Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill S-13, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique»

Président intérimaire: L'honorable H. de M. MOLSON

SÉANCE DU MERCREDI 22 FÉVRIER 1961

TÉMOINS:

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

RAPPORT DU COMITÉ

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

RAPPORT DU COMITÉ

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

et les honorables sénateurs

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

50 membres

(Quorum 9)

---

* membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du 16 février 1961.

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Stambaugh propose, appuyé par l'honorable sénateur Dessureault, que le Bill S-13, intitulé: Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 22 février 1961.

Conformément à l'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit à onze heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Baird, Blois, Connolly (*Halifax-Nord*), Dessureault, Gladstone, Gouin, Isnor, Kinley, Molson, Smith (Kamloops), Stambaugh, Woodrow—12.

En l'absence du président, l'honorable sénateur Molson est élu président suppléant.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, greffier légiste et conseiller parlementaire.

Le bill S-13, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, est lu et étudié.

Pour expliquer le bill sont entendus M. Gregory J. Gorman, avocat à la Compagnie de Chemin de fer Canadien du Pacifique, et M. Colpitts, ingénieur en chef à la Compagnie de Chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur la proposition de l'honorable sénateur Stambaugh, appuyée par l'honorable sénateur Blois, il est résolu de recommander que permission soit accordée d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 200, en français, du compte rendu des délibérations relatives audit bill. Sur la proposition de l'honorable sénateur Kinley, il est résolu de faire rapport dudit bill sans aucun amendement.

A onze heures et demie, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel avis du président.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

MERCREDI, 22 février 1961.

Le Comité permanent des transports et communications auquel a été déféré le bill S-13 intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 16 février 1961, a étudié ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président suppléant,
H. de M. Molson.

LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 22 février 1961.

Le Comité permanent des transports et communications auquel a été déféré le bill S-13, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, se réunit à onze heures du matin.

Le sénateur HARTLAND DE M. MOLSON (*président suppléant*) préside.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est entendu qu'un rapport sténographique sera fait des délibérations du Comité sur le bill.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est entendu que seront imprimés 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous avons reçu du greffier légiste et conseiller parlementaire du Sénat le rapport que voici:

A mon avis, ce bill est parfaitement légal, et je n'ai rien à proposer pour le modifier.

Il y a aussi un mémoire de M. Jacques Fortier portant que le ministre des Transports ne s'oppose aucunement à l'adoption du bill.

Honorables sénateurs, nous avons parmi nous M. Gregory Gorman, avocat de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique ainsi que M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef de la même compagnie. Lequel des deux voulez-vous entendre d'abord?

Le sénateur STAMBAUGH: Je pense que nous devrions entendre M. Gorman en premier.

M. GREGORY J. GORMAN, avocat de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique: Monsieur le président, et honorables sénateurs, le présent bill a pour but de permettre à la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique de construire une voie ferrée près de Rimbey (Alberta) qui est un point situé sur le tronçon Hoadley entre Lacombe et Leduc. Le but de la ligne dont le parcours serait de 8 milles et quart est de relier le tronçon à Rimbey, à une usine de conditionnement du gaz érigée par la *British American Oil Company* et maintenant en état de fonctionnement partiel.

Le sénateur Stambaugh, au moment de se faire le parrain du bill et d'en proposer la deuxième lecture, le 16 février, au Sénat, a donné une explication complète et soignée des buts que poursuit le bill, de l'usage auquel servira l'usine ainsi que de l'historique des chemins de fer dans la région. Je ne sais pas si c'est le bon plaisir des honorables sénateurs que je revienne là-dessus en détail.

Le sénateur ISNOR: Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Le sénateur Stambaugh nous a expliqué tout le fondement du bill.

M. GORMAN: M. Colpitts, l'ingénieur en chef de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, est parfaitement au courant de la ligne proposée et est prêt à répondre aux questions qui lui seront posées.

M. C. A. COLPITTS, *ingénieur en chef de la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique*: Monsieur le président et honorables sénateurs, je me contenterai de donner une brève description du territoire que va traverser cette ligne, de notre tronçon de Hoadley à l'usine de la *British American Oil Company*, jusqu'à un point désigné sous le nom de Home-Clen.

Les deux premiers milles se trouvent dans une région basse au sol argileux qui produit d'abondantes récoltes de foin et de grain. On y voit ici et là des étendues d'épaisses broussailles. Les trois autres milles renferment un terrain accidenté où se rencontrent des terres cultivées, de l'herbe dense et d'épais bosquets. Le sol est en général sablonneux. Viennent ensuite, sur une distance de deux milles et demi, des terres basses et marécageuses, couvertes d'herbes et des broussailles. Cette partie se trouve dans la vallée située du côté nord de la sinueuse rivière Blindman. Enfin, une étendue de trois quarts de mille s'élève rapidement de la vallée vers l'endroit où se trouve l'usine et où le sol est sablonneux. L'étendue que doit sillonner la ligne renferme des pâturages et des terres où se pratique un peu l'agriculture. Cette partie de la ligne ne pose aucun grand problème d'ordre technique. Il n'y a aucun pont à ériger et nous ne prévoyons aucune espèce de difficulté pendant la construction de la ligne en question.

Le sénateur BAIRD: Vous dites que la ligne aura huit milles de longueur?

M. COLPITTS: Oui, 8.4 milles.

Le sénateur STAMBAUGH: La ligne traverse-t-elle la rivière Blindman?

M. COLPITTS: Non. Nous n'aurons aucun pont.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Y a-t-il déjà une voie ferrée à cet endroit?

M. COLPITTS: Non, sénateur, il n'y a rien actuellement.

Le sénateur ISNOR: Vu que les comptes viendront devant nous, quel est le coût estimatif de cette ligne, par mille?

M. COLPITTS: Environ $83,000.

Le sénateur ISNOR: Vous avez un but à atteindre en construisant cette ligne?

M. COLPITTS: Parfaitement.

Le sénateur ISNOR: Quel est-il?

M. COLPITTS: Servir l'usine de la *British American Oil Company*.

Le sénateur ISNOR: A la demande de la compagnie?

M. COLPITTS: Oui.

Le sénateur ISNOR: A combien estimez-vous le revenu que vous obtiendrez de cette voie ferrée?

M. COLPITTS: C'est une question qui est à l'étude. Il est entendu que le traffic sera garanti.

Le sénateur ISNOR: La garantie est-elle fixée? C'est ce que je veux savoir.

M. COLPITTS: Je crois que oui, mais je ne saurais l'affirmer. J'ai des chiffres qui indiquent la garantie qui a été proposée, mais j'ignore si cette garantie a été signée.

Le sénateur ISNOR: Voulez-vous nous dire quelles sont les conditions proposées pour l'entente?

M. COLPITTS: Oui, il est proposé que, pour les cinq premières années, l'usine garantira au chemin de fer une somme de deux millions et demi de dollars.

Le sénateur ISNOR: Un total de deux millions et demi de dollars?

M. COLPITTS: Oui, en revenus bruts.

Le sénateur ISNOR: Pour cinq ans?

M. COLPITTS: Les cinq premières années. Pour chaque période supplémentaire de douze mois, le revenu est estimé à trois quarts de million de dollars.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Soit, $750,000 par année?

M. COLPITTS: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Après les cinq premières années?

M. COLPITTS: Oui. La garantie prendra fin lorsque le revenu aura atteint treize millions et demi de dollars.

Le sénateur ISNOR: Quelle sera la dépense?

M. COLPITTS: 690,000 dollars.

Le sénateur WOODROW: En supposant que la garantie ne soit pas donnée, proposerez-vous de procéder à la construction de la voie ferrée?

M. COLPITTS: J'en doute fort, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Je suppose qu'il n'y a nul autre intérêt qui entre en cause?

M. COLPITTS: Non, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Votre estimation comprend-elle le matériel roulant?

M. COLPITTS: Non.

Le sénateur KINLEY: Seulement la voie ferrée?

M. COLPITTS: Oui, monsieur.

Le sénateur GOUIN: Quels genres de marchandises comptez-vous transporter?

M. COLPITTS: Du souffre, du propane, du butane et il y aura aussi peut-être d'autres expéditions émanant de la société pétrolifère.

Le sénateur BAIRD: S'agit-il d'un moyen de transport public?

M. COLPITTS: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: Il n'y a pas de voie d'évitement, à la ligne allant de Rimbey à l'usine de la *British American,* n'est-ce pas?

M. COLPITT: Non, monsieur, seulement les voies d'évitement à l'usine.

Le sénateur ISNOR: Une autre question. Le but principal est de servir la *British American?*

M. COLPITTS: Précisément, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Ferai-je rapport du bill?

(Rapport est fait du projet de loi.)

Sur ce, le Comité s'ajourne.

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill C-69 intitulé:

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.

Président intérimaire: L'honorable Léon Méthot

SÉANCE DU MERCREDI 1er MARS 1961

TÉMOINS:

L'hon. Léon Balcer, ministre des Transports.
M. K.M. Ralston, ingénieur minier et commissaire à l'expansion du National-Canadien; et M. Pierre Taschereau, c.r., conseiller de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

RAPPORT DU COMITÉ

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

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'hon. ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs:

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

50 membres

(Quorum 9)

*Membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, mercredi le 1er mars 1961.

«Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la proposition de l'honorable sénateur Courtemanche, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Brooks, C.P., tendant à la 2e lecture du bill C-69, intitulé: "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».

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

Le bill est alors lu pour la 2e fois.

L'honorable sénateur Courtemanche, C.P., propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Méthot, que le bill soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J.F. MacNeill.

RAPPORT DU COMITÉ

MERCREDI 1er mars 1961

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le Bill C-69, intitulé: «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», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat, sans modification.

Le tout respectueusement soumis.

Le Président suppléant,
LÉON MÉTHOT.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 1er mars 1961

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit à 5 heures de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs: Aseltine, Blois, Brunt, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Courtemanche, Emerson, Hayden, Horner, Isnor, Jodoin, Lambert, Lefrançois, Macdonald, Méthot, Pearson, Power, Smith (*Queens-Shelburne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh et Woodrow.

En l'absence du président, l'honorable sénateur Méthot a été élu président suppléant.

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

Le Comité procède à la lecture et à l'examen du bill C-69, intitulé: «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».

Sur proposition de l'honorable sénateur Isnor ,appuyé par l'honorable sénateur Smith (*Queens-Shelburne*), il est RÉSOLU que le rapport recommande d'autoriser le Comité à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur ledit bill.

Les personnes suivantes rendent témoignage et donnent des explications sur le bill: l'hon. Léon Balcer, ministre des Transports; MM. K.M. Ralston, ingénieur minier et commissaire à l'expansion de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; et Pierre Taschereau, c.r., conseiller de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Il est décidé de faire rapport dudit bill sans modification. A six heures et demie du soir, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
James D. MacDonald.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi le 1er mars 1961.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le Bill C-69, qui porte sur 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, se réunit aujourd'hui à 5 h. 15 de l'après-midi, sous la présidence du sénateur LÉON MÉTHOT, président suppléant.

Sur la motion dûment présentée et appuyée, le Comité convient de faire préparer le compte rendu sténographique de ses délibérations sur le bill.

Sur la motion dûment présentée et appuyée, le Comité convient de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 500 exemplaires en français de ses délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, nous comptons parmi nous M. K. M. Ralston, ingénieur minier et commissaire à l'expansion de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, ainsi que Me Pierre Taschereau, c.r., avocat-conseil de la Compagnie des chemins de fer antionaux du Canada.

Monsieur Ralston, pourriez-vous nous dire, de façon générale, en quoi consiste le bill?

M. K. M. RALSTON, *ingénieur minier et commissaire à l'expansion de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*: Monsieur le président, honorables sénateurs, c'est avec plaisir que nous nous mettons à vos ordres, M. Taschereau et moi, en vue de répondre à toute question que vous voudrez nous poser au sujet de l'embranchement ferroviaire à l'étude.

Ce qu'on se propose de faire, vous le savez sans doute, c'est de construite et d'exploiter un embranchement partant des environs du point milliaire 72 de la ligne Barraute-Chibougamau et allant vers le nord-ouest, jusqu'à la région du lac Mattagami, en Abitibi, dans le nord-ouest du Québec. Cette ligne ferroviaire apparaît ici sur la carte. Là, c'est le point milliaire 72.

Le sénateur HAYDEN: Qu'est-ce qu'on trouve dans cette région en fait de ressources minières?

M. RALTON: J'y arrive dans un instant, Monsieur le sénateur. La partie de la ligne dont on a fait le levé mesure environ 60 milles, et l'on estime que les frais de construction, y compris une marge de dépenses imprévues de 15 p. 100, s'établiront à $9,660,000.

Le chemin de fer projeté a pour but d'assurer un service ferroviaire à partir des mines du lac Mattagami lui-même, et, plus généralement, de desservir l'ensemble d'une nouvelle région minière, — celle que vous voyez ici —, région où pourra se faire aussi, éventuellement, l'exploitation du bois à pâte.

Le sénateur ASELTINE: Est-ce qu'on y trouve des terres agricoles?

M. RALSTON: Oui, monsieur.

Le sénateur ASELTINE: Apparemment, la superficie qu'on peut cultiver et exploiter est assez considérable, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Oui, je crois que c'est exact.

Le sénateur HAYDEN: Est-ce que nous sommes renseignés sur la qualité du sol?

M. RALSTON: On nous dit que le sol est favorable à l'agriculture. Il se trouve juste au milieu de la zone d'argile. Il va falloir le défricher, naturellement; mais on nous dit qu'une fois défriché et une fois drainé, il offrira à l'agriculture de très bonnes possibilités.

Le sénateur STAMBAUGH: Et le bois qui s'y trouve actuellement, il est de quelle sorte?

M. RALSTON: C'est surtout de l'épinette.

Le sénateur STAMBAUGH: Les arbres sont-ils assez gros pour qu'on en fasse du bois de construction?

M. RALSTON: Oui, des billes de sciage, et aussi du bois à pâte.

Le sénateur ASELTINE: Est-ce que tout est boisé?

M. RALSTON: Le long de la ligne, ici, en divers endroits, c'est très densément boisé. Dans la région entourant la ligne qui va du point milliaire 72 de la ligne Barraute-Chibougamau à l'extrémité de l'embranchement proposé, divers endroits ont certains peuplements de bois à pâte qui sont bien fournis. On y compte une moyenne d'environ 13 cordes à l'acre. Dans la région qui entoure le lac Mattagami lui-même, la moyenne est juste à peu près deux fois plus élevée, soit 26 cordes à l'acre.

Le sénateur ASELTINE: Jusqu'où cette forêt s'étend-elle, au nord, à l'est et à l'ouest?

M. RALSTON: La région dont je parle contient environ 21 millions de cordes de bois vendable et, en gros, elle s'étend depuis le côté est du lac Mattagami jusqu'au lac Grasset et, vers le sud, jusqu'à une ligne partant du point milliaire 72 et allant de l'est à l'ouest.

Le sénateur EMERSON: A qui ce territoire appartient-il?

M. RALSTON: A l'heure actuelle, c'est un territoire de la Couronne. Il appartient à la province.

Le sénateur POWER: Est-ce que quelqu'un détient un permis d'exploitation, à l'heure actuelle?

M. RALSTON: Je ne crois pas qu'on ait délivré de tels permis jusqu'à présent.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce qu'il y a eu des concessions de terrains?

M. RALSTON: Nous croyons savoir que la question des concessions n'a pas encore dépassé le stade des négociations. A notre connaissance, personne n'a encore obtenu de concession effective.

Le sénateur ASELTINE: Les cours d'eau sont orientés vers le nord, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur ASELTINE: Et le bois à pâte va descendre par la ligne?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur EMERSON: A quel endroit se trouve la fabrique la plus rapprochée de cette région?

M. RALSTON: Je suppose que ce serait dans la région du lac St-Jean, soit une distance de 394 milles.

Le sénateur POWER: C'est 394 milles pour aller où?

M. RALSTON: Pour atteindre la région d'Arvida-Chicoutimi, à environ 400 milles de l'extrémité de la ligne projetée.

Le sénateur POWER: Est-ce qu'on a l'intention de construire une fabrique de papier dans les environs, le long du parcours?

M. RALSTON: Une fabrique de papier, je ne sais pas, mais je sais que l'industrie du papier souhaite fort exploiter la région.

Le sénateur POWER: Mais vous ne savez pas encore qui possède le permis nécessaire.

M. RALSTON: Non, je ne crois pas que personne ait un permis.

Le sénateur POWER: A votre connaissance, le gouvernement provincial n'a pas encore fait l'adjudication des permis?

M. RALSTON: A notre connaissance, il y a des négociations en cours. C'est tout ce que nous savons.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Ralston, pourriez-vous nous dire quelles sont vos fonctions?

M. RALSTON: Je suis un ingénieur minier au service du National-Canadien.

Le sénateur ISNOR: Et M. Purves, qui devait venir, qui est-ce?

M. RALSTON: C'est le chef du service d'expansion.

Le sénateur ISNOR: Eh bien, c'est d'expansion qu'il s'agit, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Il s'agit d'expansion, mais c'est d'abord une question minière.

Le sénateur ISNOR: Je suis bien content de voir que M. le ministre est ici, mais je me demandais pourquoi M. Purves n'y était pas.

M. RALSTON: Au fait, la principale raison d'être de cette ligne, quoique ce ne soit pas la seule, c'est de permettre la mise en valeur des ressources minières. Nous espérons, évidemment, que d'autres choses suivront par la suite, mais elles n'ont pas la même importance.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Y a-t-il des mines qui sont déjà en cours d'exploitation?

M. RALSTON: Pas encore, mais les préparatifs sont en cours.

Le sénateur HORNER: Les bâtiments y sont déjà?

M. RALSTON: De façon très approximative, la situation est celle-ci: la *Mattagami Lake Mines* a constaté la présence d'un peu plus de deux millions de tonnes d'un minerai dont chaque tonne comprend en moyenne environ 12½ p. 100 de zinc, ¾ p. 100 de cuivre et une quantité d'or et d'argent valant à peu près $1.75 la tonne.

Le sénateur POWER: Avez-vous dit du fer aussi?

M. RALSTON: Non. A peu près $1.75 en or et en argent, une petite quantité.

Le sénateur ASELTINE: Et du cuivre?

M. RALSTON: Oui, et 12½ p. 100 de zinc.

Le sénateur CONNELLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous nous donner les noms des compagnies propriétaires?

M. RALSTON: Oui. La principale, c'est la *Mattagami Lake Mines Limited.* C'est elle qui a le grand gisement. Au sud et contigue à celle-ci, se trouve une autre propriété, du nom de *Orchan Mines Limited,* qui comprend un gisement assez considérable à l'heure actuelle et où, je crois, des réserves supplémentaires de minerai seront mises en valeur à mesure que le travail avancera. Enfin, à environ sept milles vers le nord-ouest, se trouve une propriété du nom de *New Hosco Mines.*

Le sénateur POWER: Ces compagnies minières vous garantissent-elles que le chemin de fer, une fois construit servira à transporter un certain nombre de tonnes de produits?

M. RALSTON: Oui, *la Mattagami Lake Mines Limited* nous a garanti un certain nombre de tonnes: il s'agit de 140,000 tonnes de concentré de zinc par année pendant dix ans.

Le sénateur ISNOR: En argent, qu'est-ce que cela peut représenter?

M. RALSTON: Le concentré de zinc et le concentré de cuivre donneront en gros $1,600,000 de revenu brut.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Par année?

M. RALSTON: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et vous avez une garantie de dix ans?

M. RALSTON: Oui. Nous avons une garantie qui est valable pour dix ans et selon laquelle la *Mattagami Lake Mines Limited* s'engage à expédier, durant cette période, 140,000 tonnes par année. En fait, ce qu'elle se propose d'expédier, par année, c'est 165,000 tonnes.

Le sénateur ISNOR: Vous avez conclu une convention?

M. RALSTON: Oui, signée et scellée.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Garantie? Y a-t-il un dépôt quelconque qui garantisse au chemin de fer l'exécution du contrat?

M. RALSTON: Non. Notre plus grande sauvegarde, c'est que nous sommes convaincus de l'honnêteté de la compagnie et de la valeur du gisement.

Le sénateur HAYDEN: La compagnie s'est engagée envers vous. Si elle ne paie pas et que le zinc ait le moindrement de valeur, vous pourriez prendre l'entreprise en main.

M. RALSTON: Je doute que nous le fassions.

Le sénateur HORNER: Cela a tout l'air d'un chemin de fer qui va être rentable dès le début.

M. RALSTON: Selon nos prévisions, cela sera une entreprise très lucrative.

Le sénateur HORNER: Si toutes les lignes offraient la même garantie, la situation des chemins de fer ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La garantie de dix ans entre en vigueur dès que le chemin de fer est terminé, si je comprends bien?

M. RALSTON: La période de garantie commence six mois après la date où la Commission des transports du Canada nous autorise à exploiter le chemin de fer.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il n'y a pas d'autres compagnies que ces compagnies minières qui s'engagent à faire affaire avec vous?

M. RALSTON: Non.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Mais vous vous attendez que l'exploitation des réserves forestières qui se trouvent là-bas vous apporte des recettes supplémentaires?

M. RALSTON: Bien sûr. Seulement, dans nos calculs, dans nos prévisions, nous ne comptons pas sur autre chose que sur l'exploitation des mines du lac Mattagami et le commerce qui naîtra de l'établissement à cet endroit d'une population de trois à cinq milles âmes.

Le sénateur EMERSON: La *Mattagami Lake Mines,* est-elle une filiale d'une grande compagnie quelconque, telle que la *Noranda Mines?*

M. RALSTON: La *Mattagami Lake Mines* est entre les mains de trois compagnies très considérables: la *Noranda Mines Limited,* la *McIntyre Porcupine Mines Limited,* et la *Canadian Exploration Limited,* qui est une filiale appartenant entièrement à la *Placer Development Limited.* Quand elles auront exercé toutes leurs options, elles seront propriétaires de quatre des six millions d'actions qui constituent la mise de fonds.

Le sénateur EMERSON: Ces grosses compagnies ne garantissent pas l'exécution du travail?

M. RALSTON: Non. Ces compagnies sont en mesure d'être de très gros actionnaires.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur Ralston, ce 12 p. 100 de zinc . . .

M. RALSTON: 12½ p. 100.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce une teneur qu'on considère comme exceptionnellement élevée pour du minerai qui se trouve si loin des voies de transport?

M. RALSTON: C'est une teneur qu'on considère comme extrêmement bonne, en effet. Douze et demi p. 100 de zinc dans un gisement, c'est à peu près ce qu'on trouve de plus élevé au Canada, ou c'est *parmi* ce qu'on trouve de plus élevé. La plupart des gisements en comptent environ 4, 5 ou 6 p. 100.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Auriez-vous une idée du pourcentage de zinc que contenait le minerai de la région du nord du Nouveau-Brunswick vers laquelle on a construit un chemin de fer il y a à peine quelques années?

M. RALSTON: Oui: il était beaucoup moins élevé.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que vous auriez à l'esprit un chiffre précis?

M. RALSTON: Je le savais, mais je l'ai oublié. Il me semble que c'était aux alentours de 4 à 5 p. 100. La compagnie a commencé à produire, malheureusement, au moment où les prix des bas métaux avaient presque atteint leur sommet. Elle avait un minerai dont le traitement présentait de grandes difficultés et dont la qualité, naturellement, était loin d'arriver avec celle du minerai de la Mattagami.

Le sénateur HAYDEN: Est-ce que les difficultés d'ordre métallurgique sont nombreuses dans le cas actuel?

M. RALSTON: Il n'y en a pas une seule. Les épreuves métallurgiques ont montré que le minerai est propre et facile à traiter.

Le sénateur HAYDEN: Et le marché, où se trouve-t-il?

M. RALSTON: La compagnie expédiera vers les divers marchés du monde: les États-Unis, l'Europe et, naturellement, le Canada.

Le sénateur HAYDEN: Est-ce qu'elle a des contrats dont vous avez eu connaissance?

M. RALSTON: Non, mais elle a fait un examen très approfondi de la situation du marché.

Le sénateur POWER: Quel serait le port de mer le plus à sa portée, Chicoutimi?

M. RALSTON: Ce serait sans doute Chicoutimi. Chicoutimi est à 400 milles, environ, et Montréal, à 630.

Le sénateur POWER: Il y a aussi la ville de Québec que vous auriez pu citer, juste en passant comme cela.

M. RALSTON: Je n'ai pas de chiffre pour Québec.

Le sénateur POWER: J'ai bien pensé que le National-Canadien n'en aurait pas pour Québec. C'est là-dessus que j'appelle votre attention.

M. RALSTON: Québec serait moins loin que Montréal, naturellement.

Le sénateur HAYDEN: Où sera la fonderie?

M. RALSTON: Cela, Monsieur, c'est une chose que nous ne savons pas de façon précise. Ce sera quelque part dans la province de Québec, près d'un port en eau profonde. Il est certain, cependant, qu'il faut être près, ou assez près, d'une source d'énergie, vu que l'opération exige de très grandes quantités d'énergie. Il faut être près d'un port en eau profonde afin d'avoir accès aux marchés mondiaux et, de plus, dans une région qui fait une grande consommation d'acide, ou à proximité d'une telle région.

Le sénateur HAYDEN: Quand le concentré quittera le lac Mattagami, à quel endroit la ligne ira-t-elle le porter? C'est une distance de 72 milles, n'est-ce pas?

M. RALSTON: La ligne a environ soixante milles de long. Elle part du point milliaire 72, au nord de Barraute. Si l'affinerie est située dans la vallée du Saint-Laurent, c'est là que nous transporterons le concentré.

Le sénateur LAMBERT: Est-ce qu'il n'y a pas été question, il y a quelques années, d'établir une fonderie à Chibougamau?

M. RALSTON: Oui, c'est exact. Seulement, il s'agissait d'une fonderie de cuivre, non d'une affinerie de zinc. Il y en a été question il y a à peu près 18 mois. Mais, comme je vous dis, il s'agissait d'une fonderie de cuivre.

Le sénateur PEARSON: Peut-on dire que le tracé du chemin de fer était le meilleur qu'on pût choisir, compte tenu de la configuration du pays.

M. RALSTON: Le choix du tracé s'est fait en fonction de deux choses: la configuration du pays, et la géologie du pays.

Le sénateur PEARSON: Je me demandais si ce serait préférable d'envoyer cela droit vers le sud?

M. RALSTON: Eh bien, ici, c'est 60 milles, où je vous montre, et, par ce chemin-ci, c'est 118 milles.

Le sénateur PEARSON: Je me demandais si vous pourriez faire passer la ligne par une région qui soit plus propice à l'expansion des affaires le long du parcours?

M. RALSTON: Nous croyons que, pour l'exploitation des mines, ainsi que pour celle du bois à pâte, c'est mieux ici.

Le sénateur ISNOR: Quelles répercussions cette exploitation va-t-elle avoir sur les autres exploitations, dans l'ensemble du pays?

M. RALSTON: Eh bien, il s'agit là d'une question à laquelle il n'est pas facile d'apporter une réponse.

Le sénateur ISNOR: Il est pourtant très important de le savoir. Vous avez là une nouvelle exploitation. Or, pour connaître ses chances de succès, j'ai pensé que, tout naturellement, vous alliez tenir compte de ses répercussions sur les autres exploitations.

M. RALSTON: Du zinc, le marché mondial n'en manque pas. C'est donc dire que les gens qui vont faire de l'argent, ou simplement survivre, ce sont ceux qui pourront produire du zinc en réduisant le plus possible le prix de revient, et aussi ceux dont le minerai a une teneur élevée. Or, le cas présent répond à ces deux exigences. Pour ce qui est des répercussions que cela va comporter pour les autres producteurs, je crois qu'ils pourront vendre leur zinc eux aussi. De fait, bon nombre d'entre eux songent à s'unir à l'affinerie, ou du moins à s'y associer, ce qui fait qu'en fin de compte une partie de la production des mines du lac Mattagami et de diverses autres mines sera affinée dans la nouvelle affinerie et qu'une partie de la production demeurée sous la forme de concentré de zinc sera vendue aux États-Unis et à l'Europe. Car c'est réellement le concentré qu'on veut avoir là-bas; les usines sont là, les frais d'établissement sont acquittés, et l'on veut du concentré pour les alimenter, ces usines.

Le sénateur HAYDEN: Ce montant de $1,600,000, est-ce celui des recettes brutes qui proviendront des concentrés?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Quel est le montant de recettes auquel on s'attend?

M. RALSTON: Nous estimons que l'ensemble des recettes atteindra $2,300,000.

Le sénateur HAYDEN: Je ne comprends pas encore très bien à quoi correspond ce montant de $1,600,000.

M. RALSTON: C'est ce que rapporteront les concentrés à eux seuls.

Le sénateur HAYDEN: Ce sont les recettes annuelles que vous allez tirer du transport?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Cela revient à 8 ou 10 dollars la tonne, n'est-ce-pas?

M. RALSTON: Le montant de $1,600,000 implique 165,000 tonnes par année de concentré de zinc et 25,000 tonnes par année de concentré de cuivre.

Le sénateur HAYDEN: C'est tout ce que vous demandez pour transporter cette marchandise en utilisant les chemins de fer que vous avez ou que vous allez construire. C'est à cela que je voulais en venir.

M. RALSTON: C'est le chiffre des recettes que nous procurera le transport des concentrés à partir de l'extrémité de la ligne projetée, ici, puis sur nos autres lignes.

Le sénateur HAYDEN: S'il vous faut aller encore 400 milles plu loin, quel pourrait être, alors, le prix demandé pour transporter une tonne de concentré?

M. RALSTON: Bien, nous avons ici, par exemple, un tarif-marchandises pour une distance d'environ 400 milles. Ce tarif-marchandises est de $8.90 par tonne courte de concentré de zinc.

Le sénateur HAYDEN: Cela, c'est pour le travail supplémentaire?

M. RALSTON: Non, c'est à partir d'ici, de Mattagami.

Le sénateur HAYDEN: Vous voulez dire que c'est pour aller de là à Saint-Jean?

M. RALSTON: Bien, pour aller n'importe où, sur une distance de 400 milles. Pour transporter le concentré de cuivre sur une distance de 230 milles, c'est-à-dire jusqu'à la fonderie de Noranda, le tarif est de $7.37 la tonne. Alors, en groupant ces deux chiffres et le nombre de tonnes qu'il y a à transporter dans chaque cas, on obtient le montant dont j'ai parlé.

Le sénateur HORNER: La fonderie de Noranda ne pourrait pas recevoir tout le minerai, mais seulement le cuivre?

M. RALSTON: Seulement le concentré de cuivre. C'est une fonderie de cuivre, non une affinerie de zinc.

Le sénateur ISNOR: Je suppose que vous avez examiné l'ensemble du marché, ainsi que les offres auxquelles pourrait donner lieu la concurrence qui apparaîtrait si la situation qui existe en Afrique était corrigée. Et je présume que vous avez fait entrer en ligne de compte les réserves de la Russie?

M. RALSTON: C'est-à-dire que nous n'avons pas tenu compte de la Russie.

Le sénateur ISNOR: Pourquoi pas? Elle a des gisements d'une étendue considérable.

M. RALSTON: Oui, mais nous ne sommes pas tellement renseignés à leur sujet et nous ne pouvons pas nous fier aux renseignements disponibles, je crois. En fait, alors que la production mondiale était de 3.14 millions de tonnes, en 1959, la Russie et les autres pays communistes ont eu une production d'environ 500,000 tonnes.

Le sénateur ISNOR: Mais cela, c'est parce que leurs frais de production étaient élevés, à ce moment-là. Vous admettrez toutefois que leurs réserves sont presque illimitées?

M. RALSTON: Oh, je ne dirais pas illimitées, monsieur.

Le sénateur ISNOR: Eh bien, disons qu'elles sont très, très considérables.

M. RALSTON: En fait, dans la mesure où nous sommes renseignés sur les réserves de la Russie, celles que nous avons dans le monde occidental sont plus considérables.

Le sénateur ISNOR: Cela ne correspond pas aux renseignements que je possède, mais peu importe.

M. RALSTON: En 1960, par exemple, la Russie, selon les chiffres signalés dont j'ai pris connaissance, a produit 650,000 tonnes environ, alors que le reste du monde en a produit quelques trois millions.

Le sénateur ISNOR: Oui, mais cela, je le répète, c'est parce que, à l'heure actuelle, ses frais de production sont élevés. Du moins je le crois, car, à ce qu'on dit, son équipement, etc., ne sont pas à la hauteur de celles du monde occidental.

M. RALSTON: Pour ma part, monsieur, on m'a rapporté que l'équipement des Russes était extrêmement bon.

Le sénateur HAYDEN: Est-ce que vous convertiriez les 140,000 tonnes de concentré de zinc en produit marchand ou est-ce que votre prix s'applique au produit à l'état de concentré? Ou, si vous voulez, la compagnie, elle, se propose-t-elle de le mettre sur le marché à l'état de concentré?

M. RALSTON: Elle va mettre sa production sur le marché en partie à l'état de concentré et en partie à l'état de métal affiné.

Le sénateur HAYDEN: Alors, ce métal affiné, il constituera quel pourcentage des 140,000 tonnes de concentré?

M. RALSTON: Je l'ignore, et je ne crois pas que la compagnie le sache plus que moi, car l'affinerie n'a pas encore reçu, si vous voulez, sa structure définitive. On ne sait pas encore quelle sera exactement l'importance, de la participation de la *Mattagami Lake Mines* à l'affinerie.

Le sénateur HAYDEN: Il faudra obtenir un taux de récupération quelque peu élevé, sans quoi cela n'en vaudra pas la peine.

M. RALSTON: Ce qu'on ne peut affiner, on le vendra sur les marchés mondiaux, comme le font nos mines du Québec depuis de nombreuses années.

Le sénateur HAYDEN: Premièrement, combien de métal affiné peut-on s'attendre à tirer de chaque tonne?

M. RALSTON: La compagnie nous garantit 140,000 tonnes, mais elle se prépare de fait à produire 165,000 tonnes de concentré annuellement. Or la teneur en métal de cette production sera dans les 75,000 ou 80,000 tonnes par année, soit plus ou moins la moitié, monsieur.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Ralston, comment avez-vous obtenu le montant de vos frais de construction?

M. RALSTON: Le service du génie a fait un levé très détaillé et, à partir de ce levé très détaillé, il a calculé dans le détail les divers frais. Il en est arrivé ainsi au chiffre de 8.4 millions de dollars, soit environ $140,000 le mille.

Le sénateur ISNOR: J'ai déclaré aujourd'hui en Chambre, à titre de comparaison, que, dans le cas d'un embranchement que le Pacifique-Canadien a reçu dernièrement l'autorisation d'exploiter, le coût prévu s'établit à $80,000 le mille.

M. RALSTON: Vous voulez dire la ligne qui part de Rimbey? Le coût prévu était quoi?

Le sénateur ISNOR: $80,000 le mille.

