Oui «chargé de», «qui contrôle».

L'article 31 est adopté.

Clause 32—Définition de «navire» et «franc-or».

M. DRYSDALE: Je désire poser une brève question au sujet de l'article 32, qui impose une restriction compliquée au sujet de la responsabilité. Quelle en est la portée au sujet des petites embarcations?

M. MACGILLIVRAY: Les petites embarcations ne sont pas assujetties à cet article.

M. DRYSDALE: Relèveraient-elles de l'article suivant?

M. MACGILLIVRAY: L'article 36 impose un minimum à la jauge de ces embarcations.

M. DRYSDALE: C'est le minimum de 300 tonneaux?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. DRYSDALE: De quel article s'agit-il?

M. MACGILLIVRAY: De l'article 36.

M. DRYSDALE: Cette mesure a-t-elle été adoptée en vertu de la Convention internationale relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires long-courriers?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. DRYSDALE: En vertu de l'article 36 et de celui-ci, tout navire jaugeant moins de 300 tonneaux est réputé jaugeer 300 tonneaux aux fins de la responsabilité?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. DRYSDALE: Ce qui signifie une limite de vingt mille dollars à l'égard de tout bâtiment, indépendamment de la limite de poids de 300 tonneaux?

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: Cette limite me semble assez élevée. S'applique-t-elle aux embarcations de plaisance?

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur, car elles peuvent causer des dommages qui dépassent de beaucoup cette somme.

M. DRYSDALE: Ceci ne paraît pas raisonnable lorsque l'on compare un bâtiment de 300 tonneaux avec l'une de ces petites embarcations à moteur. Pouvez-vous nous donner des explications à ce sujet?

M. MACGILLIVRAY: Je crois que la limite imposée à l'égard de la responsabilité date depuis longtemps. Elle avait pour objet de protéger les propriétaires de navires contre des pertes catastrophiques provenant d'accidents en mer. Cette disposition fait partie de la loi britannique depuis 1680, et de la loi canadienne depuis 1880. Le principe sous-jacent s'applique aux personnes qui utilisent des navires à des fins commerciales. Nous pouvons convenir qu'aux termes de la Convention internationale, nous devrions imposer cette limite à l'égard des embarcations de plaisance, parce qu'en somme il est difficile d'imposer une limite à l'exploitant d'une embarcation de plaisance ou d'une petite embarcation, qu'elle soit pour fins de plaisance ou non, lorsqu'il n'existe aucune limite à l'égard d'un automobiliste ou d'un camionneur qui doit s'assurer fortement. On peut s'opposer à ce que cette mesure s'applique aux petites embarcations, parce qu'il est difficile d'établir une ligne de démarcation.

M. DRYSDALE: Les associations de propriétaires de petites embarcations vous ont-elles soumis des observations?

M. MACGILLIVRAY: Aucune. Nous avons reçu des observations de l'Association du barreau canadien, de la *Canadian Maritime Law Association* et de la *Canadian Merchant Service Guild*, nous demandant d'appliquer les dispositions de la Convention.

M. DRYSDALE: Je crois que vers 1957, l'Association du barreau canadien a proposé que la Loi sur la marine marchande du Canada soit modifiée afin que cette limite soit portée à cinq cents tonneaux, et elle prétend en somme que le résultat en sera le même si cette limite est établie à trois cents tonneaux.

M. MACGILLIVRAY: En effet, cette association recommandait que la limite actuellement prévue dans la loi soit au minimum de cinq cents tonneaux. Elle est d'avis que le chiffre de trois cents tonneaux en vertu de la convention va revenir à peu près au même.

M. GRANGER: Je voudrais des éclaircissements sur le point suivant: Si le propriétaire d'un petit bâtiment se voit forcé de l'abandonner en mer, que doit-il faire? Doit-il le détruire ou le couler avant de s'éloigner dans une petite embarcation?

M. MACGILLIVRAY: Vous voulez dire afin que ce bâtiment ne devienne pas une épave?

M. GRANGER: Oui. S'il agit ainsi, je crois qu'il éprouvera quelque difficulté à toucher le montant des assurances.

M. MACGILLIVRAY: Il est très difficile de répondre à cette question.

M. GRANGER: S'il est à dix ou quinze milles de la côte, et s'il doit nécessairement s'éloigner dans une petite embarcation, tout en sachant que son bâtiment continuera de flotter, que doit-il faire?

M. MACGILLIVRAY: Aucun pays, à ma connaissance, n'a adopté des dispositions statutaires, à ce sujet. Il me semble qu'il appartient au propriétaire ou au capitaine de prendre une décision. S'il croit qu'il assumera quelque responsabilité—et je ne vois comment—en abandonnant une épave, alors il doit saborder son bâtiment. Ordinairement, le propriétaire, ou le capitaine, espère réussir à le sauver.

M. CROUSE: Les capitaines de navires commerciaux ne sabordent jamais leurs navires, n'est-ce pas? Ce n'est pas une pratique courante. Alors, pourquoi agirait-on ainsi à l'égard d'un navire de plaisance, qui constitue un danger moins grave qu'un navire commercial?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Le capitaine d'un navire, qui en est également le propriétaire, est-il sujet à la même limite relativement à la responsabilité que le propriétaire ou le capitaine séparément?

M. MACGILLIVRAY: Non pas actuellement. L'article 657 actuel de la loi prévoit que la responsabilité du propriétaire d'un navire est limitée, que les dommages aient été causés ou non par sa faute ou à la suite de sa complicité, c'est-à-dire, même s'il n'y a pas eu négligence de sa part et s'il n'est pas complice. Lorsque le propriétaire d'un navire en assume le commandement, sa responsabilité n'est nullement limitée. Cette mesure assurait protection contre une perte catastrophique, advenant que le propriétaire soit tenu responsable de la négligence de son capitaine, ou d'autres de ses employés ou agents. C'est la disposition qui existe actuellement dans la loi.

Parmi les amendements projetés dans un article subséquent, vous constaterez que la limite s'applique aux capitaines et aux membres de l'équipage. La *Merchants Service Guild* a présenté des observations énergiques sur ce sujet. Cette mesure fait partie de la Convention internationale, et la *Merchants Service Guild* recommande depuis plusieurs années qu'elle soit insérée dans les modifications à la loi, parce que, dans le cas d'un petit bâtiment à faible limite, il était parfois plus profitable de poursuivre le capitaine, plutôt que le propriétaire, parce qu'aucune limite n'était prévue pour le capitaine. Par conséquent, il était nécessaire que les capitaines se protègent contre des réclamations en dommages-intérêts.

M. CROUSE: Je ne connais guère l'industrie de la marine marchande, mais dans l'industrie de la pêche, on peut obtenir de la compagnie d'assurance Lloyds, moyennant environ \$195 par homme, une police d'assurance protégeant chaque matelot, sur un navire, jusqu'à concurrence de \$200,000. Si l'un est perdu, Lloyds en assume la responsabilité.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Quel article prévoit cette modification?

M. MACGILLIVRAY: C'est l'article 34, soit le nouvel article 659 de la loi, surtout les mots qui suivent l'alinéa c) à partir de la ligne 32:

«ainsi qu'au capitaine ou à tout membre de l'équipage d'un navire ou employé du propriétaire ou de toute personne dont font mention les alinéas a) à c) lorsque l'un quelconque des événements mentionnés aux alinéas a) à d) du paragraphe (1) de l'article 657 se produit, qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part.»

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je désire poser quelques questions au sujet de cette disposition, mais je devrais peut-être attendre que nous y arrivions.

M. DRYSDALE: La couronne peut-elle imposer une limite à l'égard de la responsabilité?

M. MACGILLIVRAY: Rien ne restreint le droit de la couronne de limiter sa responsabilité. Elle peut maintenant le faire.

M. DRYSDALE: Si la couronne est impliquée dans un accident, est-elle liée par cette disposition limitant la responsabilité?

M. MACGILLIVRAY: C'est ce qu'a décidé la Cour suprême du Canada, il y a deux ans. Il fut un temps, où l'Association du barreau canadien recommandait que la loi soit modifiée en ce sens, mais depuis les tribunaux ont décidé qu'un propriétaire peut poursuivre la couronne.

M. DRYSDALE: Et par conséquent, ils ont décidé qu'il n'était pas nécessaire d'instituer une mesure législative à cette fin?

M. MACGILLIVRAY: L'Association du barreau canadien a cru qu'il n'était pas nécessaire de modifier la loi.

Les articles 32 et 33 sont adoptés.

Article 34—Extension de la limitation de la responsabilité.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je désirerais savoir comment on a modifié le statut d'une personne qui est capitaine et propriétaire d'un navire. L'alinéa c) du nouvel article 659 renferme les mots suivants: «qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part». Si la personne est déjà capitaine et agit en qualité de capitaine lors d'un voyage, je ne vois pas comment cette disposition ne s'appliquerait pas à son cas.

M. MACGILLIVRAY: Monsieur, le nouvel article projeté 659, qui correspond à l'article 34 du bill établi clairement que les dispositions de l'article 657 s'appliquent au capitaine d'un navire, que les événements mentionnés se soient produits avec ou sans faute ou complicité réelle de sa part; bien que nous ne l'ayons pas précisé par des mots, cette disposition s'applique à lui, qu'il soit ou non le propriétaire. Telle était certainement notre intention lorsque nous avons rédigé cet article.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je le comprends, mais si cette personne est en même temps capitaine et propriétaire, comment pourrait-elle échapper à la responsabilité qu'impliquent les mots: «qu'il y ait ou non faute ou responsabilité de leur part»? Il me semble que cette personne pourrait difficilement échapper à cette responsabilité si elle est en même temps capitaine et propriétaire du navire.

M. MACGILLIVRAY: En établissant le libellé de l'article 659, qui figure dans le présent article, le rédacteur avait certes l'intention d'atteindre le capitaine, qu'il soit propriétaire de la totalité ou d'une partie du navire, et je crois que c'est bien le sens de cette disposition.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La question pourrait être portée à l'attention du ministre, et avant que le bill ne soit présenté à la Chambre, on pourrait élucider le sens de cette disposition et vous en faire part.

M. MACGILLIVRAY: Oui, j'y verrai.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous expliquer ce que signifient les mots «directeur ou exploitant d'un navire»?

M. MACGILLIVRAY: Non. Je crois que dans le métier l'on comprend assez bien ce que ces mots signifient. Cette disposition a pour but de protéger toutes les personnes qui nolisent ou qui gèrent un bâtiment. Ces expressions sont employées dans la Convention internationale.

M. DRYSDALE: Je pose cette question parce que, à l'article 31, on emploie les mots: «propriétaires, capitaines et personnes» et au présent article, on lit: «directeur ou exploitant d'un navire». Il y a peut-être une différence technique.

M. MACGILLIVRAY: Ce sont des expressions de portée assez générale. Au paragraphe (2) de l'article 657, la disposition s'appliquait aux propriétaires ou aux autres parties intéressées de quelque façon. L'expression «les autres parties intéressées dans un navire» est assez générale, et je ne crois pas que nous en ayons élargi la signification.

M. DRYSDALE: Les mots «propriétaires et constructeurs» sont des expressions assez courantes que nous employons tous les jours; mais que signifient les mots «directeur ou exploitant d'un navire»?

M. CROUSE: En d'autres termes, cela pourrait signifier propriétaire-gérant ou capitaine du navire. A mon avis, l'un ou l'autre terme aurait la même signification que «directeur ou exploitant».

M. CAMPBELL (*Stormont*): Toute négligence de la part du quartier-maître à la barre équivaldrait à une négligence de la part du capitaine du navire. C'est ce dernier qui assume la responsabilité, y compris celle des officiers subalternes.

L'article 34 est adopté.

Les articles 35 à 37 sont adoptés.

Article 38—Appel.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, avant que nous levions la séance, je désire poser une question qui ne relève pas particulièrement de l'article 38, mais j'aimerais savoir combien de nations ont signé la Convention internationale.

M. MACGILLIVRAY: Je m'excuse, monsieur, mais je n'ai pas ces chiffres. Le Canada a signé la convention, mais il ne l'a pas encore ratifiée. Nous devons d'abord adopter les mesures législatives qui s'imposent.

M. DRYSDALE: Le bill à l'étude fait-il partie de ces mesures législatives?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

M. DRYSDALE: Combien faut-il de nations signataires pour ratifier la convention? Avons-nous le nombre requis, et qu'advient-il d'un navire immatriculé dans un pays qui n'est pas signataire de cette convention et qui naviguerait dans les eaux canadiennes? Serait-il assujéti aux dispositions de cette convention?

M. MACGILLIVRAY: Les effets de la convention ne se limitent pas aux navires des nations signataires, sauf pour ce qui est de certaines dispositions que nous n'avons pas encore soumises à l'approbation du Parlement. La convention prévoit également la libération, par un tribunal, d'un navire appréhendé. Si un navire était appréhendé dans un autre pays signataire, et de nouveau appréhendé au Canada, il devrait être libéré sur production de la preuve qu'il a fourni caution suffisante dans l'autre pays, ou après déposition sur versement, au Canada, du solde du montant du cautionnement. Nous n'avons pu insérer ces mesures dans les modifications actuelles parce qu'elles sont encore à l'étude. Ce sont les seules dispositions qui donnent de l'importance à l'expression «pays signataire de la Convention».

M. DRYSDALE: Les États-Unis ont-ils participé à cette convention?

M. MACGILLIVRAY: Je ne crois pas qu'ils l'aient ratifié; cependant, je n'en suis pas certain.

M. DRYSDALE: En ce qui concerne la disposition relative à la limite de 300 tonnes, qu'advierait-il, par exemple, si une collision se produisait entre un navire américain et un navire canadien dans des eaux canadiennes?

M. MACGILLIVRAY: La disposition s'appliquerait si les poursuites étaient intentées devant les tribunaux canadiens. Nos dispositions législatives actuelles s'appliquent aux bâtiments d'un autre pays qui naviguent dans les eaux canadiennes.

M. DRYSDALE: Et ce serait l'application de la même disposition?

M. MACGILLIVRAY: Oui. La situation est différente aux États-Unis, où l'on a tendance à choisir le tribunal qui fait le mieux l'affaire.

L'article 38 est adopté.

Les articles 39 à 41 sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le PRÉSIDENT: Le bill, modifié, est-il adopté?

M. GRANGER: Sur division.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill?

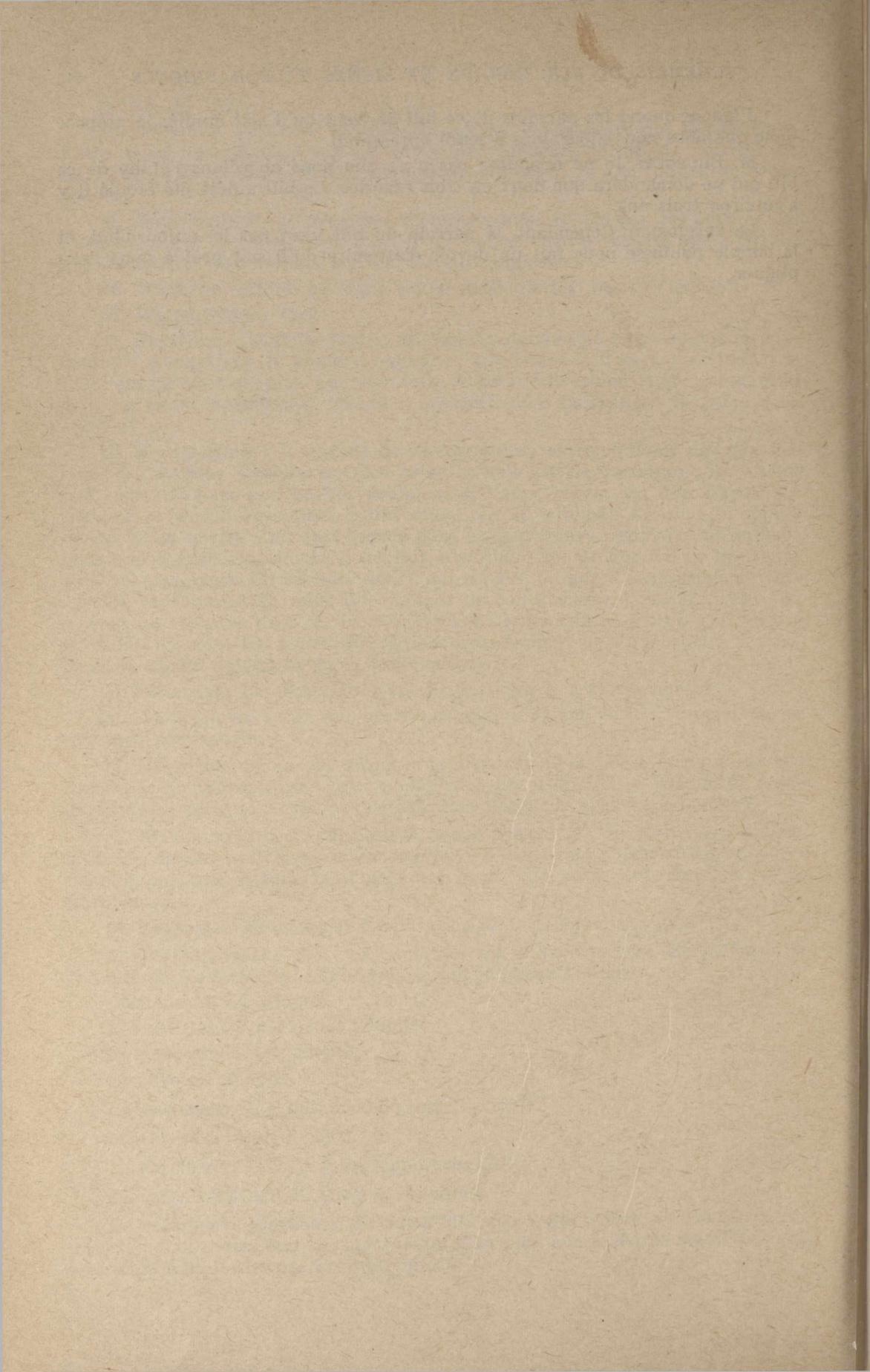
Certains MEMBRES du Comité: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, un autre bill nous a été déféré, soit le bill S-15, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent à proximité de la cité des Trois-Rivières».

J'ignore quand les parrains de ce bill désirent qu'il soit étudié; je propose donc que nous nous ajournions à jeudi après-midi.

M. BOURGET: Je ne m'oppose pas à ce que nous abordions l'étude de ce bill qui ne demandera que deux ou trois minutes. Le bill a déjà été étudié il y a environ trois ans.

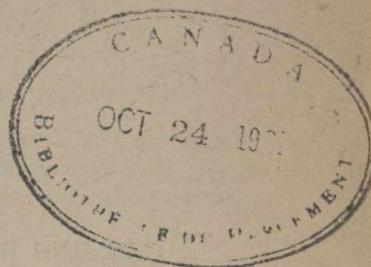
Le PRÉSIDENT: Cependant, le parrain du bill n'est pas ici aujourd'hui, et la simple politesse nous fait un devoir d'attendre qu'il soit prêt à nous l'expliquer.



CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961



COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

SÉANCE DU MERCREDI 21 JUIN 1961

Bill S-19, intitulé: Loi concernant la Compagnie de Houille
et de Chemin de fer de Cumberland et la Sydney
and Louisburg Railway Company.

Y compris le neuvième rapport à la Chambre

TÉMOINS:

M. R. C. Merriam, C.R., agent parlementaire; de la *Dominion Steel and Coal Corporation Ltd.*; MM. R. E. Cromwell, avocat général et Lindsey Pursey, contrôleur; de la *Brotherhood of Railway Trainmen*; M. W. G. McGregor, représentant législatif et agent principal pour le Canada.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

25342-7-1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. Martial Asselin

et MM.

Allmark	Drysdale	McGee
Badanai	Dumas	McGregor
Baldwin	Fisher	McPhillips
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Bourbonnais	Granger	Pascoe
Bourget	Grills	Payne
Bourque	Horner (<i>Acadia</i>)	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Pitman
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	Kennedy	Rapp
Bruchési	LaMarsh (<i>M^{11e}</i>)	Rogers
Cadieu	Lessard	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacInnis	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Speakman
Chown	Martini	Thompson
Creaghan	McBain	Tucker
Crouse	McDonald	Valade
Denis	McFarlane	Woolliams
		Wratten—60

Secrétaire du Comité:

Antoine Chassé.

ORDRES DE RENVOI
CHAMBRE DES COMMUNES

VENDREDI, 16 juin 1961.

Il est ordonné—Que le bill S-19, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland et la *Sydney and Louisburg Railway Company*», soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

LUNDI, 19 juin 1961.

Il est ordonné—Que le nom de M. Fournier soit substitué à celui de M. Chown 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

JEUDI, 22 juin 1961.

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

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill S-19, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland et la *Sydney and Louisburg Railway Company*» et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages du Comité relativement audit bill est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI, 21 juin 1961.

(12)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 2 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Allmark, Badanai, Baldwin, Bourque, Campbell (*Stormont*), Campeau, Crouse, Denis, Drysdale, Howe, Lessard, MacInnis, McBain, McGee, Pitman, Rogers, Rynard, Thompson et Tucker.—(19).

Aussi présents: M. R. C. Merriam Q.C., agent parlementaire inscrit; et de la *Dominion Steel and Coal Corporation Limited*: MM. R. E. Cromwell, avocat général, et Lindsey Pursey, contrôleur; De la *Brotherhood of Railroad Trainmen*: M. W. G. McGregor, représentant législatif et agent principal pour le Canada.

Le Comité entreprend l'étude du bill suivant:

Bill S-19, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland et la *Sydney and Louisburg Railway Company*».

Sur proposition de M. McGee, appuyé par M. Bourque,
Il est résolu—Qu'on fasse imprimer les procès-verbaux du Comité.

Sur proposition de M. MacInnis, appuyé par M. Drysdale,
Il est résolu—Que, conformément à son Ordre de renvoi du 6 février 1961, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs à son étude du bill S-19.

Préambule

Le président appelle M. Merriam, agent parlementaire qui, après avoir présenté MM. Cromwell et Pursey, explique la portée du bill.

MM. Merriam, Cromwell et Pursey sont questionnés et fournissent d'autres renseignements.

M. McGregor est alors appelé et il fait un bref exposé.

Étude article par article

Le préambule, les articles 1 à 5 et le titre sont adoptés séparément; le bill est adopté sans modification.

Il est ordonné—Que rapport soit fait à la Chambre du bill S-19 sans modification.

A 3 heures et demie, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire adjoint du Comité,
M. Slack.

THEORY OF THE

CHAPTER I

(1)

The first part of the theory is concerned with the general principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the general principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The second part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The third part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The fourth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The fifth part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The sixth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The seventh part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The eighth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The ninth part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The tenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The eleventh part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The twelfth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The thirteenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The fourteenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The fifteenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The sixteenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The seventeenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject. It is divided into two main sections, the first of which deals with the special principles of the subject, and the second with the special principles of the subject.

The eighteenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The nineteenth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

The twentieth part of the theory is concerned with the special principles of the subject.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI, 21 juin 1961.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons à étudier cet après-midi le bill privé S-19, intitulé: «Loi concernant la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland et la *Sydney and Louisburg Railway Company*».

Tout d'abord, nous devrions adopter une motion pour faire imprimer les Procès-verbaux relatifs au bill S-19.

La proposition est faite par M. McGee, appuyé par M. Bourque.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: La seconde proposition concerne l'impression. On a l'habitude de faire imprimer 700 exemplaires en anglais et 250 en français.

La proposition est faite par M. MacInnis, appuyé par M. Drysdale.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Je vais mettre à l'étude le préambule et demander à M. Merriam, agent parlementaire, de s'avancer.

M. R. C. MERRIAM, Q.C. (*Agent parlementaire inscrit*): Je suis accompagné de M. R. E. Cromwell, avocat général de la *Dominion Steel and Coal Corporation*, et de M. Lindsey Pursey, contrôleur de cette compagnie.

Peut-être puis-je fournir une brève explication des données du présent bill; si ensuite les membres du Comité ont des questions à poser sur tel ou tel détail des opérations, M. Cromwell ou M. Pursey pourra leur répondre.

La Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland est une société légitimement constituée en corporation en vertu des lois fédérales. Elle a été constituée en 1883 pour exploiter une voie ferrée entre le village de Springhill et Parrsboro, en Nouvelle-Écosse. Après 1920, il devint beaucoup plus commode d'expédier la houille directement de Springhill plutôt que de la transporter à Parrsboro pour la transborder par voie d'eau. Après 1920, la voie entre Springhill-Junction et Parrsboro devint donc très peu utilisée et fut par la suite abandonnée, sur l'ordre de la Commission des transports. La seule voie que la compagnie continua à exploiter fut celle qui allait de Springhill à Springhill-Junction, soit une distance d'environ quatre milles.

Vous vous rappelez le désastre qui s'abattit sur Springhill en 1958 et qui eut pour résultat la fermeture de la mine et la disparition presque complète du trafic pour le court tronçon reliant Springhill à Springhill-Junction.

En 1959, la compagnie demanda à la Commission des transports la permission d'abandonner la ligne de Springhill à Springhill-Junction, et elle en reçut l'autorisation en février 1961. Par conséquent, cette entreprise est donc maintenant abandonnée elle aussi.

La Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland est une filiale intégralement possédée par la *Dominion Steel and Coal Corporation*. Le deuxième requérant est aussi une filiale intégralement possédée par la *Dominion Steel and Coal*. Il s'agit de la *Sydney and Louisburg Railway Company*, société de la Nouvelle-Écosse qui a été constituée en corporation en 1910 et exploite un chemin de fer entre Sydney et Louisbourg. Une grande partie de son trafic consiste dans le transport de la houille de la mine Dosco jusqu'à Sydney où la marchandise atteint les Chemins de fer Nationaux du Canada pour être ensuite transportée dans tout le pays. Ce chemin de fer transporte aussi quelques voyageurs et diverses marchandises entre Glace-Bay et Louisbourg.

M. DRYSDALE: Combien y a-t-il de milles de voie?

M. MERRIAM: A peu près quarante milles.

M. LINDSEY PURSEY (*contrôleur de la Dominion Steel and Coal Corporation*): La voie directe a environ vingt et un milles.

M. MERRIAM: La voie principale s'étend sur une distance de vingt et un milles entre Sydney et Louisbourg.

Quand ces deux compagnies étaient en activité, étant donné que toutes deux étaient des filiales de la *Dominion Steel and Coal* et que la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland était une compagnie fédérale, la Commission des transports a accepté d'exercer sa compétence sur l'activité des deux. Pour cette raison, on a pu appliquer la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Avec l'abandon des opérations de la Compagnie de Chemin de fer de Cumberland est disparu le maillon de la chaîne corporative qui motivait la compétence de la Commission des transports en la matière et on est maintenant d'avis, et je dois dire que la Commission des transports partage cet avis, que la *Sydney and Louisburg Railway Company* doit retourner entièrement sous l'autorité de la province, hors de la juridiction de la Commission des transports, et qu'elle n'a donc plus droit à l'aide obtenue en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Il importe beaucoup, pour l'activité qui s'exerce dans les provinces Maritimes, que cette aide soit obtenue, pour deux raisons: d'abord parce que ç'aurait une influence considérable sur le coût du transport de la houille; et, en second lieu, environ deux cent personnes retirent des pensions de la Compagnie de Chemin de fer de Cumberland. En ce moment, la compagnie ne possède aucun fonds lui permettant de continuer à payer ces pensions, même si jusqu'à maintenant la Dosco s'est chargée de les maintenir. Ce n'est pas un régime de pension consolidé, et il n'y a donc pas de droits acquis; mais on a certainement la volonté et l'intention de continuer à payer ces pensions.

En face de cette situation, les requérants sont venus demander trois choses au Parlement: tout d'abord, ce qui n'a probablement que peu d'importance, nous demandons que le nom de Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland soit changé en celui de *The Cumberland Railway Company*, puisque l'on n'extrait plus de houille et que le nom de *Cumberland Railway Company* semble mieux indiquer la nature des affaires de la compagnie.

En second lieu, nous demandons que les travaux et les entreprises de la compagnie soient déclarés à l'avantage général du Canada. Si le Parlement croit bon d'accéder à cette requête, cela donnera juridiction à la Commission des transports et la compagnie deviendra de nouveau admissible à l'aide en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

En troisième lieu, nous demandons d'étendre les pouvoirs de la *Cumberland Railway Company* de manière à lui permettre de se fusionner avec toute autre compagnie. La raison en est simplement qu'on veut fusionner ces différentes exploitations en une seule. En ce moment, la charte de la compagnie de Cumberland ne lui accorde pas ce pouvoir. C'est pour cela que nous demandons maintenant qu'on nous l'accorde.

Le bill tel quel, s'il est adopté, ne changera le statut d'aucun employé actuel de l'une ou l'autre compagnie.

Je ne crois pas pouvoir ajouter autre chose pour expliquer les raisons et l'objet du présent bill. Comme je l'ai indiqué au début, s'il y a des questions de détail auxquelles je suis incapable de répondre, je suis certain que M. Cromwell, ou M. Pursey, pourra le faire.

M. BOURQUE: Cette ligne n'est exploitée qu'à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse; est-ce exact? Elle ne va pas plus loin que les provinces Maritimes ou la Nouvelle-Écosse?

M. MERRIAM: Parlez-vous de la *Sydney and Louisburg Railway Company*?

M. BOURQUE: Des deux lignes. Le chemin de fer ne sera maintenant exploité qu'en Nouvelle-Écosse et ne dépassera pas les limites de cette province?

M. MERRIAM: C'est exact.

M. BOURQUE: Vous dites qu'il y a environ quarante milles de voie?

M. MERRIAM: La voie principale a vingt et un milles.

M. BOURQUE: Et je crois comprendre qu'il y a actuellement deux cents pensionnés.

M. MERRIAM: Oui.

M. BOURQUE: Quel est le montant approximatif de ces pensions?

M. R. E. CROMWELL (avocat général de la *Dominion Steel and Coal Corporation*): Les deux cents pensionnés qui bénéficient du régime de pension de la *Cumberland Railway* reçoivent maintenant environ \$56 par mois.

M. BOURQUE: Cela s'élève à près de \$600,000 par année.

M. CROMWELL: Le montant payé actuellement est d'environ \$140,000 par année.

M. BOURQUE: Si vous avez deux cents titulaires d'une pension de \$40 par mois, je calcule environ \$40, le produit est de \$8,000 par mois.

M. CROMWELL: Si vous multipliez le tout, vous trouverez que cela donne à peu près \$140,000 par année.

M. BOURQUE: Si cette compagnie prend possession de l'autre compagnie, de ses fonds et de tout, mais n'exploite pas l'autre chemin de fer, comment pourra-t-elle payer ce montant de \$140,000 par année? C'est une somme qu'elle doit payer.

M. CROMWELL: Nous payons actuellement ces pensions, même si la compagnie perd de l'argent. Quand la *Cumberland Railway* prendra possession de la *Sydney and Louisburg Railway*, cela donnera à la *Cumberland* une source de revenus pour payer ces pensions, ce qu'elle n'a pas maintenant. Dès que la *Cumberland Railway* abandonnera sa ligne de chemin de fer, elle n'aura plus de revenus. Quand la *Cumberland Railway* prendra en charge l'exploitation de la *Sydney and Louisburg Railway*, elle prendra possession d'une compagnie qui est exploitée à profit.

M. BOURQUE: Ce que je ne comprends pas, c'est d'où viendra le profit d'une compagnie qui, comme la *Cumberland Railway*, ne sera plus en exploitation.

M. CROMWELL: La *Cumberland* se chargera des opérations de la *Sydney and Louisburg Railway*.

M. BOURQUE: Elle n'exploitera pas son propre chemin de fer, mais prendra possession de l'autre.

M. CROMWELL: Oui. Les opérations sont terminées à Springhill. Ce n'est réellement qu'un changement de nom. Le même chemin de fer sera tout simplement exploité sous le nom de *Cumberland Railway*.

M. MCGEE: Ces pensions sont-elles actuellement consolidées?

M. CROMWELL: Non; elles sont payées par la compagnie.

M. DRYSDALE: Quel est présentement le nombre total d'employés de chacun des chemins de fer?

M. CROMWELL: Celui de Sydney-Louisburg a 353 employés.

M. DRYSDALE: Et combien travaillent pour la *Cumberland*?

M. CROMWELL: Douze, actuellement.

Je voudrais rectifier une affirmation de M. Merriam, à savoir que nous avons abandonné la *Cumberland* six mois après avoir reçu l'autorisation de le faire, ce qui nous met à la fin de juillet.

M. BOURQUE: Voulez-vous me dire que maintenant la *DOSCO* se charge des pensions de 200 hommes et les paye alors qu'elle n'est pas obligée de le faire?

M. CROMWELL: C'est exact.

M. BOURQUE: Simplement par bonté de cœur?

M. CROMWELL: Oui, et avec ses fonds.

M. BOURQUE: Ce que je veux dire est que, même si la compagnie n'est pas obligée de leur payer de pension, elle le fait à cause du travail qu'ils ont fourni.

M. CROMWELL: Oui. En réalité, les pensions sont maintenant payées par la *Inland Coal Company*.

M. PITMAN: Quel régime de pension était-ce, un régime contributoire?

M. CROMWELL: Non, ce n'en est pas un. Il s'agit d'un versement direct de la compagnie.

M. DRYSDALE: Vous avez fait observer qu'une des compagnies était exploitée à perte. Quelle était cette perte?

M. CROMWELL: Voulez-vous parler de la *Cumberland*?

M. DRYSDALE: Oui, la *Cumberland*.

M. CROMWELL: Elle était exploitée à perte. Elle a accumulé un déficit. En 1959, elle avait un déficit de \$43,000.

M. DRYSDALE: Jusqu'à quand?

M. CROMWELL: Jusqu'au 31 juillet 1959. Au 31 juillet 1960, le déficit était de \$93,000, et ceci ne concerne que l'exploitation du chemin de fer.

M. BOURQUE: Monsieur le président, je voudrais simplement dire qu'à mon avis la *Dominion Coal Company* mérite des éloges pour avoir pris soin de ces hommes et leur avoir payé cette somme d'argent alors qu'elle n'était pas même obligée de la payer. Elle a fait cela simplement par bonté de cœur. Ces employés s'attendaient à obtenir une pension; comme ils n'ont aujourd'hui aucun moyen de l'obtenir, la compagnie a exprimé son intention de continuer à la leur payer.

M. CROMWELL: Nous avons l'intention de poursuivre notre ligne de conduite passée.

M. BOURQUE: Je suis d'avis que la compagnie mérite des éloges pour cela. Si beaucoup d'autres compagnies faisaient cela, il n'y aurait pas aujourd'hui autant de communisme au Canada. Je désirerais qu'on prenne note du fait que j'apprécie les dispositions prises par la compagnie. Je crois qu'elle doit être louée pour cela.

M. MACINNIS: Monsieur le président, je ne veux pas laisser passer cette affirmation sans protestation. Je suis certain que M. Cromwell me pardonnera de dire que je ne vois pas comment on peut faire entrer en ligne de compte la bonté de cœur de la compagnie. Quoi qu'en pense M. Bourque, je crois qu'il est temps qu'on note cette pension par écrit.

M. BOURQUE: Mais vous ne pouvez pas leur demander de garantir qu'ils la paieront toujours.

M. MACINNIS: C'est justement ce que je faisais observer.

M. BOURQUE: Je ne désire pas m'engager dans une controverse, mais d'après ce que j'ai entendu jusqu'à maintenant, si la compagnie paye sans

avoir été amenée en cour ou sans autre contrainte, je crois que cela mérite des éloges.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez s'il vous plaît vous adresser au président.

M. MACINNIS: Si j'é puis m'exprimer ainsi, monsieur le président, ces remarques sont contraires aux règles de procédure, de toute façon.

M. RYNARD: Je me demandais quelles pensions sont réservées aux employés de la *Sydney and Louisburg*. Autrement dit, qu'obtiennent les gens qui prennent leur retraite de cette section?

M. CROMWELL: M. Pursey pourrait peut-être répondre à cette question.

M. PURSEY: Actuellement, monsieur, il y a 91 titulaires de pension de la *Sydney and Louisburg Railway*; le coût annuel de la pension est d'environ \$62,000.

M. RYNARD: Combien cela représente-t-il par mois? Je suis assez lent en mathématiques.

M. PURSEY: De \$55 à \$60 par mois environ, mais ce n'est qu'un calcul mental.

M. RYNARD: C'est donc la pension que vous vous proposez de donner aussi aux autres?

M. Pursey: Eh bien, ils obtiennent ce à quoi ils ont droit d'après le régime de pension. Cela dépend de leur nombre d'années de service et du salaire qu'ils ont gagné.

M. RYNARD: Mais les titulaires de pension de la *Cumberland Railway Company* et ceux de la *Sydney and Louisburg* bénéficieraient du même taux de pension?

M. PURSEY: Les taux seront calculés sur la même base. Un homme qui a fourni un nombre différent d'années de service obtiendra une pension différente.

M. RYNARD: C'est ce que je voulais faire remarquer. Cela ne changera donc pas en perte votre bénéfice d'exploitation. Vous présumez que la DOSCO paie actuellement ces autres pensions.

M. PURSEY: Nous l'espérons. Nous ne pouvons pas dire ce qui se produira dans l'avenir. Nous espérons que cela ne sera pas changé en perte.

M. RYNARD: D'après votre exploitation passée, cela ne se produira pas, même avec la perte de la *Cumberland Railway*.

M. PURSEY: Cela dépend de l'année qu'on envisage, monsieur. La *Sydney and Louisburg* a subi une perte au cours de l'année terminée en juillet 1959, et cette perte aurait été plus considérable si elle avait eu à assurer les pensions de la *Cumberland*.