M. RALSTON: Mais c'est une ligne qu'on construit en pays plat, en pays de prairie.

Le sénateur ISNOR: C'est sans doute pour cela.

M. RALSTON: Or la ligne qui nous intéresse ici, naturellement, comme vous le savez, c'est une ligne qu'il faut construire en pays accidenté.

Le sénateur ISNOR: Si l'on fait la répartition de ce prix unitaire de $140,000 le mille, quelle serait la part du travail à forfait et quelle serait celle du travail exécuté par vos propres effectifs?

M. RALSTON: On prévoit que le travail à forfait exigera une somme de $3,850,000, tandis que la part des chemins de fer eux-mêmes s'établira à $4,550,000, ce qui fait un total de 8.4 millions de dollars.

Le sénateur POWER: Vous avez bien dit que la part qui irait aux entrepreneurs serait de 3.4 millions?

M. RALSTON: C'est-à-dire de $3,850,000.

Le sénateur POWER: C'est le montant du travail à forfait?

M. RALSTON: Oui, c'est le montant prévu.

Le sénateur POWER: Et les 4 millions et quelques dollars qui restent seront affectés au travail des effectifs des chemins de fer?

M. RALSTON: C'est le montant prévu pour payer le travail exécuté par les effectifs des chemins de fer eux-mêmes.

Le sénateur POWER: Ce montant ne sera pas donné aux entrepreneurs?

M. RALSTON: C'est bien cela.

Le sénateur POWER: Est-ce un genre de travail particulier que vous faites exécuter à forfait? S'agit-il du défrichement, ou de quoi exactement? Pourrriez-vous nous dire comment cette dépense se répartit entre les différents genres de travail, ou entre les différents tronçons, si l'on peut dire?

M. RALSTON: Bien, de fait, le contrat porte sur le déblaiement et l'essartement.

Le sénateur POWER: Le travail de déblaiement va se faire à forfait?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur POWER: Et la pose des rails?

M. RALSTON: Le contrat porte sur le déblaiement, l'essartement, le régalement, la construction des ponceaux, des chevalets et de l'infrastructure des ponts.

Le sénateur POWER: Tout cela va se faire à forfait?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur POWER: Et le reste du travail . . .

M. RALSTON: . . . sera fait par les effectifs des chemins de fer.

Le sénateur POWER: Avez-vous fait un appel d'offres?

M. RALSTON: Oui, sous réserve, naturellement, de l'adoption du bill par le Parlement.

Le sénateur POWER: Donc, vous avez effectivement fait un appel d'offres?

M. RALSTON: Oui: en vue de gagner du temps, nous avons fait un appel d'offres, sous réserve que le Parlement nous autorisera à aménager la ligne.

Le sénateur POWER: Est-ce que les offres sont arrivées?

Le sénateur ASELTINE: Avez-vous déblayé la voie?

M. RALSTON: Non. C'est un travail qui commencera dès que nous aurons reçu l'autorisation du Parlement.

Le sénateur BURCHILL: Monsieur Ralston, ce qui m'inquiète, ce sont nos mines du Nord du Nouveau-Brunswick. Vous savez qu'il y a là beaucoup d'hommes qui attendent l'exploitation de ces mines. Ils ne seront pas bien, bien contents. On leur a dit qu'il n'y avait pas de débouchés pour le concentré de zinc, que le marché mondial ne pouvait l'absorber et que tout ce qu'il y avait à faire, c'était d'attendre des débouchés. Et voilà que votre compagnie est en train de construire un chemin de fer pour ouvrir ces mines-là, pour en sortir du concentré, alors qu'au Nouveau-Brunswick tout s'affaisse.

M. RALSTON: Je ne dirais pas complètement, sénateur Burchill. Comme on vous l'a peut-être dit, il y a actuellement sur les lieux des compagnies minières qui s'apprêtent à produire, quoiqu'elles ne sachent pas exactement à quelle date elles se mettront effectivement à produire. Les gens de la *Heath Steele* se trouvent présentement à travailler sur leur propriété, et je crois qu'ils pensent pouvoir se mettre à produire d'ici peu de temps.

Le sénateur BURCHILL: Pensez-vous qu'il y ait des chances que leur mine parte sur un bon pied?

M. RALSTON: Je le pense.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Est-ce qu'il pourrait y avoir un rapport entre ce qui arrivera à votre projet et ce qui se produira là-bas?

M. RALSTON: Ce qui se produira où?

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Le fait que leur mine se mette à produire ou pas?

M. RALSTON: Je ne crois pas. Je crois que les principaux éléments qui entrent en jeu sont le prix, les frais de production et la fabrication du métal. Or la fabrication du métal, au Nouveau-Brunswick, présente malheureusement de grandes difficultés.

Le sénateur POWER: On m'apprend que certaines publications syndicales ont déjà annoncé les noms des soumissionnaires choisis pour l'exécution de vos travaux.

M. RALSTON: Oui, j'en ai entendu parler, mais je ne sais pas de qui il s'agit.

Le sénateur POWER: Vous ne vous rappelez pas les noms?

M. RALSTON: Je ne sais pas de qui il s'agit. Peut-être qu'on a simplement essayé de deviner.

Le sénateur POWER: En tout cas, il est peu probable que ce soit déjà officiel?

M. RALSTON: Ce ne peut pas être officiel.

Le sénateur POWER: Cette publication syndicale le sait peut-être, alors que les Chemins de fer nationaux, eux, l'ignorent. Une telle hypothèse n'est-elle pas admissible?

M. RALSTON: Eh bien, je ne crois pas qu'on puisse faire d'adjudications tant que le Parlement n'aura pas approuvé la ligne à construire.

Le sénateur POWER: Se peut-il que les dirigeants des Chemins de fer nationaux aient fait savoir à certains entrepreneurs qu'ils étaient les plus bas soumissionnaires?

M. RALSTON: Ce n'est pas mon domaine. Je ne sais pas. La seule raison qu'on avait de faire un appel d'offres avant l'approbation du bill par le Parlement, c'était de gagner du temps, et on le faisait, comme je vous dis, sous réserve que la ligne soit d'abord approuvée par le Parlement. Une fois reçues les soumissions et une fois obtenue cette approbation, le service du génie serait prêt à se mettre à l'oeuvre sur-le-champ.

Le sénateur POWER: Les prix soumis par ces entrepreneurs, est-ce que vous les auriez fait entrer en ligne de compte quand vous avez fait l'estimation du coût de la ligne?

M. RALSTON: A vrai dire, nous avons fait l'estimation du coût de la ligne avant de recevoir les soumissions — en fait, longtemps avant. Nous avons fait l'estimation du coût de la ligne en octobre dernier.

Le sénateur HORNER: Avant même d'avoir fait aucun appel d'offres?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur POWER: Puis-je vous demander si les chiffres des soumissions arrivaient assez près de ceux de votre estimation?

M. RALSTON: Je ne sais pas.

Le sénateur POWER: Vous ne sauriez le dire?

M. RALSTON: Je n'en ai aucune idée. Mais, ce que je sais, c'est que, dans le cas de la ligne de Chibougamau, par exemple, nous avons estimé que, de Beattyville à Chibougamau et Saint-Félicien, la construction coûterait 35 millions de dollars, et qu'effectivement elle a coûté 34 millions et quelque chose.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quand avez-vous fait l'appel d'offres?

M. RALSTON: Les 22, 23 et 27 décembre 1960.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Jusqu'à quand receviez-vous les soumissions?

M. RALSTON: Nous les recevions jusqu'à minuit et demi, heure normale de l'Est, le 23 janvier 1961.

Le sénateur POWER: Donc, vous les avez déjà reçues à l'heure qu'il est?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Combien de personnes y aura-t-il d'employées par suite de ces adjudications?

M. RALSTON: A la construction du chemin de fer?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Non, je songeais aux premières adjudications, celles du déblaiement et du régalement.

M. RALSTON: Le nombre de travailleurs occupés à la construction du chemin de fer sera en moyenne de 175, mais pourra atteindre par moments 350 ou

400. Quant aux adjudications, je vais avoir des chiffres à vous fournir dans un instant.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourquoi ne pas avoir présenté votre demande quand la session était moins avancée, l'automne dernier, alors que nous avions tant de chômage?

M. RALSTON: C'est ce que nous avons fait: c'était le 8 novembre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Mais elle n'a pas été examinée, voilà tout?

M. RALSTON: Je ne sais pas.

Le sénateur SMITH (*Queens-Sherburne*): J'aimerais vous interroger sur votre ligne d'action en général. Est-il conforme à la ligne d'action du National-Canadien de se rendre dans n'importe quel coin du pays, quel qu'il soit, quand une compagnie y a découvert un bon gisement et qu'elle a des chances de trouver des débouchés? Est-il de règle que vous alliez y construire un chemin de fer du moment que la compagnie vous demande de le faire? Vous arrive-t-il de vous croiser les bras et d'attendre, ou leur demandez-vous d'exploiter leur propre chemin de fer, quitte à l'intégrer ensuite aux Chemins de fer nationaux? Sommes-nous toujours disposés à pénétrer dans le pays et à aider les compagnies à poursuivre leur exploitation?

Le sénateur HORNER: Je pense que cette question n'est pas très justifiable.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est lui qui représente la division de l'expansion du National-Canadien, et je l'interroge sur une chose qu'il m'importe de savoir.

M. RALSTON: Pour ce qui est des mines, et je crois que cela vaut pour tous les genres de ressources, il faut répondre à votre question par un oui, un oui très catégorique, si la proposition comporte un profit pour les Chemins de fer nationaux. Depuis la fin de la guerre, nous avons construit . . .

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous avez construit des centaines de milles, et j'ai vu le chiffre.

M. RALSTON: . . . 655 milles, répartis entre neuf embranchements, et celui-ci sera le dixième.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ils se trouvaient dans des régions où l'entreprise privée, peu importe pour quelles raisons, ne voulait pas prendre l'affaire en main.

M. RALSTON: Mais il s'agissait de projets de l'entreprise privée, toujours.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais c'est le National-Canadien qui construisait le chemin de fer?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce qui m'intrigue, c'est que, dans certains cas, il convient, on dirait, qu'une compagnie construise son propre chemin de fer et qu'elle y transporte son propre concentré ou son propre minerai. Et pourtant, dans d'autres cas, elle vient demander au National-Canadien de le faire pour elle. Je me demande pourquoi elle peut choisir ainsi.

M. RALSTON: Je tâchais de songer à des chemins de fer qui auraient été construits, à proprement parler, par les sociétés privées, elles-mêmes.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il y en a un grand: celui des exploitants du minerai de fer.

M. RALSTON: Oui. Le cas de ces chemins de fer est plutôt particulier, car ils ne sont reliés à aucun autre chemin de fer et servent uniquement à transporter le minerai de fer, à faire la navette entre les gisements de

minerai de fer et les eaux profondes les plus rapprochées. Comme je vous dis, leur cas est plutôt particulier. A part cela, je n'en vois pas d'autres.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il y en a eu un à Terre-Neuve, il y a un bon nombre d'années de cela.

M. RALSTON: La compagnie Buchan, à Terre-Neuve, a environ 40 ou 50 milles qui lui appartiennent.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et celui du lac Carrol.

M. RALSTON: Oui, mais celui de la *Buchan* avait été mis en service vers 1955 et se trouvait là quand le Canada s'est uni à Terre-Neuve.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je ne condamne pas du tout la ligne d'action qu'on a suivie, mais je voudrais savoir exactement à quoi m'en tenir.

Le sénateur POWER: Il y a deux ou trois ans, la *Sherritt Gordon* a en construit un qui partait de ses mines.

M. RALSTON: Nous avons construit, pour la *Sherritt Gordon,* environ 144 milles, jusqu'au lac Lynn.

Le sénateur POWER: Au sujet de cette même loi, il me semble qu'on a construit une ligne et que le chemin de fer l'a prise en charge après coup.

M. RALSTON: Vous songez à la ligne de l'*International Nickel Company* qui part d'un endroit appelé Sipiwesk et situé sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, et qui se rend à une localité à laquelle on a donné plus tard le nom de Thompson, à environ 30 milles de là. Il s'agissait d'un cas particulier. L'*International Nickel* voulait un chemin de fer sur-le-champ. Nous lui avons répondu: «Nous devons nous adresser au Parlement, et nous ne pouvons le faire avant . . . » je ne me rappelle plus combien de mois.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Au delà de six milles, vous devez vous adresser au Parlement?

M. RALSTON: D'ordinaire oui, mais cela ne correspond pas toujours à la réalité parce que, si une compagnie vient nous dire, «Nous voulons établir une convention avec vous pour la construction d'une voie privée», il nous est loisible alors de construire sur une distance de 100 milles, si l'on veut, et cela en vertu d'une convention pour la construction d'une voie privée. Mais, s'il s'agit d'un embranchement, nous devons nous adresser au Parlement. Or, ce qui n'atteint pas six milles n'est pas un embranchement et doit être construit selon la convention relative à la voie privée.

Le sénateur POWER: Si j'ai bien compris, il y a eu dans le présent cas un rapport, rapport préparé par les dirigeants des diverses divisions, — trafic et économique, je ne sais trop —, des Chemins de fer nationaux, et selon lequel la ligne coûterait 9 millions de dollars et serait rentable.

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur POWER: Est-ce là l'essentiel du rapport que vous ont présenté, les dirigeants du National-Canadien?

M. RALSTON: Oui, monsieur.

Le sénateur POWER: Il signalait que ce serait un chemin de fer qui rapporterait?

M. RALSTON: C'est ce que nous croyons.

Le sénateur POWER: Vous avez des chiffres. Les chiffres que contenait votre rapport faisait voir cela, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Oui. Selon nos prévisions, compte tenu des seules opérations de la *Mattagami Lake Mines,* ainsi que de l'approvisionnement nécessaire à une ville de quelque 3,000 âmes, l'exploitation de la ligne laissera des bénéfices

— c'est-à-dire qu'elle permettra d'acquitter tous les frais, de payer l'intérêt du capital et d'amortir la ligne en l'espace d'environ 35 ans.

Le sénateur STAMBAUGH: Le taux d'intérêt que vous vous attendez à obtenir pour l'exploitation de cette ligne, à quoi l'évaluez-vous?

M. RALSTON: Cela, c'est une question un peu embarrassante. Tout ce que je puis vous dire, c'est que le taux d'intérêt est normal et raisonnable; mais, en ce qui concerne le montant comme tel, je n'aimerais pas me prononcer, vu que cela reviendrait plus ou moins à révéler nos frais. Nous serions bien aise de vous le faire connaître en particulier, mais nous n'aimons pas à le rendre public.

Le sénateur STAMBAUGH: Vous estimez, sans doute qu'un taux normal suffira, non seulement à subvenir à tous les frais, mais à payer en quelques années le chemin de fer lui-même?

M. RALSTON: Et à contribuer substantiellement à l'acquittement des frais généraux.

Le sénateur STAMBAUGH: Alors, j'en prends votre parole.

Le sénateur ISNOR: Avant que nous passions à autre chose . . . J'ai ici un article de journal selon lequel M. Gordon songeait à prendre en charge la voie secondaire de Springhill Junction. Est-ce que vous en savez quelque chose?

M. RALSTON: J'ai bien peur que non. C'est un cas particulier, il s'agit d'une question de haute administration. Je crains bien que ce ne soit tout à fait en dehors de mon domaine.

Le sénateur ISNOR: Peut-être que M. le ministre voudrait bien nous dire quelques mots au sujet de cette nouvelle.

L'honorable M. BALCER: Je ne puis dire qu'une chose, c'est que le premier ministre, M. Stanfield, nous a adressé une requête que nous avons transmise au National-Canadien. De plus, nous avons reçu un bon nombre de lettres à ce sujet. Mais, à l'heure qu'il est, le National-Canadien n'a pas encore pris de décision; il en est toujours à étudier la question. Il n'y a pas encore eu de décision en ce qui concerne la prise en charge de cette petite ligne par le chemin de fer.

Nous avons reçu un nombre de lettres assez considérable à ce sujet, mais, à l'heure qu'il est, le National-Canadien n'a pas encore décidé de prendre cette petite ligne en main.

Le sénateur ISNOR: Et, comme vous le savez, il y a une mine qui dépend de la ligne, une mine qui est d'une grande importance pour Springhill.

L'honorable M. BALCER: Oui.

Le sénateur ISNOR: Je souhaiterais qu'on rende une décision favorable.

Au sujet de l'article 4 du bill, puis-je demander quel sera le taux d'intérêt imposé au National-Canadien?

M. TASCHEREAU: Si l'on me permet de répondre à cette question, Monsieur le président, je dirai tout d'abord que nous n'avons pas l'intention de subvenir nous-mêmes aux frais de l'entreprise en utilisant les dispositions du bill. Comme vous le savez, monsieur le sénateur, nous reviendrons ici cette année-même avec un bill de financement et de garantie que nous présenterons à un comité dont vous faites partie, je crois; ce bill porte sur le financement de l'embranchement en question ainsi que de tout autre embranchement que nous aurons à construire en vertu de la loi. Autrement dit, si en 1961 nous devons consacrer 4 millions à la construction de cette ligne, cette dépense sera prévue dans le bill de financement et de garantie de 1961, au titre des "embranchements fer-

roviaires". Ainsi, il est peu probable que le National-Canadien ait recours aux articles 4, 5, 6 et 7, qu'il les applique.

Le sénateur ISNOR: Autrement dit, ce n'est pas $9,600,000 que vous placez?

M. TASCHEREAU: Non.

Le sénateur ISNOR: Vous allez revenir ici de temps à autre pour obtenir une avance.

M. TASCHEREAU: Oui.

Le sénateur ISNOR: Mettons que vous reveniez cette année ou l'an prochain pour avoir 4 millions, qu'est-ce que vous vous attendriez à devoir payer au gouvernement pour une telle somme?

M. TASCHEREAU: Selon la formule utilisée par le passé, nous payons au gouvernement le taux moyen des billets du Trésor à trois mois qu'il a vendus durant le mois précédent, à quoi on ajoute, ou on ajoutait ¼ p. 100. C'est ce qui se fait depuis longtemps, entre le ministère des Finances et les Chemins de fer.

Le sénateur ISNOR: Vous avez votre mot à dire au sujet du financement, n'est-ce pas?

M. TASCHEREAU: Oui.

Le sénateur ISNOR: Tout ce que je puis vous dire, c'est que vous feriez mieux d'y voir au plus tôt.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce que les sommes citées dans le bill constituent les maximums que vous pouvez affecter à la ligne, ou peut-on les augmenter?

M. TASCHEREAU: L'article 3 permet d'augmenter le montant de 15 p. 100. Si nous avions à augmenter nos dépenses de plus de 15 p. 100, il nous faudrait nous adresser au Gouverneur en conseil.

Le sénateur POWER: Est-ce que le 15 p. 100 s'applique seulement au prix des soumissions?

M. TASCHEREAU: Il s'appliquerait au coût global de $8,400,000.

Le sénateur ISNOR: C'est ainsi que vous obtenez le chiffre de $1,260,000. Dans l'annexe, vous avez le chiffre de $8,400,000. Alors, vous ajoutez 15 p. 100 et vous demandez $9,660,000.

M. TASCHEREAU: C'est le chiffre qui figure présentement aux articles 4 et 5, — 9 millions et quelque chose, — et ce chiffre comprend le 15 p. 100.

Le sénateur ISNOR: Est-ce que c'est plutôt considérable comme différence entre votre estimation et le coût définitif?

M. TASCHEREAU: En pratique, nous n'avons pas souvent dépassé le montant qui figurait dans le bill. Mais, à l'occasion, nous l'avons dépassé. Nous en avons le pouvoir en vertu d'un article et de lois semblables.

Le sénateur ISNOR: Cela vous laisse pas mal de jeu.

M. TASCHEREAU: Cela nous laisse du jeu, Mais, comme je l'ai dit au début, si nous avons besoin d'argent à cet égard, le Parlement étudie la question quand nous présentons notre bill de financement et de garantie.

Le sénateur STAMBAUGH: Sur ce point, j'aimerais vous poser une question au sujet du chemin de fer de Chibougamau. Vous avez dit que, dans ce cas, votre estimation avait été de 35 millions et le coût, de 34 millions. Puis-je vous demander si les 34 millions comprenaient le 15 p. 100?

M. RALSTON: L'estimation du coût total de la construction depuis Beattyville jusqu'à Chibougamau, puis jusqu'à Saint-Félicien, était de 35 millions de dollars, soit $119,184 le mille. Or le coût définitif a été de $34,788,219, soit $118,126 le mille.

Le sénateur STAMBAUGH: Ce que j'ai demandé, c'est si les 35 millions comprenaient le 15 p. 100.

M. RALSTON: Non. Cette estimation ne tient pas compte des frais imprévus.

Le sénateur STAMBAUGH: Donc, vous auriez pu dépenser 15 p. 100 de plus?

M. RALSTON: Justement.

Le sénateur EMERSON: Pour en revenir à la question des minerais, le grand minerai, dans cette région, c'est bien le zinc, n'est-ce pas?

M. RALSTON: Oui.

Le sénateur EMERSON: Sous le gouvernement Eisenhower, on a établi un régime de contingents que l'industrie minière du Canada a acceptés et qui ont donné de très bons résultats. Si je ne me trompe pas, les représentants de l'industrie minière qui ont témoigné dernièrement devant le Comité spécial de la main-d'oeuvre et de l'emploi ont dit qu'en pratique, le nouveau gouvernement américain allait prohiber les importations de zinc. Si cela se réalisait, est-ce que cela porterait un gros coup aux mines de la région?

M. RALSTON: Évidemment, cela leur porterait un très gros coup.

Le sénateur EMERSON: Est-ce qu'on a tenu compte de cela, depuis que le nouveau gouvernement de Washington, est arrivé au pouvoir?

M. RALSTON: Je ne crois pas que les États-Unis puissent prohiber l'importation du zinc, parce qu'en réalité ils ont besoin de nos concentrés de zinc.

Le sénateur EMERSON: Vous dites qu'ils peuvent absorber la production de cette mine-ci?

M. RALSTON: Ils peuvent en absorber une partie, certainement.

Le sénateur BURCHILL: Est-ce qu'il y a d'autres pays qui lui offriraient des débouchés?

M. RALSTON: Oui. L'Europe est un marché très considérable. De fait, l'Europe consomme actuellement plus de zinc que les États-Unis et le Canada ensemble.

Le sénateur ASELTINE: Monsieur président, M. le Ministre est parmi nous. Peut-être aimerions-nous l'entendre?

L'honorable BALCER: Honorables sénateurs, si vous avez quelque question à poser, je me ferai un plaisir d'y répondre. Sinon, je désire vous remercier de l'intérêt que vous avez porté à ce bill et de la diligence dont vous avez fait preuve.

Il s'agit d'un bill très important, car la nouvelle ligne ferroviaire fournira un apport considérable à cette région du Nord. C'est un projet très judicieux, comme le suggèrent les témoignages que vous avez entendus. C'est pour les chemins de fer une affaire avantageuse, et c'est aussi un projet motivé par les perspectives d'avenir que présente le Nord du Québec.

Je vous remercie, honorables sénateurs, de l'intérêt que vous avez porté au bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, vous avez entendu l'explication du bill. Voulez-vous en faire rapport sans modifications?

Des VOIX: D'accord.

(Le Comité s'ajourne.)

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

auquel a été renvoyé le bill suivant:
Bill C-98, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada

---

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU MARDI 20 JUIN 1961

TÉMOINS:

M. Gordon O'Brien, directeur du Conseil des pêcheries du Canada; M. Allan Cumyn, directeur des règlements de la marine; ministère des Transports; M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Macgillivray, avocat adjoint du ministère des Transports; M. Marc Lalonde, avocat de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération et président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent et de la Voie maritime; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique, ministère des Transports.

RAPPORT DU COMITÉ

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

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen
et les honorables sénateurs

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

50 membres
(Quorum 9)

* membre ex-officio

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat

JEUDI 15 juin 1961

Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Blois propose, appuyé par l'honorable sénateur Buchanan, que le Bill C-98, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit lu la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. McNeill

RAPPORT DU COMITÉ

MARDI 20 juin 1961

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-98, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, a, conformément à l'ordre de renvoi du 15 juin 1961, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans modification.

Le président,
A. K HUGESSEN

PROCÈS-VERBAL

MARDI 20 juin 1961

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

Présents: les honorables sénateurs Hugessen, (*président*), Aseltine, Blois Brunt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Gershaw, Horner, Lambert, Macdonald (*Cap-Breton*), McGrand, Pearson, Smith (*Queens-Shelburne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh and Woodrow —16.

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

Le bill C-98, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, est du et discuté article par article.

Sur proposition de l'honorable sénateur Brunt, appuyé par l'honorable sénateur Smith (*Queens-Shelburne*), le Comité décide d'autoriser l'impression de 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibérations sur ce bill.

Entendus au sujet de ce bill: M. Gordon O'Brien, directeur du Conseil des pêcheries du Canada; M. Alan Cumyn, directeur des Règlements de la marine, ministère des Transports; M. J. A. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Macgillivray, avocat adjoint du ministère des Transports; M. Marc Lalonde, avocat de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération et président de la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent et de la voie maritime; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique, ministère des Transports.

Aussi présents mais non entendus par le Comité: M. Paul Bailly, président de la Fédération des Pilotes du Saint-Laurent; M. J. H. Kay, service d'inspection des navires; M. G. W. R. Graves, services nautiques, ministère des Transports; M. G. G. M. Guthrie, immatriculation des navires, ministère des Transports; M. A. G. E. Argue, Division des règlements sur la radio, ministère des Transports.

Après discussion, il est décidé de faire rapport du bill sans aucun amendement.

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

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mardi 20 juin 1961

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été référé le bill C-98, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

L'honorable A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDFNT: Honorables sénateurs, il est maintenant onze heures, heure pour laquelle le Comité a été convoqué et nous avons quorum. Nous avons, aujourd'hui, pour étude deux bills, le bill du gouvernement C-98, en vue d'amender la Loi sur la marine marchande du Canada et au sujet duquel certains exposés de faits seront présentés. L'autre bill C-33 prévoit un amendement à la Loi sur les transports. Ce dernier seul a été adopté par le Sénat, en deuxième lecture, vendredi dernier et je suis informé qu'il y aura discussion sur ce bill, que les deux compagnies de chemin de fer doivent être entendues mais qu'elles ne peuvent le faire aujourd'hui. Je crois que tout notre temps sera probablement rempli par l'étude du bill C-98 et que pour cette raison nous pourrions peut-être ajourner l'étude du bill C-33 à jeudi de la semaine prochaine et procéder dès maintenant avec le bill C-98, si c'est le désir du Comité.

Quelques SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Ainsi donc, ceux qui s'intéressent au bill C-33 voudront bien se retrouver ici jeudi de la semaine prochaine, à 10 heures et demie du matin, et nous allons nous occuper du bill C-98 ce matin.

Le bill C-98 a été expliqué, lors de sa deuxième lecture, par le sénateur Blois. Nous avons ici bon nombre de fonctionnaires du ministère des Transports, venus pour nous expliquer les divers aspects du bill. Ce sont: M. J. R. Baldwin, sous-ministre, dont vous vous souviendrez de la présence à plusieurs réunions antérieures du Comité; M. Alan Cumyn, directeur des règlements de la marine; M. R. R. Macgillivray, avocat adjoint; M. F. S. Slocombe, chef de la Division nautique et du pilotage; M. J. H. Kay, service d'inspection des navires à vapeur; M. G. W. R. Graves, règlements de la Division nautique; M. G. G. M. Guthrie, registre de la marine, et M. A. G. E. Argue, Règlement de la radio.

Maintenant, messieurs, je suis informé que des remarques nous seront faites sur certains articles de ce bill seulement, par quelques autres personnages intéressés. Quand à l'article 9, M. Gordon O'Brien, qui est gérant du Conseil des pêcheries du Canada, désire nous faire quelques remarques; et quant à l'article 15, qui traite du pilotage sur le Saint-Laurent entre Montréal et le Lac Ontario, certains exposés nous seront faits par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent. Les délégués sont: M. Marc Lalonde, avocat de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent; M. Paul Bailly, président de la Fédération; M. Jean-Guy Chartier, vice-président de la Fédération et président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent et de la Voie maritime. Je me demande s'il ne serait pas mieux pour nous de procéder en premier lieu avec les sections qui intéressent les gens de l'extérieur; nous pourrions les entendre en premier lieu et ensuite les libérer.

Quelques SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Est-ce l'avis du Comité que le compte rendu de nos délibérations soit imprimé et, dans l'affirmative, quelqu'un voudra-t-il le proposer?

Sénateur BRUNT: Je propose que le texte de nos délibérations soit pris en sténographie et le compte rendu imprimé, 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français.

Sénateur ASELTINE: J'appuie la motion.

Motion acceptée.

Le PRÉSIDENT: Abordant tout d'abord l'article 9 de ce bill, je suis informé que M. O'Brien désire nous en parler pendant trois minutes tout au plus; M. O'Brien, comme je l'ai dit, est le gérant du Conseil des pêcheries du Canada. Allons-nous l'entendre en premier lieu, et ensuite les commentaires qu'il plaira à tout fonctionnaire du ministère de nous exposer?

GORDON O'BRIEN, gérant du Conseil des pêcheries du Canada: Monsieur le président et honorables messieurs du Comité, les courtes remarques que je désire faire sont relatives à l'article 9, où il s'agit de proposer une nouvelle classe d'ingénieurs à bord des bateaux de pêche motorisés.

Le PRÉSIDENT: Quelle est cette disposition?

M. O'BRIEN: Nous la trouverons page 5, alinea f) et g); page 6, paragraphe (1) (ii), il y a aussi une brève référence dans l'article II qui pourvoit simplement à une nouvelle catégorie.

Elle s'applique simplement aux vaisseaux de pêche motorisés de 10 à 25 chevaux-vapeur.

Le PRÉSIDENT: Aux seuls navires de pêche?

M. O'BRIEN: Aux seuls vaisseaux de pêche, oui, monsieur le président. Ces vaisseaux doivent avoir maintenant un ingénieur de troisième classe. Pendant des années, il nous a été difficile de trouver suffisamment de marins qualifiés comme ingénieur de troisième classe pour assumer la responsabilité à bord de ces vaisseaux. Vous comprendrez, j'imagine, que je parle de bateaux d'assez fort tonnage. Les vaisseaux mûs par des moteurs de 10 à 25 chevaux vapeur équivalent à un vaisseau avec moteur de 400 chevaux-vapeur sur bloc.

Le sénateur SMITH (*Queen's-Shelburne*): A quelle espèce de bateaux de pêche, ceci s'applique-t-il? Aux bateaux à filet ou seine surtout, de la classe Cape?

M. O'BRIEN: C'est exact; de même qu'aux bateaux munis de très grandes seines et aux dragueurs. Ces navires doivent maintenant, suivant les règlements, avoir à bord des ingénieurs de troisième classe. Il nous a été difficile d'en trouver et c'est l'industrie de la pêche qui eu à faire la demande au ministère des Transports; nous sommes heureux que cette requête aît été acceptée et incorporée dans l'amendement dont il s'agit. Nous avons cru que s'il fallait un certificat spécial pour les bateaux de pêche, leur inspection soulignerait davantage l'aspect pratique et la manoeuvre sûre de ces vaisseaux en mer; alors il nous serait plus facile d'appliquer la loi et d'obtenir des ingénieurs licenciés. Tel certificat spécial soulignerait qu'on tient à la sécurité.

Le sénateur ASELTINE: Qui voudrait établir ses qualités pour ce certificat spécial?

M. O'BRIEN: Dans le programme de l'examen, il est exigé du candidat qu'il ait passé un certain temps en mer sur des bateaux d'un certain ton-

nage. En d'autres termes, le candidat doit être un homme d'expérience sur les vaisseaux dont il s'agit.

Le sénateur ASELTINE: Vous suggérez qu'il pourrait ne pas être ingénieur du tout.

M. O'BRIEN: Non, je propose un certificat différent de celui de l'ingénieur de troisième classe, plus un examen qui soulignerait davantage l'aspect pratique et la manoeuvre sûre du vaisseau en mer et un peu moins la connaissance théorique. Nous avons eu beaucoup de difficulté avec la classe de marins que nous avons recrutés dans l'industrie de la pêche, à les entrainer pour l'obtention du certificat de troisième classe. J'admets que cette façon différente de procéder peut réduire l'efficacité de la manoeuvre; l'homme qui a reçu des connaissances théoriques pourra extraire le maximum de puissance du gallon d'essence, mais ceci ne garantit pas la manoeuvre sûre des navires. Les connaissances exigées du candidat aux nouveaux examens proposés, ingénieur chef d'un vaisseau de pêche auto-moteur, ont été discutées à fond avec les gens de l'industrie de la pêche, et nous avons convenu d'accepter, en général, les propositions du ministère.

le sénateur PEARSON: L'examen est-il écrit ou oral?

M. O'BRIEN: Les deux. Écrit et oral, en appuyant fortement sur la partie orale. En d'autres termes, l'entente avec le ministère, c'est que si un homme était un peu faible à l'examen écrit, il pourra quand même obtenir un certificat s'il passe un bon examen oral et répond bien à toutes les questions; autrement dit, s'il se montre compétent, il obtiendra son certificat.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que vous ne demandez aucun changement dans la loi? Ce dont vous parlez maintenant est visé par le règlement, n'est-ce pas?

M. O'BRIEN: Il est proposé d'ajouter une nouvelle classe d'ingénieur. Il s'agira de l'ingénieur-chef d'un vaisseau de pêche. Ce nouveau certificat permettra à notre homme de manoeuvrer un bateau de pêche de 10 à 25 chevaux-vapeur, alors qu'à présent il nous faut avoir pour cette besogne un ingénieur de troisième classe. Le chef-ingénieur d'un bateau de pêche sera en fait le même ingénieur avec certificat de troisième classe mais on y soulignera de plus les connaissances quant à la manoeuvre du navire.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Quelle est votre définition de navire à vapeur? Serait-ce, par exemple, un bateau de pêche motorisé?

M. O'BRIEN: Monsieur le président, puis-je appeler M. Cumyn? Nous ne discutons pas de navires à vapeur maintenant.

M. CUMYN: Ca les concerne, toutefois.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Bien, nous y reviendrons un peu plus tard.

Le PRÉSIDFNT: Pour répondre à votre question, sénateur Connolly, un navire à vapeur est défini comme il suit dans la Loi sur la marine marchande; navire à vapeur signifie tout navire mû par la machinerie et qui ne rentre pas dans la définition de navire à voile.

Y-a-t-il quelques questions que les membres du Comité voudraient poser à M. O'Brien?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A-t-on attiré votre attention sur l'article 14 qui apporte un amendement aux différentes règles touchant l'équipage et ses quartiers? Avez-vous discuté avec le ministère ce qu'il doit y avoir dans un bateau de pêche?

M. O'BRIEN: Non, nous n'avons pas discuté de ces choses, sénateur Smith.

Le PRÉSIDENT: Quelques autres questions à poser à M. O'Brien?

Je ne crois pas qu'il faille entendre d'autres fonctionnaires de ce ministère à ce sujet puisque M. O'Brien est venu parler en faveur du bill.

Passerons-nous aux autres articles du bill sur lesquels il semble y avoir quelque divergence de vues? Quant à l'article 15, qui touche le pilotage sur le Saint-Laurent, je suggère d'appeler tout d'abord un fonctionnaire du ministère des Transports qui nous expliquera les raisons qui ont amené l'addition de cet article et ensuite nous demanderons aux parties intéressées de nous faire leurs critiques à ce sujet.

Monsieur Cumyn, êtes-vous en état de nous fournir ces explications?

M. ALAN CUMYN, directeur des règlements de la marine au ministère des Transports: Monsieur le président, cet amendement proposé a surgi en quelque sorte de conversations que nous eûmes avec les États-Unis au cours de nos discussions en matière de pilotage dans le bassin des Grands lacs. Nous avons convenu d'une coopération de nos deux pays en matière de pilotage dans cette section. On nous fit savoir officieusement, à cette occasion, qu'on ne considérait pas à la légère tout geste à l'encontre d'une parfaite égalité entre navires américains et canadiens des Lacs au chapitre des droits de pilotage dans cette section de Cornwall sise en eaux canadiennes entre Montréal et Cornwall.

Durant nos discussions au sujet de pilotage dans le bassin des Grands lacs, il fut convenu d'exempter le pilotage obligatoire et les États-Unis acceptèrent même d'employer des pilotes canadiens au besoin dans les eaux du lac Michigan, totalement américaines. Ils se montrèrent très coopératifs, avec nous, quand ils nous donnèrent un délai de cinq années pour obtenir la parité quant au nombre de nos pilotes dans le bassin des Grands lacs. A ce moment, monsieur, le Canada fournit presque tous les pilotes, ou plutôt, jusqu'à ce printemps-ci, le Canada avait tous les pilotes des Grands lacs et les États-Unis n'en avaient aucun. Si ces derniers l'avaient voulu, ils auraient pu, dès maintenant, demander parité du nombre quant au pilotage; ils ont consenti à un délai de cinq ans, période pendant laquelle la parité pourra s'obtenir par réduction naturelle des pilotes canadiens. C'est ce qui nous a poussés, monsieur, à demander au gouvernement exemption de paiement des droits de pilotage pour les navires américains passant dans cette section du fleuve entre Cornwall et Montréal. Cette exemption existe déjà pour les navires canadiens. Je crois avoir tout dit, monsieur.

Le sénateur LAMBERT: Et cette section au sud de Montréal?

M. CUMYN: Il n'y a aucun changement dans cette section.

Le sénateur LAMBERT: Nous avons déjà discuté de ce sujet-là et ce fut une discussion serrée.

M. CUMYN: Il n'y a aucun changement.

Le sénateur BRUNT: Les pilotes sont-ils requis à partir du point où le Saint-Laurent débouche dans le lac Ontario, et de là jusqu'à la tête des Lacs?

M. CUMYN: Entre Kingston et St-Régis, c'est tout simplement la portion internationale du fleuve. C'est partie du bassin des Grands lacs qui est visée par notre entente avec les Américains, laquelle pourvoit au pilotage obligatoire dans tout le bassin des Grands lacs. Le pilotage obligatoire englobe les cours d'eau plus étroits.

Le sénateur BRUNT: Mais des Grands lacs en montant?

M. CUMYN: Oui, c'est partie du bassin des Grands lacs.

Le sénateur BRUNT: Ainsi; de St-Régis à Duluth, Fort Williams ou Port

Arthur, il vous faut un pilote?

M. CUMYN: Dans les détroits.

Le sénateur BRUNT: Mais quels sont-ils?

M. CUMYN: Ils vont de St-Régis à Kingston et de Port Weller à Sarnia.

Le sénateur BRUNT: Considère-t-on le lac Erié différemment?

M. CUMYN: Seulement cette section qui s'étend de Eastern Shoals jusqu'à la rivière St. Clair. De Port Weller par le canal Welland et d'Eastern Shoals à Sarnia, et, de nouveau, par les écluses du Sault, les voies d'eau sont classées voies étroites. Dans ces eaux, le pilotage obligataoire est requis par les pilotes canadiens ou américains.

Le sénateur BRUNT: Fût-ce toujours le cas?

M. CUMYN: Non.

Le sénateur BRUNT: Quand ceci vint-il en vigueur?

M. CUMYN: Ceci a pris corps avec la venue de ce nouvel article de la loi établissant le pilotage dans le bassin des Grands lacs à compter de cette année.

Le sénateur LAMBERT: Ceci englobe-t-il la rivière Ste-Marie?

M. CUMYN: Oui.

Le sénateur HORNER: Et quant au lac Supérieur?

M. CUMYN: Je dois expliquer que dans les eaux du large, et il s'agit des eaux autres que celles que j'ai mentionnées, un navire étranger requiert un pilote à moins qu'il n'y ait à bord un officier de navire, un membre d'équipage, qui a obtenu du gouvernement américain et du gouvernement canadien son certificat de pilote en haute mer.

Le sénateur PEARSON: Est-ce le même prix pour un pilote de haute mer que pour le pilote des eaux intérieures?

M. CUMYN: Non, les frais quand il s'agit des eaux intérieures sont basés sur la distance. Les frais de pilotage en haute mer se chiffrent à tant par jour.

Le sénateur BRUNT: Les vaisseaux étrangers naviguant entre Port Colborne et un port de la rive sud du lac Erié devront-ils avoir un pilote?

M. CUMYN: Si pareil navire, arborant pavillon étranger, n'a pas à bord soit un officier, soit un marin muni d'un certificat émis par le gouvernement des États-Unis ou celui du Canada, il lui faudra un pilote licencié.

Le sénateur BRUNT: La même règle s'appliquerait aux navires sortant d'Owen Sound pour promener des excursionnistes à l'île Manitoulin ou autres points.

M. CUMYN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Que doit avoir de toute nécessité le membre d'équipage pour obtenir les titres de pilote?

M. CUMYN: Il lui faut détenir un certificat de compétence comme capitaine valable à l'étranger et il doit avoir fait deux fois le voyage des eaux des Grands lacs pour lequel il désire un certificat de compétence.

Le PRÉSIDENT: Dans le cas d'un vaisseau étranger, ne doit-il pas montrer une connaissance suffisante de la langue anglaise, afin de pouvoir lire les indications indispensables?

M. CUMYN: Oui, et il lui faut connaître les règles de la route.

Le sénateur LAMBERT: Et savoir, de toute nécessité, la manoeuvre du bateau?

M. CUMYN: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Actuellement, quant aux eaux visées par l'article 15, exemptons-nous du pilotage obligatoire les navires canadiens et les navires britanniques?

M. CUMYN: Les navires britanniques, ce qui inclut les navires canadiens, en sont présentement exemptés.

Le sénateur BRUNT: Le navire enregistré comme navire étranger doit-il avoir un pilote, même si son équipage est entièrement canadien?

Le PRÉSIDENT: Dans quelle région, sénateur Brunt?

Le sénateur BRUNT: Dans la région des Grands lacs?

M. CUMYN: Dans cette section du fleuve . . . .

Le sénateur BRUNT: Non.

M. CUMYN: Dans cette section de Cornwall?

Le sénateur BRUNT: Non, de Kingston à Duluth. Vous dites qu'il s'agit d'un navire enregistré comme étranger mais dont l'équipage est entièrement canadien?

Le sénateur PEARSON: Il s'agirait là d'un navire de type inusité, n'est-ce-pas?

Le sénateur BRUNT: Non, il s'en trouve beaucoup. Vous ne pouvez pas les enregistrer au Canada, et il leur faut naviguer sous registre étranger.

M. CUMYN: Nous avons décidé que les navires britanniques avec équipage canadien en seraient exemptés.

Le sénateur BRUNT: Très bien; prenons le cas d'un navire américain aussi enregistré?

M. CUMYN: Non, je ne le crois pas.

Le sénateur BRUNT: Il leur faut un pilote?

M. CUMYN: Oui, suivant les lois canadiennes et américaines. L'exemption de pilotage obligatoire n'est prévue que pour les vaisseaux américains qui naviguent dans les grands lacs.

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes, les seuls navires exemptés, en ce qui concerne, sont ceux de registres canadien et britannique?

M. CUMYN: Oui.

Le sénateur BRUNT: Hors cette exception, il leur faut avoir un pilote ou bien un de leurs propres officiers avec licence de pilote?

M. CUMYN: Oui.

Le sénateur LAMBERT: Mais même à bord des navires de registres canadien et américain, il faut un pilote qualifié?

M. CUMYN: Un vaisseau canadien aurait à bord un capitaine licencié pour les Grands lacs.

Le sénateur LAMBERT: Il ne s'agit pas de nationalité mais de compétence.

Le sénateur BRUNT: Mais vous pourriez avoir un capitaine sur un navire de registre américain, et s'il n'a pas son certificat de pilote bien spécifique, il lui faudra avoir un pilote.

M. CUMYN: Oui, sauf, évidemment s'il s'agit d'un navire américain des Grands lacs.

Le sénateur BRUNT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Cumyn touchant cet article? J'imagine que cet article de fait a été inscrit là comme une sorte de réciprocité à l'endroit des Américains qui permettent aux navires canadiens de naviguer sur le lac Michigan sans pilote.

M. CUMYN: Il n'y a pas d'entente formelle avec les Américains à ce sujet. Nous les avons vus venir, mais il n'y eut pas d'arrangement avec eux.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous qu'avec l'inclusion de cet article vous avez posé un geste dans l'esprit des relations entre nos deux pays?

M. CUMYN: Oui, précisément.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? s'il n'y a pas d'autres questions à poser à M. Cumyn, allons-nous entendre des remarques des pilotes au sujet de cette section?

Le sénateur BLOIS: Juste avant de procéder, Monsieur le président; parce que je suis le parrain de ce bill au Sénat, je remarque dans l'article 15 (ii) ce qui suit:

> Dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa (i) et qui font à l'occasion des voyages à des ports des provinces maritimes du Canada».

Je me demande si nous ne devrions pas changer pour «provinces atlantiques» car Terre-Neuve n'est pas une province maritime.

Le PRÉSIDENT: Peut-être a-t-on voulu exclure Terre-Neuve.

M. BALDWIN: Ceci correspond à un passage identique de la Partie VIA de la Loi sur la marine marchande, qui a trait au pilotage sur les Grands lacs, et on a cru bon que ce fût placé sur la même base que cette définition.

Le PRÉSIDENT: D'après-vous Terre-Neuve serait-il inclus?

Le sénateur BLOIS: Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Blois voudrait savoir si cette nouvelle définition inclurait un voyage occasionnel à Terre-Neuve.

M. BALDWIN: Il s'agit d'une interprétation légale.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacGillivray, pouvez-vous nous éclairer sur ce point?

M. R. R. MACGILLIVRAY, avocat adjoint au ministère des Transports: Monsieur le président, en fait de rédaction, le ministère de la Justice se sert pour cette disposition du texte de l'article 375B de la loi votée par le Parlement en août 1960, telle que contenue au chapitre 40 des statuts de cette année-là. En choisissant ce texte nous fûmes en quelque sorte influencés par le texte que nous trouvons dans la loi des États-Unis et dans l'entente intervenue entre le Canada et les États-Unis quant au pilotage sur les Grands lacs. Assurément, l'intention des auteurs de cette rédaction était d'indiquer que les provinces maritimes du Canada - et ces mots ne comportent pas de lettres majuscules — englobaient les quatre provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ceci vous satisfait, sénateur Blois?

Le sénateur BLOIS: Du moment que c'est clairement compris, vu que cela concerne les gens de cette partie du pays. Dans les anciens règlements, le terme «provinces maritimes» n'incluait pas Terre-Neuve. Selon moi, ces termes pourraient fournir le sujet d'un débat entre avocats.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Monsieur le président, le sénateur Blois a raison quand il dit que le terme «provinces maritimes» n'inclût pas Terre-Neuve. Dans la terminologie d'aujourd'hui, «provinces atlantiques» englobe les quatre provinces de l'Est.

M. MACGILLIVRAY: Je crois que ces deux expressions sont d'interprétation large, et en loi, les mots «provinces maritimes» inclueraient la côte de Gaspé.

Le PRÉSIDENT: Au point de vue pratique, je crois que la façon de voir du ministère aurait son effet, car l'article vise une exemption pour certains na-

vires de paiement des droits de pilotage, ce qui est matière d'interprétation par le ministère. Si le ministère voit qu'un navire des Grands lacs, occasionnellement, s'arrête à Terre-Neuve, on incluerait ce territoire.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Il s'agit tout simplement de savoir si la rédaction met en péril le domaine de M. Smallwood.

Le PRÉSIDENT: Le Comité voudra-t-il entendre les remarques de la Fédération des pilotes?

Quelques SÉNATEURS: Entendu!

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lalonde, désirez-vous faire une déclaration préliminaire et ensuite faire entendre vos témoins? Nous sommes à votre disposition quant à votre manière de procéder.

M. MARC LALONDE, avocat de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent: Monsieur le président, je pourrais peut-être vous faire un court exposé, et s'il était posé quelques questions particulières quant aux détails des opérations, alors je pourrai appeler les experts.

Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis ici à titre de conseiller juridique de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, laquelle groupe tous les pilotes canadiens du Saint-Laurent, du golfe Kingston, à peu près.

Le sénateur PEARSON: Combien sont-ils ces pilotes?

M. LALONDE: Ils sont 278 ou 279 pilotes, groupés en plusieurs corporations distinctes, suivant les territoires; ces pilotes sont tous membres de la Fédération.

Nous avons soulevé des objections quant à l'article 15 de ce bill. Tout d'abord je voudrais dire que dans notre opposition à cette disposition il ne s'agit pas de finances ni directement ni immédiatement. Ca ne concerne pas le gain des pilotes, au moins dans l'avenir immédiat. C'est plutôt parce que, tout d'abord, nous sommes d'avis que cette disposition est une limitation inutile, que nous imposons nous-mêmes à la souveraineté du Canada dans les eaux canadiennes; et en second lieu, nous croyons que sous l'angle de la sécurité, cette disposition est, pour le moins prématurée.

Et tout d'abord permettez que j'explique en quelques mots l'argument «souveraineté». Le point de vue du Gouvernement, à ce sujet, paraît être qu'il s'agit là de partie d'un accord avec les Américains qui furent les négociateurs au sujet du bassin des Grands lacs.

Le PRÉSDENT: Selon l'explication de M. Cumyn.

M. LALONDE: Oui.

Je voudrais rappeler au Comité la définition de «bassin des Grands lacs» imposée par le Parlement à sa dernière session et inscrite au chapitre 40 des statuts de 1960.

L'article 375A, alinéa b) définit le «bassin des Grands Lacs» comme suit:

(b) «L'expression «bassin des Grands Lacs» désigne les eaux canadiennes des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et de communication, et les eaux du fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'à Saint-Régis, province de Québec.»

Ainsi, le «bassin des Grands lacs», qui fut l'objet de négociations avec les États-Unis, comprend tous les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent, vers l'est jusqu'à Saint-Régis.

Maintenant, nous avons devant nous l'amendement proposé dans le but de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, en ce qui concerne cette partie du fleuve Saint-Laurent qui est totalement en dehors du bas-

sin des Grands lacs tel que défini, l'an dernier, par cet amendement à la Loi sur la marine marchande du Canada. Il n'est pas question d'une entente dont l'effet aurait été d'inclure l'amendement d'aujourd'hui dans cette entente négociée avec les États-Unis et publiée en mai 1961. Le département n'a produit aucune demande officielle à cet effet, venant des négociateurs américains. Il n'y a aucune pièce de correspondance ou texte quelconque pour nous dire que les Américains auraient insisté pour qu'un amendement fut voté par le Parlement canadien.

En vertu des ententes internationales, et plus spécialement des traités internationaux, il n'y a aucune obligation quelconque pour le Canada d'accorder pareille exemption aux navires américains dans les eaux du Saint- Laurent, dans cette partie totalement canadienne du fleuve. Et si l'on consulte le traité des Eaux limitrophes de 1909, on trouve qu'il ne s'applique pas au fleuve Saint-Laurent au delà de St-Régis.

Il nous semble donc que l'amendement proposé représente un nouvel aperçu de la Loi sur la marine marchande du Canada quant au pilotage. Les pilotes y voient l'introduction d'un nouvel avantage, celui d'exempter les navires américains naviguant dans des eaux strictement canadiennes. Nulle part ailleurs dans la Loi sur la marine marchande du Canada, trouverez-vous pareille exemption. Nous savons que des observations furent faites devant le Parlement américain touchant le bill du pilotage sur les Grands lacs, que les unions ouvrières américaines, entre autres, firent pression sur le Congrès en vue d'avoir le droit de piloter leurs navires tout le long du fleuve jusqu'au golfe. Il y a eu sans cesse des instances à ce sujet faites par des groupes de capitaines, d'officiers et de pilotes en vue d'obtenir les mêmes privilèges pour les Américains sur le fleuve Saint-Laurent et dans la partie strictement canadienne.

Nous croyons que l'amendement proposé serait un premier pas pour le Canada dans cette direction et nous redoutons que cela ait des conséquences dangereuses pour l'avenir du pilotage sur le fleuve Saint-Laurent.

Le second argument dont on se sert, et que nous proposons, concerne la sécurité. Il est dit que ce que nous avons dans les eaux strictement canadiennes de chez nous (ou du Canada) ça n'est pas le pilotage obligatoire, mais seulement le paiement forcé des honoraires de pilotage. C'est vrai, mais ce système est bien l'équivalent du pilotage obligatoire. Résultat: s'il leur faut payer des pilotes, les navires les emploieront plutôt que de payer les honoraires et d'utiliser leurs hommes.

Le sénateur BRUNT: Un moment. Supposons qu'il n'y a pas de pilote disponible et que le navire continue sa route. Les propriétaires paieront-ils pour le pilote, que ce dernier soit à bord ou non?

M. LALONDE: Théoriquement, tout navire peut poursuivre sa route, sans pilote, si désiré. Dans la pratique, ce qui arrive c'est qu'il y a des pilotes disponibles, et s'il n'y en a pas alors le navire attendra.

Le sénateur BRUNT: Mais un bateau peut aller son chemin sans pilote. Ce qui est exigé, c'est le paiement des droits de pilotage?

M. LALONDE: C'est exact. Il y a une disposition spéciale à cet effet dans le règlement de la marine marchande du Canada.

Le sénateur BRUNT: Le navire peut-il continuer sa route bien qu'un pilote soit disponible? Le capitaine peut-il dire: «Nous ne voulons pas de pilote, mais nous paierons ses gages»?

M. LALONDE: Oui, ceci peut se faire.

Le sénateur PEARSON: Que deviennent ces droits ainsi payés?

M. LALONDE: Ils sont versés à la Corporation des pilotes et ensuite remis aux pilotes qui s'en font le partage entre eux tous.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs voudront peut-être entendre la lecture de cette disposition. L'article 240 (1) de la Loi sur la marine marchande du Canada se lit comme il suit:

> Le fait pour le capitaine ou le propriétaire d'un navire d'être astreint au paiement des droits de pilotage sur ledit navire dans les circonscriptions de pilotage où la présente loi a rendu obligatoire le paiement de ces droits ne lui impose pas l'obligation d'employer un pilote breveté ni de confier la direction de son navire à un pilote breveté dans lesdites circonscriptions ou dans d'autres; l'acceptation des services d'un pilote est facultative.

M. LALONDE: Oui, c'est bien clairement exprimé dans la loi. Les pilotes sont d'avis que cette partie du fleuve roule des eaux agitées. Avec l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent le trafic a augmenté considérablement comme la vitesse des navires, et les hasards de la navigation sont très nombreux. Les vaisseaux américains des lacs ont bien peu d'expérience dans ces eaux. Il n'y eut que peu de bateaux américains des lacs qui descendirent le fleuve ces dernières années. Peut-être y en a-t-il eu quatre ou cinq chaque année, mais je ne crois pas qu'il y en a eu beucoup plus.

Nous sommes d'avis qu'il serait très dangereux d'accorder exemption complète aux navires américains des lacs comme il est proposé dans cet amendement à la loi canadienne de la marine marchande. Il nous semble à ce sujet qu'il serait prématuré d'exempter ainsi les navires américains des lacs naviguant dans nos eaux.

Comme je l'ai dit, outre l'argument exprimé tout d'abord, il y a objection de principe à l'endroit de cette disposition, parce que ces eaux sont totalement canadiennes. Cette disposition représente une restriction à notre souveraineté en cette matière puisqu'elle accorde aux navires américains naviguant dans les eaux canadiennes une exemption qu'ils n'ont jamais connue.

Voilà les principaux points que je désirais exposer devant le Comité. Si d'autres points sont abordés, je serai heureux d'essayer d'y répondre, et, si nécessaire, d'inviter des pilotes à le faire. Je ne veux pas prendre davantage le temps du Comité. Cette disposition a été discutée et je suis sûr que vous avez saisi toutes les conséquences possibles. Je suis à votre disposition, monsieur le président.

Le sénateur PEARSON: Je comprends que l'une des raisons qui ont motivé cette concession aux navires américains, c'est le fait de nos pilotes qui parcourent le lac Michigan, totalement à l'intérieur des frontières américaines. Je voudrais vous poser une question: Combien de pilotes canadiens se prévalent-ils de naviguer sur les eaux du lac Michigan?

M. LALONDE: Tout d'abord, au sujet du lac Michigan, je dois vous dire que bien rares sont les navires canadiens des lacs qui bénéficient de ce privilège et qui s'aventurent dans cette section des Grands lacs totalement américaine. En échange de ce privilège nous avons accordé une complète exemption aux navires américains des lacs qui vont dans la baie Georgienne, eaux canadiennes en totalité, et aussi dans le canal Welland. Nous croyons que l'espace offert comme base de discussion aux iégociateurs canadiens était le bassin des Grands Lacs et qu'on n'avait aucunement droit d'accorder pareil privilège aux navires américains dans ces parages-là. On aurait pu tout aussi bien accorder ces mêmes privilèges dans les environs de Vancouver ou

dans la baie d'Hudson. A notre avis, on est allé au delà des territoires qui servaient de base aux négociateurs.

Quant au nombre de pilotes canadiens qui pourraient naviguer sur le lac Michigan, je préfèrerais demander à M. Chartier de répondre à cette question.

Le sénateur BRUNT: J'ai une question . . .

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous liquider ce point-là, sénateur?

M. CHARTIER: C'est difficile à dire, mais bien peu de pilotes iraient là. En premier lieu, bien peu de navires canadiens s'y risqueraient. Si les navires étrangers s'aventuraient par là, il leur faudrait avoir un permis. Ils seraient bien peu nombreux, j'en suis certain.

Le sénateur BRUNT: Supposons qu'un navire étranger ramasse un pilote dans le bas Saint-Laurent en route pour Chicago. Devra-t-il changer de pilotes avant d'atteindre Chicago?

M. LALONDE: Une couple de fois, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Et dans quel port fera-t-on monter le dernier pilote?

M. LALONDE: Le dernier, avant d'atteindre Chicago.

Le sénateur BRUNT: Oui?

M. LALONDE: Les fonctionnaires du ministère pourraient peut-être répondre à cette question.

M. BALDWIN: En temps normal, on peut faire monter un pilote à Port Weller, ou plus haut. D'habitude c'est à Port Weller ou à Sarnia. Puis-je corriger quelque chose quant au lac Michigan? Le motif de cette entente n'était pas tant la liberté accordée aux pilotes canadiens de naviguer sur le lac Michigan que le fait de navires canadiens naviguant librement sur le lac Michigan, qui est totalement à l'intérieur des frontières américaines, sans qu'aucune condition soit exigée d'eux en fait de pilotage.

Le sénateur BRUNT: Aucune condition?

M. BALDWIN: Aucune.

Le sénateur BRUNT: Quand le paiement obligatoire des droits de pilotage devînt-il en vigueur?

M. LALONDE: Sur le fleuve de façon générale?

Le sénateur BRUNT: Oui?

M. LALONDE: Voulez-vous dire dans une région particulière, ou de façon générale sur tout le fleuve Saint-Laurent?

Le PRÉSIDENT: De Saint-Régis à Montréal?

Le sénateur BRUNT: Oui?

M. LALONDE: En novembre dernier.

Le sénateur BRUNT: Jusqu'à ce temps-là, les Américains naviguaient-ils sans pilote?

M. LALONDE: Il n'y avait pas d'obligation pour aucun pays de verser des droits de pilotage.

Le sénateur BRUNT: Ainsi dire, nos amis des États-Unis ne se servaient pas de pilotes?

M. LALONDE: Oui, comme les navires venant de France, de Libéria ou de Chine. Ils naviguaient tous dans ces parages sans y être tenus.

Le sénateur BRUNT: Comment est survenu ce paiement obligatoire des droits de pilotage? Quelque chose a dû survenir qui en est la cause?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le paiement obligatoire de droits de pilotage dans la section d'en bas de Montréal est inscrit depuis longtemps dans les

statuts. Son adoption dans le territoire qui fait l'objet de notre discussion résulte tout simplement de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ai-je raison en cela?

M. LALONDE: S'il m'était permis de dire . . .

Le PRÉSIDENT: Apparemment je suis dans l'erreur.

M. LALONDE: Les pilotes ont demandé pour le haut du fleuve les règlements déjà en force en bas de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Quand ceci eût-il lieu?

M. LALONDE: L'an dernier, je dois dire que des demandes à ce sujet ont faites depuis 1954, à bien près de 1955.

Le PRÉSIDENT: De fait, c'est la conséquence de l'ouverture attendue de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. LALONDE: Non, monsieur. C'est plutôt affaire d'installer comme règle l'emploi de pilote dans toute cette section. Le paiement obligatoire d'honoraires de pilote contribue à meilleure et plus sûre navigation dans toutes les eaux.

Le sénateur BRUNT: Vous avez fait ces demandes depuis 1954 jusqu'à l'automne dernier?

M. LALONDE: A peu près, oui.

Le sénateur BRUNT: Rien n'est venu jusqu'à l'automne dernier?

M. LALONDE: Rien n'est venu jusqu'à l'automne dernier.

Le sénateur BRUNT: Qu'est-il survenu l'automne dernier pour voir adopter ce nouveau règlement?

M. LALONDE: Nous avons fait de bien vives instances au ministère des Transports et au ministre et l'an dernier, nous avons insisté pour obtenir que le paiement obligatoire des droits de pilotage fût ordonné immédiatement, et le Gouvernement a fini par y consentir.

Le sénateur BRUNT: Vous avez insisté?

M. LALONDE: Nous avons insisté.

Le sénateur BRUNT: Et si le Gouvernement n'avait rien fait, que serait-il survenu?

M. LALONDE: Je n'en sais rien.

Le sénateur BRUNT: Vous admettez avoir insisté, donc vous deviez avoir quelque appui. Que serait-il arrivé?

M. LALONDE: Je ne puis vraiment pas dire, mais les pilotes avaient insisté depuis si longtemps qu'il auraient pu refuser de diriger les navires sur le fleuve.

Le sénateur BRUNT: Vous n'aimeriez pas aller un peu plus loin et dire qu'il aurait pu y avoir une grève?

M. LALONDE: Non, il n'y aurait pas eu de grève parce que, de fait, il ne peut y avoir grève, mais il aurait pu y avoir une grève d'arrêt de travail.

Le sénateur BRUNT: Il y aurait eu quelque espèce de grève. Le ministère ou d'autres vous ont-ils fait des observations lors de ces incidents? Vous a-t-on dit ce qu'on entendait faire?

M. LALONDE: Ce qui arriva, et je puis vous citer la déclaration faite à la presse par le ministre à cette occasion . . .

Le PRÉSIDENT: Quand ceci eut-il lieu?

M. LALONDE: Le 13 octobre 1960. Le ministre a remis à la presse la déclaration suivante, qui était le résultat de l'entente intervenue avec les pilotes à ce sujet:

«Les navires des lacs, canadiens et américains, seront dès le début exemptés du paiement obligatoire des droits de pilotage quand nul pilote n'est employé, jusqu'à l'issue des négociations canado-américaines au sujet du pilotage sur les Grands lacs.»

Vous le voyez, on nous a fait observer le Canada et les États-Unis étaient en train de négocier quant aux Grands lacs, et l'imposition à ce moment d'un paiement obligatoire de droits de pilotage aux navires américains aurait pu nuire aux négociations, et le gouvernement ne pouvait le faire. Nous étions d'avis de dire au gouvernement: «Nous n'exigerons pas des navires américains des lacs le paiement immédiat des droits de pilotage de façon à ne pas nuire aux pourparlers, et ce jusqu'à ce que vous en arriviez à une entente».

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes le gouvernement a imposé le versement des droits de pilotage et en même temps il a dit: «Nous allons en exempter les navires américains» et vous avez cessé de faire pression et tout alla magnifiquement.

M. LALONDE: Je n'irai pas jusque-là, monsieur, j'en suis peiné. A mon avis, voici ce qui se passe. Nous avons dit ceci: «Puisque les gouvernements canadiens et américains sont en train de négocier, nous n'insisterons pas sur le paiement obligatoire des honoraires de pilotage . . . »

Le sénateur BRUNT: Vous n'insisterez pas sur le paiement obligatoire de . . .

M. LALONDE: «Droits de pilotage pour les navires américains des lacs.» A ce moment là, le ministre nous a déclaré que le gouvernement était en train de négocier et qu'il ne pourrait pas nous accorder le paiement obligatoire des droits de pilotage à moins d'en exempter les navires américains des lacs.

Le sénateur BRUNT: Vous ne demandez pas au Comité du Sénat d'amender cet article en aucune façon?

M. LALONDE: Non, seulement son retrait.

Le sénateur BRUNT: Je sais que nous formons une chambre joussant d'une grande autorité, mais je crois que vous devriez vous présenter devant l'autre chambre où vous êtes allés tout d'abord discuter de cette affaire. Je ne crois pas qu'il serait juste de nous demander le rappel de cet article quand nous n'avons rien eu à faire dans les négociations qui ont amené son insertion dans ce bill.

M. LALONDE: Bien, monsieur, je ne suis pas membre de cette chambre et je n'ai rien à dire.

Le sénateur BRUNT: Nous sommes heureux d'entendre vos observations et l'exposé de votre point de vue, et nous vous sommes reconnaissants d'être venu nous l'expliquer, mais je ne crois pas que vous puissiez nous demander d'apporter aucun changement à cet article vu qu'aucun membre du Sénat n'a pris part aux négociations qui ont amené l'insertion de cette disposition dans la loi.

Le PRÉSIDENT: J'en conclus que, de fait, les négociations elles-mêmes n'ont aucunement porté sur cette disposition en particulier, sénateur Brunt, mais le désir du gouvernement était qu'il devait inclure cette disposition comme un témoignage de bonne foi et de bon voisinage devant la façon de faire et le bon vouloir des Américains au cours des négociations touchant le lac Michigan.

Le sénateur BRUNT: Peut-être M. Baldwin pourra-t-il nous faire une déclaration à ce sujet?

M. BALDWIN: Oui, M. Lalonde nous a décrit les évènements d'octobre dernier, lorsque les pilotes ont demandé l'instauration de contributions obligatoires entre Montréal et Saint-Régis. Il a déclaré avoir compris qu'en cette occa-

sion les pilotes avaient accepté que les navires américains fussent exemptés durant la période de négociations. Il me faut souligner ce fait que notre ministre a déclaré, en un autre endroit, je crois que c'est ainsi qu'il faut dire, qu'il avait compris de façon quelque peu différente. D'après lui les pilotes auraient accepté et compris eux- mêmes que cette demande d'exemption serait poussée de l'avant si le résultat des négociations avec les États-Unis était tel que lui, le ministre, en avait à décider que c'était nécessaire. De fait, c'était plus qu'un geste de bonne volonté à l'endroit des États-Unis. En un sens, c'était la suite des instances faites au ministre, par les pilotes, en octobre et novembre, par lesquelles on demanderait le paiement obligatoire des droits de pilotage entre Montréal et Saint-Régis: ce que les journaux, en particulier ceux de Montréal, s'étaient hâtés d'imprimer en vedette, compliquant le problème auquel le sénateur Brunt a fait allusion. Ces faits bien certainement, nous le savons, furent connus des fonctionnaires de l'ambassade des États-Unis, ici, et leur attention fut attirée sur le fait que cela pouvait signifier la perception de droit de pilotage obligatoires imposés aux navires américains dans la section Montréal-Saint-Régis, même en l'absence de pilotes. Nos pourparlers à fond avec les États-Unis en vue d'en arriver à une disposition législative touchant les Grands lacs venaient à peine de débuter et ils furent poursuivis durant l'hiver pour prendre fin juste avant l'ouverture de la navigation au printemps. Comme résultat il nous apparut bien clairement au cours des négociations et des réunions qui se tinrent ici et à Washington régulièrement que si le geste de notre Gouvernement d'ordonner le paiement de droits entre Montréal et Saint-Régis, ce qu'on avait trouvé bien légitime, devait inclure en plus le paiement obligatoire de droits de pilotage par les bateaux américains des lacs, pour la première fois, ce qui ne s'était jamais fait dans le passé, ce serait causé préjudice grave à l'ensemble de nos arrangements avec les États-Unis touchant les Grands lacs y compris la très grande liberté accordée aux navires canadiens des lacs naviguant sur le lac Michigan. Je crois avoir aidé à clarifier la situation.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je ne veux pas prendre plus d'un moment ou deux. Je crois que M. Lalonde se sentirait plus à l'aise s'il savait qu'il s'en trouve parmi nous, ici, qui lui croient le droit absolu de venir ici et nous demander de retrancher quelque partie du bill. Je crois que notre fonction consiste à examiner les deux côtés et qu'il nous appartient d'en décider sans égard, à ce stage, aux mérites de cette disposition en particulier au sujet de laquelle il pourrait s'élever des doutes. Je crois que nous accueillerons volontiers l'opinion des pilotes. Je ne veux pas que le dossier reste dans la «balancoire» si l'expression m'est permise.

Le sénateur BRUNT: En remerciant M. Lalonde, je voudrais faire remarquer que je ne désire nullement donner l'impression que nous n'avons pas l'autorité d'amender le bill mais j'ai cru qu'il ne serait pas sage pour nous d'user de ce droit, vu que nous n'étions pas là au cours des négociations.

M. LALONDE: Puis-je ajouter que même de l'autre côté, dans le Comité, aucun membre n'était présent aux négociations.

Le sénateur BRUNT: Mais y eut-il amendement?

M. LALONDE: En Chambre, oui.

Le sénateur BRUNT: Non, dans le comité?