M. MCGEE: Est-ce que ces pensions de la *Cumberland* sont simplement une entreprise actuelle de la compagnie, à laquelle on peut mettre fin plus tard, à la discrétion de quelqu'un?

M. CROMWELL: C'est une pension qu'elle paie. Elle n'est pas obligée de la payer.

M. MCGEE: Elle n'était pas obligée de le faire avant que vous vous présentiez devant le Parlement, et elle ne le sera plus après que vous serez parti.

M. CROMWELL: Elle sera dans la même position, indépendamment de ce que nous ferons.

M. PITMAN: Il est intéressant qu'une compagnie ayant 12 employés et exploitant à perte prenne possession d'une compagnie ayant 353 employés et exploitant à profit. Je désirerais avoir d'autres informations au sujet de la *Sydney and Louisburg*. Elle dit avoir été sous la juridiction de la Commission des transports pendant bien des années. Combien d'années?

M. CROMWELL: Depuis la fondation de la compagnie en 1910.

M. PITMAN: Eh bien! j'aimerais que vous entriez dans plus de détails.

M. CROMWELL: Comme M. Merriam l'a fait remarquer, la *Cumberland Railway* est une société constituée en corporation en vertu d'une loi fédérale, tandis que la *Sydney and Louisburg* est provinciale. D'après l'article 6 de la Loi sur les chemins de fer,—et, en passant, les deux compagnies appartiennent à la *Dominion Coal Company*,—là où une compagnie exploite une de ses filiales, qui est la *Cumberland*, la commission estime avoir automatiquement juridiction sur les autres, dans le cas présent, la *Sydney and Louisburg* qui est provinciale. A l'abandon de la *Cumberland*, la *Dominion Coal Company* n'exploitera plus de compagnie fédérale, mais seulement une compagnie provinciale, la *Sydney and Louisburg*, et la commission n'aura plus juridiction sur elle, ce qui influera non seulement sur les pensions mais aussi sur les bénéfices obtenus en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Par conséquent, si la *Cumberland* prend possession de la *Sydney and Louisburg*, elle a automatiquement un revenu fédéral sur lequel la commission a juridiction.

M. DRYSDALE: Est-ce la seule manière d'en arriver là, ou suffit-il d'enregistrer les taux auprès de la Commission des transports?

M. CROMWELL: Non. Il faut aussi que ce soit déclaré à l'avantage général du Canada ou qu'il s'agisse d'une compagnie constituée en corporation sur le plan fédéral.

M. DRYSDALE: Est-ce prévu par la Loi sur les chemins de fer?

M. CROMWELL: Oui.

M. BALDWIN: C'est statué par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

M. CROMWELL: Oui; je m'excuse.

M. BALDWIN: Si c'est à l'avantage du Canada.

M. CROMWELL: Oui, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, et c'est déclaré en vertu des pouvoirs conférés par la Loi sur les chemins de fer.

M. BALDWIN: Avez-vous une idée du montant des bénéfices qui reviennent à la compagnie à cause de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. CROMWELL: La compagnie a reçu plusieurs millions de dollars. Je ne puis pas vous donner le chiffre précis.

M. BALDWIN: Je me demandais ce qu'elle a reçu l'an passé.

M. MACINNIS: Cela comprendrait les paiements de la prime sur la houille.

M. CROMWELL: C'est différent.

M. MACINNIS: Cela tient quand même compte du transport de la houille en ce qui concerne les mines.

M. CROMWELL: Cela tient certainement compte du transport de la houille, mais ce n'est pas la même chose que la prime payée pour la houille.

M. DRYSDALE: Quelle somme vous vaudra le fait de relever de la Commission des transports, en comparaison de ce que vous auriez comme chemin de fer provincial?

M. CROMWELL: M. Pursey devrait peut-être répondre à cette question.

M. DRYSDALE: Dans l'intervalle, je me demande si je pourrais maintenant demander quelle est la situation financière de la *Sydney and Louisburg Railway*.

M. CROMWELL: Certaines années, elle a fait des bénéfices et d'autres années, des pertes. Je dirai que, de façon générale, elle fait un bénéfice net annuel d'environ \$100,000.

M. PURSEY: Cela varie. Sa moyenne des trois dernières années est de \$100,000; cependant, elle a eu un déficit en 1959, un bénéfice en 1960, et cette année, jusqu'à date, elle subit une perte. Toutefois, la situation s'améliorera probablement au cours de l'année.

M. RYNARD: Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai bien compris, mais je crois que, dans votre réponse à M. Frank McGee, vous avez dit que les pensions actuelles des hommes de la *Cumberland* n'étaient pas assurées et qu'elles ne le seraient pas plus si ce bill est adopté.

M. CROMWELL: C'est exact.

M. RYNARD: Quand vous dites que la fusion procurerait à la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de *Cumberland* une source de revenus qui lui permettrait de continuer à verser des pensions à ces hommes retraités, cela veut dire implicitement, certes, que vous allez les payer?

M. CROMWELL: Nous avons l'intention de poursuivre notre ligne de conduite, mais ce n'est pas là une mesure consolidée.

M. RYNARD: Voici à quoi je veux en venir: établiriez-vous un plan précis garantissant ces pensions?

M. CROMWELL: Je dois dire maintenant que nous n'avons, à ma connaissance, discuté aucun projet de nature à modifier la ligne de conduite que nous suivons actuellement.

M. RYNARD: Vous venez de dire implicitement que vous allez le faire.

M. CROMWELL: Oui. Tout l'objet de ce bill, ou son objet principal, est de placer la compagnie sous la juridiction de la Commission fédérale des transports.

M. RYNARD: Est-ce que la Commission des transports veillera au paiement des pensions?

M. CROMWELL: Elle n'a rien à voir aux pensions.

M. RYNARD: Même si vous tombez sous sa juridiction?

M. CROMWELL: Non.

M. MACINNIS: Ces pensions s'appliquent aussi à tous les mineurs et employés de la *Dominion Coal Company*, elles sont strictement sur une base non consolidée et le versement en est laissé à la discrétion de la compagnie. L'objet du bill est surtout de donner aux hommes une plus grande protection, dans le maintien de ces pensions.

M. MCGEE: Si j'étais employé ou titulaire d'une pension de cette compagnie, le fait que ces paroles ont été prononcées devant le Gouvernement du Canada améliorerait ma position en ce qui concerne le maintien de cette pension.

M. CROMWELL: Voudriez-vous, s'il vous plaît, tenir compte de la note? Je ne puis souscrire à la conclusion selon laquelle la compagnie va garantir le versement de quoique ce soit. Nous disons simplement que, si le bill est adopté et si la *Cumberland* prend possession de la *Sydney and Louisburg*, cela procurera à la compagnie de chemin de fer des fonds suffisants pour qu'elle poursuive sa ligne de conduite. Ceci ne veut cependant pas dire que la compagnie garantit le paiement des pensions, mais elle les a toujours payées dans le passé.

M. DRYSDALE: Avez-vous les chiffres que j'ai demandés il y a quelques instants?

M. PURSEY: Je n'ai pas les chiffres précis. Très approximativement, je dirais que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes assure un apport de \$750,000 par année, mais je ne puis pas donner le chiffre précis.

M. DRYSDALE: Alors nous pouvons conclure logiquement que, si le bill est adopté, vous continuerez à bénéficier de ce \$750,000 et que, s'il ne l'est pas, vous serez assujettis à la loi provinciale?

M. CROMWELL: Et nous perdrons ce revenu.

M. DRYSDALE: Cela favoriserait donc très fortement le paiement des pensions.

M. ROGERS: Est-ce que les employés contribuent à ce fonds de pension?

M. CROMWELL: Non, ils ne contribuent pas du tout. C'est payé par la compagnie.

M. ROGERS: Y a-t-il désorganisation du personnel?

M. CROMWELL: Seulement à la *Cumberland*. Il n'y a eu aucun changement à la *Sydney and Louisburg*. Un bon nombre des employés de la *Cumberland Railway* ont atteint l'âge de la retraite.

M. ROGERS: Combien d'hommes sont en cause?

M. CROMWELL: Il y a en tout 12 employés.

M. BOURQUE: Combien?

M. CROMWELL: Seulement 12, à la *Cumberland Railway*.

M. BOURQUE: Et vous avez 200 titulaires de pensions?

M. CROMWELL: Ils sont titulaires d'une pension de la *Cumberland Railway*, qui, alors, exploitait aussi une mine d'or.

M. MCGEE: Ma seule objection à l'expression employée dans les notes explicatives, c'est qu'elle donne implicitement à entendre que la seule raison pour laquelle il y a lieu d'adopter ce bill est de permettre à la compagnie de continuer à verser des pensions à ses employés à la retraite.

M. CROMWELL: C'est une des raisons, mais je crois que la principale raison est de garder la compagnie sous la juridiction de la Commission des transports.

M. MCGEE: Je suis d'accord, mais plusieurs d'entre nous ont posé la question: «Est-ce que cela garantira d'une certaine façon le droit à la pension»? Et vous dites: «Non». Je me pose la question: «Pourquoi alors invoquer cela comme une raison?»

M. CROMWELL: Autant que je sache, la compagnie va certainement poursuivre sa ligne de conduite passée.

M. PURSEY: Je puis peut-être éclaircir cette question. Ce régime de pensions existe depuis 1923 et, comme l'a dit Monsieur MacInnis, il s'applique à notre compagnie de mine de houille et à notre exploitation de chemin de fer. Sans tenir compte des pertes d'exploitation subies certaines années et des bénéfices réalisés à d'autres, on a eu pour ligne de conduite de payer ces pensions. Mais si elle abandonne à la fois la mine et l'exploitation du chemin de fer, la *Cumberland Railway* n'aura plus aucun revenu. Voici la situation que nous devons envisager: nous avons pour ligne de conduite de verser des pensions alors que la *Cumberland Railway Company* n'a plus de source de revenus. Ce que nous faisons maintenant est la fusion de deux compagnies afin de créer des revenus.

Quand nous disons que nous ne pouvons garantir des pensions à l'avenir, je dois faire remarquer qu'il s'agit d'un régime de pension non consolidé. Il n'y a pas d'argent en banque. Il n'y a pas de contributions des employés, mais c'est une pratique de la compagnie. Pour ce qui est de l'avenir, nous ne savons pas si nous aurons ou non des revenus, mais nous avons toujours eu comme ligne de conduite de payer ces pensions, et cela depuis 1923. Par cette fusion, nous voulons donner à la *Cumberland Railway* des revenus, avec l'espoir

qu'elle pourra continuer la pratique qu'elle a suivie pendant de nombreuses années. Nous ne pouvons cependant pas garantir ces pensions, puisqu'il n'y a pas eu d'argent de mis de côté pour cela.

M. DRYSDALE: Vous avez donné à entendre que si le bill est adopté vous obtiendrez, grâce à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, \$750,000 que vous n'auriez pas autrement, et vous ne payez que \$200,000 en pensions. L'affaire semble assez bonne.

M. PURSEY: Il y a un malentendu à ce sujet. Le chemin de fer a touché ce \$750,000 en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. DRYSDALE: Mais vous ne le recevrez plus si vous abandonnez la *Cumberland Railway*.

M. PURSEY: Il n'est pas question que le montant de \$750,000 touché en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne serve qu'au paiement des pensions. Cependant, si la compagnie venait à perdre ce \$750,000, que je considère comme un chiffre approximatif, elle serait évidemment dans un très sérieux embarras.

M. BALDWIN: Pour poursuivre cette idée, ne serait-ce pas le moyen de rendre inévitable la négociation d'un régime consolidé de pension pour les employés? L'idée de perdre ce revenu de \$750,000 provenant de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui est évidemment une excellente chose, devrait vous encourager à établir votre régime de pensions sur une base solide?

M. CROMWELL: Je crois que votre question dépasse la portée du bill. Tout régime de pension que nous voudrions négocier devrait être arrêté entre les employés et la compagnie et je ne crois pas que la Commission des transports soit d'avis qu'on doive utiliser pour un régime de pension l'argent qu'elle accorde en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. BALDWIN: Je comprends cela, mais abordons le problème autrement. Si on cessait de fournir de l'argent en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il est plus que probable que la compagnie elle pourrait éter forcée de mettre fin à ces pensions?

M. CROMWELL: Je crois que c'est là une question de ligne de conduite. Le conseil d'administration devrait décider si la compagnie peut ou non mettre fin à ces pensions. Je suis très certain, autant que je puisse en juger maintenant, que la compagnie a l'intention de continuer sa ligne de conduite, mais je ne puis pas parler au nom du conseil d'administration.

M. BALDWIN: Mais si on cessait de fournir de l'argent en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ce serait un fait très important dont il faudrait tenir compte?

M. CROMWELL: Oui, mais comme je l'ai dit, un régime de pension consolidé devrait être négocié par la compagnie et ses employés, comme le sont tous les régimes de pension.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Si c'était à l'avantage des employés, je crois qu'ils n'hésiteraient pas à rechercher une entente constructive qui serait dans leur intérêt.

M. BOURQUE: Si je comprends bien, la *Dominion Coal Company* paie ces pensions depuis 1923.

M. CROMWELL: C'est exact.

M. BOURQUE: Volontairement?

M. CROMWELL: Volontairement.

M. BOURQUE: Vous pouvez difficilement garantir ces pensions à 200 personnes alors que vous avez 1,200 autres employés qui n'ont aucun droit garanti à une pension?

M. CROMWELL: Je suis d'accord.

M. BOURQUE: Vous ne pouvez pas garantir que vous continuerez à verser la pension à ces 200 retraités qui la touchent actuellement parce que vous devriez alors garantir des pensions à tous les employés actuels de la *Dominion Coal*, et si, par l'entremise de leurs syndicats, ceux-ci décidaient de négocier un régime de pension, les anciens titulaires de pension ne pourraient pas y être inclus, parce qu'ils n'auraient pas contribué au fonds.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Si on introduisait cela dans la Loi.

M. BOURQUE: Ce sera introduit. Les notes explicatives déclarent:

La fusion fournira en outre à la Compagnie de Houille et de Chemin de fer de Cumberland une source de revenus qui lui permettra de continuer, comme elle l'a fait dans le passé, le versement de pensions à ses employés retraités.

M. CROMWELL: Je dois dire que nous aimerions continuer cela, mais que nous ne donnerons pas de garantie.

M. BOURQUE: Vous ne pouvez pas donner de garantie alors que vous avez 2,000 autres employés à qui vous ne pouvez pas en donner.

M. CROMWELL: Comme je l'ai dit, ces pensions ont été payées depuis 1923.

M. MACINNIS: N'est-il pas exact que la compagnie ait agi tout à fait librement sous ce rapport et que l'argent qui sert à financer ce régime de pension provient surtout de l'exploitation minière? Les mineurs étaient-ils classés exactement dans la même catégorie?

M. CROMWELL: Exactement.

M. MACINNIS: Les pensionnés se trouvent sur le même pied, qu'ils aient été ou non des employés de la mine?

M. CROMWELL: C'est exact.

M. MACINNIS: A l'égard de toute mesure tendant à l'établissement d'un régime consolidé ou au remaniement du régime, les syndicats et la compagnie doivent s'entendre, n'est-ce pas?

M. CROMWELL: Oui. Comme je l'ai dit, la compagnie étudie la question et en discute avec les représentants du syndicat en vue de la création d'un régime contributoire.

M. MACINNIS: Et les membres du présent Comité ont signalé à la compagnie et aux syndicats toutes les raisons qui motivent la création d'un tel régime.

M. CROMWELL: Comme je le disais, il s'agit d'une question qui doit faire l'objet de négociations entre les employés et la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. DRYSDALE: La *Sydney and Louisburg Railway Company* fait-elle partie intégrante de l'exploitation minière?

M. CROMWELL: Elle appartient intégralement à la *Dominion Coal Company*.

M. DRYSDALE: Je sais qu'elle appartient à la *Dominion Coal Company* mais est-elle partie intégrante de son exploitation?

M. CROMWELL: Elle s'occupe du transport du charbon des différentes mines jusqu'aux points d'expédition.

M. DRYSDALE: Autrement dit, du point de vue de l'ensemble de l'exploitation, il importe peu que l'entreprise fonctionne à profit ou à perte. De toute façon, il vous faut maintenir cette voie.

M. CROMWELL: Cette voie nous est nécessaire, à moins que nous fassions le transport par camion.

M. DRYSDALE: Dans ce cas vous ne bénéficieriez pas des avantages de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. CROMWELL: Non, monsieur.

M. PITMAN: Les voyageurs sont-ils nombreux sur cette voie?

M. CROMWELL: Non, monsieur.

M. PITMAN: Si Louisbourg se développait, il y aurait peut-être augmentation du nombre des voyageurs?

M. CROMWELL: J'en doute.

M. PITMAN: Pourquoi?

M. CROMWELL: Parce que la situation est la même d'un bout à l'autre du Canada et que le transport des voyageurs est une entreprise qui périlite constamment.

M. PITMAN: La société a-t-elle étudié la question de savoir s'il y aurait possibilité d'améliorer la situation?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il n'y a pas grand espoir d'y créer un service de voyageurs parce que les villes reliées par le chemin de fer sont passablement près les unes des autres.

M. CROMWELL: Je crois que le transport des voyageurs par la *Cumberland* l'an dernier a rapporté 89 cents.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Selon vous, le transport par camion ne serait pas économique?

M. CROMWELL: Je ne saurais dire.

M. DRYSDALE: Au sujet des \$750,000 que vous recevez sous l'empire de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, le rapport de la Commission MacPherson renferme-t-il une recommandation visant l'augmentation de ce montant?

M. CROMWELL: Je n'ai pas vu le rapport de la Commission MacPherson.

M. BALDWIN: Il se peut que ma question soit sans portée pratique mais pourquoi avez-vous inclus l'article 3 qui déclare que ces ouvrages sont à l'avantage général du Canada? Cette déclaration sert-elle à quelque fin d'ordre pratique?

M. CROMWELL: A vrai dire, la déclaration vise le temps qui s'écoulera entre l'abandon du chemin de fer et le moment où la *Cumberland* prendra possession de la *Sydney and Louisburg Railway Company*. Il se peut que pendant quelques mois la Commission des transports n'ait aucune juridiction sur elle. C'est pour cette raison que nous avons fait mention de l'avantage général du Canada.

M. BALDWIN: Qu'il y ait fusion ou non, la Commission des transports conserve sa juridiction et vous acquérez automatiquement des titres?

M. CROMWELL: Mais dans l'intervalle la *Cumberland* ne serait nullement en cause et n'aurait aucun revenu.

M. DRYSDALE: Pourquoi ne pas procéder dans le sens inverse et faire en sorte que la *Sydney and Louisburg Railway Company* prenne possession de la *Cumberland*?