M. LALONDE: Non, mais ils ont amendé en Chambre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous pu présenter vos remarques devant le comité de la Chambre des Communes?

M. LALONDE: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Et l'on vous refusa?

M. LALONDE: En partie, parce que dans la Chambre des communes le ministre y pensa au moins une deuxième fois et fit un amendement — accepta qu'il s'en fit un.

Le sénateur BRUNT: Quelle fut l'attitude du ministre au cours des négociations?

M. LALONDE: Je ne puis répondre à ce sujet, monsieur, je laisserai plutôt à M. Baldwin le soin de répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions pour M. Lalonde? Je crois que nous avons été bien renseignés, messieurs, quant aux deux aspects de la question, à moins qu'un sénateur n'ait quelque autre question à poser ou un commentaire à nous faire.

Le sénateur BRUNT: Je voudrais seulement que M. Lalonde sache que j'ai apprécié sa venue et l'exposé qu'il nous a fait au nom des pilotes. Nous avons été fort heureux de connaître ce point de vue.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi d'ajouter, sénateur Brunt, que vous n'êtes pas seul de cet avis.

Le sénateur BRUNT: Merci.

M. LALONDE: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, sommes-nous maintenant au stade de l'étude du bill article par article et pouvons-nous demander à M. Baldwin ou à un de ses collaborateurs de nous fournir les explications au fur et à mesure, au besoin?

Le sénateur BRUNT: Y a-t-il quelque autre disposition litigieuse que nous voudrions nous faire expliquer?

Le PRÉSIDENT: Aucune demande ne nous a été faite en marge d'aucun autre article. Je ne sais si vous étiez présent, sénateur Brunt, quand nous avons commencé, mais dès le début j'ai souligné que M. O'Brien désirait faire une déclaration au sujet de l'article 9, ce qu'il a fait, et que des observations nous seraient faites par la Fédération des pilotes du Saint-Laurent touchant l'article 15, ce qui fut fait, nul autre n'a demandé d'être entendu au sujet d'aucun autre article de ce bill. Allons-nous maintenant faire l'étude du bill article par article?

L'article 1, pararaphe (1), n'est qu'affaire de définition, n'est-ce pas? Il n'y a rien de substantiel à changer, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Le paragraphe (1) est partie du bill S-3, adopté en cette chambre en 1959, monsieur, et il est reproduit ici sans aucune modification. Il s'agit seulement d'une définition touchant l'hypothèque des navires inscrits, c'est-à-dire des navires qui ne peuvent encore être enregistrés car ils n'ont pas encore été mis à l'eau.

Le PRÉSIDENT: Permettez que j'attire votre attention sur le fait qu'il y a deux ans nous avons travaillé ferme sur l'amendement modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, lequel finit par ne pas être voté. Il y a bon nombre d'articles dans ce bill qui sont des répétitions des articles du bill que nous avons étudiés et adoptés en 1959. Peut-être, quand nous y viendrons, pourrai-je les indiquer au Comité afin d'être fixés sur ceux que nous avons étudiés et adoptés, il y a deux ans.

Le paragraphe (2) de l'article 1 définit «voyage de cabotage». Avez-vous quelque commentaire à exprimer, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Ceci vise Hawaï par le détroit de Berring.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (3) est nouveau, et change la définition des «eaux intérieures du Canada». Qu'en résulte-t-il?

M. CUMYN: Les règlements actuels «Load Lines» sont limités tout comme nous le proposons ici, et font entrer Hâvre Saint-Pierre dans les eaux intérieures, bien que suivant la définition que nous lisons dans la loi il doive en être exclu. Le but de cet article c'est de faire entrer Hâvre Saint-Pierre dans le groupe des eaux intérieures.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (3) de l'article 1 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (4) est une définition des «basses eaux du Canada». Nous l'avons adopté en 1959. Le Comité désire-t-il en discuter de nouveau?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 2, modifiant l'article 5, fut également adopté en 1959. Est-ce le désir du Comité d'obtenir plus d'explications maintenant?

Le sénateur BRUNT: Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 3 définit les qualités nécessaires pour posséder un navire britannique. Nous l'avons également adopté en 1959.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A ce sujet j'aimerais savoir de M. Cumyn quel est le statut d'un navire appartenant à la République de l'Afrique du Sud: est-il toujours navire britannique?

M. MACGILLIVRAY: En vertu des lois présentement en vigueur, nous ne croyons pas qu'ils soient navires britanniques. C'est tout comme les navires de la République d'Irlande aujourd'hui; ce ne sont pas des navires britanniques.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais s'il s'agit d'une navire totalement possédé par un citoyen de l'Afrique du Sud ou par une compagnie qui fait affaire en Afrique du Sud, il ne peut être traité comme les navires de la République d'Irlande?

M. MACGILLIVRAY: C'est exact.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): S'est-on préoccupé de reconnaître le changement d'allégeance?

M. MACGILLIVRAY: Toute l'affaire est à l'étude. Comme vous le remarquerez probablement, bon nombre d'autres statuts sont visés outre celui-là, et le bill qui est présentement devant nous fut complètement rédigé avant que l'Afrique du Sud ait manifesté son intention de se retirer du «Commonwealth», et il se trouvait chez l'imprimeur et avait, je crois subi sa première lecture avant que telle discussion fût connue, et je ne crois pas que le gouvernement avait eu assez de temps pour considérer à fond ce projet.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ceci ne veut pas dire qu'ils en sont empêchés?

M. MACGILLIVRAY: Non.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 3?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 4 est nouveau. Quel résultat donnera l'article 4?

M. MACGILLIVRAY: Simplement hausser de 15 tonnes à 20 tonnes l'exemption sur l'enregistrement des bateaux de plaisance.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quel est le motif derrière ça?

M. MACGILLIVRAY: C'est surtout dans l'intérêt des citoyens américains qui aiment faire des croisières dans les eaux canadiennes. Ils peuvent prendre un permis en vertu de la loi canadienne mais ne peuvent enregistrer leurs yachts, ce qui n'est pas prévu.

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

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 traite de la façon dont on peut emprunter sur un navire enregistré, et aussi des privilèges du constructeur et ainsi de suite. Il s'agit là surtout d'une disposition technique. Nous l'avons adoptée en 1959. Le Comité désire-t-il plus ample explication?

L'article 5 sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 6? Il fut déjà étudié en 1959. Il s'agit d'honoraires pour examen et copies du livre des entrées. Est-ce que l'article entier fut adopté en 1959, monsieur MacGillivray?

M. MACGILLIVRAY: Je vais expliquer, monsieur le président. L'article fut accepté dans sa présente rédaction à l'exception d'un petit changement à l'alinéa a), du paragraphe (2) de l'article 82. Son inclusion dans le bill S-3 permettait l'examen du registre ou livre d'entrées et aurait facilité l'inspection de registre quant à tous les navires, sans restriction. Maintenant nous disons qu'elle n'autorise que l'examen «des entrées d'un navire», de telle sorte qu'il vous faut payer 25 cents pour examiner les inscriptions de chaque navire. Pour le reste, rien n'est changé.

Le PRÉSIDENT: Accepterez-vous l'article 6?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est nouveau, à quoi tend-il?

M. MACGILLIVRAY: C'est la conséquence des changements contenus aux articles 14 et 42, où nous proposons que les règlements adoptés touchant les questions de l'équipage à bord des navires soient retranchés de la loi et adoptés par ordre en conseil. Maintenant ils sont contenus en partie dans l'article 234 et en partie dans l'annexe 8 de la loi et il est proposé qu'ils soient maintenant élaborés par arrêté ministériel.

Le PRÉSIDENT: L'article sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 - inspection des navires. Il s'agit simplement de permettre au ministre des Transports de nommer des gens hors du Canada pour le mesurage des navires.

L'article 8 sera-t-il accepté?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 9. C'est l'article dont M. O'Brien nous a parlé il y a quelque temps. Le Comité désire-t-il quelque autre explication sur l'article 9 par les fonctionnaires du ministère.

L'article 9, paragraphe (1) sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article 9 sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Ceci nous amène à la page 7, article 10. Je suis informé qu'il fut voté par nous en 1959. Il traite des différentes classes de navires et ainsi de suite. Il retranche la référence du licenciement des navires traversiers. L'article 10 sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article II est nouveau. C'est la suite logique de l'article 9. Adopterons-nous l'article II?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 12 traite des certificats d'ingénieurs temporaires. Elle étend le champ d'action et l'autorité de ceux qui accorderont des certificats d'ingénieurs temporaires. A l'avenir ce seront les inspecteurs de navires. L'article 12 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 13 fut voté par nous en 1959. Cette section englobe la république d'Irlande. L'article 13 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 14 est nouveau. C'est un changement dans l'article 234 qui traite des règlements touchant l'installation des équipages à bord des navires canadiens, lesquels règlements devront à l'avenir être soumis à un arrêté ministériel.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, M. Cumyn pourrait-il nous expliquer ce qui est derrière cette proposition?

M. CUMYN: Monsieur le président, c'est notre sentiment que quelque chose doit être fait pour améliorer les quartiers de nos équipages loaux plutôt frustes tels qu'ils sont décrits dans l'article 234 de la loi et dans l'annexe 8; ce sera nécessaire quand nous construirons des navires canadiens, et je dois ajouter que les constructeurs nous ont demandé d'élargir les locaux destinés aux équipages des nouveaux navires; et avec cette idée en tête, nous avons cru qu'il serait mieux de donner nos instructions sous forme de règles qui pourraient être modifiées de temps à autre suivant le besoin, par arrêté ministériel plutôt que par une demande à la Chambre. Il s'agit là de changements purement techniques nécessitant la collaboration des constructeurs. Ces règlements que nous avons en tête pour réalisation immédiate sont tout simplement restreints aux directives de la loi; toutefois, nous proposons d'y ajouter de temps à autre. Les bateaux de pêche sont exclus de ces règlements.

Le sénateur PEARSON: Est-il nécessaire, quand se construit un navire canadien, de référer aux règlements présentement en force?

M. CUMYN: Oui, en vertu de la loi.

Le sénateur PEARSON: C'est-à-dire, il doit y avoir tant de pieds cubes et ainsi de suite en ce qui touche les quartiers de l'équipage?

M. CUMYN: Oui, sur ce point les règlements sont plutôt restreints. Il est dit simplement que l'espace doit comporter tel cubage et le plancher telle superficie et que les locaux d'habitation doivent être bien construits.

Le sénateur PEARSON: Mais vous ne pouvez construire un navire sans suivre ces règles?

M. CUMYN: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: 14 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous voici à l'article 15, disposition litigieuse. Adopterons-nous l'article 15?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 16 traite des peines. Monsieur MacGillivray, avez-vous à suggérer quelques changements ici?

M. MACGILLIVRAY: Quand la Partie VI A fut incorporée à la loi et qu'un article comportant punition fut ajouté à la "Partie VI A", il s'agit de pilotage sur les Grands lacs, il fut suggéré au ministère de nous inviter à y joindre un amendement qui concilierait la section pénale de la Partie VI avec celle de la Partie VI A.

Le PRÉSIDENT: C'est tout juste une précision?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 16?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 17, nomination d'inspecteurs de navires. L'article 17 sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 18, production du certificat d'enregistrement. Ce sont là changements de termes plus ou moins techniques, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Oui, jusqu'à présent les inspecteurs de navires pouvaient toujours demander qu'on leur exhibe le certificat d'enregistrement du navire. Nous avons maintenant un si grand nombre de bateaux sans licence que nous désirons les voir montrer leurs permis sur demande.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 18?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 19, inspection par surveillant spécial ou autre officier. Cela me paraît de moindre importance, que vous en semble? Accepterons-nous l'article 19?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 20. Il me paraît pas de grande importance, n'est-ce pas?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle est la raison d'être de cette disposition? Pouvez-vous nous le dire brièvement?

M. BALDWIN: En fait, c'est partie de notre programme d'éducation progressive, si vous le voulez bien, programme suivi de leçons, si nécessaire, en vue d'améliorer les standards de sécurité dans la section des petits navires de plaisance.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 20?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 21?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 22. Cet article traite de coordination au chapitre du sauvetage, que le sénateur Blois nous a expliqué en Chambre.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pourrait-on nous en toucher un mot?

M. BALDWIN: Oui, monsieur. Comme partie de notre travail en vue d'ajouter à l'activité de notre marine canadienne, nous nous sommes efforcés de pousser nos recherches marines et nos secours. L'an dernier nous avons fait le nécessaire pour nommer des chercheurs et des coordonnateurs de secours, un groupe sur la côte orientale, un autre sur la côte occidentale et un troisième dans la section des Grands lacs, dont le but premier n'est pas le travail de

recherche et de secours. mais celui d'améliorer l'ensemble des gestes à poser. Les fonctionnaires sont maintenant à l'oeuvre et ont fait un progrès sensible, mais l'un des points qui attirent l'attention, c'est qu'en dépit d'une loi qui nous donne l'autorité voulue en haute mer pour faire évoluer nos navires en vue des manoeuvres de recherches et de secours, nos pouvoirs sous ce rapport sont incomplets en ce qui touche les recherches et les secours. Nous allons ainsi les aider dans leurs diverses manoeuvres en leur permettant d'exercer la puissance ou la direction des navires en ce qui concerne les recherches et les secours.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Nous avons déjà obtenu l'installation de ces coordonnateurs de secours? Ce n'est pas une nouvelle fonction?

M. BALDWIN: Ca n'est pas un nouvel organisme. Il s'agit d'améliorer un organisme déjà existant et lui donner les pouvoirs nécessaires au chapitre des recherches et des secours.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Jusqu'à l'adoption de ce bill, ces gens exerçaient leurs fonctions sans autorisation d'aucune sorte? Ce bill va permettre au ministre de nommer des fonctionnaires qui seront connus comme coordonnateurs de secours?

M. BALDWIN: Il s'agit de prévoir un cas comme celui-ci: dans une manoeuvre donnée l'officier coordonnateur sur la côte-ouest pourra n'être pas directement responsable de la manoeuvre, mais le ministre, par son truchement, pourra charger quelque autre personne de faire les recherches voulues et de venir à la rescousse.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Combien en avez-vous maintenant?

M. BALDWIN: Trois seulement dans chacune de ces sphères, mais sur la côte-ouest, nous sommes déjà en train de choisir un adjoint.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelles sont ces personnes, des gens du ministère?

M. BALDWIN: Ils furent choisis par le Service civil, après concours. Si mon souvenir est fidèle, chacun d'eux détient un certificat de capitaine de marine.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pouvez-vous nous donner le nom de l'officier sur la côte est?

M. BALDWIN: Le capitaine Stanton.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Connaissez-vous ses qualités?

M. BALDWIN: Le capitaine Slocombe pourrait peut-être répondre à cette question.

Le capitaine SLOCOMBE: Je ne puis vous donner en détail ses qualités, mais je sais qu'il est capitaine au long cours de grande expérience, avec beaucoup d'expérience dans ce genre de travail. Il s'est occupé de recherches et de sauvetages, section aviation, durant la guerre. Il connaît fort bien la côte.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Était-il dans les forces armées du Canada?

Le capitaine SLOCOMBE: Il fut avec la R.C.A.F. ou R.A.F. durant la guerre et dans le ministère des Transports, après la guerre.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'avais en tête quelque doute au tout début de l'étude qu'il fallut faire de cette disposition touchant les ordres à donner pour voler au secours des marins en mer. A première vue, cela semblait osé en quelque sorte. Avez-vous eu, dans le passé, quelque expérience justifiant telle représentation?

M. MACGILLIVRAY: S'il m'est permis de répondre à cette question, je dirai que la loi donne au capitaine d'un navire en détresse le pouvoir d'ordonner à d'autres vaisseaux de venir à son secours, et ces ordres sont justifiés par l'article 457 de la loi, et ces vaisseaux ainsi appelés sont tenus de se porter au secours du navire en détresse.

Toutefois, un cas pénible s'est présenté sur la côte pacifique, il y a un peu plus d'un an, quand un navire fut culbuté sans dessus dessous en pleine mer: son capitaine était à l'intérieur et dans l'incapacité d'ordonner à d'autres navires de lui venir en aide. Mais des navires se portèrent à son secours bien qu'il n'y eut personne en autorité pour organiser les manoeuvres de recherches et de secours comme la chose aurait pu se faire si le capitaine eut pu communiquer à l'extérieur. C'est un cas qui justifie cette disposition.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il y a un autre cas que voici: les recherches et les secours seront-ils le fait du même organisme qui en fut responsable pendant des années avec le poste d'aviation R.C.A.F. d'Halifax sous sa dépendance et ainsi de suite? M. Baldwin a-t-il dit que le capitaine Stanton n'aurait lui-même aucune autorité personnelle dans telle recherche donnée?

M. BALDWIN: Il pourrait en avoir ou n'en pas avoir. Il est invité à se joindre aux opérations de recherches par la R.C.A.F. mais la plus grande responsabilité retombe sur lui. Le plan le plus poussé serait d'avoir quelqu'un, soit le capitaine Stanton ou quelque autre personne d'expérience dans ce travail partout où un accident survient, qui pourrait se charger de tout coordonner au premier appel.

Le PRÉSIDENT: Votons-nous l'article 22?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 23. Il explique que le gouverneur en conseil peut faire des règles touchant les diverses précautions à prendre dans le chargement et le déchargement des navires. Y a-t-il quelque explication requise? Adopterons-nous l'article 23?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 24. Chaudières de dragues, etc., soumises à l'inspection, et dragues, etc., munis d'appareils de sauvetage et d'extinction d'incendie. A-t-on besoin de quelque explication à ce sujet?

Le sénateur BRUNT: Je crois qu'il s'agit là de matières purement techniques et que nous devons accepter l'amendement tel quel.

Le PRÉSIDENT: Votons-nous l'article 24?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 25. Règlements concernant les yachts de plaisance. De quel changement s'agit-il, monsieur Cumyn?

M. CUMYN: Monsieur, cet article nous permet d'exiger que les petits bateaux soient munis de plaques indiquant la puissance et le tonnage maximum. Depuis quelques années, nous avons recommandé l'adoption de ces plaques et cet essai a été une réussite; il est toutefois survenu quelque ennui du fait que beaucoup de Canadiens importent leurs petits bateaux des États-Unis et les navires américains sont munis de plaques comportant des chiffres beaucoup plus généreux que les maximums canadiens; nous voulons être capables d'exiger que tous les bateaux du Canada soient munis de plaques émises par notre ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bon souvenir, M. Cumyn, vous-même ou quelque autre nous avez dit, en 1959, que vous vouliez graduellement amener les yachts de plaisance sous contrôle dans un but de sécurité.

M. CUMYN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je comprends qu'il s'agit là d'un pas en avant vers ce but?

M. CUMYN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 25?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 26 limite l'inspection aux cas où les chaudières sont soumises à une pression dépassant 15 livres au pouce carré. Voterons-nous l'article 26?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 27 prévoit le paiement d'amendes aux autorités locales qui supportent les frais de poursuite. Accepterons-nous l'article 27?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 28 ne fait que changer le titre qui précède l'article 495A. Votons-nous l'article 28?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 29 ajoute une nouvelle disposition autorisant le gouverneur en conseil à adopter des règlements visant à prévenir la pollution de l'air, etc. L'article 29 sera-t-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 30 va ajouter un nouvel article 616B, visant la nomination de personnes au poste de gardiens aux ports non désignés par le gouverneur en conseil. J'attire votre attention sur ce sujet quand il vint devant nous en 1959. Voterons-nous cet article 30?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 31 va étendre la définition de la personne qui a la direction d'un navire. Ceci a également été discuté en 1959. L'article 31 sera-t-il approuvé.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 32 est plutôt long et il vise à limiter la responsabilité des propriétaires de navires océaniques. C'est l'article qui fait mention des «francs-or». Un fonctionnaire du ministère voudrait-il bien nous dire ce que c'est qu'un franc-or?

M. MACGILLIVRAY: Monsieur le président, vous voudrez bien noter tout d'abord que cette disposition pourvoit à limiter la responsabilité du propriétaire à un montant donné, tel qu'il est mentionné dans la loi. Il est maintenant proposé qu'elle soit limitée à un certain montant équivalent à 3,100 francs-or et à 1,000 francs-or par tonne, respectivement. Les propriétaires ne seront pas tenus de payer en francs-or mais ils devront payer l'équivalent en dollars canadiens.

Le but de cette modification est de compléter à travers l'univers l'uniformité des chiffres limites. Le chiffre limite actuel, traduit en dollars, est de $38.92, suivant une loi qui date de 1880. C'était à cette époque l'équivalent de sept livres sterling. Durant cette période de ce temps là, la livre anglaise s'est maintenue à sept livres sterling jusqu'à il y a deux ans quand la valeur changea. Ainsi pour une action prise en Angleterre, l'intéressé pourrait obtenir sept livres sterling mais au Canada le montant recouvrable serait de $38.92. Envisagée à sa valeur réelle la différence entre les montants à recouvrer était considérable, presque de cent pour cent. Comme je l'ai dit, le but, en utilisant le franc-or était d'atteindre l'uniformité. Ce n'est pas nouveau dans la législation canadienne. Nous l'avons déjà dans la loi sur les dom-

mages causés aux tiers par les aéronefs étrangers de même que dans la loi sur le transport aérien.

Le sénateur BRUNT: Le franc-or est-il maintenant la mesure utilisée par tous les pays?

M. MACGILLIVRAY: Tous les pays qui ont adopté ces ententes dont je parle se servent de leur propre monnaie suivant équivalence des francs.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 32?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 33. Autorité du tribunal dans la consolidation des réclamations. Voilà une disposition d'ordre juridique.

M. MACGILLIVRAY: Voici un amendement de moindre importance, mais logique et court, et relatif à la responsabilité soulignée dans l'article 657.

Le PRÉSIDENT: Accepterons-nous l'article 33?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 34 indique jusqu'où s'étend la responsabilité, quel est le but que l'on désire atteindre par cette disposition, monsieur MacGillivray?

M. MACGILLIVRAY: Jusqu'à un certain point il s'agit d'un amendement où nous exprimons aux alineas a), b), et c) de cet article ce qui est déjà contenu dans le paragraphes 2 de l'article 657 et dans 661. Mais dans les mots qui suivent à l'alinéa c) nous glissons un aperçu nouveau.

L'association du Barreau canadien et les membres de la "Canadian Maritime Law Association" nous ont fait connaître leur opinion et les membres du "Merchant Service Guild", groupement d'officiers de marine, nous ont demandé d'inclure cette règle, et très fortement. Il s'agit de ces cas où le capitaine est poursuivi et où sa responsabilité sera limitée comme l'est la responsabilité du propriétaire.

On a trouvé que, sur la côte du pacifique, les petits navires, surtout les remorqueurs, causaient du dommage et que les commandants étaient poursuivis personnellement, parce qu'ils ne bénéficiaient pas d'une responsabilité limitée, tandis que les propriétaires, bénéficiant d'une responsabilité au chiffre très bas, n'étaient pas poursuivis.

Cet amendement vise à faire bénéficier le capitaine de cette responsabilité limitée quand il exerce ses fonctions de capitaine. S'il se trouve qu'il est aussi le propriétaire et que, comme tel, il se montre négligent, alors la limitation ne s'applique pas. En résumé, jusqu'à ce jour toute cette théorie de limitation favorisait le propriétaire dont la responsabilité était limitée, quand il s'agissait d'une responsabilité substituée aux faits et gestes de leurs employés. De sorte que le capitaine, qui tombera dans les deux catégories, sera encore responsable s'il est personnellement fautif en sa qualité de propriétaire; mais en tant que capitaine il tombera dans la même catégorie que les autres capitaines.

Le PRÉSIDENT: Si l'association du Barreau canadien a réclamé cet amendement, c'est probablement une bonne raison pour que nous l'adoptions. Voterons-nous l'article 34?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 35. Limitation de la responsabilité des propriétaires ou des gérants de bassins, canaux et ports. Voici une autre occasion où nous voyons apparaître la disposition du franc-or. Est-ce aussi une limitation, monsieur MacGillivray?

M. MACGILLIVRAY: Oui, les propriétaires de bassins, les propriétaires de quais et les propriétaires de canaux, etc., bénéficient d'une responsabilité

limitée tout comme les propriétaires de navires. Le seul changement, c'est que nous faisons paraître dans cet article le chiffre de 1,000 francs-or au lieu de $38.92.

Le PRÉSIDENT: Je trouve intéressant que cette note augmente la responsabilité de $32.92 par tonne à $65.00 par tonne.

M. MACGILLIVRAY: C'était partie du but visé par la convention internationale; hausser la limite et avoir l'uniformité.

Le PRÉSIDENT: Voterons-nous l'article 35?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Voterons-nous l'article 36?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 37. Ne pas tenir compte de l'espace occupé par les marins; navire qui ne peut-être mesuré suivant les règles canadiennes. Ceci s'applique aux navires étrangers seulement, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Il s'agit seulement de points à souligner. Messieurs, l'amendement qui se trouve dans le paragraphe 2 de l'article ne fait que tenir compte d'un amendement antérieur à l'article 14, qui est relatif à l'espace occupé par l'équipage, espace exempté dans le calcul du tonnage. L'amendement qui suit, référence aux articles 657 et 660, est affaire de rédaction seulement.

Le PRÉSIDENT: Voterons-nous l'article 37?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 38 fut voté en 1959, il pourvoit à l'appel d'un jugement. Accepterons-nous l'article 38?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 39 fut également voté en 1959: il s'agit de l'admission de copies certifiées de documents. Voterons-nous l'article 39?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 40 fut également voté en 1959 et il réglemente l'application des amendes. Y a-t-il là quelque chose d'important, monsieur MacGillivray?

M. MACGILLIVRAY: Quand ce sont des officiers de police provinciaux ou municipaux qui poursuivent en vertu de la loi concernant les vaisseaux de faible tonnage, c'est la municipalité ou la province qui encaissent l'amende. Le but est d'encourager vos forces de police dans la surveillance de nos règlements.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous l'article 40?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 41 retire l'annexe 8 qui traite de l'installation des marins et autres à bord des navires. Dorénavant ceci se fera par règlement?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Votons-nous l'article 41?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Voterons-nous le préambule?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Voterons-nous le titre?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Devrai-je retourner le bill sans amendement?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité, je dois exprimer mes remerciements à M. Baldwin et à son équipe de fonctionnaires des plus compétents qui ont assisté à notre réunion d'aujourd'hui, et qui nous ont si bien aidés dans le passé en tout ce qui concerne nos travaux de cette nature. Nous remercions également M. Lalonde ainsi que ceux qui étaient présents avec lui.

Le Comité s'ajourne.

Quatrième session de la vingt-quatrième législature

1960-1961

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill suivant :

Bill C-33 intitulé :

Loi modifiant la Loi sur les transports

Président: l'honorable A. K. HUGESSEN

Fascicule 1

SÉANCE DU MARDI 27 JUIN 1961

TÉMOINS :

M. J. F. Browne, député de Vancouver-Kingsway;

Représentant l'Association canadienne du camionnage: Me F. R. Hume, C.R., avocat, et M. J. A. D. MacGee, secrétaire exécutif; M. J. J. Frawley, C.R., représentant à Ottawa du gouvernement de l'Alberta; M. W. R. Jackett, C.R., conseiller de l'Association canadienne des chemins de fer.

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

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

et les honorables sénateurs

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

50 membres

(Quorum 9)

---

* membre *ex officio*

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du 16 juin 1961.

«Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Buchanan propose, appuyé par l'honorable sénateur Pearson, que le Bill C-33 intitulé : «Loi modifiant la Loi sur les transports», soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise au voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS - VERBAL

MARDI 27 juin 1961.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2 heures de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*); Beaubien (*Provencher*), Blois, Brunt, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*); Dessureault, Euler, Gershaw, Gladstone, Gouin, Hayden, Horner, Kinley, Lefrançois, McGrand, Pearson, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh, Veniot et Woodrow. (23).

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

Le bill C-33, Loi modifiant la Loi sur les transports, est mis à l'étude.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Connolly, présentée avec l'appui de l'honorable sénateur Brunt, le Comité DÉCIDE de présenter un rapport sollicitant l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français du compte rendu de ses délibérations relatives audit bill.

Les témoins suivants donnent des explications sur le bill à l'étude, savoir : M. J. F. Browne, député de Vancouver-Kingsway; Me F. R. Hume, Q.C., avocat de l'Association canadienne du camionnage, et M. J. A. D. MacGee, secrétaire exécutif de la même Association.

A 3 heures de l'après-midi, le Comité suspend la séance.

Le Comité reprend ses délibérations à 3 h. 45.

Présents: Les honorables sénateur Hugessen (*président*); Beaubien (*Provencher*), Blois, Brunt, Buchanan, Dessureault, Euler, Gershaw, Gladstone, Gouin, Haig, Hayden, Horner, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald (*Cap-Breton*), McLean, Pearson, Robertson, Roebuck, Smith (*Queens-Shelburne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh et Woodrow. (25)

Sont de nouveau entendus au sujet du bill: Me F. R. Hume, C.R., avocat de l'Association canadienne du camionnage; M. J. A. MacGee, secrétaire exécutif de la même Association; Me J. J. Frawley, C.R., représentant à Ottawa du gouvernement de l'Alberta.

Mise aux voix, la motion de l'honorable sénateur Pearson portant rapport du bill est rejetée par le vote suivant : POUR, 6; CONTRE, 8.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), le Comité DÉCIDE, sur division, de reprendre l'étude dudit bill à une date ultérieure.

A 5 heures et demie du soir, le Comité s'ajourne au jeudi 29 juin 1961, à 10 heures du matin, pour examiner d'autres bills.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 juin 1961.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été déféré le bill C-33 modifiant la loi sur les transports, se réunit aujourd'hui à 2 heures de l'après-midi, sous la présidence de l'hon. A. K. Hugessen.

Sur motion dûment proposée et appuyée, il est décidé que les délibérations du Comité à propos du projet de loi fassent l'objet d'un compte rendu sténographique.

Sur motion dûment proposée et appuyée, il est décidé que le Comité fera imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français de ses délibérations à propos du bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, avant de vous communiquer les noms des témoins, assez nombreux, qui comparaîtront devant nous au sujet de la mesure à l'étude, permettez-moi d'appeler votre attention sur deux points. Tout d'abord, les notes explicatives jointes au bill présenté à la Chambre étaient erronées. Ces notes explicatives signalent que le seul changement apporté au paragraphe 1 de l'article 33 sont les mots soulignés de l'alinéa *c*) de cet article. Ce n'est pas exact. En vous reportant à la ligne 16, vous constaterez que d'autres mots sont ajoutés. Sauf erreur, ces mots sont «d'un exploitant de véhicule à moteur». Ces mots figureront dans la modification proposée.

Le sénateur BUCHANAN: Monsieur le président, en exposant l'objet du bill au Sénat, je me suis aperçu de cette lacune, et au lieu de me borner aux notes explicatives, j'ai donné lecture de tout l'article dans son libellé modifié. Par conséquent, aucun renseignement erroné n'a été alors transmis au Sénat.

Le PRÉSIDENT: Je suis fort aise que vous ayez procédé ainsi, car nous n'aimons pas recevoir des notes explicatives inexactes.

Le sénateur BUCHANAN: C'est pourquoi je ne me suis pas servi des notes explicatives.

Le PRÉSIDENT: Voici mon second point: le bill a été présenté à la Chambre des communes en tant que mesure d'initiative parlementaire et, comme vous le savez, nous examinions toujours les bills publics de ce genre avec grand soin pour nous assurer qu'ils revêtent toujours la meilleure forme possible.

J'ai consulté notre légiste au sujet de la forme sous laquelle le bill actuel nous est présenté. Il en est venu à la conclusion que le bill n'a certes pas le meilleur ni le plus succinct des libellés possibles, comme il se devrait, et c'est bien mon avis. Le greffier a donc procédé à une nouvelle rédaction du bill qui, essentiellement, supprime l'alinéa *c*) du paragraphe (1) de l'article 33, savoir les mots soulignés, et insère dans l'alinéa *a*) les mots «par route». Ainsi, l'alinéa *a*) porterait :

> *a*) tout voiturier, ou toute association de voituriers, par eau, par route ou par rail,

Ce libellé répondrait exactement, semble-t-il, au désir des auteurs du bill.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'examiner ce projet de modification pour l'instant, car notre principal souci est de déterminer si nous sommes, oui ou non, en faveur du principe à la base du bill. Je propose donc que nous écoutions les témoins jusqu'à ce que nous ayions pris une décision touchant le principe du bill. Si nous l'approuvons, nous pourrons ensuite déterminer quels amendements nous paraîtront opportuns relativement au libellé.

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur le président, je me rends compte que vous avez examiné la question très soigneusement. J'ai posé, à la Chambre, une question que j'aimerais voir trancher ici; la mesure à l'étude a-t-elle vraiment sa raison d'être? N'importe qui ne peut-il pas se plaindre au ministre de ce que tel taux de transport ferroviaire joue contre lui, et le ministre ne peut-il pas alors charger la Commission des transports d'enquêter? Le point à l'étude ne peut-il pas faire l'objet d'une plainte de la part de tout intéressé ? Ou bien, est-il interdit à certains de porter plainte et le ministre se trouve-t-il dans l'impuissance de faire quoi que ce soit si le plaignant n'entre pas dans l'une ou l'autre des classes prévues ?

Le PRÉSIDENT: Le bill repose, je crois, sur le fait qu'en vertu de l'article 33, qui a trait aux taxes convenues, seuls peuvent porter plainte les voituriers ou les associations de voituriers par eau ou par rail, ce qui exclut les voituriers par route.

Le sénateur ROEBUCK: Nous améliorerions bien plus la situation en supprimant complètement la présente mesure. Tout le monde aurait alors le droit d'exposer ses griefs au ministre.

Le PRÉSIDENT: Ce point sera sans doute éclairci au cours des témoignages, sénateur Roebuck.

Certains témoins sont prêts à comparaître. Ce sont : l'auteur du bill, M. John F. Browne, député de Vancouver-Kingsway; MM. J. A. D. MacGee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage; F. S. Burbridge, de l'Association des cheminots du Canada; J. J. Frawley, Q.C., représentant du gouvernement albertain à Ottawa; F. R. Hume, Q.C., avocat de l'Association canadienne du camionnage; W. S. Jackett, Q.C., de l'Association des cheminots du Canada et F. N. McCallum, ex-président de l'Association canadienne du camionnage. Voilà une longue liste de témoins. Le mieux serait probablement de demander à M. Browne, député, qui s'est fait le parrain du bill à la Chambre, comment il aimerait que sa mesure soit présentée, et par quels témoins.

M. John F. Browne, député: Monsieur le président et honorables membres du Comité, j'ignore comment vous voudriez que je procède.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes heureux de vous donner la parole.

M. BROWNE: Alors, monsieur le président, permettez-moi de formuler quelques observations préliminaires.

Le PRÉSIDENT: Je n'avais pas l'intention de vous empêcher de prendre la parole. Je voulais simplement savoir comment vous désiriez présenter votre cause.