M. CROMWELL: Parce que sa charte ne lui donne pas le pouvoir de prendre possession de la *Cumberland*. En outre, une société est constituée en corporation fédérale tandis que l'autre est provinciale.

M. DRYSDALE: La fusion ne vous amènerait-elle pas automatiquement sous la juridiction fédérale?

M. CROMWELL: Comme je l'ai dit, il se peut qu'il y ait un intervalle au cours duquel la Commission des transports n'aurait aucune juridiction sur la Compagnie et c'est pour cette raison que l'article 3 a été inclus.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

Nous avons parmi nous aujourd'hui M. W. G. McGregor, représentant législatif et agent principal pour le Canada du *Brotherhood of Railroad Trainmen*. Désirez-vous prendre la parole, monsieur McGregor?

M. W. G. MCGREGOR: (*Représentant législatif et agent principal pour le Canada du syndicat Brotherhood of Railroad Trainmen*): Non, monsieur le président. Je suis venu ici pour le compte de quelque 75 employés du chemin de fer de la *S. and L.*, afin d'apprendre quelles pourraient être les conséquences du bill pour ces travailleurs. Je crois que les délibérations m'ont apporté tous les éclaircissements voulus et je n'ai aucun exposé à présenter au Comité. Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur.

Les articles 1 à 5 inclusivement sont adoptés.

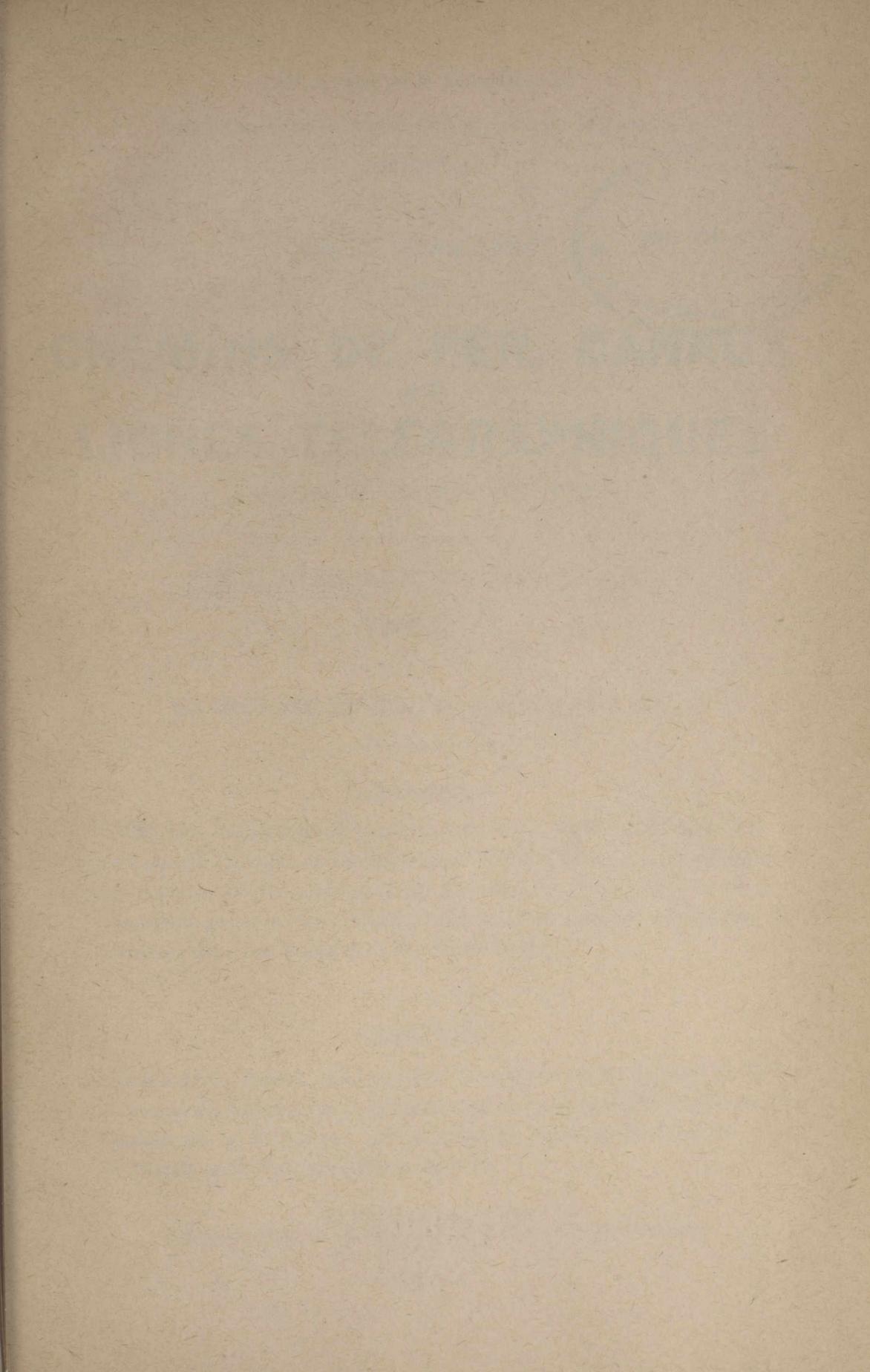
Le préambule est adopté.

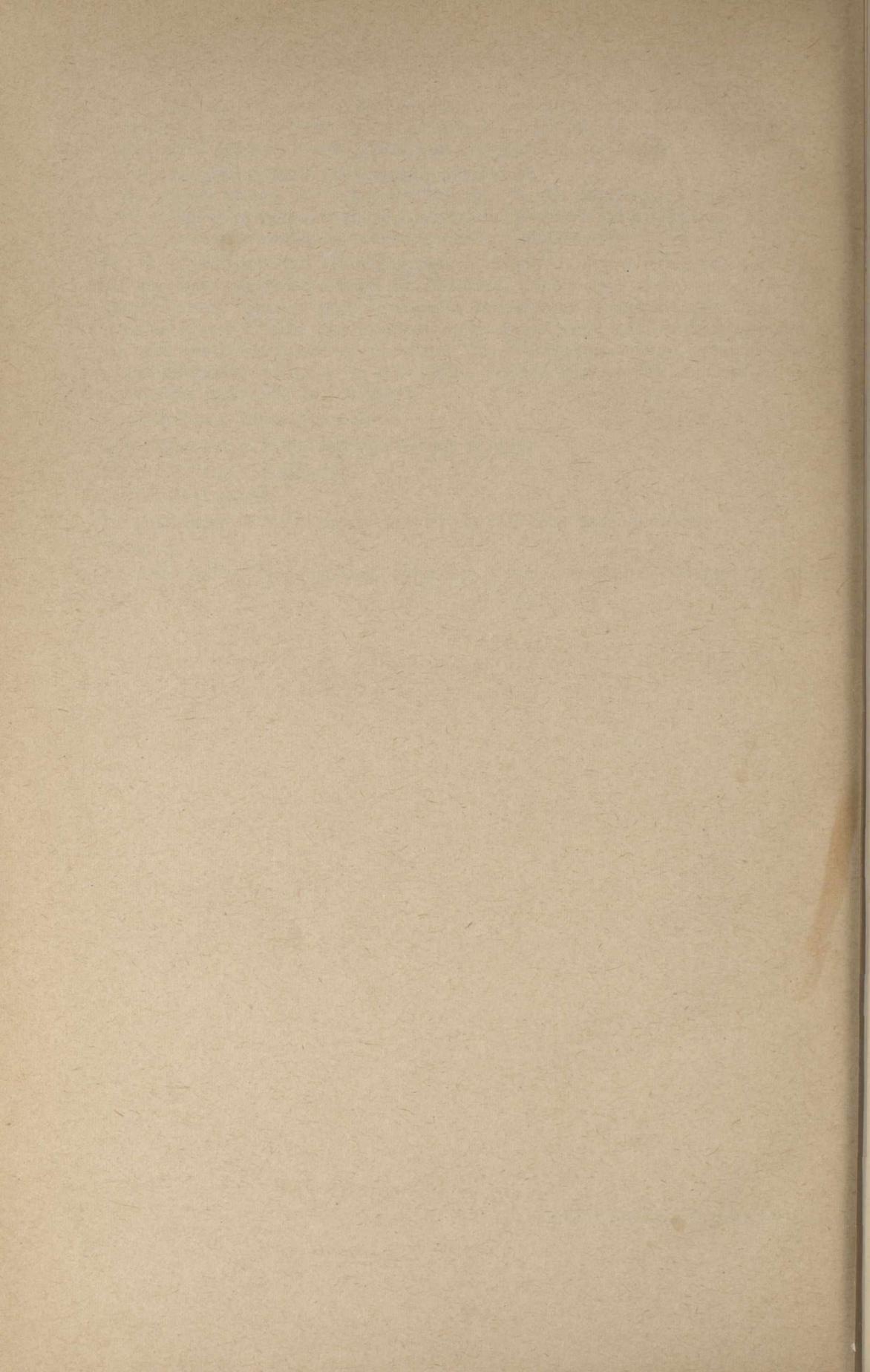
Le titre est adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

Entendu.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner jusqu'à nouvelle convocation du président.



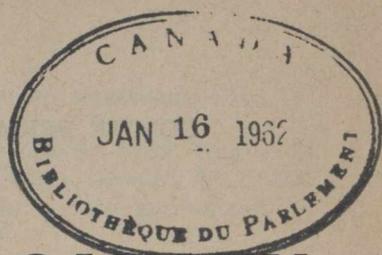


CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

COMITÉ PERMANENT
DES



CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 9

SÉANCE DU MARDI, 21 SEPTEMBRE 1961

Concernant

Bill C-126, Loi concernant la construction d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'un point situé à ou près Grimshaw, province de l'Alberta, vers le nord, jusqu'au Grand Lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest.

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports et M. George A. Scott, sous-ministre adjoint. *De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. D. F. Purves, chef, division du développement, et M. J. W. G. MacDougall, C.R., solliciteur général.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1961

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

et MM.

Allmark	Dumas	McPhillips
Badanai	Fisher	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Fournier	Nugent
Bell (<i>Saint-Jean-Albert</i>)	Granger	Paul
Benidickson	Grills	Pascoe
Bourbonnais	Johnson	Payne
Bourget	Keays	Phillips
Bourque	Kennedy	Pigeon
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	LaMarsh (<i>Mlle</i>)	Pitman
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Lessard	Rapp
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	MacInnis	Rogers
Bruchési	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Rynard
Cadieu	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Martini	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Campeau	McBain	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	McDonald	Speakman
Creaghan	McFarlane	Thompson
Crouse	McGee	Tucker
Denis	McGregor	Valade
Drysdale		Wratten—60.

Secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 19 septembre 1961.

Il est ordonné—Que les noms de MM. Smith (*Calgary-Sud*), Paul, Nugent et Benidickson soient substitués à ceux de MM. Horner (*Acadia*), Asselin, Woolliams et Garland, respectivement, 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

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

DIXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le Bill C-126, Loi concernant la construction d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'un point situé à ou près Grimshaw, province de l'Alberta, vers le nord, jusqu'au Grand Lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages du Comité relativement audit bill est annexé au présent rapport.

Le président,
J. RUSSELL KEAYS.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 21 septembre 1961.
(13)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin pour étudier le bill C-126.

Présents: MM. Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Chevrier, Crouse, Drysdale, Dumas, Granger, Keays, Kennedy, Lessard, McFarlane, McPhillips, Pascoe, Payne, Rogers, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Speakman et Tucker.—21

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. George A. Scott, sous-ministre adjoint; et M. Jacques Fortier, avocat. *Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. D. F. Purves, chef de la mise en valeur; M. J. W. G. MacDougall, C.R., avocat général; et M. Walter Smith, représentant exécutif d'Ottawa.

Sur la proposition de M. Baldwin, appuyée par M. Drysdale, M. Keays est élu président suppléant.

L'ordre de renvoi du comité est lu.

Sur la proposition de M. Payne, appuyée par M. Browne (*Vancouver-Kingsway*),

Il est décidé—Que conformément aux termes de l'ordre de l'envoi du 5 février 1961, fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages touchant le bill C-126.

On présente M. Balcer qui fait une déclaration préliminaire au sujet du bill, et ensuite il présente MM. Scott, Purves, MacDougall et Fortier.

Le ministre verse au compte rendu en les lisant des lettres de M. Donald Gordon, président du National-Canadien, de W. S. Kirkpatrick, président de la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada Limited*, et de M. C. H. B. Frere, administrateur, *Pine Point Mines Limited*, datées le 18 septembre, le 15 septembre et le 18 septembre, respectivement.

M. Balcer dépose un projet de convention entre le Gouvernement fédéral, les Chemins de fer Nationaux du Canada, la *Pine Point Mines Limited* et la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada Limited*, dont on distribue des copies aux membres.

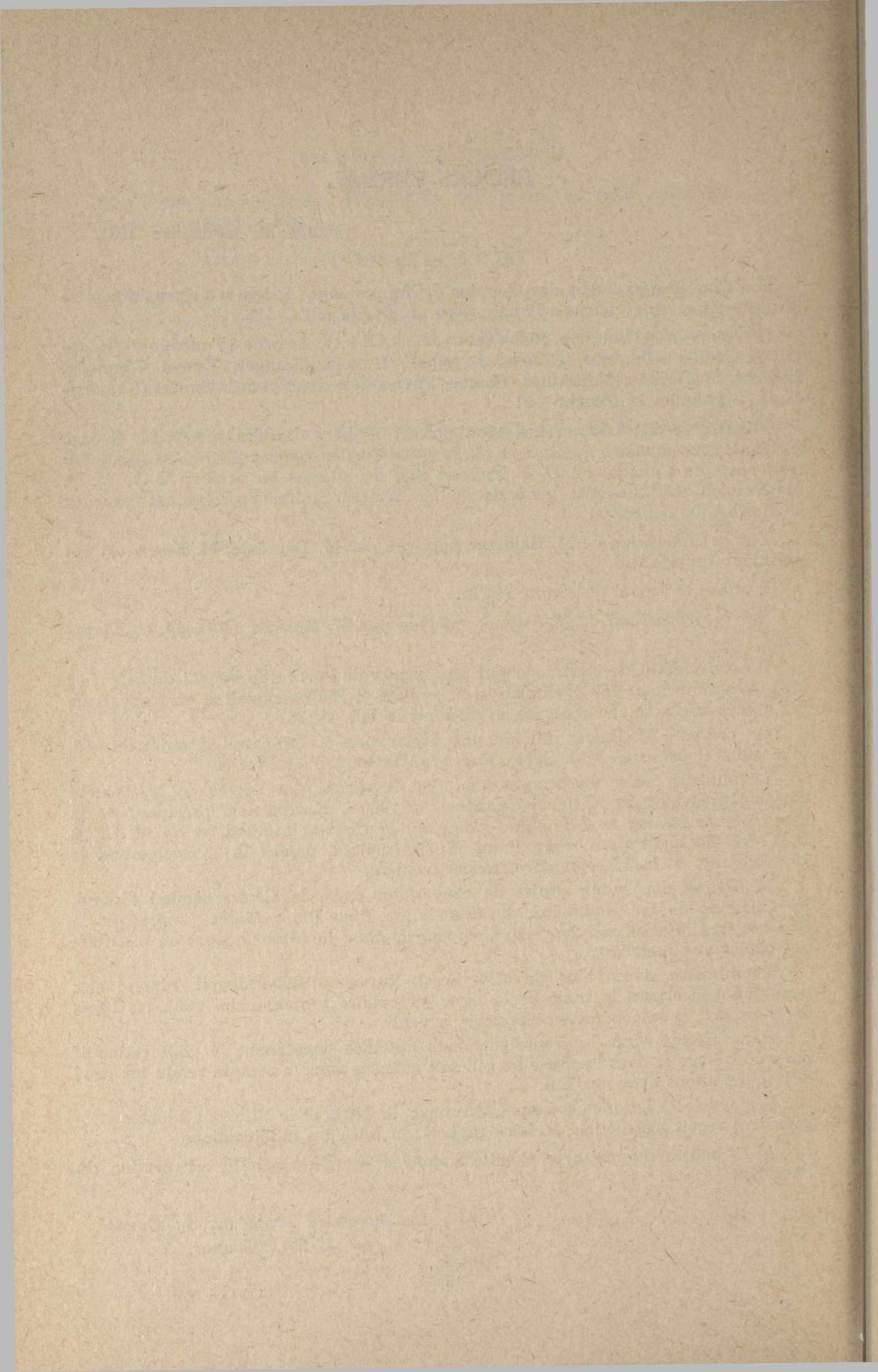
Le ministre, avec l'aide de MM. Scott, Purves et MacDougall, répond aux questions concernant le tracé de la ligne ferroviaire projetée, son coût, les tarifs de transport, et la concurrence possible à venir.

Il est décidé—Que les renseignements détaillés concernant le coût estimatif par mille, énoncés dans l'annexe au bill soit compris dans le compte rendu imprimé des délibérations d'aujourd'hui.

Les articles 1 à 9 inclusivement, l'Annexe, le Titre, et le Bill sont adoptés et le président reçoit instruction de faire rapport du bill sans modifications.

A 11 heures du matin le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du Président.

Le secrétaire suppléant du Comité,
J. E. O'Connor.



TÉMOIGNAGES

JEUDI 21 septembre 1961.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Messieurs, nous sommes en nombre. Le premier article au programme ce matin est l'élection d'un président suppléant, vu l'absence de votre président régulier.

M. SPEAKMAN: Je propose M. Baldwin.

M. BALDWIN: Je vous remercie beaucoup, mais j'aimerais décliner cet honneur car cette question m'intéresse tout particulièrement et je voudrais participer à la discussion. Puis-je proposer M. Keays?

M. DRYSDALE: J'appuie la proposition.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ: S'il n'y a pas d'autres propositions, les propositions sont closes et je déclare M. Keays élu.

(M. Keays prend alors le fauteuil en qualité de président suppléant du comité).

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT (M. Keays): Je vous remercie beaucoup, messieurs, de m'avoir fait l'honneur de présider cette séance en l'absence de votre président et de votre vice-président, qui ont des devoirs à remplir ailleurs aux Nations Unies.

Je demanderai maintenant aux membres de faire le silence, et au secrétaire de nous donner lecture de l'ordre de renvoi de la présente séance.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Lundi 18 septembre 1961. *Il est ordonné*—Que le Bill C-126, Loi concernant la construction d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'un point situé à ou près Grimshaw, province de l'Alberta, vers le nord jusqu'au Grand lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

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

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'aimerais maintenant qu'on fasse une proposition quant à la quantité d'exemplaires du compte rendu que nous ferons imprimer. D'ordinaire nous faisons imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français.

M. PAYNE: Je le propose.

M. McFARLANE: J'appuie cette proposition.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Payne, appuyé par M. McFarlane, a fait une proposition en ce sens.

Messieurs, le ministre des Transports, qui a présenté ce projet de loi à la Chambre, est présent ici ce matin. Je lui demanderais de nous présenter ceux qui l'accompagnent afin de fournir les explications qu'on pourra demander au sujet du bill, M. Balcer?