M. BROWNE: Monsieur le président, nous avons parmi nous, entre autres témoins, M. MacGee, Q.C., secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage, et M. J. J. Frawley, Q.C., avocat représentant la province d'Alberta. Ces deux personnes sont venues témoigner en faveur du bill. Soyez assurés que je n'ai nullement l'intention de prendre dûment le temps du Comité. Toutefois, j'aurais une ou deux remarques à faire. A l'heure actuelle, les exploitants de véhicules à moteurs n'ont pas le droit d'en appeler à la Commission des transports au sujet des taxes convenues et, pourtant, lorsqu'un chemin de fer convient de certaines taxes avec un expéditeur pour toutes les marchandises à transporter, il s'ensuit que d'importants secteurs de l'industrie du

camionnage se trouvent supprimés. Vous savez sans doute qu'il n'est pas nécessaire que les taxes convenues soient compensatoires dans le cas de chemin de fer, et aucune disposition de la loi ne l'exige. A mon avis, c'est un pouvoir bien extraordinaire à accorder; par conséquent, les exploitants de camions devraient avoir le droit d'interjeter appel lorsqu'ils se sentent lésés par une entente aussi extraordinaire qu'une entente portant sur des taxes de transport.

Pour ce qui est du libellé de mon projet de modification, je ferai observer que l'industrie du camionnage n'a jamais été reconnue comme telle par notre législation fédérale; à mon sens, elle devrait l'être, car elle représente aujourd'hui un important secteur de notre industrie du transport. C'est pourquoi j'ai rédigé le bill de manière à y faire mention des exploitants de véhicules à moteur. Dans les délibérations touchant la forme du bill, peut-être pourra-t-on tenir compte de cela.

Quant aux notes explicatives, on a, par inadvertance, omis de souligner deux ou trois mots; néanmoins, ces notes précisent quand même que le bill a pour objet d'accorder droit de protestation aux exploitants de véhicules à moteurs. L'Association canadienne du camionnage a rédigé un mémoire sur le sujet qui nous occupe ici. De mon côté, j'ai examiné la question avec les fonctionnaires du ministère des Transports, qui approuvent mon projet de modification. Les fonctionnaires de ce ministère se préoccupent de la loi en cause depuis nombre d'années; ce sont eux qui ont rédigé les modifications apportées à la loi en 1955. Compte tenu de la multiplication des ententes sur les taxes de transport, ils estiment que les exploitants de camions devraient avoir droit d'appel.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ces fonctionnaires comparaîtront-ils devant nous ?

M. BROWNE: Je ne crois pas qu'ils en aient l'intention. J'ai entendu des bruits selon lesquels je présenterais ce bill d'initiative parlementaire en tant que membre de l'industrie du camionnage. Il est vrai que j'ai été associé à une entreprise de camionnage et que j'ai déjà occupé une charge au sein de l'Association canadienne du camionnage. Cependant, lorsque le présent bill a été mis de l'avant et approuvé, j'avais déjà renoncé aux intérêts que je détenais dans l'industrie en cause. Je ne fais plus partie d'aucune entreprise ou association de camionnage. Voilà un point que je tenais à mettre au clair.

C'est avec plaisir que je répondrai à toutes les questions que vous voudrez bien me poser. Toutefois, les mémoires qu'on va vous présenter devraient éclairer parfaitement le sujet à l'étude.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser à M. Browne ?

Le sénateur ROEBUCK: Qu'on nous donne lecture des mémoires.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu nous devrions inviter d'abord les deux témoins qui doivent quitter Ottawa ce soir. Monsieur MacGee, veuillez vous avancer.

Je crois que M. Hume, avocat de l'Association canadienne du camionnage, désire formuler quelques remarques avant que M. MacGee prenne la parole.

M. F. R. Hume, Q.C., avocat de l'Association canadienne du camionnage:

Monsieur le président, je me présente à vous en qualité d'avocat de l'Association canadienne du camionnage. Avant que M. MacGee vous donne lecture de son mémoire, qu'il me soit permis, à titre d'observation préliminaire à vos délibérations, de vous signaler, à vous et aux membres de votre comité, que l'amendement que votre légiste propose au libellé du bill donnerait à la mesure elle-même une portée plus grande qu'elle n'en a dans la forme sous laquelle la Chambre des communes l'a adoptée; le Comité remarquera que l'alinéa *c*) de l'article 33, qui est souligné, prévoit que c'est

l'association et non le voiturier qui a droit d'appel, tandis que l'amendement que propose votre légiste ajouterait à l'alinéa *c*) des mots incluant le voiturier. Sauf erreur le projet de modification lui-même vise à accorder droit de plainte à l'association de voituriers. C'est elle, semble-t-il qui aurait la latitude de faire un premier examen des griefs, latitude que le voiturier n'aurait pas. C'est un point que je tenais à signaler en passant.

Le sénateur ROEBUCK: Voit-on des objections à ce que les voituriers aient le droit de formuler des plaintes à l'occasion ?

M. HUME: Aucune. J'ai simplement voulu signaler la portée de l'amendement proposé.

Le sénateur ROEBUCK: Mais vous ne vous y opposez pas ?

M. HUME: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Hume. La parole est maintenant à M. MacGee.

Le sénateur ROEBUCK: Qu'est-ce que l'Association canadienne du camionnage?

M. John MacGee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage : Monsieur le président et honorables membres du Comité, l'Association canadienne du camionnage est une fédération nationale qui groupe toutes les associations provinciales de camionnage du Canada. Les noms des associations provinciales de camionnage qui composent notre fédération nationale figurent à la première page de notre mémoire.

Le sénateur ROEBUCK: Combien comptez-vous de membres ?

M. MACGEE: Nos membres sont les entreprises de camionnage du Canada, dont le nombre s'élèvent à 6,000.

Le sénateur ROEBUCK: Cela représente une forte accumulation de capitaux, n'est-ce pas ?

M. MACGEE: En effet.

Le sénateur ROEBUCK: Sans avoir le chiffre exact en main, vous pouvez dire qu'il est très élevé, sans doute ?

M. MACGEE: Vous voulez parler des exploitants?

Le sénateur ROEBUCK: Non, je veux parler du chiffre d'affaires global des membres de votre Association.

M. MACGEE: En effet, il s'agit d'un chiffre considérable.

Le sénateur ROEBUCK: Pourriez-vous nous fournir des précisions à ce sujet?

M. MACGEE: Oui; d'après le Bureau fédéral de la statistique, nos revenus bruts ont atteint quelque 480 millions de dollars en 1958.

Je n'ai pas voulu éluder votre question concernant le chiffre d'affaires, mais l'industrie du camionnage n'a pas eu beaucoup de succès ces derniers temps, de sorte que la question du chiffre d'affaires des entreprises en cause préoccupe fortement les dirigeants de l'Association, à l'heure actuelle.

Le sénateur ROEBUCK: C'est bien; merci beaucoup.

M. MACGEE: L'Association canadienne du camionnage est fort aise d'avoir l'occasion de présenter au Comité un bref mémoire à l'appui du bill C-33. L'industrie

du camionnage est heureuse de l'appui que ce bill a reçu de tous les partis à la Chambre des communes.

La Commission royale d'enquête sur les transports, sous la présidence de l'honorable juge Turgeon, qui a soumis son rapport en 1951, faisait état, à la page 95 du «pouvoir extraordinaire» que la Loi sur les transports accordait alors aux compagnies de chemins de fer à l'égard des taxes convenues. Elle signalait également que ce pouvoir extraordinaire «n'avait pas été accordé aux compagnies de chemins de fer des États-Unis».

Les amendements adoptés par le Parlement en 1955, à la suite d'une nouvelle enquête menée par M. le juge Turgeon à titre de commissaire chargé d'enquêter sur les taxes convenues, ont virtuellement donné toute liberté aux compagnies de chemins de fer pour ce qui est de l'établissement de taxes convenues. En conséquence, le nombre de taxes convenues a augmenté par sauts et par bonds, et les revenus provenant des taxes convenues représentent maintenant une part importante des revenus des chemins de fer.

Le sénateur ROEBUCK: Vous avez sans doute la même latitude; vous pouvez convenir vous-mêmes de certaines taxes, n'est-ce pas ?

M. MACGEE: C'est juste, monsieur; nous pouvons signer des contrats au sujet des taxes de transport.

L'industrie du camionnage, en tant que concurrente du rail estime bien entendu, que les compagnies de chemins de fer devraient pouvoir faire face à la concurrence des camionneurs en matière de prix, comme les camionneurs sont en mesure de faire face à la concurrence des compagnies de chemins de fer à cet égard.

En appuyant le bill devant le Comité, nous appuyons tout simplement ce que nous croyons nécessaire à la sauvegarde de la concurrence.

Il est vrai que l'industrie du camionnage est maintenant une grande industrie, même si on la compare aux chemins de fer. Cependant, comme le savent les membres de ce Comité, la structure de l'industrie du camionnage est tout à fait différente. L'Association canadienne du camionnage, qui est une fédération de toutes les associations provinciales de camionnage au Canada, se fait le porte-parole de 6,000 entreprises de camionnage, des plus petites, peut être funeste. En fait, ces entreprises peuvent être totalement éliminées du commerce, comme la chose s'est déjà produite.

Nous sommes les premiers à avouer que si une taxe convenue se fonde à juste titre sur les frais, tout en étant compensatoire pour les chemins de fer, advenant que l'industrie du camionnage s'empare d'une partie de leur trafic, cela doit être attribué dans des circonstances normales, au libre jeu de la concurrence. Que la compagnie de camionnage puisse survivre ou non, c'est donc un état de choses qu'il faut accepter, car il constitue un des risques de l'entreprise assujettie à la concurrence.

Les compagnies de chemins de fer soutiennent naturellement que toutes les taxes convenues sont compensatoires et qu'elles ne consentent jamais une telle taxe si elles doivent y perdre de l'argent. Ici encore les membres du Comité savent aussi bien que n'importe quel représentant de l'industrie du camionnage que les prévisions de dépenses peuvent inclure ou exclure plusieurs éléments de frais. Sans vouloir mettre en doute la bonne foi des compagnies de chemins de fer, nous de l'industrie du camionnage sommes d'avis que la mesure dont les taxes convenues sont compensatoires pour les compagnies de chemins de fer dépend de la façon dont ces dernières envisagent l'aspect compensatoire qui peut ne pas être nécessairement la seule façon ni même la méthode généralement acceptée à cet égard. Elle ne correspond peut-être pas à ce qui, de l'avis de la Commission des transports du Canada, constitue un taux compensatoire.

Nous croyons qu'une certaine disposition de la loi devrait permettre d'interjeter appel, advenant qu'un taux ne soit pas compensatoire et qu'il cause un préjudice à un voiturier concurrent. L'article 33 de la Loi sur les transports, modifié en 1955, reconnaît ce principe. Étant donné la définition du mot «voiturier» que renferme la Loi, l'amendement de 1955 exclut, de la catégorie des voituriers concurrents, l'exploitant d'un véhicule à moteur. Si les compagnies de chemins de fer n'agissent pas de façon déloyale, elles n'ont pas lieu de craindre l'application de ce droit d'appel aux exploitants de véhicules à moteur.

Il ne faut pas oublier que le bill C-33 ne donne pas à l'industrie du camionnage un accès direct à la Commission des transports du Canada. Il y a entre l'industrie et la Commission le ministre des Transports qui est à même d'étudier un appel afin de décider s'il est motivé de le déférer à la Commission des transports du Canada. Il compte parmi ses conseillers, des économistes d'une haute compétence en matière de transport dont quelques-uns sont parmi nous aujourd'hui. Nous mentionnons cet aspect pour réfuter la prétention selon laquelle, advenant qu'un droit d'appel soit accordé à l'industrie du camionnage, les innombrables appels non fondés qui en résulteraient compliqueraient indûment la méthode adoptée par les compagnies de chemins de fer afin d'établir des taxes convenues. L'Association canadienne du camionnage a toujours eu conscience de la responsabilité qui lui incombe d'éviter toute frivolité quand elle s'adresse au gouvernement. L'exploitant ordinaire de camions de louage est un individu responsable. Il va sans dire qu'une industrie comme celle du camionnage n'a pas atteint sa présente stature en faisant des sottises. Les chefs des gouvernements des deux grands partis politiques qui ont détenu le pouvoir depuis l'avènement de l'industrie du camionnage ont, à maintes reprises, fait état du sens de responsabilité de l'industrie. Si d'aucuns font preuve d'irresponsabilité et de frivolité en matière de transport c'est bien ceux qui prétendent qu'une loi qui accorderait le droit d'interjeter appel et de faire entendre ses revendications à l'industrie du camionnage provoquerait immédiatement une foule d'actes irresponsables de la part de l'industrie.

Quant il s'agit de déterminer ce qui, dans des circonstances normales, constitue vraiment un taux compensatoire pour les chemins de fer, il faut sûrement convenir que dans l'atmosphère qui règne de nos jours du point de vue de la concurrence en matière de transports, les circonstances actuelles au Canada sont loin d'être normales.

Nous n'avons pas l'intention aujourd'hui d'accaparer le temps du Comité afin de débattre la question des subventions. Ayant lu dernièrement dans les journaux que plusieurs membres du Parlement avaient déclaré en confidence que tous les moyens de transport au Canada étaient subventionnés, l'Association canadienne du camionnage a affirmé devant le Comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, le 22 mai 1961 — et nous voudrions réitérer ces affirmations aujourd'hui — que nous payons une part équitable et complète pour l'usage des routes, et que nous sommes prêts en tout temps à collaborer afin de saisir de tous les faits pertinents une commission d'enquête instituée à cette fin par le Parlement ou tout autre organisme établi par le Parlement.

Avec les nouvelles subventions de 50 millions de dollars au bénéfice des compagnies de fer que prévoit le budget supplémentaire dont le Parlement est actuellement saisi, les compagnies de chemins de fer canadiennes toucheront cette année, du gouvernement fédéral, des subventions s'établissant à $91,500,000 — et ce chiffre ne comprend pas le déficit annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada. Cette somme de $91,500,000 comprend des subventions d'environ $14,500,000 prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; une subvention relative au «pont-rail» est-ouest de $7,000,000; une subvention de $20,000,000 prévue par la Loi sur la réduction des tarifs-marchandises; et de nouvelles subventions de $50,000,000 prévues par le budget supplémentaire.

L'industrie canadienne du camionnage estime que la simple justice et le «fair play» exigent qu'on insère dans les statuts du Canada une sauvegarde pour empêcher que les compagnies de chemins de fer n'abusent, au détriment de leurs concurrents les compagnies de camionnage, des armes qu'elles possèdent en matière d'établissement de prix. Nous prétendons que des subventions de $91,500,000 à même le trésor public en une seule année — les subventions qui existaient déjà ainsi que les nouvelles subventions atteignant un chiffre astronomique qui viennent s'y ajouter — soulignent plus que jamais la nécessité d'une méthode d'interjeter appel. Bien sûr, ce n'est pas trop exiger que de demander que l'industrie du camionnage, si elle est fondée à croire qu'une taxe convenue a été établie à un chiffre inférieur au montant des frais ou avec l'intention bien arrêtée d'éliminer la concurrence, soit autorisée à s'adresser au ministre responsable de la Couronne afin de faire valoir ses griefs.

Les voituriers concurrents — à la l'exclusion de l'industrie du camionnage — ont maintenant le droit d'appel au ministre sous l'autorité de l'article 33 de la Loi sur les transports. L'industrie du camionnage a été exclue à cause de la définition du mot «voiturier» à l'article 2 (1) (c) de la Loi. Nous soutenons que cette définition a été insérée dans la Loi sur les transports à une époque où le Parlement n'exerçait aucune juridiction sur certains secteurs de l'industrie du camionnage. Aujourd'hui, cependant, le Parlement réglemente et contrôle le camionnage international et interprovincial sous l'autorité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. L'amendement proposé aura pour effet d'inclure les exploitants de véhicules à moteur dans les cadres de l'article 33, sans qu'il soit nécessaire de modifier l'article ayant trait aux définitions.

Le tout respectueusement soumis, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur MacGee. Les honorables sénateurs ont-ils des questions à poser à M. MacGee ?

Le sénateur ROEBUCK: J'aimerais que M. MacGee explicite sa déclaration selon laquelle l'industrie du camionnage paie pour l'emploi des routes. Ce ne sont pas les mots exacts qu'il a prononcés, mais c'est, en substance, ce qu'il a dit.

Le sénateur KINLEY: Vous empruntez les routes.

M. MACGEE: En effet; nous empruntons les routes, comme les avions empruntent les aéroports, et les bateaux les voies navigables ainsi que les installations portuaires; et nous payons de fortes sommes pour nous servir des routes. Nous payons plus que le simple automobiliste, ce à quoi nous ne nous opposons nullement. A la différence du simple automobiliste, nous employons les routes à des fins commerciales. Toutefois, si l'on supprimait tous les camions des grandes routes et qu'il n'y restait que les automobiles particulières, leurs propriétaires souhaiteraient bien vite le retour des camions pour qu'ils assument leur part des impôts routiers. Si nous ne payions pas les impôts que nous payons, le simple automobiliste aurait à en payer bien davantage. On a pu remarquer depuis quelque temps qu'avec l'avènement du service rail-route, nos remorques disparaissent des routes pour apparaître en grand nombre sur les wagons plats des entreprises ferroviaires, qui nous fournissent d'excellents services rail-route entre certaines villes du Canada. Les autorités provinciales se préoccupent beaucoup de ce que nous abandonnons la route pour emprunter le rail sur certains parcours, parce que les provinces se trouvent ainsi privées de l'impôt sur l'essence que nous ne consommons plus et aussi de l'impôt que les entreprises de camionnage versaient à l'égard de leur matériel roulant qui emprunte maintenant le rail.

Le sénateur BEAUBIEN: Puis-je poser une question au témoin? La Commission des transports a-t-elle son mot à dire quant à la réglementation de votre activité?

M. MACGEE: Non, monsieur; présentement elle n'a aucune autorité sur l'industrie du camionnage, que ce soit sous l'empire de la loi sur les chemins de fer ou sous l'empire de la loi sur les transports.

Le sénateur BEAUBIEN: Advenant que le présent bill soit adopté, le ministre des Transports pourrait, s'il jugeait telle ou telle plainte motivée, la déférer à la Commission des transports, n'est-ce-pas ?

M. MACGEE: En effet, monsieur.

Le sénateur BEAUBIEN: Et vous seriez alors assujétis à l'autorité de cette Commission?

M. MACGEE: En sa qualité d'organisme d'appel seulement, et non pour ce qui est de la réglementation de notre activité. Le Parlement a décidé d'exercer son autorité sur le camionnage interprovincial et international au moyen de la loi sur le transport par véhicule à moteur qui fait des organismes provinciaux de réglementation du transport les agences de surveillance du gouv. fédéral. Tel est, à l'heure actuelle, le régime de surveillance. Nous ne sommes pas tout à fait satisfaits de la manière dont il fonctionne; à cet égard, nous avons présenté des vœux à la Commission royale d'enquête sur le transport afin qu'elle recommande certaines améliorations.

Le sénateur BEAUBIEN: En ce qui concerne les taxes convenues que vous avez mentionnées, il faut croire que vous convenez vous-mêmes de certaines taxes?

M. MACGEE: En effet.

Le sénateur BEAUBIEN: Qui réglemente ces taxes? Qui voudriez-vous voir s'en charger? La Commisison des transports ?

M. MACGEE: Non, nous préférons que la surveillance soit exercée par les commissions provinciales, même dans le cas du camionnage extra-provincial, mais sous l'empire de la nouvelle loi fédérale, qui sera beaucoup plus vaste que la loi sur le transport par véhicule à moteur, et qui uniera les commissions provinciales pour ce qui est des questions intéressant le camionnage extra-provincial, les demandes d'admission dans ce domaine et la surveillance des taxes; à ces égards, les commissions provinciales formeront une sorte d'organisme conjoint. Dans notre mémoire à la Commission royale d'enquête sur le transport nous avons recommandé qu'il en soit ainsi. Il n'en a pas été question dans le premier volume du rapport de la Commission, mais nous espérons qu'il en sera fait mention dans le second volume.

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi ne pas confier ces fonctions de surveillance à la Commission des transports ?

M. MACGEE: Eh bien, monsieur, de tout temps — sans doute vaut-il mieux que j'exprime ici le sentiment même de l'industrie — les entreprises de camionnage ont redouté de voir le gouvernement fédéral exercer une surveillance directe sur elles. Je pense que cela tient au fait que le plus important réseau de chemins de fer du continent nord-américain appartient à l'État fédéral. Dans nombres de régions du pays, les entreprises de camionnage craignent qui si un organisme fédéral établi à Ottawa — pas nécessairement la Commission des transports — était chargé de réglementer l'industrie, il ne le ferait peut-être pas d'une manière impartiale. Certains ne sont pas d'accord là-dessus, mais c'est néanmoins l'avis de la plupart des entreprises de camionnage.

Le sénateur EULER: Voudriez-vous nous donner plus d'explications à ce sujet? Qui règle la question des taxes convenues ?

M. MACGEE: La Commision des transports.

Le sénateur EULER: Sur quoi se fonde-t-elle pour cela? Sur les bénéfices des intéressés ?

M. MACGEE: Non, monsieur. Le commissaire en chef se trouve parmi vous aujourd'hui, et sans doute est-il beaucoup plus compétent que moi pour répondre à cette question.

Le sénateur EULER: La Commission décide-t-elle toujours des taxes convenues en se fondant sur les bénéfices ?

M. MACGEE: Les chemins de fer soutiennent que les taxes convenues sont toujours compensatoires pour eux.

Le sénateur EULER: Pour les chemins de fer eux-mêmes ?

M. MCGEE: En vertu de la loi actuelle, la Commission des transports pourrait être saisie d'un millier de taxes convenues non effectivement compensatoires et ne rien pouvoir faire à ce sujet.

Le sénateur EULER: Par compensatoires, vous voulez dire que les chemins de fer peuvent faire un bénéfice sous le régime des décisions prises ?

M. MACGEE: C'est juste, monsieur. En vertu de la loi actuelle, les chemins de fer pourraient déposer 1,000 taxes convenues qui ne seraient pas compensatoires, et la Commission n'y pourrait rien du fait que la loi, telle qu'on la modifiée en 1955, ne l'autorise pas à intervenir à moins qu'une plainte du ministre des Transports ou du gouverneur en conseil ne lui soit adressée.

Le sénateur EULER: Vous estimez que c'est injuste pour l'industrie du camionnage?

M. MACGEE: Oui, monsieur. Tout d'abord, il faut admettre avec les chemins de fer que bon nombre de leurs taxes convenues sont compensatoires. Cependant, nous soutenons que si, vu l'âpreté de la concurrence, ils sont disposés à convenir de taxes non compensatoires, il faudrait créer la sauvegarde que prévoit le bill C-33, pour nous donner au moins le droit d'en appeler au ministre. Lui et ses fonctionnaires seraient encore les autorités chargées de déterminer si nos protestations méritent d'être déférées à la Commission des transports pour fins d'enquête.

Le sénateur BRUNT: Les voituriers n'ont-ils pas déjà le droit d'élever des objections?

M. MACGEE: Oui, monsieur, ils le peuvent. Cependant, si j'ai bien compris M. Browne, l'appel ne peut émaner que des associations soit provinciales, soit nationales, ou de quiconque représentant les exploitants de camions. Les voituriers ne sont donc pas tenus de faire partie de notre groupement pour avoir la possibilité d'interjeter appel; cela répond à la question qu'on a soulevée par le passé au sujet du déluge d'appels qui pourrait se produire si l'industrie du camionnage obtenait droit de plainte.

Le sénateur BRUNT: Lorsque l'industrie du camionnage convient d'une taxe, qui peut alors s'y opposer ?

M. MACGEE: Les chemins de fer, monsieur, dans les quatre provinces où les taxes relatives au camionnage sont réglementées; ce sont le Québec, le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique.

Le sénateur BRUNT: Qu'en est-il de l'Ontario ?

M. MACGEE: Personne ne peut porter plainte en Ontario, car les taxes en questions n'y sont pas réglementées.

Le sénateur BRUNT: On peut fixer n'importe quel taux de transport en Ontario sans que personne puisse s'en plaindre à un organisme de réglementation?

M. MAGEE: C'est le cas en ce qui touche le camionnage intraprovincial. Toutefois, il y a une différence de situation entre une entreprise exploitant cinq camions, par exemple, et le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien. Avec une entreprise de cinq camions, on ne resterait pas bien des semaines en affaires si l'on s'avisait de convenir de taxes non compensatoires. A cet égard, les chemins de fer sont protégés, car un exploitant agissant de la sorte serait vite ruiné. C'est à cela que je pensais au début, lorsque le sénateur Roebuck m'a posé sa question; je songeais au chiffre d'affaires nécessaire dans l'industrie du camionnage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans quelles provinces avez-vous dit que vos taux sont réglementés, monsieur MacGee?

M. MACGEE: Dans le Québec, le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Comment vos taxes y sont-elles déterminées?

M. MACGEE: Dans le Québec et la Colombie-Britannique, il nous faut les soumettre à la Commission, et nous ne pouvons les modifier ni les remplacer sans l'autorisation de cet organisme.

Le sénateur BEAUBIEN (*Provencher*): Il s'agit d'une commission provinciale?

M. MACGEE: En effet, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: Mettons que vous en appeliez à la Commission fédérale des transports en vue d'obtenir que la taxe convenue que la commission provinciale entend accorder au chemin de fer ne soit pas inférieure à un certain chiffre. Accepteriez-vous ensuite que le même minimum s'applique aux camionneurs ? Permettez que je précise ma pensée. Supposons que vous fassiez savoir à la commission que vous avez l'intention de convenir d'une taxe de $5 à l'égard d'une certaine unité de marchandises à transporter et que la commission vous approuve, déclarant que les chemins de fer ne sauraient convenir d'une taxe moindre. Seriez-vous disposés, dans ce cas, à interdire à vos camionneurs d'offrir le même service pour $4.99?

M. MACGEE: Je pense que nous sommes disposés à aller plus loin que cela. Si nous interjetions un appel et que le ministre, après examen, décidait que notre cause mérite d'être soumise à la Commission des transports du fait que les taux de transport ferroviaire ne sont pas compensatoires, et que la Commission partageait cet avis, nous nous en tiendrions à la décision rendue, même si une entreprise de camionnage se voyait contrainte de fermer ses portes; en effet, je ne puis croire que dans le cas où les chemins de fer pourraient transporter des marchandises à un prix inférieur au nôtre, ils devraient demander l'autorisation de les transporter à un prix supérieur uniquement pour nous protéger.

Le sénateur ROEBUCK: Vous n'avez pas répondu à ma question.

M. MACGEE: Excusez-moi, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: Supposons que la Commission fixe le taux à $5, mais que vous soyez en mesure d'offrir vos services à $4.99 et que vous le fassiez pour limiter leur latitude sans vous lier les mains vous-mêmes. Que pensez-vous de cela?

Le sénateur BRUNT: Je ne crois pas que la Commission statue sur les taxes convenues.

Le sénateur ROEBUCK: C'est pourtant ce que le témoin a dit.

M. MACGEE: Non, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: Vous désirez, n'est-ce pas, que la Commission statue que le taux compensatoire s'établit à tant ? Vous désirez que la Commission détermine ce que doit être le taux compensatoire ?

M. MACGEE: En effet.

Le sénateur ROEBUCK: Puis d'interdire aux chemins de fer d'offrir leurs services à un prix inférieur ?

M. MACGEE: C'est cela.

Le sénateur ROEBUCK: C'est-à-dire que vous fixez votre propre taux. J'ai choisi le montant de $5 comme exemple. Supposons que les chemins de fer établissent leur taux à $5. Vous voudriez alors être libres d'offrir vos services à $4.99, n'est-ce pas ?

M. MACGEE: Dans ce cas, nous aurions la même attitude que si les chemins de fer voulaient couper nos prix et offrir leurs services à un taux reconnu rentable pour eux. Autrement dit, dans le cas où nous pourrions transporter des marchandises économiquement et, compte tenu de nos frais, à meilleur marché que les chemins de fer, ce serait notre devoir de le faire. L'expéditeur s'attendrait que nous le fassions, mais si nous nous y refusions, il s'adresserait à un autre camionneur, ou bien il se servirait de ses propres camions.

Le sénateur HORNER: Ne croyez-vous pas que pour avoir des prix de revient comparables il vous faudrait posséder vos propres voies, les entretenir et y transporter vos marchandises, tout comme les chemins de fer ?

M. MACGEE: Nous ne saurions partager cet avis.

Le sénateur HORNER: A mes yeux, vos situations ne sont pas identiques.

M. MACGEE: Elles ne sont inégales qu'en raison de certaines différences d'ordre technologique. Les trains ne peuvent pas circuler sur les routes publiques. Il leur faut des roues à bourrelet et des rails. Le moteur à combustion interne nous a donné la possibilité d'offrir un service de voitures individuelles. Parfois, cela nous confère un avantage sur les chemins de fer mais, dans le cas du transport à longue distance de marchandise en vrac, cela nous désavantage parfois au point que nous ne pouvons pas soutenir la concurrence des trains qui, eux, peuvent transporter d'énormes quantités de marchandises à la fois. Parce qu'un nouveau moyen de transport commence à voir le jour — comme l'avion, qui n'a pas besoin d'emprise et qui circule sur des voies aériennes libres de taxe — je ne crois pas qu'il soit raisonnable de prétendre que la seule façon d'établir l'égalité entre les divers moyens de transport est de tenir compte de tous ces éléments, y compris le fait que les chemins de fer doivent construire leurs propres voies, les entretenir, et ainsi de suite.

Le sénateur HORNER: Les chemins de fer possédaient leur équipement bien avant l'avènement du camionnage.

M. MACGEE: En effet, et je crois que les chemins de fer vont continuer à jouer leur rôle pendant longtemps encore. Nous avons besoin d'eux.

Le sénateur HORNER: Au bas de la page 3, vous dites : «Il va sans dire qu'une industrie comme celle du camionnage n'a pas atteint sa présente stature en faisant des sottises». A cet égard, l'industrie du camionnage est sûrement dans le même cas que les autres industries. Sans doute a-t-elle procédé par tâtonnement et a-t-elle commis des erreurs, employant parfois le mauvais type de camion, et ainsi de suite. L'industrie du camionnage n'a certes pas été exempte des sottises que les autres industries ont pu commettre.

M. MACGEE: Peut-être conviendrait-il que je vous explique un peu le fondement de notre assertion. J'admets avec vous que, prises individuellement, les sociétés de ca-

mionnage ont pu tâtonner et commettre diverses erreurs. M. McCallum, ici présent, est un des pionniers du camionnage au Canada. A la lumière de son expérience de 30 ans, il emploierait sans doute aujourd'hui de nouvelles façons de procéder à certains égards. J'ai simplement voulu faire connaître l'attitude ou la situation actuelle de notre industrie; au sujet de la possibilité d'accorder droit d'appel aux exploitants de camions, ou tout au moins le droit de faire entendre des plaintes, on a affirmé qu'un déluge d'appels se produirait à la Commission ou chez le ministre, que les associations de camionneurs appuieraient ces appels, les suscitant et les encourageant, et qu'elles organiseraient même à l'occasion des défilés de protestataires jusque chez le ministre.

Le sénateur ROEBUCK: Je ne crains pas tellement que cela se produise.

Le sénateur BUCHANAN: Bien entendu, nous n'avons pas à déterminer ce que doit être le taux.

M. MACGEE: Non, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Si je l'ai bien comprise, la question du sénateur Roebuck comporte un point auquel vous n'avez pas répondu. Voici l'hypothèse que j'envisage: si vous exposez un grief en tant que représentant de l'industrie du camionnage, alléguant que tel taux n'est pas motivé, et que la Commission en vienne à la conclusion qu'un taux plus élevé s'impose, je présume que les chemins de fer seraient tenus d'appliquer le nouveau taux décrété. Le point du sénateur Roebuck sur lequel vous ne vous êtes pas prononcé, du moins pas à ma satisfaction, est le suivant : à titre de représentant de l'industrie du camionnage, ne pourriez-vous pas alors offrir un taux inférieur aux intéressés et, comme vous n'êtes pas assujéti à une réglementation alors que les chemins de fer le sont, ne placeriez-vous pas ainsi ces derniers dans une situation désavantageuse?

M. HUME: Je vais essayer de répondre au sénateur sur ce point. A mon sens, il faut reconnaître que coter des prix librement s'est se livrer à une concurrence normale, tandis que convenir de certaines taxes, c'est assujétir par contrat certains secteurs du trafic-marchandises; l'Association canadienne du camionnage se plaint justement de ce que si l'on convient d'un taux non compensatoire visant 95 p. 100 d'un trafic-marchandises, on suscite une disparité injuste. Toutefois, rien n'empêche un chemin de fer quelconque de demander un taux discriminatoire, du moment qu'il s'agit de transport par air, par eau ou par route. Advenant qu'on estime que le taux convenu est injuste au sens de la loi actuelle — pour ce qui est des transporteurs par eau par exemple — on pourrait protester auprès du ministre qui, alors, renverrait la plainte à la Commission; si cette dernière jugeait qu'il y a effectivement disparité injuste, la convention en cause serait sans doute condamnée et le trafic-marchandises visé retournerait au domaine de la concurrence. Mais lorsqu'une taxe convenue est en vigueur, un certain trafic-marchandises se trouve accaparé, et si la taxe n'est pas compensatoire, et surtout si elle fait l'objet d'une subvention, alors il s'ensuit une disparité injuste. La Commission royale d'enquête sur le transport a examiné ce point.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Fondamentalement, les taxes convenues sont des taux contractuels, n'est-ce pas?

M. HUME: Plus encore; les taux contractuels comportent des pourcentages de trafic-marchandises et d'autres conditions, autant d'avantages qui se trouvent refusés aux autres voituriers. Les taxes convenues diffèrent donc entièrement des taux concurrentiels.

Le sénateur HAYDEN: La taxe convenue doit bien être le taux qui fait l'objet d'une entente entre l'expéditeur et le voiturier à l'égard de telles ou telles marchandises à transporter ?

M. HUME: Il s'agit d'un taux, mais il comporte un grand nombre d'autres conditions. Si la taxe convenue est une condition *sine qua non* des contrats, elle n'en est pas seul élément, et elle diffère grandement des taux de concurrence. La Commission royale a précisément émis l'opinion que toute personne, y compris les chemins de fer, aurait le droit d'interjeter appel auprès de la Commission à ce sujet; or en vertu de la loi actuelle, les exploitants des entreprises de transport sont privés de ce droit.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La Commission royale a-t-elle examiné cet aspect de la question?

M. HUME: Oui, le mémoire de l'Association canadienne du camionnage le signalait. Celle-ci a mis ce principe de l'avant dans l'exposé de sa cause, mais aucun rapport n'a encore paru à ce sujet.