L'hon. LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Je vous remercie beaucoup, monsieur le Président. Avant de vous présenter les représentants qui m'accompagnent pour rendre témoignage au Comité et lui fournir les renseignements requis, j'aimerais vous faire une brève déclaration.

La ligne de conduite du gouvernement vise à mettre en valeur le Canada septentrional et à fournir les moyens de transport requis à cette fin. Conformément à cette ligne de conduite nous avons inauguré un programme de routes et de mise en valeur des ressources. Nous avons également étendu nos services de transport. La ligne ferroviaire jusqu'au Grand Lac des Esclaves, qui est prévu dans le présent bill, fait partie du programme qui vise à fournir les services de transport nécessaires à l'ouverture et à la mise en valeur du Canada septentrional.

La question du tracé que devrait suivre une ligne à la région du Grand Lac des Esclaves a fait l'objet de discussions et à la suite des divergences d'opinions qui s'y manifestèrent on institua une commission royale qu'on chargea d'étudier la question et de faire rapport au gouvernement. Après avoir étudié ledit rapport le gouvernement se prononça en faveur du tracé dit de l'ouest.

Nous nous sommes alors entendus avec le National-Canadien pour faire faire un levé détaillé du tracé de l'ouest. Le National-Canadien a entrepris ces travaux d'arpentage au début de l'année courante et nous espérons qu'ils seront terminés d'ici la fin de décembre 1961. Cependant, comme nous désirons vivement qu'on commence l'aménagement de cette ligne le plus tôt possible nous avons jugé à propos de ne pas attendre l'achèvement des levés en décembre et la préparation d'estimations détaillées du coût de l'entreprise qui suivrait l'achèvement de l'arpentage.

Comme nous l'avons dit l'aménagement de cette ligne ferroviaire a pour objet la mise en valeur des ressources du Canada septentrional en général. Parmi ces ressources on trouve d'importants gisements de plomb et de zinc situés tout près de la rive sud du Grand Lac des Esclaves, et les exploitants miniers intéressés se déclarent prêts à entreprendre la mise en valeur si on construit une ligne ferroviaire.

En outre, les exploitants miniers intéressés ont déclaré qu'ils étaient prêts à contribuer au coût de l'aménagement de la nouvelle ligne, et que le montant de leur contribution serait proportionné à la valeur par tonne de la production et au volume des expéditions. La compagnie minière s'est également montrée disposée à payer un peu plus que le niveau normal des tarifs de transport sur les expéditions de concentrés que ceux qui s'appliquent d'ordinaire, afin de permettre à la nouvelle ligne de récupérer au moins ses frais d'exploitation et d'entretien.

Étant donné que la plus grande partie du capital requis pour aménager la nouvelle ligne ferroviaire sera fournie par le gouvernement il est tout à fait juste et raisonnable que le maximum possible du revenu net d'exploitation produit par la nouvelle ligne soit versé au gouvernement afin de lui aider à acquitter les frais d'immobilisations de la nouvelle ligne. On ne saurait y parvenir mieux qu'en faisant de la nouvelle ligne une partie intégrante des Chemins de fer nationaux du Canada, et tout surplus qui résulterait du compte d'exploitation de la nouvelle ligne contribuerait par le fait même à diminuer le déficit du National-Canadien.

Le coût estimatif prévu dans le bill est censé être raisonnablement exact en tenant compte des renseignements obtenus des travaux d'arpentage accomplis jusqu'à présent cette année. Le bill renferme aussi une disposition qui autorise une certaine flexibilité à cet égard. Nous espérons que le bill permettra de couvrir les dépenses en immobilisations de la nouvelle loi ferroviaire, mais s'il n'en était pas ainsi, le gouvernement prendra les mesures nécessaires après que l'arpentage définitif du tracé sera terminé et que les estimations détaillées définitives auront été préparées.

Comme le besoin de cette ligne ferroviaire pour ouvrir et mettre en valeur cette partie du Canada septentrional est évident, et comme les intéressés sont disposés à entreprendre l'exploitation de ces nouvelles ressources si un chemin de fer est aménagé, le gouvernement juge qu'il favorise l'intérêt national en procédant maintenant à l'aménagement de cette ligne ferroviaire de mise en valeur aux termes et conditions stipulés dans ladite mesure.

Nous avons avec nous M. D. F. Purves, du service des recherches sur la mise en valeur du National-Canadien, M. J. W. G. MacDougall, Q.C., du service du contentieux des Chemins de fer nationaux du Canada, M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint des Transports, et M. Jacques Fortier, du service juridique du ministère des Transports. Ces messieurs sont ici pour répondre aux questions que les membres du Comité voudront bien poser.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Merci beaucoup.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question ou deux au ministre? Le ministre a dit que cette ligne serait exploitée par les Chemins de fer nationaux du Canada. Fait-elle partie du réseau du National-Canadien de Grimshaw à Pine-Point, ou s'agit-il d'une ligne possédée par le gouvernement et exploitée par le National-Canadien?

M. BALCER: Elle formera une partie du réseau du National-Canadien.

M. CHEVRIER: Est-ce que le titre de propriété sera au nom du gouvernement ou au nom des Chemins de fer nationaux du Canada?

M. BALCER: Il sera au nom des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. CHEVRIER: Est-ce que la convention entre ces parties a été signée?

M. BALCER: Non, monsieur le président. Nous avons présentement entre les mains une convention, c'est-à-dire, un projet de convention qui a été examiné, je pourrais dire, par les Chemins de fer Nationaux du Canada, par la *Pine Point Mines Limited* et par la *Consolidated Mining and Smelting Company*, comme les trois ont des intérêts communs. Cependant, je ferais tout aussi bien de vous donner lecture des trois lettres que j'ai reçues.

Je vous lirai d'abord la lettre que j'ai reçue de M. Donald Gordon, président des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous m'indiquer la date de cette lettre?

M. BALCER: Cette lettre porte la date du 18 septembre 1961, et elle est conçue dans les termes suivants:

Cher M. Balcer:

Depuis que je vous ai écrit le 31 août nous avons terminé nos négociations avec le Pacifique-Canadien relativement à la route qu'empruntera le trafic à partir de Pine-Point-Mines via Edmonton jusqu'à Tadahac, C.-B., et aux ports de la côte ouest de la Colombie-Britannique. Nous en sommes aussi arrivés à une entente définitive au sujet du partage du tarif d'entier parcours et le Pacifique-Canadien a convenu de maintenir les taux qui seront énoncés dans notre accord avec la *Pine Point Mines* pendant la durée de la période spécifiée dans ledit accord.

Dans ces circonstances j'insère dans cette lettre des exemplaires du projet de convention, qui est rédigé dans une forme satisfaisante au National-Canadien, et je vous fais savoir que, si une mesure législative rédigée dans les termes que nous avons déjà eu l'occasion d'étudier, est adoptée qui permettrait à Sa Majesté, à la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada Limited*, à la *Pine Point Mines Limited* et aux Chemins de fer nationaux du Canada de signer une telle convention, je suis disposé à recommander à mon Conseil d'administration de donner suite à cette convention.

Je crois savoir que vous recevrez des avis semblables à la fois de la *Consolidated* et de la *Pine Point* et nous espérons qu'on pourra maintenant adopter la mesure législative nécessaire qui permettra de mener cette question à bonne fin.

Bien sincèrement,

D. Gordon.

J'ai reçue une lettre, datée le 15 septembre 1961, de M. Kirkpatrick, le président de la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada Limited*, qui est ainsi conçue:

Cher M. Balcer:

Je crois savoir que la société des Chemins de fer nationaux du Canada vous a fait parvenir le projet de convention que doivent conclure Sa Majesté la Reine au nom du Canada, par l'entremise de son représentant le ministre des Transports, la société de chemin de fer, la *Pine Point Mines Limited* et ma société, relativement à l'aménagement de la ligne ferroviaire à partir de Grimshaw, Alberta, jusqu'à Pine-Point-Mines, dans la forme ci-jointe.

La présente confirmera que, si la mesure législative est adoptée dans une forme qui permettra à Sa Majesté la Reine et à la société de chemin de fer d'adhérer à la convention telle qu'elle est rédigée, ma société est prête à donner suite à la convention.

Sincèrement vôtre,

(Signé) W. S. Kirkpatrick.

Si vous me le permettez, je vous donnerai lecture d'une lettre, datée le 18 septembre 1961, qui me vient de M. Frere, directeur de *Pine Point Mines Limited*. Elle est conçue dans les termes suivants:

Cher M. Balcer:

On m'apprend que la société des Chemins de fer nationaux du Canada vous a fait parvenir le projet de convention que doivent conclure Sa Majesté la Reine au nom du Canada, par l'entremise de son représentant le ministre des Transports, la société des Chemins de fer nationaux du Canada, la *Pine Point Mines Limited* et la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada Limited*, relativement à l'aménagement de la ligne ferroviaire à partir de Grimshaw, Alberta, jusqu'à la mine de Pine-Point.

Le président de la *Pine Point Mines Limited* m'a autorisé à confirmer que, si la mesure législative est adoptée dans une forme qui permettra à Sa Majesté la Reine et à la société de chemin de fer d'adhérer à la convention la *Pine Point Mines Limited* est disposée à donner suite à la convention.

Sincèrement vôtre,

L'administrateur de la *Pine Point Mines Limited*

C. H. B. Frere.

Nous avons donc maintenant ce projet de convention. Il faudra le faire examiner une dernière fois par les conseillers juridiques du ministère de la Justice. Cependant, on me dit que ce nouvel examen ne portera que sur la terminologie juridique afin de s'assurer que tout est bien.

Avant que le gouvernement ne s'engage définitivement à ce sujet il distribuera des exemplaires de ce projet de convention aux membres du Comité. Nous accueillerons avec plaisir toute proposition qui, aux yeux du Comité, pourrait être à l'avantage soit du gouvernement du Canada soit du National-Canadien.

M. CHEVRIER: Quelle est l'opinion du gouvernement au sujet de la convention? L'a-t-il approuvée?

M. BALCER: Oui; le gouvernement a accepté ce projet de convention en principe. Je crois pouvoir parler au nom du gouvernement et dire que nous approuvons le projet de convention, et il ne reste qu'à le faire examiner par les conseillers juridiques du ministère de la Justice afin de s'assurer que la phraséologie juridique et le reste ne laissent rien à désirer. Cependant, nous approuvons entièrement le principe de la convention tel qu'il est exprimé dans ce projet.

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander pourquoi on a mis tant de temps à conclure cette convention? Est-ce que les négociations ont présenté beaucoup de difficultés?

M. BALCER: Les négociations ont été assez difficiles. Comme vous le savez, il s'agit d'une entreprise majeure, et toutes les parties y avaient des intérêts importants. Il a fallu se réunir à plusieurs reprises, ce qui a pris beaucoup de temps. Comme vous le constaterez, le texte de cette convention est plutôt long. C'est un document de vingt pages. C'est la seule véritable raison. Cependant, je le répète, c'est une convention très importante,—une convention majeure.

M. BALDWIN: Aurai-je raison de dire que la convention, en réalité, donne une forme juridique aux principes généraux que le ministre a exposé au comité plénier de la Chambre des communes lundi le 18 septembre et qu'on trouve à la page 8821 du hansard?

Vous vous rappelez qu'en réponse à une question, ou qu'au cours de vos observations d'ouverture en proposant la deuxième lecture de ce projet de loi, vous avez fourni les détails de cette convention et avez mentionné spécifiquement quels en sont les cinq principaux points...

M. BALCER: Oui.

M. BALDWIN: ...de la convention en question, qui constituent maintenant un projet de convention, comme vous le dites. Ce document, sous une forme juridique, renferme les cinq principes dont vous avez parlé dans votre discours à la Chambre des communes.

M. BALCER: Parfaitement, et, à notre avis, il répond aux conditions requises énoncées dans l'article 6 du bill.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. CHEVRIER: Monsieur le Président, obtiendrons-nous des exemplaires de la convention?

M. BALCER: Oui, vous en recevrez.

M. CHEVRIER: Entendrons-nous les hauts fonctionnaires du National-Canadien?

M. BALCER: Oui, ils sont ici en ce moment.

M. DRYSDALE: Pendant qu'on distribue des exemplaires de cette convention, à la page 8821 du hansard, où sont énoncées les conditions en question, on dit au n° 3 que la société minière devra verser un taux de \$7.75 la tonne pour tous les minerais ou concentrés expédiés, à concurrence de 215,000 par an au cours des dix premières années d'exploitation. Comment en est-on arrivé à ces chiffres?

M. BALCER: On trouvera cette explication au tableau I de l'Annexe de cette convention.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je désire poser une question complémentaire. Je suppose que ces \$7.75 représentent le taux par tonne sur la nouvelle ligne.

M. BALCER: Il s'applique strictement de Grimshaw à Pine-Point.

M. BALDWIN: Oui, et je suppose qu'on y trouve aussi une réponse à l'une des questions posées par M. Chevrier. En déterminant les conditions de cette convention vous avez dû tenir compte des 400 milles de nouvelle ligne et des 300 milles de Grimshaw à Edmonton qui sont encore exploités par la société de

chemin de fer A.N. qui est exploitée à parts égales par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien; et, lorsque le trafic est arrivé à Edmonton, il faut appliquer la convention entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien quant à l'expédition du trafic à partir de cet endroit. Ce qui entraîne nécessairement beaucoup de discussions et de négociations.

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: Pour faire suite à ces observations, comment divisera-t-on le trafic? De Pine-Point à Grimshaw ce sera par la nouvelle ligne ferroviaire, et de Grimshaw à Edmonton on empruntera la voie du chemin de fer A.N. où le trafic est divisé à parts égales.

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: Quelle route suivra-t-il d'Edmonton à Trail où se trouve la fonderie?

M. BALCER: D'Edmonton à Calgary on aura recours au National-Canadien, et de Calgary à Tadanac ou Trail, au Pacifique-Canadien.

M. CHEVRIER: Et la convention renferme ces conditions?

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: Quelle partie du parcours entier d'Edmonton à la mine échoit ainsi au National-Canadien comparativement à la part du Pacifique-Canadien? Quelle est la proportion?

M. BALCER: Le trafic empruntera la voie du National-Canadien sur un parcours de 438 milles, de Pine-Point à Grimshaw, puis il empruntera la ligne de l'A.N. de Grimshaw à Edmonton.

M. CHEVRIER: On prendra le National-Canadien d'Edmonton à Calgary?

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: Quelle distance y a-t-il de la mine à Calgary?

M. BALDWIN: La distance de Calgary à la mine comprendrait le parcours d'Edmonton à Calgary, soit 200 milles, entre Edmonton et Grimshaw, soit un peu plus de 300 milles et...

M. CHEVRIER: Je voulais dire la distance de Calgary à la mine.

M. SPEAKMAN: C'est un peu plus de 400 milles de la mine.

M. CHEVRIER: Je le regrette, je n'ai pas bien posé ma question. Quelle est la distance de Calgary à la fonderie?

M. BALCER: J'ai la réponse à cette question, monsieur Chevrier. De Calgary à Tadanac il y a 460 milles, de Calgary à Edmonton en passant par la ligne du National-Canadien il y a 233 milles, et d'Edmonton à Grimshaw en empruntant la voie du chemin de fer Alberta-Nord, il y a 325 milles, et de Grimshaw à Pine-Point il y a 438 milles, et ce dernier tronçon est une ligne qui appartient exclusivement aux Chemins de fer nationaux du Canada.

M. BALDWIN: Ai-je raison de supposer que le taux par tonne mille de Pine-Point à Grimshaw est d'environ 1½c. à 2c., ou a-t-on fait ces calculs?

M. BALCER: A partir d'où?

M. BALDWIN: De Pine-Point à Grimshaw.

M. BALCER: Le taux sera de 1½c. à 2c. la tonne-mille, me dit-on.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je m'excuse de revenir à une question que j'ai posée relativement au montant de \$7.75 la tonne, mais il est assez difficile d'absorber dans l'espace d'une couple de minutes tous les renseignements que renferme la convention qu'on a mis des années à élaborer, dites-vous?

M. CHEVRIER: Ne forcez-vous pas la note un peu en disant qu'on a mis des années à l'élaborer?

M. DRYSDALE: Je demandais si vous pouviez expliquer comment on en était arrivé à ce taux de \$7.75 la tonne, et s'il existe d'autres chiffres comparables

relativement à des taux au Canada, afin de nous donner une idée de quelle manière ce taux se compare à d'autres, parce qu'actuellement nous ne savons pas s'il est élevé, bas ou moyen?

M. BALCER: Monsieur le président, je me demande si vous permettriez à M. Purves de répondre à cette question, car elle est d'un caractère hautement technique.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, c'est très bien.

M. D. F. PURVES (*chef du service de la Mise en valeur, Chemins de fer nationaux du Canada*): Monsieur le président, dans le cas présent nous avons essayé d'établir un taux qui serait réaliste. On a reconnu que le niveau normal des tarifs-marchandises fondés sur une base milliaire qui s'applique ailleurs au Canada serait loin de rapporter suffisamment pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, s'il était appliqué à la nouvelle ligne.

M. DRYSDALE: Lorsque vous parlez du niveau normal des tarifs-marchandises, comprenez-vous les frais convenus?

M. PURVES: Ce tarif-marchandises s'applique aux concentrés d'après une base milliaire. Il y aura très peu d'autres marchandises à transporter. On a comparé ce taux à l'échelle normale des tarifs-marchandises applicables aux concentrés transportés ailleurs au Canada. Si ce taux était appliqué dans le présent cas les recettes de ce trafic ne suffiraient pas pour payer les frais d'exploitation et d'entretien qu'occasionnerait le transport des concentrés sur la nouvelle ligne, la raison en étant que le volume ne serait pas assez considérable. C'est-à-dire que le volume en tonnes ne rapporterait pas assez au taux normal pour couvrir les frais de l'entretien et de l'exploitation de la nouvelle ligne. En conséquence, il a été convenu que nous essayerions de déterminer le taux à imposer pour nous permettre de faire nos frais. Les hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien et les nôtres ont fait ces calculs. Nous en sommes arrivés à un accord très étroit quant à ce que serait les frais réels d'exploitation et d'entretien de la nouvelle ligne et nous sommes ainsi arrivés au chiffre de \$7.75.

M. DRYSDALE: Vous nous avez expliqué comment vous en étiez arrivés à ce taux. Pourriez-vous nous dire maintenant comment il se rapporte au taux normal?

M. PURVES: Le taux normal est indiqué dans la colonne 1.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne voudrais pas interrompre mon ami, mais pendant que nous avons ce témoin ici, il me semble que nous devrions lui demander de nous faire une déclaration sur les perspectives économiques du chemin de fer, et il pourrait ensuite répondre aux questions comme celle que mon ami vient de poser. Nous pourrions peut-être procéder de cette manière.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Purves, vous pourriez peut-être répondre à la question de M. Chevrier sur l'aspect économique du chemin de fer.

M. CHEVRIER: Je me rappelle cette région de façon générale à la suite de mon passage au ministère, mais on pourrait peut-être nous faire une brève description de la région parce qu'il s'est passé bien des choses depuis lors.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La région a changé.

M. CHEVRIER: Je suis heureux de l'apprendre.

M. PURVES: La ligne projetée commencerait à une station désignée sous le nom de Roma qui est située à cinq ou six milles à l'est de Grimshaw et continuerait de façon à peu près parallèle à la grande route de Mackenzie jusqu'à environ huit milles de Hay-River, où l'embranchement des mines de Pine-Point commencerait. Cette embranchement est long d'environ 53 milles. Ici à la rivière La-Paix, il y a une assez forte rampe, d'environ 2.2 p. 100 qui se continue jusqu'à un sommet près du Lac Roma. De cet endroit, situé près de la rivière Hay, il est possible d'aménager une pente assez favorable. Il y a très peu de travaux à faire dans le roc et une assez bonne quantité de terrain boisé à déblayer. Il

faudra construire des ponts d'acier d'assez bonnes dimensions, le pire étant à cet endroit (rivière Meikle), où il nous a fallu remonter à une certaine distance dans la vallée.

M. CHEVRIER: Sur quelle distance le chemin de fer est-il parallèle à la grande route?

M. PURVES: A certains endroits la ligne ferroviaire n'est qu'à quelques milles de la route tandis qu'ailleurs elle s'en éloigne de quinze à vingt milles.

M. CHEVRIER: Sur quelle distance la ligne est-elle éloignée à ce point de la grande route?

M. PURVES: Il est assez difficile de dire pendant combien de milles elle est à cette distance de la grande route. Nous n'avons pas fait de calculs en ce sens. La grande route et le chemin de fer vont dans la même direction, partent du même endroit et aboutissent environ au même endroit, mais ils suivent des parcours différents. Les pentes raides ne sont pas un obstacle à la construction économique d'une grande route, mais il ne serait pas économique de le faire dans le cas d'une ligne de chemin de fer.

M. BALDWIN: Pourrai-je interrompre M. Chevrier ici. Ai-je raison de dire que la grande route et la ligne ferroviaire sont très rapprochées l'une de l'autre jusqu'à un endroit situé à huit mille de Hay-River; qu'elles sont éloignées l'une de l'autre de quinze milles à un demi mille à partir de Roma jusqu'à cet endroit situé à huit milles au sud de Hay-River où commence l'embranchement qui conduit à Pine-Point.

M. PURVES: Je crois qu'il serait raisonnable de le dire, bien qu'à un certain endroit la ligne s'en éloigne.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire quels sont les avantages du tracé ouest sur le tracé est, aux yeux du National-Canadien.

M. PURVES: Je crois qu'on a exposé cette question sous tous ses angles aux cours des séances tenues par la commission. Je ne voudrais pas y revenir en ce moment.

M. BALCER: Vous pourriez le demander à M. Baldwin.

M. BALDWIN: Je pourrais peut-être poser quelques questions tendancieuses afin de vous fournir les réponses.

M. CHEVRIER: Pourrait-on résumer la question? Je crois savoir que c'est une question de topographie et de ponts.

M. PURVES: Je ne crois pas qu'on ait jamais fait des levés assez complets des deux routes pour en déterminer les avantages et les désavantages. Je crois que les deux étaient tellement semblables sous plusieurs rapports que c'est en somme une question d'opinion.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question embarrassante?

M. PURVES: J'essayerai d'y répondre.

M. CHEVRIER: Depuis combien de temps le National-Canadien a-t-il recommandé le tracé ouest? Depuis quand?

M. PURVES: Je ne me rappelle pas que nous ayons jamais fait une recommandation à cet effet. Il faudra que j'aille aux renseignements.

M. BALDWIN: Puis-je poser une question complémentaire?

M. CHEVRIER: Le National-Canadien a-t-il recommandé le tracé ouest en 1954, disons?

M. PURVES: Je ne saurais dire, monsieur.

M. BALDWIN: N'est-il pas vrai, monsieur Purves, que le chemin de fer A.N. et le National-Canadien ont présenté, par l'entremise de leurs conseillers juridiques et de leurs économistes, un mémoire lors des séances tenues par la commission Manning, recommandant de façon générale le tracé de l'est.

M. PURVES: Je crois qu'à tout considérer, vu que ce tracé est situé un peu plus près du bouclier canadien, il y aurait peut-être un peu plus de chance de faire de nouvelles découvertes de gisements miniers du côté du tracé de l'est. La grande route ne se trouverait pas non plus aussi rapproché du tracé de l'est qu'elle l'est du tracé actuel. Cependant, je suis d'avis que cette question est du ressort du gouvernement.

M. DRYSDALE: Je me demande comment ce coût de \$171,000 se compare avec celui de régions dans les Prairies et d'ailleurs?

M. PURVES: Il est moins élevé que celui de certaines catégories de travaux et plus élevés que d'autres dans les Prairies. Nous avons accompli des travaux qui ont coûté plus de \$200,000 et d'autres qui n'ont coûté que \$100,000.

M. DRYSDALE: Quelle est la nature de la plus grande partie du terrain que le chemin de fer traversera?

M. PURVES: A un endroit le terrain est marécageux. La région est assez marécageuse entre ces deux endroits, comme la carte l'indique, mais nous avons pu faire passer la ligne sur des côteaux et éviter une bonne partie des marécages. Cependant, il ne faut pas oublier que les frais tendent constamment à augmenter et il est bon de se le rappeler en comparant ce qui est arrivé il y a dix ans avec ce qui se produira dans trois ou quatre ans d'ici. Il faut accorder une marge en vue de la hausse graduelle du niveau des prix.

M. DRYSDALE: Je constate que vous désirez une marge de 15 p. 100, et cependant je crois savoir que dans les conventions il est question de la possibilité que le coût dépasse...

M. PURVES: C'est vrai.

M. DRYSDALE: ...soixante-quinze millions de dollars. Pensez-vous qu'il pourrait en être ainsi à cause de la région marécageuse? Avez-vous de l'expérience dans la construction en régions marécageuses?

M. PURVES: Oui, beaucoup.

M. DRYSDALE: Quel serait le coût par mille dans ces endroits?

M. PURVES: Il faudrait demander ces renseignements à notre service du génie.

M. DRYSDALE: Quelqu'un le sait-il? Le coût dépasserait-il le chiffre de \$200,000?

M. PURVES: Ce coût peut varier tellement qu'en vous donnant un chiffre on pourrait s'exposer à ce qu'on le prenne hors de son contexte pour le citer inexactement. Il y a des tourbières dans la partie sud de la Colombie-Britannique où la construction coûterait probablement plus cher que dans les marécages ici.

M. DRYSDALE: Sur quelle base établissez-vous votre estimation de 75 millions de dollars, plus 15 p. 100?

M. PURVES: Les 75 millions de dollars comprennent les ponts et l'ensemble de la ligne à aménager. En établissant le coût à tant le mille nous obtenons un coût global d'environ 75 millions de dollars, auquel nous ajoutons normalement 15 p. 100 aux estimations des ingénieurs pour couvrir les imprévus.

M. DRYSDALE: Cette estimation est-elle fondée sur des levés faits au sol ou des levés aériens de la région?

M. PURVES: Des levés au sol.

M. DRYSDALE: Et des sondages?

M. PURVES: On n'avait fait que très peu de sondages alors. On était à faire des travaux de sondage lorsque je me suis rendu sur les lieux il y a quelques semaines.

M. CHEVRIER: Je désire poser une question. Comment en arrivez-vous à ce coût estimatif?

M. PURVES: Le major Charles, l'ingénieur qui dirige les travaux d'arpentage...

M. CHEVRIER: Est-il ici?

M. PURVES: Non, il ne l'est pas. Il est sur les lieux. C'est lui dirige les travaux d'arpentage et il est probablement le spécialiste le plus compétent que nous ayons à notre service. Il a la direction immédiate de toute l'entreprise depuis les débuts. J'ai causé de cette question avec lui il y a deux semaines, et il était alors d'avis que la somme de 75 millions de dollars était probablement une estimation raisonnablement exacte du coût en se fondant sur les données en sa possession à ce moment-là.

M. CHEVRIER: Quand était-ce? En quelle année?

M. PURVES: Au mois de juillet.

M. CHEVRIER: De 1961?

M. PURVES: De 1961, et j'ai causé avec lui il y a environ deux semaines.

M. CHEVRIER: Êtes-vous au courant d'une estimation antérieure faite par le National-Canadien?

M. PURVES: Non, je ne le suis pas.

M. CHEVRIER: Vous savez qu'elle était d'environ 50 ou 55 millions de dollars.

M. PURVES: On me dit qu'elle était de cet ordre. La difficulté au sujet d'un grand nombre de ces estimations en chiffres ronds c'est qu'elles ne valent pas mieux que des calculs préliminaires.

M. CHEVRIER: Savez-vous quand le National-Canadien a fait cette estimation de 50 ou 55 millions de dollars?

M. PURVES: Non, je ne le sais pas.

M. CHEVRIER: Avez-vous consulté les dossiers afin de savoir quand elle a été faite?

M. PURVES: Je n'ai pas ces dossiers ici, et il serait difficile de trouver les détails qui ont servi à l'établissement de cette estimation en chiffres ronds.

M. BALDWIN: Je désire poser une question complémentaire à celle-ci. N'est-il pas vrai que la première occasion que le National-Canadien eut de préparer quoique ce soit de la nature d'une estimation fut après la reconnaissance préliminaire effectuée par le major Charles en 1957? Je crois savoir que le major Charles a fait une exploration préliminaire des deux tracés en 1957.

M. PURVES: Je pense que ces explorations n'étaient en somme qu'une reconnaissance préliminaire et rien de plus.

M. BALDWIN: On me dit que le major Charles, en rendant témoignage devant la commission Manning, a voulu être bien certain que ce point était compris, et en témoignant il a insisté que les chiffres de 1956 et 1957 n'étaient que des calculs préliminaires et que le coût pourrait bien atteindre environ 65 millions de dollars à ce moment-là.

M. PURVES: Parfaitement.

M. BALDWIN: Et depuis lors le coût de l'acier et de la construction ferroviaire accuse des augmentations.

M. PURVES: Oui.

M. BALDWIN: Et maintenant il a l'occasion de faire un relevé sur place?

M. PURVES: Il est sur les lieux actuellement.

M. CHEVRIER: Ç'aurait été une bonne question à poser au moment de l'enquête sur l'Imprimerie nationale. J'aurais aimé qu'on pose cette question alors.

M. DRYSDALE: Cette question vous préoccupe-t-elle encore, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Oui. Est-ce qu'on nous renseignera sur les moyens qu'on a pris pour établir le taux du transport des marchandises? On en a déjà dit un mot, mais pourrions-nous obtenir d'autres détails? Puis-je poser une ou deux questions en ce sens, à M. Purves?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Certainement.

M. CHEVRIER: Vous nous avez déjà dit quelque chose au sujet de taux de \$7.75. A-t-il été établi après entente entre les quatre parties, ou simplement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?

M. PURVES: On a établi ce taux de transport, en se fondant sur le taux normal qui s'appliquerait en tenant compte du genre de denrées,—le plomb et les concentrés de zinc,—de la longueur du parcours, de l'endroit d'origine et de l'endroit de destination. Mais il fallait aussi décomposer ce taux de manière à montrer les parts qui s'appliquent à la nouvelle ligne, au chemin de fer A.N., au transport d'Edmonton à Calgary, et de Calgary à Tadanac. L'étude de ces chiffres a démontré clairement que la part affectée à la nouvelle ligne ne lui permettrait pas de faire ses frais. C'est alors qu'on a étudié la question du point de vue du revenu brut que la nouvelle ligne devrait encaisser afin de ne pas transporter ces matériaux à perte. On a calculé qu'en exigeant \$7.75 la tonne pour transporter ces concentrés,—en supposant que le volume du trafic serait en moyenne de 215,000 tonnes,—la nouvelle ligne ferait tout juste ses frais d'exploitation et ses frais fixes d'entretien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le Président, pourrais-je demander si le taux par tonne-mille est plus élevé sur la nouvelle ligne que sur les autres parties?

M. PURVES: Oui.

M. CHEVRIER: Ce taux devra-t-il être approuvé par la Commission des transports?

M. PURVES: Nous ne le croyons pas.

M. DRYSDALE: Est-ce une taxe convenue?

M. PURVES: Lorsque nous en mettons tous les rouages en mouvement, c'est effectivement un taux convenu.

M. CHEVRIER: Avez-vous tenu compte de l'existence d'une grande route entre Grimshaw et Pine-Point en établissant un taux de concurrence?

M. PURVES: La grande route ne peut pas nous faire concurrence pour le transport de cette quantité de concentrés de plomb et de zinc.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous répartir les recettes de la ligne entre les frais d'exploitation, les frais d'entretien de la ligne et les frais d'immobilisations?

M. PURVES: Le taux de \$7.75 est un peu plus élevé que le taux normal du transport des marchandises. Les recettes ne s'appliquent qu'aux frais d'exploitation et d'entretien, et rien n'est prévu pour les immobilisations. Le ministre a déclaré, je crois, que tout revenu en sus de ce qu'il faudrait pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien serait affecté au service des immobilisations.

M. CHEVRIER: Avez-vous fait une estimation quant aux recettes probables au cours d'une période, disons, de cinq ans, comme vous l'avez fait dans le cas des autres lignes de chemin de fer comme celle de Sheraton-Lac Lynn?

M. PURVES: Nous l'avons fait.

M. CHEVRIER: Qu'indique-t-elle?

M. PURVES: Ce serait pure conjecture parce que nous ne sommes pas suffisamment renseignés quant à la partie du volume du trafic, qui atteint actuellement le Grand Lac des Esclaves, serait transportée par des chemins de fer. Une bonne partie de ce trafic consiste de marchandises générales.

M. CHEVRIER: Parlez-vous du trafic local maintenant?

M. PURVES: Non; du trafic d'entier parcours qui emprunterait cette ligne à partir d'Edmonton.

M. CHEVRIER: Mais on n'en transporterait aucune partie par camion.

M. PURVES: Nous avons fait une estimation quant à la quantité de concentrés que nous transporterons, et on nous a garanti 215,000 tonnes. On nous a garanti des taux de transport déterminés.

M. CHEVRIER: Quelle serait la situation des concentrés au cours d'une période de cinq ans?

M. PURVES: Le transport de 215,000 tonnes de concentrés à \$7.75 la tonne rapporterait environ \$4,100,000 en tout, dont environ un million et demi iraient à la nouvelle ligne.

M. BALDWIN: Est-ce par année?

M. PURVES: Oui.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation en général? Y aura-t-il un surplus ou un déficit?

M. PURVES: Il y aura un excédent par rapport aux frais d'exploitation et d'entretien.

M. CHEVRIER: De combien?

M. PURVES: Les recettes du transport des concentrés sont censées couvrir à peu près les frais globaux de l'entretien de toute la ligne. Tout trafic en sus du transport vers le sud des concentrés constituera des recettes nettes à l'égard des frais fixes d'entretien parce que ces frais ont été portés au compte du transport des concentrés.

M. CHEVRIER: Le service de la mise en valeur industrielle du chemin de fer A.N. vous a préparé un état qui indique ce que sera la situation financière de la ligne au cours d'une période de cinq ans. Est-ce ce document que vous lisez?

M. PURVES: Ce sont mes propres chiffres.

M. CHEVRIER: Serait-il possible de consigner au compte rendu un état des prévisions quant à la situation financière au cours des cinq prochaines années. Y aurait-il des inconvénients, monsieur le président, à déposer un état de cette nature au Comité?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le ministre répondra à cette question.

M. BALCER: Je ferai observer au Comité que ces renseignements, bien que très intéressants, révéleraient des renseignements aux concurrents du National-Canadien.

M. CHEVRIER: Cette raison est valide, monsieur le Ministre, quand le National-Canadien subit réellement la concurrence du Pacifique-Canadien, mais en l'occurrence ces deux chemins de fer ont conclu une entente entre eux, et il ne devrait certainement pas y avoir d'objection dans le cas présent.

M. BALCER: Ils ont conclu une entente avec les sociétés minières, et ainsi de suite; mais, à notre point de vue, une partie de ce parcours appartient au Pacifique-Canadien, une partie, au chemin de fer A.N. qui est exploité conjointement, et une partie au National-Canadien. Si le National-Canadien révèle les prévisions il en résultera de l'embarras.

M. CHEVRIER: Pour qui?

M. BALCER: Le National-Canadien.

M. CHEVRIER: Je ne veux pas mettre en doute votre assertion, mais le National-Canadien possède une ligne, le Pacifique-Canadien possède l'autre, et les deux possèdent la ligne exploitée conjointement. Je ne vois pas comment on pourrait s'opposer au dépôt de ces chiffres.

M. PURVES: La difficulté, monsieur, est que cette question a fait l'objet de négociations très serrées pendant plusieurs mois, et il y aurait grand avantage pour nous à ne pas révéler au Pacifique-Canadien par voie du compte rendu nos prévisions de la situation financière. Nous avons conjecturé ce que sera sa situation; nous savons raisonnablement bien ce que sera notre situation, mais je ne voudrais pas l'aider dans ses conjectures.

Il y aussi la question des négociations relatives au partage,—c'est-à-dire la proportions du taux global appliqué au transport des concentrés qui sera versée au chemin de fer A.N., au parcours Edmonton-Calgary, et de Calgary à destination,—ces négociations ont été prolongées et nous avons éprouvé des difficultés à obtenir ce que nous désirions. Nous croyons avoir obtenu des résultats assez satisfaisants, mais nous préférierions beaucoup ne pas révéler toute la situation.

M. CHEVRIER: Est-ce que le National-Canadien n'est intéressé qu'à recouvrer ses frais d'exploitation et d'entretien? Le reste des frais incombe du gouvernement, c'est-à-dire les dépenses d'immobilisations de 75 ou 86 millions de dollars. En est-il ainsi?

M. PURVES: Non, monsieur. Nous sommes aussi intéressés à obtenir un aussi gros surplus que possible au chapitre de l'exploitation du trafic qui empruntera nos lignes existantes. C'est pour cette raison que j'hésite à fournir des renseignements détaillés relativement à nos recettes brutes ou nos recettes nettes.

M. CHEVRIER: Puis-je revenir à l'état que vous avez demandé qu'on ne publie pas. Pourriez-vous nous indiquer, disons, en chiffres ronds, ce que sera le surplus annuel que rapportera cette ligne au cours de la période de cinq ans envisagée?

M. PURVES: Je crois que le Pacifique-Canadien y trouverait ses réponses. Il sait presque aussi bien que nous ce que sera le volume du trafic à destination de l'intérieur. En somme, il a collaboré avec nous en 1958 pour essayer d'en arriver à une estimation de ce que serait ce volume. Il n'aurait qu'à se reporter à cette date pour en arriver à une estimation assez juste de ce que sera l'excédent que cette entreprise rapportera au National-Canadien.