Le sénateur ROEBUCK: Avez-vous dit que les conventions relatives aux taxes convenues renferment une disposition selon laquelle l'expéditeur doit confier le transport de toutes ses marchandises au chemin de fer intéressé?

M. HUME: Soit 100, 95, 90 ou 80 p. 100 de toutes les marchandises, selon ce qui a été décidé lors des négociations. C'est ce que je crois, et je suis prêt à me rétracter si quelqu'un ici peut établir que les quelque mille conventions en vigueur ne comportent pas toutes une disposition visant un pourcentage de 55 à 100 de tout le trafic-marchandises en cause.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sans doute que vos propres conventions comportent aussi une telle disposition?

M. HUME: En ce qui concerne le Québec, où il existe une réglementation, le président a déclaré qu'il n'y existe que deux contrats de cette nature.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le taux demandé est en raison inverse du pourcentage du trafic-marchandises promis, je suppose ?

M. HUME: Ce n'est pas la quantité de marchandises qui compte, c'est le pourcentage du trafic offert; les contrats ne prévoient pas telle ou telle quantité de marchandises à transporter, mais un pourcentage précis de ces marchandises.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous nous exposez aujourd'hui, c'est ce que vous avez fait observer à la Commission royale d'enquête sur le transport, nous dites-vous ?

M. HUME: Ces faits sont exposés dans le mémoire que l'Association canadienne du camionnage a présenté à la Commission d'enquête MacPherson sur le transport, en mai 1960.

Le PRÉSIDENT: La Commission royale a-t-elle fait rapport au sujet des points de vue que vous lui avez exposés ?

M. HUME: Non, monsieur, pas encore. Le volume I a paru et le Comité l'a probablement à sa disposition; il y est surtout question des subventions aux chemins de fer. Il se peut que le volume 2 et peut-être aussi le volume 3 traitent de nos exposés de faits, mais nous n'avons pas encore reçu de précisions officielles à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, monsieur Hume, force nous est de nous demander pourquoi le présent bill ne traite que d'une partie des recommandations de la Commission royale d'enquête sur le transport? Comme cette commission a entendu tous les témoignages mais n'en a pas encore fait rapport, ne devrait-on pas attendre qu'elle se prononce ?

M. HUME: Tout ce que je puis répondre à cela, c'est que la Commisison royale a entendu nos observations et qu'elle peut soit n'en tenir aucun compte, soit formuler

un vœu pertinent. Tout ce qu'on sait, c'est que la Chambre des communes a adopté le présent bill.

Le PRÉSIDENT: C'est tout à fait juste, mais je me demande si nous ne devrions pas attendre le rapport de la Commission royale.

Le sénateur HAYDEN: Ne devez-vous pas courir vos risques ? Mettons que la décision de la Commission royale vous soit défavorable et que nous ayons déjà adopté le bill ?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pendant combien de jours avez-vous témoigné devant la Commission royale ?

M. HUME: Lors de la présentation de notre cause ? J'ai été présent presque tous les jours que l'Association a mis à présenter ses vues. Cela a pris environ huit jours. La présentation de notre mémoire a duré trois jours. Nous avons ensuite présenté un long exposé d'ordre économique et autres. La Commission a contre-interrogé M. MacGee durant cinq jours.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous avez rendu un très grand nombre de témoignages devant la Commission?

M. HUME: Je le crois, monsieur. En tout cas nous avons cherché à nous rendre utile.

Le sénateur ROEBUCK: Monsieur Hume, estimez-vous que le sujet qui nous occupe ici est prévu dans le mandat de la Commission royale?

M. HUME: Certainement. Je n'ai pas le texte de ce mandat sous la main, mais je sais que la Commission royale a estimé avoir le pouvoir d'entendre des témoignages à ce sujet et à d'autres car, si je ne m'abuse, le paragraphe *f*) de son mandat établissait qu'il lui était loisible d'examiner toutes autres matières qu'elle jugerait pertinentes.

Le sénateur ROEBUCK: La Commission a jugé votre mémoire pertinent, et vous le lui avez soumis?

M. HUME: Nous lui avons présenté ce mémoire et bien d'autres aussi. Ce mémoire n'a pas été le principal document que nous lui ayons soumis; c'en fut un parmi beaucoup d'autres.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, comme il est 3 heures, je me vois obligé d'interrompre la discussion afin de nous permettre d'assister à la séance du Sénat. Acceptez-vous que nous suspendions la séance ici pour la reprendre quand le Sénat aura terminé la sienne, soit vers 4 heures ?

Des VOIX: D'accord!

(La séance est suspendue.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 3 h. 45 de l'après-midi.

La PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous sommes en nombre. Lorsque nous avons interrompu nos délibérations pour assister à la séance du Sénat, M. MacGee était à rendre témoignage et M. Hume, avocat de l'Association canadienne du camionnage, avait formulé quelques observations. M. Hume aimerait nous fournir des explications au sujet d'une de ses remarques, que le Comité pourrait avoir mésinterprétée.

M. HUME: Merci, monsieur le président.

Mon savant ami, M. Burbridge, qui représente l'Association des cheminots du Canada, me signale que j'ai pu donner une fausse impression au Comité dans ma

réponse à une certaine question concernant les vues que nous avons exposées à la Commission royale d'enquête sur le transport. Ce que j'ai voulu dire, c'est que nous avons exprimé un vœu à cette Commission, qui ne s'est pas encore prononcée sur le sujet. J'aurais peut-être dû préciser que notre vœu allait un peu plus loin que le bill C-33, à savoir que nous avons proposé à la Commission royale que non seulement les associations provinciales de camionneurs aient droit de protestation auprès du ministre, mais que les exploitants eux-mêmes aient aussi ce droit. Le bill C-33 ne va pas tout à fait aussi loin. On m'a donc fait observer que je n'avais peut-être pas clairement dit au Comité que nous étions allés plus loin dans notre proposition, à laquelle la Commision royale n'a pas encore répondu.

Qu'il me soit permis d'ajouter que le ministre des Transports, parlant du bill à la Chambre, a précisé que la Commission royale n'avait pas encore fait rapport au gouvernement, mais que lui-même et le gouvernement étaient néanmoins en faveur du bill. Le ministre estimait donc, semble-t-il que, indépendamment des points de vue alors présentés, le bill était une mesure souhaitable.

Le sénateur ROEBUCK: Alors, si nous adoptions la proposition de notre légiste et ajoutions après le mot «eau» les mots «ou par route», vous seriez pleinement satisfaits?

M. HUME: Oui, monsieur. Un tel amendement rendrait le bill conforme au vœu que nous avons exprimé à la Commission MacPherson. Je précise que nous nous trouvons satisfaits du bill C-33 tel que la Chambre l'a adopté en nous disant que faute de grives on mange des merles.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. MacGee? J'en aurais une, pour ma part.

A la page 3 de votre mémoire, vous parlez, monsieur MacGee, de la loi sur les transports, modifiée en 1955. A cette occasion, les camionneurs avaient-ils fait les mêmes observations au Parlement?

M. MACGEE: Oui, monsieur. Lors de la présentation du bill 449, nous avons cherché à obtenir droit d'appel et d'audience. Au cours des délibérations du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, on a proposé un amendement au bill 449 en vue de faire insérer dans la loi sur les transports une disposition accordant droit d'appel au gouverneur en conseil. Ce n'était pas ce que nous demandions; il en est résulté un droit d'appel au cabinet.

Cependant, nous trouvons assez extraordinaire et bien peu commode que le petit exploitant de camions — particulièrement celui qui n'a que deux ou trois véhicules, et nous représentons des centaines d'exploitants de ce genre — ait à porter ses plaintes au cabinet fédéral tout entier. Voilà pourquoi nous cherchons à obtenir plutôt le droit d'interjeter nos appels auprès du ministre qui a la responsabilité au sein du gouvernement fédéral des quetsions de transport.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacGee, il y a un autre point dans votre mémoire sur lequel je ne suis pas tout à fait d'accord. A la page 5, vous dites que les chemins de fer vont recevoir 91 millions et demi de dollars en subventions.

M. MACGEE: En effet, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je mets en doute certains des détails que vous donnez ffl ce sujet. Par exemple, on peut difficilement dire que la subvention de 14 millions et demi que prévoit la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est une subvention aux chemins de fer. Cette subvention s'adresse aux expéditeurs de marchandises des provinces Maritimes. On pourrait faire la même observation au sujet de la somme de 20 millions de dollars que prévoit la loi sur la réduction des tarifs-marchandises.

Les honorables sénateurs se souviennent dans doute des circonstances dans lesquelles cette subvention est née. Les chemins de fer ont été autorisés à hausser leurs taux de 17 p. 100, puis amenés à les réduire de 10 p. 100 par suite de cette subvention de 20 millions de dollars. Je n'appellerais pas cela une subvention aux chemins de fer. Cette subvention s'adresse à ceux qui ont à payer les taux en question. A mon sens, il est inexact de dire que les chemins de fer ont obtenu du Trésor public des subventions aussi considérables.

M. MACGEE: Nous n'avons aucunement voulu donner une fausse impression là-dessus, monsieur le président. Il ne fait aucun doute que les expéditeurs profitent des trois subventions respectivement prévues par la loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes, celle du pont-rail Est-Ouest et la loi sur la réduction des tarifs-marchandises qui, en 1959, a donné lieu à un subside provisoire devant permettre d'attendre le rapport de la Commission royale. Comme nous l'avons fait remarquer au Comité des chemins de fer il y a quelques semaines, au sujet de la subvention de 20 millions de dollars, l'argent que les chemins de fer obtiennent correspond sans doute aux réductions de taux de transport que prescrit la loi. Cependant, quand une entreprise de transport reçoit des deniers publics, même à la condition expresse d'employer cet argent à réduire ses taux, il s'agit bien d'une subvention aux yeux de ses concurrents.

Le sénateur HAYDEN: Notez, monsieur MacGee, que les chemins de fer avaient reçu de la Commission des transports l'autorisation d'augmenter leurs taux d'un certain pourcentage.

M. MACGEE: C'est juste.

Le sénateur HAYDEN: Or le gouvernement ne leur a pas laissé cette latitude.

M. MACGEE: En effet.

Le sénateur HAYDEN: Le gouvernement leur a offert de combler l'écart, à la place

M. MACGEE: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Les chemins de fer avaient certes le droit de choisir le montant le plus élevé.

M. MACGEE: Nous ne nous sommes pas opposés à la hausse des taux de transport.

Le sénateur HAYDEN: Comment pouvez-vous dire qu'il s'agit d'une subvention?

M. MACGEE: L'argent est certainement versé aux chemins de fer qui servent ensuite d'intermédiaire au Parlement pour appliquer sa décision d'aider les expéditeurs.

Le sénateur HAYDEN: Il ne s'agit sûrement pas d'une subvention. Je m'oppose à l'emploi du mot dans un tel cas. Au lieu d'être entièrement assumés par l'expéditeur, les frais de transport sont partagés entre celui-ci et le gouvernement. Cela ne se fait pas au gré des chemins de fer, mais à celui du gouvernement.

M. MACGEE: Monsieur le président, nous n'avons jamais prétendu que c'était pour répondre au désir des chemins de fer. Les chemins de fer eux-mêmes ont affirmé qu'ils n'étaient pas en faveur de ce genre de subvention. Ils l'ont combattu devant la Commission royale d'enquête sur les transports, et je suis sûr que si vous leur demandiez de donner leur avis à ce propos aujourd'hui, ils diraient à peu près la même chose. Qu'ils s'y opposent ou non, nous affirmons que, pour l'industrie du camionnage, ce n'est pas du tout la même chose, quand le gouvernement demande aux chemins de fer d'être ses agents et ses instruments pour l'aide que celui-ci accorde aux transports, si dans un secteur particulier où il y a 20 camionneurs, le gouvernement en choisissait 10 comme ses agents et leur enjoignait de diminuer leurs taux

en retour d'une subvention fédérale; alors les dix autres camionneurs auraient tout lieu de s'opposer à cela et d'être mécontents. Dans le premier volume de son rapport, la Commission royale d'enquête sur les transports a déjà fait des observations à ce sujet et déclaré que l'aide accordée aux expéditeurs par l'entremise des exploitations de transport devrait être distribuée sans aucun discernement parmi tous les voituriers. Dans notre industrie actuelle des transports, où la concurrence est vive, il n'est plus possible de choisir un monde de transport comme instrument d'application de la politique gouvernementale.

La Commission a ensuite affirmé que des lois comme la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la subvention pour le pont Est-Ouest et la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, devraient toutes être réexaminées à la lumière des constatations qu'elle a faites.

Le sénateur KINLEY: Vous avez parlé de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Qu'auriez-vous à dire au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau? A ma connaissance, vous n'en avez pas parlé.

M. MACGEE: Nous avons exactement la même attitude vis-à-vis des taux du Pas du Nid-de-Corbeau que de toutes les autres réductions de taux de transport ou de toutes les subventions qui existent. Si le gouvernement décide d'accorder une subvention pour les taux du Pas du Nid-du-Corbeau en se fondant sur le fait que ces taux ne sont pas compensatoires et les adapte au prix de revient de 1961, nous présenterons sûrement des instances au gouvernement pour réclamer une part de ce traffic.

Le sénateur BEAUBIEN (*Provencher*): Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne sont pas très profitables. Comment pourriez-vous faire de l'argent en transportant du blé à de tels taux ?

M. MACGEE: Monsieur Beaubien, je serai très franc et je vous dirai que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau étant ce qu'ils sont aujourd'hui, comme nous l'avons exposé à la Commission royale d'enquête sur les transports, nous ne pouvons certes pas transporter du blé par camion à raison d'un demi-cent la tonne-mille. Je laisse aux chemins de fer le soin de terminer cet argument parce qu'ils s'y connaissent davantage dans ce domaine.

Le sénateur BRUNT: Je pose la question suivante simplement pour me renseigner: Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau existent depuis des années?

M. MACGEE: Oui.

Le sénateur BRUNT: Pourrait-on les classer sous le titre des taxes convenues?

Le sénateur LAMBERT: Il s'agit de taux statutaires.

M. MACGEE: Je ne crois pas qu'il soit possible de tenir les taux du Pas du Nid-de-Corbeau pour des taxes convenues, quoique dans le cas du National-Canadien, la question soit discutable. Je ne veux pas me lancer dans une polémique en ce qui concerne le Pacifique-Canadien.

Le sénateur ROEBUCK: Il s'agit d'un accord ayant reçu force de loi.

M. MACGEE: Les chemins de fer Nationaux du Canada n'existaient pas lorsque ces taux ont été fixés à l'origine et n'ont donc pas reçu de cession de terrains ni aucun des autres avantages accordés en 1897.

Le sénateur BRUNT: Pourriez-vous présenter (*à la Commission des transports*) des revendications au sujet de ces taux, en faisant valoir qu'il s'agit de taxes convenues?

M. MACGEE: Nous parlons maintenant de taxes convenues, non pas des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Les taux du Pas du Nid-du-Corbeau tombent sous le coup de la loi sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. MacGee ?

Si vous avez terminé, M. MacGee, je crois que nous pouvons maintenant entendre la déposition de M. J. J. Frawley, conseiller juridique du gouvernement de l'Alberta, qui doit quitter Ottawa ce soir.

M. J. J. Frawley, C.R., conseiller juridique du gouvernement de la province d'Alberta: Monsieur le président, honorables membres du comité, j'ai une brève déclaration à faire au nom du gouvernement de l'Alberta. J'ai été chargé d'appuyer le bill. Les taux convenus ont, à un certain moment, été assujétis à beaucoup de règlements. A l'origine, il fallait l'approbation préalable de la Commission des transports avant qu'une taxe convenue entre en vigueur. Tout cela a été changé par la modification de 1955, comme l'a signalé le mémoire de l'Association canadienne des camionneurs. Aujourd'hui, la Commission des transports n'exerce, pour ainsi dire, aucune régie ni aucun contrôle sur les taxes convenues. Celles-ci sont déposées et demeurent au dossier durant 20 jours, après quoi elles entrent en vigueur. Le seul recours des plaignants est prévu aux articles incorporés à la loi sur les transports en 1955. Comme l'a signalé le mémoire de l'Association canadienne des camionneurs, les camionneurs sont exclus, et ne peuvent présenter aucune plainte au sujet des taxes convenues.

Les taxes convenues sont en train de prendre de l'importance dans la structure des taux de transport des marchandises au Canada. — Je donne seulement quatre chiffres comme exemple : en 1949, les taxes convenues représentaient seulement 2.4 p. 100 des recettes des chemins de fer; en 1953, ce pourcentage était monté à 4.4 p. 100; en 1957, à 12.3; en 1959, dernière année complète pour laquelle nous possédons des données, elles ont atteint 16.1 p. 100. Je me risque à émettre l'avis — il ne s'agit pas du tout d'une déclaration téméraire — que les chiffres de 1960 nous démontreront que les 16.1 p. 100 ont été amplement dépassés.

Je me contenterai de dire qu'il devrait y avoir beaucoup plus de contrôle, de la part de l'organisme de régie, sur un segment aussi important de la structure des taux de transport des marchandises au Canada.

Le présent bill ne met pas entre les mains de l'Association canadienne des camionneurs un outil très puissant. Aux termes de la mesure, les camionneurs doivent d'abord s'adresser au ministre, qui examine la requête. Le ministère doit se convaincre qu'il est dans l'intérèt du public que la plainte soit examinée, comme le prescrit l'article 33. S'il estime que la plainte est bien fondée, il la réfère à la Commission qui, d'elle-même, examine à fond la convention intervenue au sujet des frais, afin de voir si elle est compensatoire.

L'Association canadienne du camionnage a affirmé avec insistance que les taxes convenues ne sont pas compensatoires. Je sais que certaines rapportent seulement 7/10 ¢ la tonne-mille, d'autres 8/10 ¢ la tonne-mille, et les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, dont on a dit tant de mal, rapportent ½ ¢ la tonne-mille. Ces taxes convenues ont été suscitées par la force de la concurrence. Elles n'ont pas été fixées volontairement, la concurrence force les chemins de fer à les accepter. Le Pacifique-Canadien a dépensé des milliers de dollars, et certains d'entre nous en ont dépensé tout autant pour mettre en doute les chiffres dont la Commission royale d'enquête sur les transports avaient été saisie et prouver que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont compensatoires. Je n'ai pas trouvé de taxe convenue qui rapporte seulement ½ ¢ la tonne-mille, mais toutes sont de cet ordre. L'Association canadienne du camionnage deviendra tout simplement un autre plaignant en puissance, une personne de plus pour frapper au guichet et dire : «Nous aimerions que la Commission, si le ministre y consent,

examine telle ou telle taxe convenue pour voir si elle est compensatoire; pour voir quel effet elle a sur les revenus nets des chemins de fer; pour voir si elle est plus basse qu'elle ne devrait l'être, pour faire face à la concurrence», et le reste. Voilà le véritable remède, quand on réussit — si je peux m'exprimer ainsi — à outrepasser le ministre pour soumettre sa demande à la Commission. De toute façon, nous sommes loin, je crois, de la situation qui existait depuis 1955, année où la loi a fait disparaître toutes les régies et tous les règlements. Parce que nous sommes très intéressés aux taxes convenues en Alberta, nous estimons que cette mesure était réactionnaire et que les mesures qu'on a l'intention de prendre maintenant sont un pas dans la bonne voie et donnent à la Commission, par l'entremise du ministre, l'occasion d'examiner les taxes convenues.

Honorables sénateurs, j'ai dit que ma déclaration serait brève —

Le sénateur ROEBUCK: Pourquoi ne serait-il pas permis à tout le monde de présenter une plainte? Pourquoi devrions-nous exclure les municipalités et les gens qui doivent faire appel aux sociétés de transport et payer les frais, c'est-à-dire les clients? Pourquoi le client ne devrait-il pas avoir le droit de présenter un appel ?

M. FRAWLEY: Je puis parler en toute liberté au nom du gouvernement de l'Alberta, je crois, et dire que je suis entièrement d'accord avec vous. Je ne voudrais pas m'opposer à cette affirmation, car j'ai combattu la loi adoptée en 1955 qui a fait disparaître les contrôles exercés par la Commission et qui a fait de cette dernière tout simplement une machine à adopter les taxes convenues. J'estime que ce n'était pas juste.

Le sénateur HAYDEN: La loi actuelle permet à toute association ou à toute autre organisme représentant les expéditeurs d'une localité de présenter une plainte.

M. FRAWLEY: On peut se plaindre au ministre, si le ministre estime qu'il y a lieu de le faire. Ce n'est pas du tout comme avoir le droit de s'adresser directement à la Commission. Voilà ce qu'on demande ici.

Le sénateur ROEBUCK: La loi décrète: «Toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs». Ainsi, les associations d'expéditeurs peuvent interjeter appel, mais les expéditeurs ne peuvent le faire individuellement.

M. FRAWLEY: Un camionneur n'est pas un voiturier, selon la définition de la loi, et les associations de camionneurs ne pourraient pas être considérées comme des associations de voituriers. Les camionneurs veulent que la définition s'applique à eux.

Le sénateur HAYDEN: Je parlais des expéditeurs. A l'heure actuelle, aux termes de la loi, une personne lésée par une taxe convenue peut se plaindre au ministre.

M. FRAWLEY: Je crois que c'est l'alinéa *b*) qui s'appliquerait à une telle personne: «toute association ou autre corps représentatif des expéditeurs d'une localité».

Le sénateur ROEBUCK: Cet alinéa parle seulement d'une association d'expéditeurs ou d'un autre corps représentatif.

M. FRAWLEY: Je crois qu'il pourrait s'agir d'une Chambre de commerce, mais cela est douteux. Je me permets de dire que le libellé est assez vague.

Le sénateur HAYDEN: Si l'on examine un autre article de la loi adoptée en 1955, l'article 32, alinéa 10, on voit que la loi décrète:

> «Un expéditeur qui considère que ses affaires sont ou seront l'objet d'une disparité injuste du fait d'une taxe convenue peut, en tout temps, demander à la Commission la fixation d'une taxe pour le transport par le même voiturier . . .»

Peut-il par conséquent, se faire appliquer la même taxe convenue ?

M. FRAWLEY: Oui, la position de l'expéditeur est quelque peu différente, et il peut profiter d'une telle taxe convenue s'il remplit les conditions. Étant en présence du commissaire en chef de la Commission des transports, et de l'un de ses commissaires, je ne voudrais pas m'avancer trop loin quand j'exprime ces vues, mais s'il peut remplir les conditions, un autre expéditeur peut devenir partie à la convention relative à la taxe convenue.

Le PRÉSIDENT: Pourvu que les circonstances soient sensiblement les mêmes.

M. FRAWLEY: Je crois qu'il doit être disposé à donner le même volume de trafic. S'il s'agit d'une taxe convenue de 100 p. 100, alors, l'expéditeur dont nous parlons présentement doit être disposé à expédier 100 p. 100 de sa marchandise. Il se peut qu'il lui soit impossible de profiter des services ferroviaires, et c'est très courant. Il se peut qu'il ne jouisse pas entièrement des services ferroviaires. Les circonstances sont très variable. Toutefois, si l'expéditeur peut remplir les conditions, il lui est possible de devenir partie à la convention portant sur une taxe convenue. L'article 33 porte sur quelque chose d'un peu différent. Il s'agit du fait que certaines compagnies de camionnage ont pas mal souffert de certaines taxes convenues. Ces dernières avaient probablement été fixées dans ce but d'ailleurs. Tout ce que je me permets de dire, c'est qu'il semblerait normal de donner à ces gens l'occasion de dire, par l'entremise du ministre, qu'ils veulent faire examiner la taxe convenue par la Commission. C'est pourquoi nous, de l'Alberta, tout au moins en ce qui concerne le gouvernement, nous appuierons le bill.

Le sénateur HAYDEN: Quelles dispositions permettent aux chemins de fer de contester une taxe convenue consentie aux camionneurs dans un secteur aussi desservi par les chemins de fer ?

M. FRAWLEY: Dans certaines provinces, la question ne se posera pas tellement. J'ajouterai qu'il y a, bien entendu, une grande différence entre la puissance économique de nos deux grands réseaux nationaux et un camionneur qui dessert la région entre Medicine-Hat et Lethbridge, par exemple.

Le sénateur HAIG: J'aimerais poser une question au témoin. J'ajoute que j'ai appris seulement aujourd'hui que je fais partie du présent comité. C'est le premier jour que je reçois un avis de séance. J'aimerais vous demander si vous réclamez une subvention pour les mêmes raisons que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ?

M. FRAWLEY: Non, monsieur Haig. Le présent bill ne prévoit absolument aucune subvention.

Le sénateur HAIG: Ce que vous demandez a trait aux taux de transport ?

M. FRAWLEY: Non, pas du tout.

Le sénateur HAIG: Alors que faites-vous ici ?

M. FRAWLEY: Nous sommes venus appuyer une demande de l'Association du camionnage, qui veut obtenir la permission de présenter des plaintes relativement aux taxes convenues dans le cas des chemins de fer.

Le sénateur HAIG: Je comprends, les chemins de fer paient pour la construction de leurs voies. Les camionneurs ne le font pas, et moi, à titre d'usager de la route, je dois défrayer une partie du coût de construction de la voie qu'emprunte le camionneur.

M. FRAWLEY: Nous avons tous, me semble-t-il, discuté pendant des heures pour voir si les camionneurs payent suffisamment pour l'entretien des routes dans la

province d'Alberta, par exemple. Autant que je sache, le gouvernement de l'Alberta esime qu'il contribue assez à l'entretien des routes.

Le sénateur HAIG: Ce n'est pas ce qu'on pense dans ma province.

M. FRAWLEY: J'admets qu'il y a divergence d'opinions.

Le sénateur HAIG: Les gens de ma région estiment que les camionneurs ne paient pas assez pour l'entretien des routes et que ce sont les autres, comme nous, qui possédons des automobiles, qui payons la différence. Que vous l'admettiez ou non, voilà ce que les gens disent.

M. FRAWLEY: Je sais que c'est l'opinion de bien du monde.

Le sénateur HAIG: Au Manitoba, les automobilistes estiment qu'ils paient les routes dont se servent les camionneurs. Les camionneurs se servent des routes beaucoup plus que les automobilistes et, par conséquent, les camionneurs devraient payer davantage. Les automobilistes du Manitoba peuvent être dans l'erreur, mais c'est leur opinion.

M. FRAWLEY: On avait coutume de dire que les camionneurs brisaient les routes.

Le sénateur HAIG: C'est tout probablement juste d'ailleurs.

M. FRAWLEY: On force maintenant les camionneurs à prendre de grandes précautions et à faire rouler leurs véhicules sur des pneus qui forment presque un ruban de caoutchouc d'un essieu à l'autre. Je ne crois pas qu'aucune province fasse preuve de négligence dans la manière dont elle permet aux camionneurs de se servir des routes.

Le sénateur HAIG: Je ne vois pas pourquoi un producteur de céréales payerait un boni au camionneur pour qu'il transporte son produit, puisque le camionneur ne paie pas plus que moi pour l'entretien des routes.

M. FRAWLEY: Malgré tout le respect que je vous dois, je ne puis être d'accord avec vous quand vous dites qu'il s'agit d'un boni.

Le sénateur HAIG: Dans ma province, nous estimons que les camionneurs massacrent les routes.

M. FRAWLEY: C'est ce qu'on avait coutume de dire.

Le sénateur HAIG: Le gouvernement de notre province et les municipalités affirment qu'il faut construire les routes avec des matériaux très robustes pour qu'elles puissent résister au camionnage. Au Manitoba, dans les secteurs où il y a du camionnage, les routes sont plus coûteuses que dans les secteurs où il n'y a en pas.

Le sénateur STAMBAUGH: Quand nous conduisions des Ford modèle T, nous avions coutume de penser que les grosses Cadillac massacraient les routes.

Le sénateur HAIG: J'ai toujours conduit une Ford et c'est une voiture qui fonctionne très bien.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Frawley?

M. FRAWLEY: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore quelqu'un qui veut appuyer le bill avant que je donne la parole à ceux qui, ai-je compris, veulent s'y opposer ? Sinon, je donnerai la parole à MM. W. S. Jackett et F. S. Burbridge, de l'Association canadienne des chemins de fer. M. Jackett désirez-vous présenter un mémoire ?

M. W. S. Jackett, C.R., Association canadienne des chemins de fer : Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que M. Burbridge vous accompagne ?

M. JACKETT: Oui, monsieur le président. Nous avons un mémoire, que je serai heureux de lire. Je puis en distribuer des exemplaires aux membres du comité.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. JACKETT: Avant de commencer, monsieur le président, je me permets de dire que la plupart des points qui font l'objet du présent mémoire ont déjà été soulevés. Cependant, si le comité y consent, j'aimerais lire le mémoire en entier, que les points auxquels il s'intéresse aient déjà été soulevés ou non.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Jacquett, commenceriez-vous par nous dire ce qu'est l'Association canadienne des chemins de fer ?

M. JACKETT: L'annexe A du présent document donne la liste des réseaux membres de l'Association canadienne des chemins de fer. Si le comité y consent, je veux bien lui lire cette liste.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit nécessaire.

M. JACKETT: 1. Le présent document est un mémoire de l'Association canadienne des chemins de fer, qui s'oppose à l'adoption du bill C-33, loi modifiant la loi sur les transports.

2. L'Association canadienne des chemins de fer est une société constituée qui représente les intérêts des chemins de fer du Canada. Une liste des sociétés membres de l'association forme l'annexe A du présent mémoire.

3. L'objet du bill C-33 est de permettre aux représentants des camionneurs d'en appeler des ententes conclues entre les chemins de fer et les expéditeurs en vue de la fixation de ce qu'on appelle «des taxes convenues». L'autorisation de conclure de telles ententes a d'abord été accordée en 1938 par la loi sur les transports, chapitre 53 des statuts de 1938.

4. Les voituriers qui tombent sous le coup de la loi sur les transports sont les chemins de fer et les navires. L'article 3 de la loi sur les transports décrète:

> La Commission doit remplir les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi et par la loi sur les chemins de fer aux fins de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les voituriers s'occupant de transport par chemin de fer et par navire, et la Commission doit donner à la présente loi, ainsi qu'à la loi sur les chemins de fer, telle juste interprétation qui permette d'atteindre le plus efficacement les fins ci-dessus mentionnées.

5. Le principal objet des dispositions relatives à la taxe convenue est de permettre aux chemins de fer de soutenir la concurrence des camionneurs.

J'ajoute que c'est l'une des déclarations précises que la Commission Turgeon a faites au sujet des frais du transport ferroviaire, à la page 50 de son rapport.

6. En 1954, l'hon. W.-F.-A. Turgeon a été nommé commissaire, aux termes de la loi sur les enquêtes, et chargé d'étudier l'application et les effets des taxes convenues et, à la suite d'une enquête prolongée, cette commission royale a présenté un rapport en 1955. La Commission a conclu que les taxes convenues étaient dans l'intérêt du public et recommandait des modifications à la loi de 1938, en vue d'accroître l'utilité et l'efficacité des taxes convenues.

7. L'Association canadienne du camionnage a déposé devant cette commission royale pour s'opposer à l'utilisation des taxes convenues par les chemins de fer.

8. Les recommandations que la Commission royale avait formulées au sujet des taxes convenues ont été adoptées, presque sans modification, et ajoutées au chapitre 59 des statuts de 1955.

9. Lorsque le Parlement, en 1955, a été saisi du bill modifiant la loi sur les transports, relativement aux taxes convenues, tous les intéressés ont eu l'occasion de se faire entendre au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de la Chambre des communes. L'Association canadienne du camionnage, lorsqu'elle a déposé devant ces comités, a retiré son objection aux taxes convenues et demandé un amendement qui, en substance, avait le même effet que le bill C-33 qui vient maintenant d'être présenté. La demande des camionneurs a été rejetée à la suite d'une discussion des plus complète.

10. En avril 1960, l'Association canadienne du camionnage a présenté un mémoire à la Commission royale d'enquête sur les transports (connue sous le nom de Commission MacPherson) demandant que la loi régissant les taxes convenues soit modifiée dans le sens du présent bill C-33. Plus tard, au cours des audiences de cette commission royale, le parrain du présent bill a remis un exemplaire du bill C-33 à la Commission.

Je crois que cette déclaration est fausse. Il s'agissait plutôt du bill C-33 dans le libellé selon lequel il avait été présenté une année précédente. Toutefois, je crois que c'est le même bill.

La Commission royale d'enquête sur les transports étudie encore cette question et n'a pas encore fait rapport à ce sujet.

11. Le bill C-33 est un bill privé tendant à modifier une loi publique. Et c'est la première occasion que les chemins de fer ont de présenter leurs vues au sujet de ce bill, depuis que le Parlement l'étudie.

12. Pour comprendre la portée du bill C-33, il est essentiel de se rendre compte de la nécessité d'une loi sur les taxes convenues. Cela a été expliqué par le conseiller juridique d'un des chemins de fer devant le comité parlementaire en 1955, et nous adoptons ici les déclarations qu'il a faites alors. Peut-être pourrais-je dire avant de lire ce que j'ai l'intention de lire, que le conseiller juridique dont je parle est M. John L. O'Brien, C.R., qui a fait une assez longue déposition devant la Commission royale d'enquête sur les taxes convenues. M. O'Brien est beaucoup mieux placé que moi pour aider le comité à comprendre ces déclarations. J'ai cru que ce que je pouvais faire de mieux pour aider le comité c'était de citer les paroles mêmes que M. O'Brien a prononcées devant le comité de la Chambre des communes en 1955.

> Le Canada est un pays exportateur. Il importe donc, autant que possible, de garder les marchandises exportables dans les catégories de trafic pour lesquelles on paie les taux les plus bas. Ainsi sur les produits agricoles, miniers et forestiers, on demande des taux relativement bas. Ces produits entrent dans les catégories de trafic auxquelles, selon M. Magee, les camions ne sont pas intéressés, pour la simple raison que le profit est plutôt mince. On n'a pas établi ce barème de taux pour favoriser les chemins de fer mais plutôt dans l'intérêt de l'économie nationale et en vue de maintenir les sociétés ferroviaires dans un état solvable. Certain trafic exige un taux plus élevé et l'expéditeur est en mesure de le payer. Je puis vous en donner un exemple frappant. Ainsi l'expéditeur d'un wagon de diamants pourrait payer un taux beaucoup plus élevé que l'expéditeur d'un wagon de charbon. Prenons un exemple plus approprié. L'expéditeur d'un wagon de soie peut payer un taux beaucoup plus élevé que l'expéditeur d'un wagon de légumes, et c'est précisément le genre de marchandises que les camionneurs aiment à transporter. Tant que les sociétés

ferroviaires pourront obtenir des taux élevés sur le trafic à taux élevé, elles seront en mesure de demander des taux peu élevés sur le trafic à taux peu élevé, et surtout de transporter les produits du Canada destinés à l'exportation . . .

Le sénateur ROEBUCK: Autrement dit, vous faites abstraction du coût du transport, et vous fondez vos taux sur l'article transporté. Est-ce là une méthode rationnelle?

Le sénateur HAYDEN: C'est du moins de bonne politique.

Le sénateur ROEBUCK: Non, je ne pensais aucunement à la politique.

Le sénateur HAYDEN: Non, je dirais que tout cela sent la politique.

Le sénateur ROEBUCK: Je vois ce que vous voulez dire.

M. JACKETT: Comme vous le savez, il y a longtemps que je n'ai pas travaillé pour les chemins de fer. Je ne prétends donc pas pouvoir me lancer dans une longue discussion sur ce sujet . . .

Le sénateur ROEBUCK: Même si vous aviez étudié le sujet pendant longtemps, la discussion ne serait pas si longue.

M. JACKETT: On a discuté à fond de cette question devant la Commission MacPherson qui n'a pas encore présenté de programme général de fixation des taux. Tout ce que je veux dire au comité, c'est que la citation explique ce sur quoi les taux se fondaient à l'époque, et je crois qu'on peut percevoir certaines des conséquences qui en découleront. S'il doit y avoir transformation, il ne s'agira pas d'une évolution fondée sur des données scientifiques. Ce que M. O'Brien, à mon sens, établit dans le passage que je vais citer, c'est que le trafic-marchandises qui revêt une grande importance pour le Canada, en tant que pays exportateur, peut subir de graves répercussions, si les chemins de fer ne sont pas en mesure de soutenir la concurrence du camionnage dans ce qu'on appelle le trafic-marchandises de classe supérieure.

Le sénateur PEARSON: Autrement dit, les profits que vous faites dans un domaine sont compensés par les pertes dans un autre domaine?

M. JACKETT: En général oui, mais comme je l'ai dit, je ne prétends pas être un expert. Avec votre permission, je continue la citation :

> Laissez-moi vous dire qu'en moyenne, il n'en coûte pas plus cher pour transporter un wagon de marchandises à taux élevé que pour transporter un wagon de marchandises à taux peu élevé, mais on a établi cette structure de taux en tenant compte de l'économie canadienne et, à ce titre, on a jugé qu'il était nécessaire que les chemins de fer obtiennent davantage pour leur trafic, même si le coût du transport est le même, quand l'expéditeur de ce trafic est en mesure d'en payer les frais. C'est ici que les camionneurs entrent en jeu. Le manufacturier qui produit une marchandise à taux élevé est tout à fait heureux s'il trouve quelqu'un qui va la transporter à meilleur compte. Le camionneur se rend chez l'expéditeur et lui dit : «Je suis en mesure de vous faire un meilleur prix». Selon le compte rendu des témoignages, ai-je dit, il saute aux yeux que les frais de transport des chemins de fer sont tellement inférieurs à ceux des camionneurs que les chemins de fer peuvent concurrencer les camionneurs n'importe quand sur une base de prix de revient et il est bien évident qu'ils peuvent dire à l'expéditeur: «Nous aussi, nous pouvons transporter vos produits à meilleur compte». Mais, s'il le font pour lui et s'ils désirent demeurer solvables, il leur faudra augmenter leurs taux sur le trafic à taux peu élevé, ce qui portera atteinte non seulement à leurs propres affaires mais aussi à l'économie du Canada. Ils peuvent diminuer leurs taux sur

le trafic à taux élevé et même les descendre plus bas que ceux des entreprises de camionnage et réaliser quand même un profit, sauf, bien entendu, sur les courts trajets. En général, ils peuvent effectuer ces diminutions. Mais si cette guerre des taux se continue indéfiniment, — quelqu'un a même émis l'opinion devant la Commission royale que c'était la façon normale de faire la concurrence, — si les chemins de fer diminuent leurs taux et si les camionneurs les diminuent à leur tour, avant longtemps les camionneurs se retireront des affaires parce que leurs prix de revient sont tellement plus élevés. En dernier ressort, cette guerre des taux se continuerait jusqu'à ce que les camionneurs, comme on l'a dit, s'avouent vaincus. Mais, en raison de cette guerre, les revenus des chemins de fer, provenant de leur trafic à taux élevé, auraient tellement diminué qu'il ne leur resterait plus qu'une alternative: augmenter leur taux sur le trafic à taux peu élevé ou faire faillite.

Quel rôle vient jouer ici la taxe convenue ? Elle met fin à la guerre des taux. M. O'Donnell en a donné un exemple, je crois, cet après-midi. Les camionneurs du Manitoba et de l'Est de la Saskatchewan se sont mis à transporter du beurre et les chemins de fer ont constaté qu'ils étaient en train de perdre ce trafic. Ils ont diminué leurs taux; les camionneurs en ont fait autant et ce petit jeu aurait continué indéfiniment jusqu'à ce que les camionneurs abandonnent la partie, comme l'a affirmé quelqu'un. Au lieu de procéder ainsi, les chemins de fer ont dit aux producteurs de beurre : «Messieurs, nous vous offrons un taux un peu inférieur au taux régulier à condition que vous nous accordiez, mettons, 75 p. 100 de vos expéditions l'an prochain». Cette façon de procéder a produit deux bons résultats. Tout d'abord les chemins de fer ont été assurés de ce trafic pour l'année suivante. En second lieu, le producteur, connaissant exactement les frais de transport de son beurre, a pu fixer son prix de vente, ce qui a mis fin à la guerre des taux.

Nous aurions pu abaisser indéfiniment les taux jusqu'à ce que les camionneurs cessent leur activité, mais les revenus des chemins de fer en auraient souffert. Ceux-ci auraient encore réalisé un profit, mais pas celui qu'ils auraient dû réaliser afin de ne pas imposer à une autre catégorie de trafic des taux que l'expéditeur n'est pas en mesure de payer. Tout ce que ce petit amendement sur les taxes convenues apporte dans le projet de loi à l'étude consiste à dire aux sociétés ferroviaires : «Vous pouvez vous entendre avec l'expéditeur et signer le meilleur contrat possible». Cet amendement favorise d'abord les sociétés ferroviaires, car il leur permet d'obtenir, avec certitude, un certain pourcentage du trafic, de déterminer l'attribution de leurs wagons et l'achat du matériel nécessaire au transport. Il favorise aussi l'expéditeur, parce que celui-ci peut ainsi déterminer ses engagements financiers de l'année suivante, connaissant exactement au moins ses frais de transport. L'expéditeur peut aussi signer des contrats à d'autres points de vue et déterminer ainsi ses autres frais de production. Les chemins de fer sont ainsi assurés de ce trafic sans trop diminuer les taux de transport, ce qui leur permet de maintenir à un taux peu élevé le transport des marchandises pour lesquelles il ne faut pas, dans l'intérêt de l'économie nationale, imposer un taux trop élevé.

Cet après-imidi, j'ai écouté avec intérêt certaines questions posées sur le problème du transport à perte. Ce que j'ai dit jusqu'à présent répond peut-être à ces questions. Les chemins de fer n'ont pas besoin du transport à perte pour concurrencer les camionneurs. Leurs frais sont tellement inférieurs à ceux des camionneurs qu'ils peuvent diminuer leurs taux au-dessous des frais des camionneurs et réaliser encore du profit. Aussi la question de diminuer les taux au point où les chemins de fer subiraient une perte ne peut se présenter que très rarement, sur un très court trajet, par exemple; mais ils n'essaient pas alors et n'ont jamais essayé d'établir des prix convenus.

Les taux convenus, si vous en faites l'étude, s'appliquent presque toujours à des trajets relativement longs. Ne me demandez pas, s'il vous plaît, d'établir la différence entre un court trajet et un long trajet, parce que tout dépend de la zone où on se trouve. Toutefois, nous pouvons tous comprendre, je crois, la différence qui existe entre un trajet relativement court et un trajet relativement long dans le domaine du transport. On a soulevé ce problème du transport à perte devant la Commission royale et on en parle longuement à la page 482 du volume 6; on l'a présenté au complet au juge Turgeon. Prenons, par exemple, le cas de M. C. D. Edsforth, à qui M. Spence demandait:

Ainsi, monsieur Edsforth, si je comprends bien, vous n'avez jamais établi de taux convenu à un prix non compensatoire ?

Réponse : Jamais volontairement, qu'il s'agisse d'un taux convenu ou de tout autre. Nous n'en établirons pas intentionnellement.

Et c'est ici que se termine l'extrait de l'exposé de M. O'Brien.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Nous diriez-vous qui est M. C. D. Edsforth ?

M. JACKETT: M. C. D. Edsforth était, jusqu'à il y a quelques mois, vice-président du service de la circulation, à la société du Pacifique-Canadien, et il était probablement alors un des principaux employés de ce service.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Merci.

M. JACKETT: Je poursuis la lecture du mémoire :

13. Aux termes de la loi actuelle, un chemin de fer peut conclure une convention avec un expéditeur visant l'établissement d'un taux convenu et, après une période d'attente de vingt jours, l'expéditeur peut faire ses transactions, étant pleinement assuré qu'il a droit à ce taux durant au moins un an. Il est vrai que la loi actuelle prévoit, aux termes de l'article 33, la possibilité qu'un appel soit interjeté contre un taux convenu après un délai de 90 jours. Il est toutefois très peu probable que pareil appel soit interjeté[1].

Dans la note au bas de la page, j'ai signalé que l'appel qui peut maintenant être interjeté au moyen d'une requête présentée au ministre des Transports qui la transmet à la Commission des transports, et fait par l'expéditeur, ou par d'autres transporteurs par chemin de fer ou par eau, qui sont aussi soumis au règlement d'application de la présente loi. Pour ce qui est des expéditeurs, dans la plupart des cas auxquels on peut penser, ils peuvent obtenir tous les adoucissements dont ils ont besoin en présentant une demande directement à la Commission selon les dispositions qu'a mentionnées le sénateur Hayden, et obtenir le même taux, aux conditions que le chemin de fer a faites à l'expéditeur avec lequel il a conclu une convention. Pour ce qui est de voituriers concurrents que vise le règlement, c'est-à-dire les autres chemins de fer ou les compagnies de navigation qui concurrencent le chemin de fer en voie de négocier une taxe convenue, l'une des dispositions de la présente loi leur permet de devenir partie à la convention, et aussi, même s'ils ne veulent pas être partie à pareille convention, de mettre le veto à la convention; ainsi, il est fort peu probable qu'une société expéditrice concurrente, soumise au règlement d'application de la loi sur les transports, estime être lésée par une convention de taxe convenue.

---

1 L'appel doit être interjeté par un autre voiturier défini dans la loi sur les transports, ou en son nom, ou par des expéditeurs, ou en leur nom, ou en démontrant au gouverneur en conseil qu'il y a lieu de croire que la taxe convenue est «contraire à l'intérêt public». Les autres dispositions de la loi qui protègent les voituriers et expéditeurs soumis au règlement permettent de croire qu'il est peu probable qu'un appel soit interjeté d'après celles-ci contre un taux convenu, et il serait très exceptionnel que le gouverneur en conseil juge qu'il y a lieu de croire qu'une convention entre un expéditeur et des transporteurs par chemin de fer doit être examinée parce qu'elle est contraire à l'intérêt public.

Le PRÉSIDENT: Est-il arrivé souvent que des transporteurs par eau ou par rail se soient opposés à un taux convenu en se fondant sur l'article 33 ?

M. JACKETT: Je n'ai pas fait un examen aussi soigné que j'aurais dû; mais mes recherches ne m'ont pas permis de constater que le ministre des Transports a soumis de telles requêtes à la Commission. Cependant, je suis sûr que, si je fais erreur, le président me le dira et rectifiera ce que j'ai dit avant la fin de la séance.

J'ajoute que l'autre moyen de mettre en question une convention relative à un taux convenu se produit lorsque le gouverneur en conseil estime qu'il y a lieu de croire qu'une convention est contraire à l'intérêt public. Quand le gouverneur en conseil arrive à cette conclusion, il peut, aux termes du paragraphe (3) de l'article 33, donner instruction à la Commission d'annuler la convention si elle est jugée contraire à l'intérêt public, parce qu'elle cause un grave désavantage à un autre service de transport.

Or, autant que je sache, ni les tribunaux ni la Commission n'ont eu à interpréter cette disposition; mais, selon mon interprétation, elle ne regarde pas une requête présentée par un camionneur sous prétexte que la concurrence nuit à ses affaires. Non, il faut une enquête pour déterminer si un mode de transport, c'est-à-dire le camionnage pris dans son ensemble, se trouve atteint à un point tel que l'intérêt public en souffre. Je répète donc ce que j'ai dit à la fin du paragraphe n° 13, c'est-à-dire que la présente loi est conçue de telle sorte qu'il est fort peu probable que la convention entre un expéditeur et une compagnie ferroviaire en matière de taxe convenue puisse être mise en question.

J'en viens maintenant aux taux de transport par camion au Canada; mais auparavant, je veux rappeler aux sénateurs qu'un règlement régit la fixation des taux de transport par camion à l'intérieur de chacune des provinces, c'est-à-dire que le camionneur établi dans une province doit se soumettre au règlement provincial pour ce qui est de la fixation de ses taux. Quand un camionneur exploite un service intra-provincial ou international, ce sont les lois fédérales qui s'appliquent à son exploitation (elles ont été adoptées après que le Conseil privé eut rendu une décision dans la cause Wenner) et qui permettent à chacune des provinces d'appliquer au camionnage intra-provincial et international le règlement visant le camionnage strictement provincial. Étant donné ce contexte, j'ai essayé de résumer autant que possible la situation en ce qui concerne les taux de transport par camion du Canada.

En Colombie-Britannique, le prix de transport par camion, dans la province, c'est-à-dire le camionnage local, doit être soumis pour approbation à la Commission provinciale des transports. Les taux pour le transport par camion extra-provincial, bien qu'ils soient déposés à la Commission à titre de renseignement, ne sont soumis à aucun règlement.

En Alberta, il n'y a aucune réglementation des taux, que le transport par camion soit intra-provincial ou extra-provincial.

En Saskatchewan, le prix du transport intra-provincial par camion est soumis à un règlement, mais il n'y en a pas pour le transport extra-provincial.

Au Manitoba, la situation est identique à celle de la Saskatchewan.

L'Ontario n'a pas de règlement sur le taux de transport intra-provincial ou extra-provincial par camion.

Le Québec, par contre, a un règlement visant le transport intra et extra-provincial par camion.

Le sénateur PEARSON: Comment peut-on régir actuellement le camionnage extra-provincial ?

M. JACKETT: C'est possible aux termes de la loi fédérale qui y autorise les commissions provinciales.

Au Nouveau-Brunswick, les camionneurs ont déposé leurs taux de transport intra-provincial à la Commission provinciale et ils sont tenus de les appliquer. Il n'existe, dans cette province, aucun règlement sur le camionnage extra-provincial.

Je dois signaler qu'il n'y a aucun règlement sur la fixation des taux; il faut simplement les déposer.

En Nouvelle-Écosse et dans l'Île du Prince-Édouard, il faut déposer à la Commission provinciale les taux de transport intra et extra-provincial par camion, et les camionneurs doivent s'en tenir à ces taux.

A Terre-Neuve, il n'existe aucun règlement sur les taux de transport.

15. Ainsi, le tarif des camionneurs, à l'intérieur de leur province, est réglementé seulement dans quatre provinces: Colombie-Britannique, Saskatchewan, Manitoba et Québec. En outre, le prix de transport international et interprovincial par camion est réglementé dans la seule province de Québec. Autant que nous ayons pu le constater, même dans ces provinces, la conclusion d'une convention visant un prix convenu entre un camionneur et un expéditeur n'est pas soumise aux conditions sévères que comporte, pour les chemins de fer, l'article 32 de la loi sur les transports et rien ne prévoit la modification ou l'annulation d'une convention comme ce peut être le cas d'un chemin de fer, aux termes de l'article 33 de la loi sur les transports. En outre, même si un camionneur peut apprendre, avant leur entrée en vigueur, tous les détails de toutes les conventions relatives à un prix convenu que conclut une société ferroviaire, cette société ferroviaire, de son côté, n'a aucun moyen d'apprendre, en général, les conventions semblables que concluent les camionneurs.

16. La modification aura pour effet de donner aux camionneurs le droit de s'opposer aux taux convenus des chemins de fer sous prétexte que

a) Tel ou tel taux convenu crée une disparité injuste à l'égard d'un exploitant de véhicule à moteur, ou

b) Tel ou tel taux convenu est injustement désavantageux pour tel ou tel exploitant de véhicule à moteur.

Or, aux fins du présent mémoire, je n'ai pas tiré de conclusion, de sorte que je puis dire ce que j'entends par la disparité injuste à l'égard d'un concurrent. Je puis comprendre qu'un homme d'affaires accorde un traitement de faveur à un client plutôt qu'à un autre; mais j'aurais beaucoup de difficulté à comprendre comment un homme d'affaires pourrait traiter injustement ses concurrents en voulant commercer avec eux.

Dans de telles audiences, — je veux dire l'appel interjeté contre la fixation de certains taux, aux termes de la présente loi, — la question en litige permettra sûrement aux exploitants de véhicules à moteur de faire état de leur droit de regard et d'examiner dans le détail les affaires des chemins de fer, y compris leurs frais d'exploitation, bien que les chemins de fer ne puissent se réclamer de rien pour fonder de telles prétentions au sujet des transporteurs par camion.

18. (1) La modification qu'on propose à la loi est fausse en principe, parce qu'elle conférerait aux exploitants de véhicule à moteur, dont les taux ne sont pour ainsi dire soumis à aucune réglementation, le droit d'en appeler du tarif des chemins de fer qui est soumis aux décisions de la Commission des transport, à un moment où les chemins de fer n'ont pas en contrepartie le droit de mettre en question les taux des exploitants de véhicules à moteur, étant donné que ceux-ci ne sont aucunement réglementés, en ce qui concerne les tribunaux fédéraux.

(2) Du strict point de vue pratique, la modification est inacceptable, parce qu'elle annulera grandement la valeur d'une convention relative à un taux convenu pour un expéditeur, et permettra de réaliser indirectement ce que désirent les exploitants de véhicules à moteur, soit empêcher les chemins de fer de soutenir la concurrence qu'ils leur font au moyen d'une convention visant un prix convenu.

(3) De toute façon, il ne faudrait pas modifier la loi avant que le rapport de la Commission royale MacPherson soit présenté.

19. Il est impossible d'exposer les objections à l'adoption du bill C-33 de meilleure manière que ne l'a fait le conseiller juridique des chemins de fer devant le comité parlementaire, en 1955. Il a exposé la question comme il suit :

> Je désire dire un mot de l'amendement proposé par l'Association canadienne des camionneurs qui, affirme-t-elle, veut obtenir le droit de porter plainte sur les taxes convenues établies par les chemins de fer. Ceux-ci, par exemple, établissent une taxe convenue. On dirait que l'expression cache quelque chose d'inusité. Nous dirions plutôt que les chemins de fer signent un contrat pour le transport d'un certain pourcentage spécifié des marchandises d'un expéditeur à un taux convenu. Et on prétend qu'ils devraient publier ce contrat pour que tout le monde en prenne connaissance. Mais s'ils procèdent ainsi avec un expéditeur et publient le contrat comme la loi l'exigerait, ils devraient alors traiter les autres expéditeurs exactement de la même manière et ce contrat constituerait peut-être une distinction injuste à l'égard de ces derniers.
>
> Mais un camionneur peut conclure une entente secrète. De fait, l'ancien président de l'Association canadienne des camionneurs a déclaré dans son témoignage que, très souvent, il concluait des ententes avec des expéditeurs par une simple poignée de mains. Il a déclaré: «Nous ne déterminons aucun pourcentage précis, mais simplement que nous transporterons une certaine proportion de leurs marchandises et nous nous en tenons à cela.» Mais le chemin de fer ne pourrait pas procéder ainsi. S'il conclut une convention, il devrait la déposer à la Commission des transports, la publier et accorder les mêmes avantages à un autre expéditeur qui prétend être l'objet d'une distinction injuste.
>
> Le chemin de fer ignore si le camionneur a conclu de telles ententes et aucun moyen ne lui permet de le découvrir. Le camionneur peut conclure une convention avec un expéditeur et aucun autre expéditeur n'a le droit de se plaindre ni de demander que ce camionneur transporte ses marchandises aux mêmes taux.
>
> Avec tout le respect que je vous dois, je suis d'avis que la proposition soumise par les camionneurs est fausse dans son principe, savoir que les camionneurs devraient avoir le droit de se plaindre et qu'on devrait leur accorder, à eux et même aux chemins de fer, la préférence sur le marché soumis à la concurrence. Le public, à mon humble avis, a droit au transport le moins coûteux possible et il devrait avoir le droit de négocier à cette fin, tout comme un client de toute autre industrie en a le droit. Qu'une industrie ou une autre en souffre, personne n'y peut rien: c'est le résultat du procédé normal de la concurrence.
>
> Les camionneurs pouvaient offrir de meilleures conditions aux expéditeurs que les chemins de fer et ils leur ont enlevé des affaires. Les sociétés ferroviaires, par la loi sur les chemins de fer adoptée en 1938 et par un certain adoucissement de la réglementation proposé dans le projet de loi à l'étude, n'obtiennent qu'une faveur, celle de négocier directement avec l'expéditeur. Le camionneur peut en faire autant sur une base de concurrence et,

si les chemins de fer ne peuvent offrir des conditions acceptables à l'expéditeur, ils perdent alors le contrat. Par contre, si leur service et leurs prix sont meilleurs, ils obtiennent le contrat, comme toute autre industrie d'ailleurs. S'ils n'offrent pas ces avantages, le contrat va au camionneur. Et, s'il plaît à l'expéditeur d'expédier sa marchandise par camions parce que ce moyen de transport est supérieur ou plus rapide, cela n'a aucune importance. Si les chemins de fer peuvent offrir une combinaison de service et de prix et affirmer que leur ofire est meilleure, quelle différence voyez-vous dans la concurrence entre le chemin de fer et le camionneur et la concurrence entre deux grands magasins ou deux manufacturiers ? Si l'un des deux offre un meilleur produit, il obtiendra alors la vente et les autres ne devraient pas courir au Parlement et dire: «Je ne crois pas qu'il puisse agir ainsi. Il offre, je pense, un produit de qualité supérieure à un prix plus avantageux, ou il donne un meilleur service et me fait ainsi du tort; arrêtez-le.» A ce compte-là, nous serions toujours ennuyés par une armée de braillards.

Les sociétés ferroviaires ne demandent que le droit de faire affaires dans un marché soumis à la concurrence. Vous vous demandez peut-être: que vous importe que quelqu'un ait le droit de porter plainte? Ce droit n'inquiète pas beaucoup les chemins de fer. Mais plaçons-nous au point de vue de l'expéditeur. Je puis en parler aisément, parce que nous avons exposé ce problème plusieurs fois à la Commission royale.

Un expéditeur de Selkirk (Manitoba), si ma mémoire est fidèle, signe une convention relative à un taux convenu à l'égard d'un produit d'acier qu'il s'est engagé de fournir à un acheteur de la Colombie-Britannique. En vertu de ce prix convenu, les chemins de fer transportent ses produits d'acier en Colombie-Britannique pendant un an. Il peut donc signer son contrat en vue de livrer en Colombie-Britannique ses produits, qui seront peut-être employés dans la construction, sachant que ses frais de transport sont fixes. Il peut signer son contrat avec une certaine sécurité à ce point de vue, et peut-être à d'autres points de vue, — il a pu signer un contrat de travail, par exemple, — car, connaissant son prix de revient, il peut s'engager par contrat avec certitude. Supposons maintenant qu'on permette à un plus grand nombre de personnes de se plaindre. Les administrateurs des sociétés ferroviaires, eux, connaissant la loi sur les chemins de fer et ayant fait des études sur le prix de revient et autres matières analogues, sont absolument certains qu'après enquête, on constatera qu'une plainte ne serait pas justifiée. Mais qu'arrive-t-il à l'expéditeur ? Il ne connaît pas à fond la loi sur les chemins de fer. Il n'a pas fait d'études spéciales sur le prix de revient et il se demande : «Cette plainte va-t-elle renverser la convention que j'ai signée et par laquelle je me suis engagé par contrat à fournir ma marchandise à un certain prix? Il peut arriver que mon contrat relatif au transport soit annulé?»

Cet homme est la personne la plus atteinte par ces efforts bien intentionnés en vue de permettre à tout le monde d'avoir son mot à dire. Plus il y aura de gens en mesure d'attaquer la validité d'un contrat, plus il y aura d'incertitude dans l'esprit des personnes liées par ce contrat.

Ayant fait face à ce problème des centaines de fois après avoir pris leurs précautions et avoir suivi une étude de la question, les sociétés ferroviaires peuvent dire : «Ne vous inquiétez pas!»

Mais l'expéditeur, qui fera peut-être faillite parce qu'il a fixé un prix trop bas, reste dans l'incertitude et se demande s'il doit prendre des engagements qui seront peut-être brisés par une disposition quelconque de la réglementation.

Je ferai observer, si on me le permet, que précisément ce point de vue d'ordre pratique est le cœur de l'affaire: il s'agit de savoir si les chemins de fer peuvent solliciter du transport de marchandises selon un régime de prix convenu ou si les expéditeurs peuvent avoir l'assurance, quand ils signent un contrat, que les clauses du document seront respectées. Si trois, quatre ou cinq mois plus tard, on peut en appeler de cette convention sous prétexte que les chemins de fer ont fait une erreur dans leur calcul du prix de revient, les expéditeurs ne peuvent absolument plus se fier au contrat, et l'utilité de tout le système se trouvera ruinée.

20. On doit admettre que, même si l'on reconnaissait le droit d'appel aux associations ou aux corps représentatifs des exploitants de véhicules à moteur du Canada ou de telle ou telle province, le fondement de la plainte serait que tel ou tel taux convenu crée une disparité injuste à l'égard de l'exploitant de véhicules à moteur ou le désavantage injustement dans ses affaires. Il n'y a certainement pas lieu de risquer que les marchandises transportées selon le régime du prix ne fasse l'objet de plaintes de ce genre.

> Il y a, à mon sens, toute la différence au monde entre la loi actuelle aux termes de laquelle le régime des taxes convenues peut être mis en question quand il dérange un secteur du transport dans le pays, et le plan qu'on nous propose aux termes duquel les camionneurs pourront s'attaquer individuellement et combattre tel ou tel contrat qui nuit à telle ou telle entreprise.

21. De toute façon, nous estimons que le bill ne devrait pas être adopté maintenant. La Commission royale MacPherson n'a pas encore étudié les mémoires de l'Association canadienne des camionneurs à propos du bill C-33.

Je rappelle aux sénateurs que, si j'ai bien compris les observations de l'Association canadienne des camionneurs aujourd'hui, celle-ci n'a pas seulement recommandé l'adoption du bill C-33, mais l'adoption d'un bill tout à fait nouveau destiné à réglementer l'industrie du camionnage.

Le présent bill soulève la question des principes fondamentaux de la réglementation, non seulement dans l'industrie du camionnage, mais aussi dans l'industrie ferroviaire, des questions importantes pour l'ensemble de notre économie. Même si cela est maintenant proposé, on ne devrait pas s'attaquer au problème en le disséquant. Les modifications de la loi sur les transports visant les exploitants de véhicules à moteur ne devraient être examinées qu'à la lumière d'une vaste étude du règlement relatif aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage en général. Le moment d'étudier le bill C-33 serait après que la Commission royale MacPherson aurait examiné cette proposition dans le contexte d'une réglementation juste et équitable des chemins de fer et de l'industrie du camionnage au Canada et qu'elle aurait fait ses recommandations à ce sujet.

Monsieur le président, je me permets de faire quelques brèves observations à propos de deux ou trois points soulevés aujourd'hui par ceux qui appuient le bill.

On a dit, de fait on a même donné des chiffres à l'appui, qu'il y avait eu une grande augmentation du nombre des taxes convenues. Les sénateurs se souviendront que l'un des principaux objets du régime des taxes convenues était de permettre aux chemins de fer de mieux soutenir la concurrence de camionneurs. On se rappellera qu'en 1955, quand on a adopté la loi, deux ou trois jours ont été consacrés à l'étude de cet aspect du problème. Je ne prétends pas pouvoir, dans les quelques minutes qui me sont fournies, faire des déclarations fondées uniquement sur les faits; mais je veux seulement citer un extrait du compte rendu du Sénat de jeudi dernier, je veux parler du rapport du comité sénatorial d'enquête sur la main-d'œuvre et l'emploi. Ce texte se trouve à la page 45 de la version anglaise. Le comité a constaté en particulier que là seulement où il y a eu augmentation de l'emploi, c'est dans le domaine

des services, mais que les transports constituent l'un des services où il n'y a pas eu d'augmentation.

> Dans certaines industries de transport, notamment les chemins de fer et les transports maritimes, il y a eu une baisse du point de vue de l'emploi ou du moins il n'y a eu aucune augmentation, alors que dans d'autres industries du transport, par exemple, l'industrie du transport aérien et le camionnage, on a connu une expansion rapide sous ce titre.

Puis, au tableau de la page 48, on voit que les chemins de fer sont inscrits sous la rubrique «baisse» et que le camionnage se trouve sous la rubrique «expansion rapide». Si donc, en 1957, il y avait lieu de réclamer cette latitude pour les chemins de fer, à mon sens, il y a encore lieu de le faire aujourd'hui, si l'on en juge par les faits signalés au Comité. On a déclaré que le ministre, ou plutôt le ministère des Transports est bien organisé pour faire l'examen de ces demandes et qu'il peut s'assurer que seules celles qui sont fondées seront transmises par le ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: A la Commission?

M. JACKETT: A la Commission des transports. Il se peut que je m'écarte ici du sujet que le Comité m'a permis de traiter; mais je ne puis m'empêcher de dire que, d'après mon expérience, il ne suffit pas d'imposer une fonction à un ministère pour qu'il soit du fait même doté des services nécessaires. En l'occurrence, il s'agit d'examiner des questions de cet ordre de la même manière que la Commission des transports qui, elle, possède les services appropriés. A mon humble avis, le ministère des Transports qui, comme tous les autres ministères, est débordé de travail, ne pourra pas étudier les demandes comme il faut.

Le sénateur ROEBUCK: Je suppose que, si nous adoptons le bill, une première plainte sera soumise à la Commission; la Commission rendra une décision qui, par conséquent, constituera un précédent dont le ministère s'inspirera pour ses décisions futures. N'est-ce pas ce qui serait susceptible de se produire ?

M. JACKETT: L'écueil, à mon sens, est que, dans ces litiges, l'appel se fondera sur ce que tel ou tel taux n'est pas compensatoire et constitue, par conséquent, une concurrence déloyale. Une enquête en vue d'établir si un taux est compensatoire ou non sera forcément difficile. Comme M. Frawley l'a signalé au Comité, des milliers de dollars ont été dépensés pour contester les chiffres relatifs à une activité particulière de transport à laquelle s'intéressait la Commission royale.

Le sénateur ROEBUCK: Jusqu'ici, personne n'a dit qu'en principe les chemins de fer n'ont pas le droit d'offrir un taux inférieur à ce qui constitue le prix de revient du transport. Dans la présente discussion, la chose est sous-entendue, mais je ne sache pas que pareil principe ait été accepté.

M. JACKETT: C'est le seul critère qu'ont proposé les parrains du bill pour fonder l'annulation d'une taxe convenue.

Le sénateur ROEBUCK: On présume qu'il s'agit d'une condition obligatoire pour les chemins de fer. Je ne vois pas d'où vient cela.

M. JACKETT: S'il n'en est pas ainsi, c'est tout de même le seul critère qu'on m'ait soumis.

Le sénateur ROEBUCK: C'est pourquoi je dis que tout probablement une plainte fondée là-dessus sera présentée à la Commission des transports, et que celle-ci tranchera toute la question.

M. JACKETT: Si cela se produisait, alors la loi n'aurait pas nui aux chemins de fer, mais elle n'aurait absolument rien apporté au camionnage. Elle n'aurait eu absolument aucun résultat. Ce dont j'ai peur, c'est que, durant une période assez courte, il y aura un grand nombre de plaintes que le ministre sera absolument incapable d'examiner toutes, à tel point qu'il aura à les transmettre sans exception à la Commission.

Le sénateur ROEBUCK: A mon sens, il en transmettra une, demandant qu'on s'en remette à la décision de la Commission.

M. JACKETT: Si l'on me permet de finir d'exprimer mes craintes, il me semble que, quand un certain nombre de litiges auront fait l'objet d'audiences prolongées, nous en reviendrons aux conditions de la période d'avant 1955, c'est-à-dire que les expéditeurs ne concluront pas de conventions parce que celles-ci comportent trop de si et trop de mais. Avant 1955, les expéditeurs devaient obtenir l'approbation de la Commission; relativement peu de conventions ont été conclues. Après qu'eut été éliminée l'approbation préalable de la Commission, ces conventions sont devenues un procédé d'affaire très utile, comme le démontrent d'ailleurs les chiffres de M. Frawley. Si l'on en revient à un état de choses où l'expéditeur ne sait pas avant plusieurs mois si la convention sera respectée ou non, il n'y sera pas intéressé. Si, comme vous dites, la Commission règle la première plainte et empêche ainsi le ministère de lui en transmettre d'autres, rien n'aura été accompli. Si le ministre étudie toutes les plaintes, — je ne vois pas comment il pourrait agir autrement, — alors, il y aura une foule de conventions qui seront compromises, et les expéditeurs se désintéresseront de ce genre d'ententes.

Le sénateur HORNER: Le mémoire que le témoin a présenté au nom des chemins de fer a été très bien exposé. Les arguments qu'il nous a proposés sont très intéressants. Peut-être que je fais un peu de sentiment quand je parle du rôle que les chemins de fer ont joué au début de la colonisation de l'Ouest. Pour $100, un colon pouvait alors faire transporter jusqu'au centre de la Saskatchewan dix chevaux, son ameublement, ses voitures et son bois de construction. Les chemins de fer ont sans doute pensé que certains colons ont dû s'y prendre à maintes reprises pour s'établir là-bas, puisqu'ils ont profité maintes fois de ce taux peu élevé. Il va de soi qu'en agissant ainsi les chemins de fer voulaient coloniser ces espaces et ils se disaient qu'un jour ces colons seraient leurs clients, puisqu'ils cultiveraient des céréales que le chemin de fer serait appelé à transporter. Ils jugeaient donc avantageux d'amener des colons dans cette région.

Le sénateur ROEBUCK: Et ils ont été bien récompensés.

Le sénateur HORNER: Question de sentiment, je ne puis qu'être sympathique à l'endroit des chemins de fer et des expéditeurs qui veulent conclure une convention de taxe convenue. Je ne puis m'empêcher d'avoir ce sentiment à cause de ma situation et de l'endroit où je vis. Les chemins de fer y sont essentiels pour le transport des céréales et des bestiaux à de grandes distances. Je ne suis pas au courant de tous les détails de cette question, mais j'en connais quelques-uns et j'estime que le mémoire a été fort bien présenté.