M. CHEVRIER: A tout événement, je pourrais m'exprimer ainsi; vous espérez réaliser un surplus?

M. PURVES: Certainement, par rapport aux frais d'exploitation, et nous sommes assez satisfaits des perspectives de l'avenir.

M. CHEVRIER: Puis-je vous demander, ou demander au ministre, comment vous entendez financer les immobilisations de ce projet? Sera-ce au moyen d'un poste dans le budget des dépenses, d'un prêt au National-Canadien, ou de quelle manière financera-t-on le projet?

M. BALCER: Le bill indique, je crois, que ce sera au moyen d'une subvention directe au chemin de fer. C'est prévu à l'article 4.

M. CHEVRIER: Oui, mais où cette somme figurera-t-elle? Sera-ce dans les comptes du National-Canadien, ou sera-ce sous forme d'une subvention inscrite dans le budget des dépenses du ministère des Transports?

M. BALCER: Je crois que ce sera au moyen d'un poste dans les crédits du ministère des Transports.

M. CHEVRIER: Est-ce que cet excédent de la première, de la deuxième ou de la troisième année apparaîtra dans le bilan général du National-Canadien comme un excédent, le cas échéant, ou comme un déficit s'il y en a un?

M. PURVES: Non, monsieur, il n'en sera pas ainsi. Tout cela fait partie des recettes d'exploitation de la ligne Calgary-Edmonton, de la ligne Hamilton-Edmonton, et ainsi de suite.

M. CHEVRIER: Cet excédent apparaîtra-t-il dans les comptes du National-Canadien?

M. PURVES: Il ne figurera pas en tant que montant qu'on peut identifier. Il sera compris dans les chiffres définitifs qu'on publiera à la fin de l'année.

M. CHEVRIER: Si, après la première année d'exploitation,—disons en 1964, n'est-ce pas,—nous désirons savoir quelle est la situation, combien de tonnes de minerai le chemin de fer a transporté, quel a été le coût, quels sont les résultats du point de vue financier, où trouverons-nous ces renseignements? Sera-ce dans les comptes des opérations de transport du National-Canadien, ou dans les comptes du ministère des Transports?

M. PURVES: Nous pouvons le trouver assez facilement. Nous devons tenir note du volume de marchandises à transporter aux fins de calculer les frais supplémentaires du transport, qui sont d'environ \$3 la tonne. Il faut aussi noter le nombre de tonnes expédiées pour les fins du gouvernement et de la contribution en immobilisations. Cependant, c'est le transport des concentrés et du minerai qui constitue la partie principale de l'exploitation. Nous avons des chiffres assez exacts à ce sujet. Pour ce qui du trafic vers l'intérieur, nous aurons un chiffre assez exact quant au volume de trafic que nous transporterons sur cette nouvelle ligne, autre que les concentrés. C'est lorsque vous laissez la nouvelle ligne et que vous empruntez les lignes existantes que l'identification de ce trafic devient plus difficile, afin d'établir ce qui revient à la nouvelle ligne. Par exemple, il y aura des expéditions d'acier de construction en provenance de Vancouver, Hamilton et Montréal. Il y aura des réactifs en provenance de Trail. Il sera possible d'identifier cette marchandise lorsqu'elle empruntera la nouvelle ligne, mais il n'est pas facile de l'identifier lorsqu'elle circule sur les anciennes lignes.

M. BALDWIN: J'aimerais poser quelques questions de caractère général sur un sujet que, je le comprends bien, M. Purves a hésité à traiter en détail. C'est un fait n'est-ce pas, que vos recherches ont démontré qu'il existait un fort volume de trafic qui se termine dans cette région particulière du nord,—de Grimshaw à la région du Grand Lac des Esclaves,—dont une partie constitue du trafic local en provenance d'Edmonton et une partie du trafic à transporter sur de grandes distances à l'aller et au retour. Par exemple, n'est-il pas vrai que le ministère des Forêts a indiqué qu'en ce qui concerne le bois de construction il existe un potentiel de plus de 100 millions de pieds de planche par année dans la région, et le cas échéant,—je ne vous demande pas de faire de commentaires à ce sujet,—il s'agirait surtout d'un transport sur une grande distance, à partir de la région au nord de Grimshaw jusqu'à l'est du Canada et l'est des États-Unis. Ainsi, le National-Canadien pourrait obtenir un supplément de trafic de son lieu d'origine jusqu'à Grimshaw. Vous pourriez aussi profiter de recettes additionnelles provenant du transport de cette marchandise d'Edmonton à sa destination dans l'est du continent?

M. PURVES: C'est bien vrai, monsieur, mais à cause de la grande distance de ces marchés le producteur de ce bois éprouvera des difficultés, car il devra faire face à une concurrence vive sur ces marchés. Tout dépendra de la quantité de bois qu'il pourra y vendre, car il sera en butte à la concurrence tout le long du parcours.

M. BALDWIN: Je crois savoir que le tarif de transport de Spokame s'appliquera, et l'exploitant forestier de la région de la rivière Keg qui doit actuellement payer, disons, jusqu'à \$15, pour faire livrer son bois à Grimshaw, pourra trouver beaucoup plus avantageux de produire sur une échelle beaucoup plus considérable.

M. PURVES: C'est possible, ou il pourra mettre sur le marché un produit de meilleure qualité qu'il pourra expédier à une plus grande distance.

M. BALDWIN: Ainsi vous profiteriez du supplément de taux local applicable à la nouvelle ligne, plus les chargements additionnels à Edmonton.

M. PURVES: La concurrence est très vive et, à cause de la grande distance que ce trafic doit parcourir, il nous faut coter un prix qui nous permet d'atteindre ce marché.

M. BALDWIN: Il est de même pour les sept ou huit millions de tonnes de poisson qu'on expédie du Grand Lac des Esclaves tous les ans à destination de l'est du continent. Ainsi, les sociétés poissonnières du Grand Lac des Esclaves profiteront économiquement de la venue du chemin de fer à Hay-River.

M. PURVES: Nous ne savons pas encore dans quelle mesure elles auront recours au chemin de fer. Nous essayons encore d'en arriver à des conclusions à ce sujet. Il s'agit d'une question de distance en ce qui concerne le transport de ce poisson jusqu'à Edmonton.

M. BALDWIN: De même au sujet de l'agriculture,—je ne veux pas entâmer de discussion sur les taux statutaires ou autres sujets de ce genre,—mais pour ce qui est de la production de la graine de colza, de la luzerne, du lin et de la culture mixte, il est possible que la construction du chemin de fer transforme une exploitation marginale d'un quart de million dans la région de la rivière Keg en une exploitation plus efficace, ce qui en retour pourrait assurer l'établissement de taux de transport plus économique et, par ricochet, augmenter le volume des marchandises à transporter sur de grandes distances.

M. PURVES: Il est naturel de supposer, je crois, que la prospérité d'une agglomération se déverse dans une certaine mesure sur la société de transport qui dessert la région.

M. BALDWIN: Ainsi, j'ai raison de supposer qu'à mesure que la prospérité de ces pêcheurs, de ces cultivateurs et de ces exploitants forestiers s'accroîtra, que le volume des produits manufacturés dans les provinces du centre et de l'est du pays, qui sera transporté vers cette région augmentera.

M. PURVES: Je crois que c'est une supposition raisonnable.

M. BALDWIN: En outre, vous serez en mesure de transporter des marchandises destinées à Yellowknife et aux Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la rivière Hay inférieure,—ce qui représente un long parcours,—à un taux un peu moins élevé que celui qui a été en vigueur jusqu'à présent. Du moins, ces gens l'espèrent.

M. PURVES: C'est ce qui est arrivé ailleurs.

M. BALDWIN: J'aimerais poser une question sur un autre sujet. Elle a trait à l'avenir de la production du plomb et du zinc envisagée sur une longue période. Je suppose que vous avez étudié cette question?

M. PURVES: Oui, je l'ai fait.

M. BALDWIN: Je suppose que, dans la mesure où vous avez pu obtenir ces renseignements, vous vous êtes enquis de l'importance du gisement minier à Pine-Point, afin de vous assurer que vous pouvez compter sur un volume assez considérable de minerai à transporter pendant une période suffisamment longue?

M. PURVES: Je crois que notre meilleure garantie se trouve dans l'importance des capitaux que la société est disposée à y investir.

M. BALDWIN: Il y a une autre question. Bien que les travaux d'arpentage ne soient pas encore terminés, n'ai-je pas raison de dire que les intéressés ont été agréablement surpris par la topographie du terrain, et que la pente sera beaucoup plus avantageuse qu'on l'avait prévu d'abord?

M. PURVES: Les travaux d'arpentage vont très bien, et le terrain en général est bien favorable.

M. BALDWIN: Le gouvernement de l'Alberta se montre-t-il disposé à honorer la promesse qu'il a faite d'accorder tous les droits de passage nécessaires et de fournir tout le terrain public requis dans la province pour l'aménagement de ce chemin de fer? Il s'agit d'une promesse que le premier ministre de cette province a faite il y a quelques années.

M. PURVES: Je n'ai pas examiné cet aspect de la question.

M. BALDWIN: Je vous en informe pour votre gouverne.

M. DRYSDALE: J'aimerais revenir à la question du taux de \$7.75 la tonne pendant quelques instants. Je regrette de vous ennuyer à ce sujet, mais je n'y vois pas encore bien clair. Au sujet de ce taux de \$7.75 la tonne, vous avez déclaré que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien l'avaient établi conjointement en vue de couvrir les frais d'exploitation et d'entretien. Puis-je vous demander quel est le montant nécessaire pour couvrir vos déboursés directs? Est-ce la même chose? Que considérez-vous comme des déboursés directs?

M. PURVES: J'aimerais tout d'abord rectifier une impression que j'ai peut-être créée. Nous avons établi ce taux par nous-même, et certaines données que nous

avons obtenues du Pacifique-Canadien l'ont corroboré. Cependant, il n'y a pas eu d'étude conjointe. Pour ce qui est des déboursés directs, ce sont des frais que vous devez acquitter directement. Lorsqu'il s'agit de nouvelles dépenses, de quelque chose de tout à fait nouveau, vous considérez les frais fixes d'entretien comme des déboursés directs. Nous désirons faire en sorte que le transport des concentrés rapporte des recettes brutes suffisantes pour couvrir non seulement les frais d'exploitation occasionnée par ce transport mais aussi les nouveaux frais fixes d'entretien de la ligne mise en service.

M. DRYSDALE: Si le volume du trafic dépassait les 215,000 tonnes quel serait le taux, disons, pour 216,000 tonnes?

M. PURVES: Le taux revient à ce qu'il est à la colonne 1.

M. DRYSDALE: Vous voudrez bien me dire ce qu'il est, s'il vous plaît.

M. PURVES: Ceci est le taux. Il fléchit. La colonne II décroît, et lorsque le volume des expéditions atteint 215,000 tonnes nous n'avons plus raison d'exiger un taux supérieur à l'échelle normale des taux.

M. DRYSDALE: Quelle est la valeur moyenne du minerai ou du concentré? Je vous pose cette question parce que le taux en dépend, n'est-ce pas?

M. PURVES: Actuellement la valeur moyenne varie entre \$70 et \$80.

M. DRYSDALE: Et le taux fléchirait à quel chiffre?

M. PURVES: A 476 ou, disons, à 496.

M. DRYSDALE: Est-ce qu'alors ces taux seraient compensateurs en ce qui concerne le chemin de fer, de manière à couvrir vos déboursés directs?

M. PURVES: Oh, oui. Après avoir récupéré nos frais fixes d'entretien, il ne nous reste qu'à rentrer dans nos frais d'exploitation. Ces taux sont compensateurs.

M. DRYSDALE: Si une autre société désirait mettre une mine en exploitation et expédier ses concentrés par votre chemin de fer, obtiendrait-elle les mêmes taux que ceux que vous accordés à la mine Pine-Point?

M. PURVES: Nous nous sommes engagés à ne pas accorder de taux plus favorables.

M. DRYSDALE: Cela veut-il dire qu'elle jouirait des mêmes conditions?

M. PURVES: Pas exactement.

M. J. W. G. MACDOUGALL, C.R. (*solliciteur général des Chemins de fer nationaux du Canada*): Oui, je crois que de façon générale il en serait ainsi. Nous pourrions dire des conditions comparables.

M. DRYSDALE: En se servant de ces 215,000 tonnes comme base, et en établissant les calculs à partir de là?

M. PURVES: Non; les 215,000 tonnes représentent le volume nécessaire pour couvrir les frais fixes d'entretien du chemin de fer. Ce chiffre est raisonnablement ferme.

M. DRYSDALE: Très bien; mais pour élucider ce point, supposons qu'une nouvelle mine soit ouverte et qu'elle désire expédier des concentrés. Cette mine serait-elle obligée de payer un taux de \$7.75 la tonne au chemin de fer, ou en se fondant sur ces chiffres, disons, 476 ou 496, en supposant que la valeur des concentrés varie de \$70 à \$80 la tonne? Vous avez dit qu'il s'agit, en somme, d'un taux convenu.

M. MACDOUGALL: Puis-je apporter une rectification. Je crois,—et je rectifie la déclaration de M. Purves à ce sujet,—que nous avons l'intention de déposer ce dont nous avons convenu relativement aux taux. Nous avons l'intention de déposer des taux indéterminés à la Commission des transports; c'est-à-dire de déposer deux taux, l'un à \$7.75, soit le taux qui s'appliquera de Pine-Point à Grimshaw, et l'autre taux s'appliquera aux expéditions à destination de ports de la côte de l'ouest.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par taux indéterminés, et pour quelle raison procédez-vous ainsi plutôt qu'au moyen d'un taux convenu?

M. MACDOUGALL: Nous pourrions procéder des deux manières, mais nous avons jugé qu'il n'était pas nécessaire de recourir au mode des taux convenus. Nous en sommes venus à cette entente tout comme nous en viendrions à une entente avec tout intéressé en matière de taux, quand nous les publierions simplement sous forme de taux indéterminés.

M. CHEVRIER: S'il s'agissait de taux convenus vous ne pourriez pas accorder les mêmes taux, disons, à une autre société qui commencerait une exploitation aux environs du Grand Lac des Esclaves, par exemple.

M. DRYSDALE: Lorsque vous parlez de conditions comparables ou favorables, voulez-vous dire que cette entreprise devrait payer un taux de \$7.75, en supposant que les concentrés soient de même nature et d'à peu près la même valeur la tonne, ou est-ce qu'elle bénéficierait du taux de \$4.76 ou \$4.96?

M. MACDOUGALL: On ne saurait répondre oui ou non à votre question.

Comme M. Purves l'a dit, le taux de \$7.75 s'applique au transport des produits d'une seule société, dont le volume est fixé à 215,000 tonnes. Si, disons, une autre société nous faisait transporter 60,000 tonnes, la situation économique ne serait plus la même, et il nous faudrait déterminer le taux à appliquer de manière à le fixer à un niveau approprié pour couvrir nos frais fixes d'entretien et verser une contribution raisonnable à nos frais généraux. Le taux pourrait être entre ces deux chiffres.

M. DRYSDALE: C'est là où je veux en venir. Vous avez dit que vous ne pourriez pas accorder un taux plus favorable même si l'autre société vous apportait un volume de 600,000 tonnes à transporter. Il me semble que cet accord établit en quelque sorte une base immuable.

M. MACDOUGALL: Non. Si vous lisez la convention, vous verrez qu'elle est flexible et qu'on y dit qu'au cas où la situation de la ligne serait telle qu'on pourrait couvrir les frais d'exploitation et d'entretien au moyen de recettes provenant d'autre trafic, on pourrait baisser les taux de Pine-Point à \$4.76. Ces taux visent simplement à garantir entièrement nos frais d'exploitation et nos frais fixes d'entretien, et si quelqu'un d'autre nous apporte un supplément de trafic, alors il sera censé partager ce fardeau avec la mine Pine-Point.

M. DRYSDALE: Pourquoi a-t-on établi une limite de dix ans, et qu'arrivera-t-il par la suite, à votre avis?

M. MACDOUGALL: Il s'agit d'une entente négociée qui embrasse une période de temps raisonnable, et d'ordinaire dans l'industrie on fixe à dix ans la durée de ces ententes. Après l'expiration de cette période de dix ans la société continuera d'expédier par la même route et de la même manière et nous accordera son trafic, à la condition que nos taux puissent soutenir la concurrence de tout mode de transport qui pourra alors exister.

M. DRYSDALE: C'est en tenant compte que le National-Canadien a mis sur pied un service de camionnage, et qu'une certaine concurrence pourrait surgir.

M. MACDOUGALL: Cette société nous a dit: Nous acceptons de passer un contrat ferme d'une durée de dix ans, et convenons de continuer avec vous après les dix années, mais nous comptons que vos taux pourront soutenir la concurrence de ceux de tout autre mode de transport qui pourra exister alors. On pourrait construire un autre chemin de fer dans cette région.

M. CHEVRIER: D'après ce qu'on a dit il y a quelques instants j'ai compris que ce taux ne devait pas être déposé à la Commission des transports.

M. MACDOUGALL: Nous devons déposer tous les taux à la Commission des transports, mais nous ne sommes pas obligés d'obtenir son approbation des taux. Nous les déposons sous réserve de toute objection.

M. CHEVRIER: Supposons qu'il y ait des objections au taux?

M. MACDOUGALL: Alors la Commission des transports aurait droit d'étudier la question et de décider si, en réalité, le taux est équitable.

M. CHEVRIER: J'essaie de déterminer quel profit ou avantage il y aurait à suivre la dernière proposition, soit de déposer le taux à la Commission, ou simplement de s'entendre au sujet du taux à exiger.

M. MACDOUGALL: Il incombe aux directeurs du service du trafic de décider de la question. Ils ont décidé qu'en ce moment il n'était pas nécessaire d'établir un taux convenu. D'ordinaire ils déposent un tarif indéterminé, à moins qu'ils n'aient une raison de recourir à la méthode du taux convenu. Ils y ont recours lorsqu'ils jugent que c'est nécessaire, mais on n'a pas jugé que c'était nécessaire dans le cas présent. On peut recourir à l'une ou l'autre méthode.

M. DRYSDALE: D'après ce que vous avez dit j'imagine qu'on pourra modifier le régime après dix ans?

M. MACDOUGALL: Oui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur MacDougall, vous avez déclaré que vous aviez l'intention de déposer ce taux à la Commission des transports. Je comprends que vous voulez parler du taux de \$7.75. On me dit que dans certaines conditions le taux sera de \$4.76, tandis que dans d'autres il sera de \$7.75. Comment allez-vous déposer les ententes ou les taux dans ces cas?

M. MACDOUGALL: Je ferais mieux, je crois, de vous faire un exposé général de la situation, monsieur Browne. Nous devons déposer deux taux qui seront des taux associés, interdépendants et indiqués de cette façon. A savoir, le taux de Pine-Point à Grimshaw, et de Grimshaw à Tadanac. Ce sont des taux d'avancement. Il y a le taux de Pine-Point à Grimshaw et le taux de Grimshaw à Tadanac. Ils sont distincts à cause de la nature des ententes conclues entre les sociétés. L'entente porte que dans certaines circonstances le taux pourra être réduit à \$4.76. Pour y arriver il nous faudra vérifier et noter le volume du trafic transporté afin que, s'il est jugé nécessaire de réduire le taux, nous déposions alors un tarif à la Commission des transports et réduisions le taux, ce que nous pouvons faire après avoir donné un avis de trois jours, comme vous le savez. D'après les termes de la convention, la période de dix ans est divisée en dix périodes de douze mois. L'exploitation de la ligne pourra commencer le premier septembre, et c'est pourquoi nous avons jugé nécessaire d'établir dix périodes de chacune douze mois. A la fin de chaque période de douze mois une vérification est faite afin de s'assurer si l'exploitation a rapporté un surplus ou un déficit. Si la situation indique qu'il y a lieu d'effectuer une réduction, on déposera un avis à cet effet et le taux sera réduit pendant une période assez longue pour rétablir l'équilibre dans les revenus de l'exploitation, et alors le taux reviendra à \$7.75.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce taux s'appliquerait à tout expéditeur?

M. MACDOUGALL: Oui, mais un expéditeur ne voudrait pas accepter ce taux, mais plutôt celui de \$4.76 qui serait probablement le taux coté de Lynn-Lake, ou de quelque autre endroit d'où le concentré serait expédié.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Dans ce cas une autre société minière qui produirait des concentrés dans cette région pourrait les expédier à certaines périodes de l'année au taux de \$4.76, tandis que si elle faisait ses expéditions à d'autres moments de l'année elle devrait payer le taux de \$7.75. Autrement dit, une société pourrait expédier seulement pendant une partie de l'année quand le taux de \$4.76 serait en vigueur tandis que d'autres sociétés devraient expédier au taux de \$7.75.

M. MACDOUGALL: C'est peut-être vrai, mais une société ne serait pas dans une situation plus avantageuse en expédiant ses concentrés que le serait la mine Pine-Point. Je ne crois pas qu'une telle situation puisse se produire, mais c'est possible.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je désire poser une ou deux autres questions à M. Purves. On vous a posé une question au sujet du transport des concentrés dans l'avenir, monsieur Purves, et vous avez déclaré que l'investissement de ces capitaux était une assurance suffisante de la rentabilité continue de l'entreprise aux yeux de la direction du National-Canadien.

M. BALDWIN: Si vous me permettez d'intervenir, monsieur le président, je crois que M. Purves a déclaré que le placement de la *Consolidated Mining and Smelting Company* constituait une assurance suffisante.

M. CHEVRIER: J'accepte cette rectification. Voici ce que je désire savoir: quelle assurance avez-vous que le marché des concentrés se maintiendra? Avez-vous examiné cet aspect de la question au regard des placements de la *Consolidated Mining and Smelting*?

M. PURVES: Nous n'avons aucune assurance à ce sujet, mais nous avons l'autre assurance et c'est ce qui nous intéresse surtout. C'est que la société expédiera 215,000 tonnes par année ou s'exposera à des sanctions.

M. CHEVRIER: Elles ne s'appliqueront qu'en ce qui concerne les frais d'exploitation et d'entretien.

M. PURVES: C'est exactement ce que nous voulons protéger à tout événement.

M. CHEVRIER: Je vois. Monsieur le président, je pourrais peut-être demander au ministre quelle protection existe touchant les capitaux que devra fournir le Gouvernement, peut-être jusqu'à concurrence de 75 millions de dollars?

M. BALCER: C'est prévu par la surcharge de 20 millions de dollars.

M. CHEVRIER: Je le regrette mais je n'ai pas saisi. Je suppose que le ministre fait allusion aux 20 millions de dollars dont il est question au paragraphe a) de l'article 6 du projet de loi. En est-il ainsi?

M. BALCER: Oui.

M. BALDWIN: Nous obtiendrons cela de la mise en valeur des régions septentrionales,—des possibilités à venir du Nord.

M. BALCER: En ce qui concerne le gouvernement nous avons déjà dit que l'avantage qu'il trouvera dans cette entreprise c'est qu'elle fera baisser les déficits du National-Canadien, et quant aux versements que la mine devra effectuer, l'article 6 a) décrit un autre moyen qu'aura le gouvernement de recouvrer une partie des capitaux affectés à l'aménagement de la ligne.

M. CHEVRIER: Si tout marche selon les prévisions le gouvernement recouvrera 20 millions de dollars de ses immobilisations, mais je songe au reste.

M. BALCER: Le reste viendra sous forme de diminution du déficit du National-Canadien.

M. CHEVRIER: Non; je songe au reste du capital. Le gouvernement avancera une somme de 75 millions de dollars ou plus pour l'aménagement de cette ligne, dont 20 millions seront remboursés par la *Pine Point Mines Limited*, tel que prévu à l'article 6 a).

M. BALCER: Oui.

M. CHEVRIER: Je voudrais savoir de quelles assurances concernant la rentabilité de la production des concentrés le gouvernement a tenu compte avant d'investir cette grosse somme? Autrement dit, supposons que le marché ne se maintienne pas,—actuellement il est avantageux,—supposons qu'on hausse les tarifs douaniers applicables aux concentrés et qu'on contingente les expéditions, le gouvernement a-t-il étudié tous les aspects économiques de ce projet?

M. BALCER: C'est un risque que le gouvernement doit courir. J'entends que la mine elle-même court aussi ce risque et, en ce qui concerne le gouvernement, nous avons étudié à fond les possibilités de cette ligne, les perspectives industrielles d'une telle ligne, la mise en valeur du Nord et tous les avantages que rapporтерait à l'ensemble de la nation canadienne la mise en valeur d'une région

nouvelle. Nous avons aussi étudié les possibilités de la mise en valeur de la région du point de vue agricole, du point de vue de l'exploitation forestière et de l'exploitation de nouvelles mines. Après avoir ainsi étudié la question nous en sommes venus à la conclusion que le gouvernement pouvait courir ce risque raisonnable en vue de la mise en valeur de tout le pays.

M. CHEVRIER: Les efforts que déploie le Congrès des États-Unis en vue de hausser les droits douaniers applicables au plomb et au zinc ne semblent pas intéresser ni inquiéter le ministre?

M. BALCER: Le gouvernement en a tenu compte, mais il nous a fallu aussi tenir compte du fait que la mine *Pine Point*, qui est une entreprise privée, investit 20 millions de dollars dans cette affaire. Elle est dans ce commerce, et si elle juge à propos d'y engager une si grosse somme, il faut en conclure qu'elle a confiance en l'avenir du commerce du plomb et du zinc.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question à M. Purves?

M. BALDWIN: Est-il vrai que la *Consolidated Mining and Smelting* a déclaré bien clairement qu'elle aurait besoin de ce supplément de 215,000 tonnes à Tadanac pour maintenir son exploitation à un niveau économique approprié? Le président et les autres directeurs de la *Consolidated Mining and Smelting* ont déclaré que s'il lui fallait attendre deux ou trois ans pour obtenir cette production il lui faudrait probablement importer des concentrés de l'étranger.

M. BALCER: C'est exact; l'importation de concentrés étrangers aurait entraîné l'exportation de dollars canadiens à une prime assez élevée, et aurait aussi causé un fléchissement de la production à Trail. A tout considérer, je crois que cette entreprise est avantageuse pour l'économie canadienne.

M. DRYSDALE: Monsieur le ministre, en parlant des perspectives de l'avenir pourriez-vous nous dire à quel point en sont les négociations avec le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique et le chemin de fer *Pacific Great Eastern*, au sujet des plans de longue portée en vue du raccordement de cette ligne avec le *P.G.E.*? Ce serait un autre pas du gouvernement dans la voie de la mise en valeur continue du Nord, qui transforme les rêves en réalité.

M. CHEVRIER: Vous avez dit cela sans sourire.

M. BALCER: Je n'aimerais pas répondre à cette question parce que nous ne savons pas quels sont les plans de la Colombie-Britannique à ce sujet en ce moment.

M. DRYSDALE: Mais c'est une chose à laquelle on songe en vue d'accroître le rendement de ce chemin de fer; c'est-à-dire, si c'était réalisable du point de vue économique, le *Pacific Great Eastern* en bénéficierait.

M. BALCER: On me dit que tous les concentrés expédiés de Pine-Point le seraient soit par le National-Canadien, le Pacifique-Canadien ou le chemin de fer A.N., et actuellement il n'est aucunement question de transporter ces concentrés par d'autres chemins de fer.

M. DRYSDALE: La réalisation de ce projet pourrait dépendre de la production d'autres concentrés dans cette région, et s'il était réalisable il serait toujours temps de songer à raccorder ces deux chemins de fer.

M. CHEVRIER: Nous n'avons pas encore étudié les termes de la convention dont on a distribué le texte aux membres, et je me demande s'il serait possible d'obtenir une idée générale des obligations que contractent les quatre parties à cette convention. Il en est question très brièvement à l'article 6 du projet de loi, mais je crois que le Comité devrait avoir l'avantage d'entendre une déclaration générale à ce sujet de la part de M. Purves.

M. BALCER: M. MacDougall pourrait plus facilement le faire.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous renseigner le Comité à ce sujet, monsieur MacDougall?

M. MACDOUGALL: Je vais essayer de le faire, monsieur Chevrier. Les obligations générales du National-Canadien sont énoncés dans le paragraphe 1, en vertu duquel le National-Canadien s'engage à construire la ligne aux termes et conditions énoncés dans la convention, à la condition que la *Pine Point Mines Limited* s'engage à mettre la mine en production. La société de chemin de fer estime, sans s'y engager, que la ligne sera achevée au plus tard le 31 décembre 1966. L'industrie est satisfaite de cela. L'industrie à Pine-Point s'engage, de son côté, à livrer au chemin de fer tout le minerai ou tous les concentrés produits par la *Pine Point Mines Limited* pour qu'il les transporte à destination, et elle s'engage à les faire transporter exclusivement par le chemin de fer pendant une période de dix ans; période qui de façon générale commencera dès que la ligne sera ouverte à la circulation.

Au haut de la page 3, la convention stipule que, si la ligne était ouverte à la circulation plus tôt qu'à la fin de décembre 1966 et si la mine était prête à expédier, et s'il y avait entente entre les deux parties, on pourrait commencer les expéditions avant la fin de décembre 1966. On trouvera au bas de la page 10 les obligations que contracte la *Consolidated Mining and Smelting Company*. Cominco, à son titre de principal actionnaire de la *Pine Point Mines Limited*, s'engage à fournir les fonds nécessaires à la *Pine Point Mines Limited* pour mettre, d'ici la fin de décembre 1966, l'usine de production des concentrés en état de produire 215,000 tonnes de concentrés de plomb et de zinc par année, ou de concentrés soit de plomb soit de zinc. Dans le même paragraphe, au haut de la page 11, la *Pine Point* s'engage à mettre la mine de Pine-Point en production au plus tard à cette date. Ce sont les engagements fondamentaux pris par les trois parties en vue de mettre cette industrie en marche et de lui fournir un service de chemin de fer.

M. CHEVRIER: Avez-vous pris part aux négociations relatives à la conclusion de cette entente?

M. MACDOUGALL: Oui, monsieur, j'y ai participé.

M. CHEVRIER: Quand les négociations ont-elles débuté?

M. MACDOUGALL: Elles avaient débuté longtemps avant que j'y participe, je crois. Je n'y ai pas pris part au début. Ma participation remonte au printemps, mais elles étaient déjà entamées depuis un bon moment.

M. CHEVRIER: Monsieur Purves, pourriez-vous nous dire quand elles ont commencé?

M. PURVES: Je n'ai pas la date ici, mais je crois qu'elles ont commencé au cours de l'hiver dernier. C'est alors que j'ai commencé à y participer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois savoir qu'il y aura une certaine concurrence au sujet du transport de la marchandise en général, et concurrence de la part de la grande route Mackenzie. On nous a dit que le transport des concentrés de minerai des mines de Pine-Point couvrirait entièrement les frais d'exploitation et d'entretien de la ligne. Alors je me demande quelle ligne de conduite le National-Canadien adoptera relativement au transport de la marchandise à destination de cette région, et quelle attitude il prendra à l'égard de la concurrence que lui apportera la grande route Mackenzie. En établissant ses taux, le chemin de fer considérera-t-il qu'il n'a pas d'autres frais à acquitter à l'égard de cette ligne, que les frais d'exploitation et le reste sont déjà acquittés, et qu'il n'a pas à tenir compte des frais des immobilisations en établissant les taux? Quelle serait la ligne de conduite du chemin de fer à ce sujet?

M. MACDOUGALL: Monsieur Browne, je dirais, je crois, que nous suivrions exactement la même ligne de conduite relativement à l'établissement de taux pour faire face à la concurrence que celle que nous suivons dans toute autre partie du Canada. Nous n'attacherons pas d'importance particulière au fait que cette industrie s'est engagée à acquitter tous les frais d'exploitation et d'entretien. Il

en est ainsi parce que dans l'entente avec l'industrie nous avons indiqué clairement que nous comptons qu'elle ne portera ce fardeau additionnel qu'aussi longtemps qu'il n'y aura pas un volume suffisant de trafic général pour en assumer le poids, et que nous espérons bien sincèrement que le transport,—tant à destination de l'intérieur que de l'extérieur de la région,—de denrées autres que du minerai et des concentrés atteindra un point où la surcharge que doit payer cette industrie, pour porter le taux à un niveau qui permettra de couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, pourra être supprimée de manière que le transport des marchandises puisse s'effectuer aux taux réguliers.

M. PURVES: Puis-je ajouter que les frais d'exploitation occasionnés par le nouveau trafic devront être acquittés par ce trafic.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je sais qu'il y aura une certaine augmentation mais l'entretien de la ligne est réellement la seule chose qui compte.

M. PURVES: Oui, l'entretien de la ligne est la chose la plus importante.

L'article 1 est adopté.

Les articles 2 à 5 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 6:

M. CHEVRIER: Il y a une ou deux choses qui m'inquiètent et en voici une d'elles: A quoi serviront ces 20 millions de dollars? Quelle partie de ces 20 millions sera affectée aux frais d'exploitation, le cas échéant, et quelle partie sera affectée aux immobilisations? D'après la discussion et les réponses qu'on a fournies jusqu'à présent, il me semble qu'une partie de ces 20 millions de dollars sera affectée aux frais d'exploitation et d'entretien et une partie aux immobilisations. Le ministre pourrait-il dire quelle partie de ces 20 millions de dollars sera affectée aux frais d'exploitation, le cas échéant, et quelle partie, aux immobilisations?

M. George A. SCOTT (*sous-ministre adjoint, ministère des Transports*): Si tout va bien, si la valeur des concentrés est suffisante pour permettre de réaliser les 20 millions de dollars,—ce montant est le maximum,—alors toute cette somme servira à rembourser au gouvernement une partie du capital qu'il a engagé dans cette ligne. Ce montant variera d'après la valeur des concentrés. Or, il se peut qu'au cours de la période de dix ans les mines de Pine-Point produisent plus que les 215,000 tonnes ou moins que ce volume; mais aux fins de protéger le chemin de fer et d'éliminer toute possibilité d'un déficit d'exploitation, il est stipulé que tout excédent accumulé par les mines de Pine-Point servira d'abord à combler tout déficit. En second lieu si le montant du surplus n'est pas suffisant, alors on pourra affecter à cette fin une partie de la contribution de 20 millions de dollars. Si ce montant ne suffisait pas à combler le déficit la société *Pine Point Mines* serait alors obligée de verser la différence en espèces, jusqu'à concurrence de \$7.75 la tonne; de sorte qu'il pourrait arriver, dans certaines circonstances, qu'une partie des 20 millions de dollars soit affectée au paiement des frais d'exploitation. Il y a aussi une disposition qui prescrit que lorsqu'il y a un surplus, on peut affecter ledit surplus au remboursement de toute somme que la *Pine Point Mines* aurait pu verser en espèces, et aussi de tout montant qu'on aurait pu puiser dans les 20 millions de dollars du gouvernement.

M. CHEVRIER: Cette dernière réponse a trait à b) la garantie accordée à la société minière.

M. SCOTT: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Il y a la garantie à la société par *Pine Point Mines* et ensuite la garantie par Sa Majesté. Est-ce que je comprends bien cette disposition; est-ce que b) renferme une garantie par la *Pine Point Mines Limited* jusqu'à concurrence de a) et aussi une garantie par Sa Majesté à l'égard d'un volume de trafic sur la ligne ferroviaire qui permettra d'assurer le recouvrement du coût d'exploitation et d'entretien de ladite ligne?

M. SCOTT: Le paragraphe b) a réellement trait au coût, s'il y a un déficit; et si la société minière n'a pas accumulé un surplus suffisant en versant \$7.75 la tonne, alors on pourra puiser une partie des 20 millions de dollars destinés au remboursement des immobilisations, et c'est l'engagement que prend Sa Majesté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ces renseignements répondent-ils à votre question, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Le temps est bien important ici. Je crois que nous devrions disposer de plus de temps pour étudier cette convention. Je ne sais pas quels sont les sentiments du Comité à ce sujet.

Les articles 6 à 8 sont adoptés.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: L'Annexe est-il adopté?

M. CHEVRIER: Puis-je poser une question au sujet du montant de \$171,233 le mille? Comment a-t-on établi ce chiffre? Comment se compare-t-il, par exemple, à d'autres lignes ferroviaires aménagées dans des régions minières comme celle de Lynn-Lake.

M. PURVES: On en est arrivé à ce chiffre en divisant le total par 438 milles, monsieur. Je regrette de ne pas avoir ce tableau ici. Je vous l'obtiens. Je croyais l'avoir ici.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Êtes-vous satisfait, monsieur Chevrier? M. Purves pourrait communiquer ces renseignements au ministre, afin qu'il vous les fasse parvenir.

M. CHEVRIER: Ne pourrait-on pas les consigner au compte rendu? Y a-t-il inconvénié à produire ces renseignements?

M. PURVES: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce convenu.

Adopté.

COÛT LE MILLE

Sherridon à Lynn-Lake	\$117,000
Terrace à Kitimat	\$232,000
Beattyville à Chibougamau	\$113,000
Bartibog à Heath Steel Mines	\$103,000
Sipiwesk à Thompson, Man.	\$143,000
Optic-Lake à Chisel-Lake	\$124,000
Hillsport à Manitouwadge	\$109,000
St-Félicien à Lac-Caché	\$124,000
Mattagami à Lac-Mattagami (est.)	\$140,000

L'Annexe est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill sans modification?

Adopté.

C'est tout. Je vous remercie messieurs.