Le sénateur STAMBAUGH: Les taxes convenues ont servi à une chose, monsieur le président. Vous vous souviendrez qu'à l'époque où nous avons adopté le taux de 1⅓, les taxes convenues par la suite ont contourné assez bien ce taux fixé et l'ont rendu absolument désuet.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Jackett?

Le sénateur ROEBUCK: Nous demandez-vous de ne pas faire rapport du bill ?

M. JACKETT: C'est ce que je vous demande.

Le sénateur BEAUBIEN (*Provencher*): Autrement dit, selon vous, aussi longtemps que la question sera soumise à l'étude de la commission MacPherson, le bill ne devrait pas être adopté, et il faudrait, avant de l'adopter, attendre le rapport de la Commission?

M. JACKETT: Exactement.

Le sénateur PEARSON: A-t-on fait la même proposition à l'autre endroit, au Comité des chemins de fer?

M. JACKETT: Non.

Le PRÉSIDENT: Je crois comprendre que l'autre endroit n'a pas soumis le bill à un comité permanent, mais qu'il l'a étudié en comité plénier, de sorte que c'est nous qui avons la première occasion d'obtenir la déposition des intéressés.

M. JACKETT: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, M. Jackett. Je suppose qu'il n'y a pas d'autres questions à poser à M. Jackett.

Messieurs, cela semble terminer les dépositions. Plaît-il au Comité de prendre une décision au sujet du bill ? Peut-être que je devrais me taire, mais je ne puis m'empêcher de penser que, comme on l'a dit, ces mémoires ont tous été soumis à la Commisison royale d'enquête sur les transports; elle les étudie en ce moment et elle n'a pas encore présenté de recommandations. Les témoignages que nous avons entendus cet après-midi nous ont démontré de façon concluante, je crois, que la question des taux convenus n'est qu'un aspect de la très vaste question du tarif-marchandises, du commerce international du Canada, et ainsi de suite. Je me demande si, avant de prendre une décision, nous ne devrions pas attendre le rapport de la Commission royale qui a été chargée, entre autres choses, d'étudier cette question.

M. BROWNE: Monsieur le président, ce point n'avait pas été soulevé quand j'ai pris la parole au Comité. Puis-je en parler maintenant ?

Le PRÉSIDENT: Nous sommes toujours disposés à entendre tous ceux qui veulent prendre la parole, M. Browne. Le comité désire-t-il entendre de nouveau M. Browne?

Des VOIX: D'accord.

M. BROWNE: J'aimerais signaler au comité qu'il s'agit d'une question que le gouvernement a étudiée avec beaucoup de soin, et M. Hume, conseiller juridique de l'Association canadienne des camionneurs, l'a fait ressortir. Bien que je ne sois pas en mesure de parler au nom du gouvernement, je sais que, lorsqu'il a étudié la question d'accorder ce droit d'appel, les délibérations de la Commisison royale d'enquête sus les transports n'ont pas constitué un obstacle en face des éléments dont il a cru devoir tenir compte.

Les chemins de fer ont pu s'intéresser dans une très grande mesure au camionnage. Le National-Canadien, notamment, a connu un déficit de 67 millions de dollars l'an dernier; le contribuable en a fait les frais. Le réseau perd de l'argent en fixant des taux trop bas, et si le contribuable comble le déficit, le chemin de fer n'est plus du tout dans la même situation que les exploitants des entreprises de camionnage.

Outre que le National-Canadien a subi un déficit de 67 millions de dollars l'an dernier, — il y aura encore un déficit cette année, — il a été démontré récemment au comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, que quatre sociétés de camionnage du National-Canadien ont perdu $400,000. Voilà un autre genre de concurrence que les chemins de fer livrent à l'industrie du camionnage.

Le sénateur HORNER: N'allons pas oublier que les chemins de fer sont forcés de faire fonctionner les trains et de donner un service, alors que les sociétés de camionnage n'y sont pas astreints.

M. BROWNE: J'admets cela. Certes, personne ne voudrait entraver les chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions; mais tous les Canadiens veulent qu'une juste concurrence s'exerce. Je crois que la Commission royale d'enquête sur les transports a admis ce principe, dans la cause qu'a présentée l'Association des chemins de fer. On a affirmé que l'industrie du camionnage n'est pas soumise à des règlements aussi sévères que les chemins de fer. Toutefois, je crois qu'on a déjà signalé que les entreprises de camionnage, dont les déficits ne sont pas assumés par les contribuables, sont dans une situation bien différente. Si elles ne fixent pas des taux compensatoires, elles font vite faillite. Il me semble donc qu'on ne peut pas s'opposer à ce que la loi exige que les taux ferroviaires soient compensatoires. Les chemins de fer ne peuvent faire de profit s'ils fixent des taux non compensatoires.

J'aimerais relever deux déclarations formulées dans le mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada, premier alinéa de la page 7:

> La modification qu'on propose à la loi est fausse en principe, parce qu'elle conférerait aux exploitants de véhicules à moteur, dont les taux ne sont pour ainsi dire soumis à aucune réglementation, le droit d'en appeler du tarif des chemins de fer qui est soumis aux décisions de la Commission des transports, . . .

Je me permets de signaler qu'à l'heure actuelle, les taux convenus ne sont pas soumis aux décisions de la Commisison des transports. Ils ont été soustraits à l'autorité de la Commission par les modifications de 1955. Les chemins de fer inscrivent seulement leurs accords auprès de la Commission; la Commission ne peut pas, de son propre chef, les examiner.

Le sénateur BEAUBIEN (*Provencher*): L'industrie du camionnage a-t-elle étudié la question ?

M. BROWNE: J'ai signalé les raisons pour lesquelles, selon elle, sa situation est tout à fait différente de celle des chemins de fer, c'est-à-dire que, si une société de camionnage subit des pertes, personne ne compensera le déficit. Les contribuables ont comblé les pertes que le National-Canadien a subies l'an dernier, soit 67 millions de dollars; c'est ce qui place les chemins de fer dans une situation privilégiée.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Que dire du Pacifique-Canadien? Voudriez-vous nous dire quelle est la position de cette société à ce point de vue ?

M. BROWNE: Il est bien entendu que le Pacifique-Canadien n'a rien perdu. Il y a, bien sûr, des différences entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien en matière de prix et de programme, et je crois qu'il y a lieu de s'intéresser davantage au problème du National-Canadien, dont les pertes sont remboursées par le contribuable.

Le sénateur BEAUBIEN *(Provencher)*: Vous ne pouvez quand même pas démontrer que les chemins de fer Nationaux du Canada ont connu un déficit aussi important surtout à cause des taux convenus ?

M. BROWNE: Je dirais que, si ce réseau ne se trompe pas et ne fixe aucun taux non compensatoire, la présente loi ne doit lui inspirer aucune crainte.

Le sénateur ROEBUCK: Vous avez déclaré que les taux convenus ne sont pas soumis actuellement à la Commission des transports, et vous ajoutez que la Commission n'a aucun pouvoir en ce domaine. Est-ce juste ?

M. BROWNE: J'affirme qu'à l'heure actuelle la Commission n'a pas le pouvoir d'examiner la question de son propre chef; elle peut agir seulement à la suite d'une plainte transmise par le ministre.

Le PRÉSIDENT: Elle peut agir aussi à la suite d'une plainte formulée par un expéditeur, aux termes du paragraphe (10) de l'article 32.

M. BROWNE: Soit; mais elle ne peut le faire à la suite d'une plainte d'un autre voiturier public.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. BROWNE: Je m'intéresse aux autres voituriers. Autrement dit, ce que j'ai dit à l'appui du présent bill est que tous les voituriers devraient être traités de la même manière. J'affirme que les voituriers qui sont touchés par la loi ne seront probablement pas en mesure de se plaindre, parce qu'aux termes de la loi actuelle, les autres voituriers, s'ils sont touchés de quelque manière, doivent participer à la convention des taux convenus. Autrement dit, si les transporteurs par eau ou par rail veulent faire la concurrence, ils doivent participer à la convention.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (9) de l'article 32.

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

Je voudrais relever une autre déclaration, à la page 8 du mémoire, où M. Jackett s'inspire de M. O'Brien.

> Les sociétés ferroviaires ne demandent que le droit de faire affaires dans un marché soumis à la concurrence. Vous vous demandez peut-être: que vous importe que quelqu'un ait le droit de porter plainte ? Ce droit n'inquiète pas beaucoup les chemins de fer.

Le témoignage de M. Jackett, présenté au nom des chemins de fer, démontre que ceux-ci ne subissent aucun désavantage grave du fait qu'on accorde à quelqu'un le droit de se plaindre au ministre. J'insiste pour dire que, si les chemins de fer étaient touchés de quelque manière par un appel, il faudrait alors établir bien clairement qu'ils ont enfreint la loi. Cela ne change en rien la loi. Pour qu'un appel puisse être interjeté de façon efficace, il faudra qu'il y ait eu violation de la loi telle que nous la connaissons à l'heure actuelle. Le présent bill conférerait à un autre groupe le droit d'en appeler; mais avant qu'un appel puisse être interjeté, il faudrait au préalable que les chemins de fer aient violé la loi. Il ne faut pas oublier cela, selon moi.

Je tiens à remercier le Comité de m'avoir donné l'occasion de faire ces quelques observations.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il me semble que la présente session ne sera pas prorogée ce mois-ci et que nous devrons revenir en septembre. Si c'est le cas, je me demande s'il n'y aurait pas lieu de réserver le présent bill jusqu'en septembre pour voir si, d'ici là, la Commission royale d'enquête sur les transports ne présentera pas son deuxième rapport. Si elle le présente, nous connaîtrons alors ses recommandations à ce sujet. C'est une simple proposition que je fais au comité.

Le sénateur ROEBUCK: Je suis d'accord.

Le sénateur STAMBAUGH: Cela ne signifie pas que nous rejetons le bill?

Le PRÉSIDENT: Pas du tout. Nous réserverions notre étude jusqu'à ce que la Commission royale présente son deuxième rapport. La Commission a publié le premier volume de son rapport, et je crois comprendre qu'un second volume sera publié sous peu, peut-être y traitera-t-on cette question.

Le sénateur BUCHANAN: Je crois comprendre que le premier volume a été publié avant la présentation de ce bill. Le ministre des Transports, qui connaît le premier volume, ne s'est aucunement opposé à l'adoption du présent bill.

Le PRÉSIDENT: Les déclarations du ministre des Transports ne nous imposent aucune obligation.

Le sénateur STAMBAUCH: Il s'agirait seulement de réserver l'affaire pour l'instant?

Le PRÉSIDENT: Oui, jusqu'en septembre, où nous reprendrons notre étude.

Le sénateur BEAUBIEN: Je crois que votre proposition est juste; c'est aussi mon avis.

Le sénateur PEARSON: Pour ma part, je n'ai rien à redire au bill. J'estime que nous devrions l'adopter. Je n'y vois absolument aucune objection.

Le sénateur STAMBAUGH: Je suis du même avis. Les camionneurs contribuent énormément à l'entretien de nos routes. Ils sont soumis à des règlements sévères, par exemple, en ce qui concerne le nombre de pouces carrés de pneus qui doivent supporter leurs véhicules sur la route d'après leur chargement. Ils paient des frais d'enregistrement élevés, ainsi que la taxe sur l'essence. Je ne crois pas qu'on ait quoi que ce soit à redire contre eux en pareille matière. J'appuie le bill.

Le sénateur PEARSON: Moi de même.

Le sénateur LAMBERT: Avec tout le respect que je dois à ceux qui sont d'un autre avis, je crois qu'il n'est que logique d'attendre, avant de régler ce problème, les conclusions de la Commission MacPherson. Le second volume du rapport nous donnera sûrement des opinions, des renseignements et des données que nous ne possédons pas à l'heure actuelle, malgré les très bons mémoires qui nous ont été présentés. Il serait prématuré, à mon sens, de prendre une décision sur le présent bill avant de savoir ce que contient le rapport.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un voudrait proposer une motion ?

Le sénateur PEARSON: Je propose que le bill soit approuvé dans son libellé actuel.

(La motion, mise aux voix, est rejetée par 8 voix contre 6.)

Le PRÉSIDENT: La motion est rejetée. Quelqu'un voudrait-il proposer une motion contraire, c'est-à-dire que nous réservions l'étude de ce bill jusqu'après les vacances d'été?

Le sénateur BEAUBIEN: Je fais cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Le sénateur PEARSON: Sur division.

(La séance est levée.)

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU

COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill C-111 intitulé: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer

---

Président: L'hon. A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 29 JUIN 1961

TÉMOINS:

M. J. Gordon Ross, Moose Jaw (Alb.); M. Reynold Rapp, député (*Humbold-Melfort*); M. G. W. Baldwin, député (*Peace-River*); et M. I. D. Sinclair, c.r., conseiller juridique de la *Railway Association of Canada.*

RAPPORT DU COMITÉ

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

25546-3—1

LE COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'hon. Adrian K. Hugessen

et les honorables sénateurs

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

50 membres
(Quorum 9)

---

*Membre ex officio.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 21 juin 1961.

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Horner propose, appuyé par l'honorable sénateur Pearson, que le Bill C-111, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

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

Mise aux voix, la motion est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNeill.

25546-3—1½

PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 29 juin 1961.

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*); Aseltine, Beaubien (*Provencher*), Blois, Brunt, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*): Dessureault, Euler, Gershaw, Gladstone, Gouin, Haig, Horner, Kinley, Lefrançois, Macdonald (*Cap-Breton*), McGrand, McKeen, McLean, Méthot, Pearson, Roebuck, Smith (*Kamloops*), Stambaugh, Veniot, Woodrow. (27)

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

Le bill C-111, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, est lu et examiné.

Sur motion de l'honorable sénateur McKeen, appuyée par l'honorable sénateur Gouin, il est décidé de faire rapport d'une recommandation demandant l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations relatives audit bill.

Prennent la parole à l'appui du bill: M. J. Gordon Ross, de Moose Jaw (Alberta); M. Reynold Rapp, député (*Humboldt-Melfort*); M. G. W. Baldwin, député (*Peace River*).

Prennent la parole en opposition au bill: M. I. D. Sinclair, Q.C., avocat de la *Railway Association of Canada.*

Aussi présent mais non entendu: M. W. R. Jackett, Q.C., également avocat de la *Railway Association of Canada.*

Après débat, l'honorable sénateur Horner, appuyé par l'honorable sénateur Stambaugh, propose que rapport soit fait dudit bill sans modification.

La motion de l'honorable sénateur Horner, mise aux voix, est adoptée par 12 voix contre 5.

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

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 29 juin 1961.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-111, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Le sénateur A. K. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Sur une motion dûment proposée et appuyée, il est décidé de faire un sténogramme des débats du Comité sur le bill.

Sur une motion dûment proposée et appuyée, il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité sur le bill.

Le sénateur HORNER: Monsieur le président, à titre de parrain du présent bill au Sénat, je crois que si j'avais, lorsque j'en ai proposé la deuxième lecture, fourni une explication complète et suffisante, il n'aurait pas été nécessaire de tenir cette séance du Comité, le bill aurait subi ses trois lectures et aurait été adopté. Je propose donc que nous entendions tout d'abord tous ceux qui s'opposent au bill.

Le PRÉSIDENT: Les témoins qui désirent manifester leur appui ou leur opposition au bill sont M. J. W. Baldwin, député de Peace River, M. Reynold Rapp, député de Humboldt-Melfort. Apparemment, M. J. J. Farwley, représentant du gouvernement de la province d'Alberta, ne peut pas assister à la séance de ce matin. Nous avons également avec nous M. J. Gordon Ross, de Moose-Jaw, Saskatchewan, qui, les sénateurs le savent, est ancien député de Moose-Jaw, M. I. D. Sinclair, c.r., et M. W. R. Jackett, c.r., qui représentent la *Railway Association of Canada.*

Le sénateur Horner propose que ceux qui s'opposent au bill soient entendus les premiers.

Le sénateur ROEBUCK: Ce n'est pas la façon normale de procéder, monsieur le président. Je pense que ceux qui appuient le bill devraient nous dire pourquoi ils le font, et ensuite il faudrait entendre la réplique, car il y a là un rapport entre demandeur et défendeur.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, sénateur Horner, nous donnons toujours une chance de répliquer. Je ne vois aucune raison particulière de nous écarter de notre procédure ordinaire, à moins que le Comité en décide autrement.

Le sénateur EULER: Je propose que M. Ross soit entendu.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que M. Ross soit entendu. Le Comité veut-il entendre M. Ross? Sauf erreur, il est un spécialiste en matière de colza.

Le sénateur HORNER: Oui.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un bill du gouvernement. Le sénateur l'a expliqué à l'étape de la deuxième lecture mais il pense que son explication n'était pas suffisante, bien que nous ne soyons pas tous de son avis là-dessus.

M. J. Gordon Ross, Moose-Jaw (Saskatchewan): Monsieur le président, honorables sénateurs, je comparais devant vous tout d'abord en qualité de producteur, de broyeur et d'exportateur de colza, en mon nom et en celui des agriculteurs de la Saskatcheawn, de l'Alberta et du Manitoba, du Syndicat du blé de la Saskatchewan, du Syndicat du blé de l'Alberta et des Producteurs unis de céréales du Canada.

Je comparais aussi à cause de l'intérêt que je porte à la production et à la vente du colza, et à cause aussi de ma connaissance de la quesiton. On cultive le colza au Canada depuis 18 ans. Pendant tout ce temps, j'ai, à titre personnel ou en qualité d'agent de la Commission du blé, acheté et transformé en huile ou farine, ou exporté en graine de semence, 95 p. 100 de la récolte totale des 15 premières années et de 70 à 90 p. 100 de celles des trois dernières.

La façon de procéder dans une cause intéressant les tarifs-marchandises est de s'adresser à la Commission des transports. Si la demande est rejetée par la Commission, le requérant peut en appeler à la Cour suprême du Canada ou au gouverneur en conseil. Les 8 et 9 mars 1960, une demande a été présentée à la Commission des transports en vue d'assujétir le colza aux termes de l'accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau. La Commission s'est divisée dans sa décision. Trois commissaires ont rejeté la demande, deux l'ont approuvée. Après avoir fait une étude fort soignée de la question, le Cabinet s'est rangé du côté des commissaires qui avaient rendu la décision minoritaire. Le présent bill a pour objet de donner suite à la décision du gouverneur en conseil. Lors de l'audience devant la Commission, les chemins de fer ont invoqué deux arguments principaux. Ils ont dit tout d'abord que le colza n'était pas un grain. Beaucoup de témoignages sont venus prouver que le colza en était un, mais une bonne part de ces témoignages étaient inutiles, étant donné la définition d'un grain au Canada, c'est-à-dire toute substance prévue au premier paragraphe de l'article 24 de la Loi sur les grains du Canada. Comme on y trouve le colza c'est donc un grain au point de vue de la loi. A titre de second argument, les chemins de fer disaient que le colza, n'étant pas cultivé dans l'Ouest canadien en 1897, ne pouvait donc pas être classé comme grain aux termes de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau. A cela, répondons que l'accord de 1897 visait à faire transporter à Fort-William et Port-Arthur, aux termes de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau, les grains et la farine des provinces des Prairies. On n'y dit pas «grains ou farine produits présentement». On voulait dire tout grain ou farine produit à ce moment-là ou dans l'avenir. A preuve que les chemins de fer voyaient là l'intention de l'accord depuis 1897, alors que les tarifs de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau ne comptaient que sept articles, ils ont ajouté jusqu'en 1925, comme grains et farine, 33 autres articles dont beaucoup n'étaient pas cultivés dans l'Ouest canadien en 1897, et depuis 1925, ils en ont encore ajouté 16 dont beaucoup aussi n'étaient pas cultivés en 1897. A titre d'exemple de ces nouveaux articles, mentionnons les grains séchés de brasserie. Je doute fort qu'il y ait eu des brasseries à l'ouest de Winnipeg ou à Winnipeg même en 1897.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Des brasseries publiques, en tout cas.

M. ROSS: On ne produisait certes pas de maïs dans l'Ouest canadien en 1897 et pourtant, le maïs craqué, la farine et le tourteau de maïs sont maintenant inclus dans le tarif. Les grains séchés de distillerie sont inclus alors qu'il y a quelques années à peine, il n'y avait pas encore de distillerie dans l'Ouest canadien.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ce sont aussi des entreprises publiques?

M. ROSS: Assurément. Les autres n'auraient jamais osé expédier leurs produits par chemin de fer.

La farine de graine de lin et le tourteau étaient inclus, alors qu'il n'y avait pas d'usine de broyage dans l'Ouest en 1897. Ensuite, depuis 1925 on a ajouté la farine de malt qu'on ne produisait pas en 1897, la pâte séchée de betterave sucrée ou non sucrée. On ne produisait pas de betterave à sucre dans l'Ouest en 1897. On ne se sert du germe de blé de façon générale que depuis quelques années. La farine de graine de lin, le tourteau de colza et le tourteau de graine de tournesol ont été ajoutés. Aucun de ces articles n'était produit en 1897. Ce n'est qu'en 1942 qu'on a commencé à faire la culture commerciale du tournesol dans l'Ouest et nous ne produisions pas encore de tourteau de lin, de tourteau de tournesol et de tourteau de colza. Les chemins de fer ont classé toutes ces choses comme céréales et farine. Vu que les chemins de fer avait accepté toutes les denrées imaginables que produisaient les cultivateurs et qu'on pouvait appeler grains ou farine, pourquoi ont-ils exclu le colza de la définition des grains alors qu'ils acceptaient la farine et le tourteau de colza, ces sous-produits de la graine de colza? On n'en a jamais donné la raison au cours des audiences, mais d'habitude, il y a une raison à semblable décision. La voici. Le colza a été introduit au Canada par le ministère fédéral de l'Agriculture durant la dernière grande guerre. On l'a immédiatement assujéti à la Commission du blé. Celle-ci achetait le colza du cultivateur à un prix fixe à l'élévateur de campagne, à 6c. la livre. La Commission du blé payait les frais d'entreposage à l'élévateur, ainsi que le transport, les frais de manutention à l'intérieur, et les frais de nettoyage et d'entreposage. Elle vendait le colza aux broyeurs au même prix de 6c. la livre qu'elle versait à l'agriculteur, et elle acquittait tous les autres frais.

Le producteur n'avait aucune idée de ce qu'il en coûtait pour transporter le colza. Les chemins de fer touchaient de cette commission de l'État une moyenne d'environ 75c. les 100 livres pour transporter le colza à Fort-William, à Port-Arthur et sur la côte ouest au moment où ils avaient droit à une moyenne d'environ 25c. les 100 livres. Ce n'était pas parce qu'on ne produisait pas de colza en 1897 mais bien parce que pendant plusieurs années, les chemins de fer ont reçu d'une agence de gouvernement un prix très élevé auquel ils n'avaient pas droit. Naturellement ils ne voulaient pas le perdre; ils ont donc tenté de le justifier en disant tout d'abord que le colza n'était pas un grain, et ensuite, qu'il n'en était pas un aux fins de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Depuis que la Commission a cessé d'acheter le colza, le producteur a tenté d'obtenir un tarif raisonnable, tarif que le présent gouvernement lui accorde maintenant au moyen du présent bill.

Je me ferai un agréable devoir de répondre à toute question que les honorables membres du Comité voudront bien me poser au sujet du colza, de sa production, de la manutention et de l'exportation de cette denrée et de la graine même.

Le PRÉSIDENT: Merci.

Le sénateur PEARSON: Pourquoi la Commission n'a-t-elle pas déterminé tous ces frais dès le début?

M. ROSS: On a introduit le colza tout d'abord à cause de la guerre afin d'en produire une huile qu'on ne pouvait pas importer à ce moment-là. Les pays d'où l'on aurait pu en importer étaient l'Allemagne de l'Ouest, la Hollande et l'Argentine, mais comme la menace des sous-marins nous en empêchait, il fallait en produire au Canada. La Commission du blé s'en est immédiatement occupée. Le Régisseur des huiles végétales au Canada a fixé le prix qu'on paierait au cultivateur pour le colza et a convenu de payer la différence à la Commission du blé et d'absorber tous ces frais. Ensuite, le Régisseur a fixé le prix que le broyeur devait obtenir pour l'huile et la meunerie. Cet arrangement a duré jusqu'en 1949.

Le sénateur PEARSON: Pourquoi payait-on un prix si élevé pour le colza?

M. ROSS: On en avait besoin à des fins militaires à ce moment-là.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La Commission a-t-elle réalisé des bénéfices de cette transaction?

M. ROSS: Non, elle ne le pouvait pas.

Le PRÉSIDENT: Voici, j'imagine, la réponse à la question du sénateur Pearson: La Commission du blé et le Régisseur étaient si désireux d'obtenir l'huile que les frais de transport étaient pour eux d'importance secondaire. Est-ce bien cela?

M. ROSS: Oui, et c'est pourquoi aucun producteur ne savait quel tarif on payait durant toutes ces années.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Pearson a demandé pourquoi la Commission ou le Régisseur payaient si cher le colza.

M. ROSS: Eh bien, j'imagine qu'ils n'y ont même pas songé.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Combien vendait-on le colza sur le marché?

M. ROSS: On le vendait 6c. la livre, le même prix qu'on payait aux producteurs, et on le broyait au Canada.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Comment se compare le rendement à l'acre du colza avec celui du blé ou de tout autre grain ordinaire?

M. ROSS: La quantité qu'on obtient d'une acre se compare fort bien, et on peut en charger la même quantité dans un wagon-marchandises. La seule différence, c'est que, pour le blé, le tarif serait de 1½c. de moins que celui du colza, qui est le tarif exigé pour le lin aux termes de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): J'ai posé cette question parce que, d'après les chiffres qu'on nous a donnés, je pense qu'une récolte normale de colza pèserait moins à l'expédition qu'une récolte de blé, mais dites-vous que leur poids est à peu près égal?

M. ROSS: Le colza peut donner en moyenne environ 700 livres par acre, parfois jusqu'à 2500 livres par acre, et parfois aussi beaucoup moins de 700 livres. Il pèse 50 livres au boisseau.

Le sénateur HORNER: Le colza prend-il toute la capacité d'un wagon?

M. ROSS: Oui, une capacité de 80,000 à 100,000 livres. On l'expédie en vrac, tout comme le blé.

Le sénateur MCLEAN: Paie-t-on le colza sur livraison ou l'entrepose-t-on en attendant de le vendre?

M. ROSS: Non. pendant 18 ans, j'ai personnellement acheté, ou quelqu'un d'autre l'a fait, chaque livre de colza qui a été produite, et j'ai payé en espèces au moment de la livraison à l'élévateur. Nous acquittons nous-mêmes tous les frais d'entreposage. Le gouvernement n'a rien eu à voir à cela depuis que la Commission du blé a cessé d'acheter la graine de colza.

Le PRÉSIDENT: A-t-il toujours existé des débouchés pour le colza?

M. ROSS: Oui. Cependant, les prix varient, naturellement.

Le sénateur STAMBAUGH: Diriez-vous que c'est une culture de revenu immédiat?

M. ROSS: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: Quel en a été le prix moyen depuis une couple d'année? Six cents la livre?

M. ROSS: Non. C'était durant la guerre. Le prix a ensuite baissé; c'est la Commission du blé qui l'a fait baisser. J'ai payé aux cultivateurs $3.60 les 100 livres. Le prix variait alors de 5c. la livre à un minimum de $2 et $2.30 les 100 livres, c'est-à-dire $1.15 le boisseau.

Le sénateur HORNER: Avez-vous acheté du colza en le payant d'avance?

M. ROSS: Nous avons fait les deux. J'ai un contrat qui garantit au producteur un prix minimum de 2½c. la livre à l'élévateur de campagne et j'ai aussi un contrat fondé sur la mise en commun, ou un contrat direct, si le cultivateur le désire. Le Syndicat du blé de l'Alberta fait de même sauf qu'il n'achète qu'en commun, de même que le Syndicat de la Saskatchewan; ni l'un ni l'autre n'achètent directement. Les Producteurs unis de céréales achètent en commun et directement.

Le sénateur STAMBAUGH: Quelle différence cela fera-t-il par livre si le bill est adopté?

M. ROSS: Un demi-cent environ.

Le sénateur TAYLOR (*Norfolk*): Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité mais pourrais-je poser une question?

Le PRÉSIDENT: Assurément.

Le sénateur TAYLOR (*Norfolk*): J'aimerais savoir, advenant une modification du tarif-marchandises, quel en serait l'effet sur la production du colza de l'Ontario?

M. ROSS: La production n'est pas très forte en Ontario, mais elle pourrait l'être. Ce que cela ne toucherait pas, même si certains le croient, c'est la production de fèves soyas de l'Ontario, qui est la culture de graines oléagineuses de cette province. Voici ce qui arriverait: si les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau sont appliqués en vertu du présent bill et qu'on puisse transporter le colza à Fort-William et à Port-Arthur à un taux inférieur, les broyeurs de Fort-William, Toronto et Hamilton auront la chance de broyer cette graine et d'en vendre l'huile au Canada. Dans ce cas, je pense qu'on pourrait utiliser ici même au Canada le produit d'au moins un demi-million d'acres. Cela ne toucherait aucunement la fève soya de l'Ontario, vu que l'huile de soya qu'on utilise au Canada peut être importée des États-Unis. Cette huile est frappée d'un tarif de 20 p. 100, alors que la fève même qui provient des États-Unis entre en franchise. La fève de l'Ontario est produite par les broyeurs de l'Est et on peut la transformer pour l'utiliser au Canada, mais je ne pense pas qu'on en fasse grand usage. La fève américaine sert à fabriquer l'huile et la farine de soya utilisées au Canada. Sur le marché du Commonwealth, le fabricant doit avoir au moins 25 p. 100 de matières brutes dans ses produits pour avoir accès au marché. Ainsi, le broyeur canadien achète trois boisseaux de fèves américaines et y ajoute un boisseau de fèves canadiennes; si le marché est favorable, il les broie et les expédie sur le marché du Commonwealth britannique mais il utilise la fève américaine pour fabriquer l'huile et la farine destinées à la consommation canadienne. Si le présent bill est adopté, je vois facilement où il fera la concurrence à la fève soya, mais ce sera à la fève américaine et non à la canadienne.

Le sénateur HORNER: Mais cela aidera aussi les broyeurs de Fort-William et de Toronto à exporter de l'huile.

M. ROSS: C'est exact. Non seulement cela, mais le ministère de la Défense nationale cherche depuis des années à obtenir qu'on produise au Canada une forte récolte de colza parce que c'est la seule huile que nous pourrions produire économiquement et en quantité si nous en avions besoin pour des fins militaires.

Le sénateur HORNER: Les cultivateurs de l'Ouest savent fort bien aussi que lorsqu'ils ont un excédent d'autres grains qu'ils ne peuvent pas vendre, la graine de colza vient à leur rescousse parce qu'ils peuvent en obtenir du comptant.

M. ROSS: Oui. En 1951, nous n'avions que 1,400 acres de colza. L'an dernier nous en comptions plus de 700,000, et cette année, nous nous attendions à 700,000 acres, mais je crains que l'état de la récolte soit tel qu'elle ne produise pas beaucoup.

Le sénateur PEARSON: L'huile de colza et l'huile de soya sont-elles d'égale valeur?

M. ROSS: Oui. J'ai exporté beaucoup de colza en Europe et j'en ai obtenu un prix plus élevé que pour le soya.

Le PRÉSIDENT: Quelle proportion de la récolte totale exporte-t-on?

M. ROSS: Environ 90 p. 100.

Le sénateur GERSHAW: Est-ce payant pour le cultivateur moyen de produire une certaine quantité de graines de colza au lieu du blé.

M. ROSS: Tout dépend d'où il se trouve. Certaines régions semblent produire plus que d'autres; on en a cultivé partout dans l'Ouest et l'on semble avoir plus de succès dans la partie septentrionale des trois provinces des Prairies et là, même si ce n'est pas plus payant de produire du colza que du blé, dans bien des cas le cultivateur en obtiendra autant et en touchera des espèces immédiatement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): D'où vient le nom «*rapeseed*» (colza)?

M. ROSS: C'est un dérivé du latin rapus. C'est de la famille de la moutarde.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est un membre d'une famille n'est-ce pas?

M. ROSS: Certainement.

Le sénateur HORNER: Monsieur le président, M. Ross pourrait peut-être nous raconter brièvement comment nous, dans l'Ouest, par nos ressources et nos espèces avons acheté et payé cet Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

M. ROSS: Je crains que ce soit terriblement long, monsieur le sénateur.

Le sénateur HORNER: Ça nous a coûté des millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Ross?

Merci beaucoup, monsieur Ross.

Il y a plusieurs autres personnes ici qui appuient le bill, dont M. Reynold Rapp, député, qui a présenté un bill privé à la Chambre des communes à cette fin.

Voudriez-vous vous approcher, monsieur Rapp, et témoigner?

M. Reynold Rapp, député, Spalding Saskatchewan: Monsieur le président, honorables sénateurs, je n'ai pas grand chose à ajouter à ce que M. Ross a dit, mais vu que je viens d'une région de la Saskatchewan où l'on a semé du colza pour la première fois, après que la Commission du blé eut implanté cette semence dans le district de Humboldt-Melfort-Tisdale, je désire dire quelques mots au nom des producteurs de colza, dont je suis. Nous ne cultivons pas le colza seulement parce que c'est une culture payable au comptant sur livraison aux élévateurs; nous avons commencé à le faire il y a quelques années en vue de résoudre notre principal problème à l'époque, alors que la production de blé était si forte que nous ne pouvions pas tout le vendre et que nous avions des excédents. En convertissant des acres de blé à la culture du colza nous avons pu obtenir une récolte pour laquelle on nous payait comptant aux élévateurs mais en même temps nous attaquions à la racine même notre problème d'excédents car nous produisions moins de blé. Je dirais que l'an dernier on a consacré environ 750,000 acres à la culture du colza. Si cette même superficie était consacrée au blé, nous aurions une récolte de 20 ou 15 millions de boisseaux de blé. Comme le Trésor paie des frais d'entreposage de 10c. à 11c.

le boisseau de blé, cette quantité qu'on n'a pas eu à entreposer représente pour le Trésor une épargne d'environ 2 millions de dollars de frais d'entreposage. En outre, nous avons pu réduire notre excédent; au cours des ans, notre plus grand problème était d'être punis pour avoir produit une céréale pour laquelle nous devions payer en frais de transport de 75c. à 85c. les 100 livres alors que si nous avions produit du blé, de l'avoine, de l'orge ou du seigle, nous aurions payé de 22c. à 23.5c. C'était au désavantage des producteurs de colza. Pourquoi devrions-nous souffrir de ces frais supplémentaires de transport alors que nous aidons à réduire l'excédent de blé et qu'en même temps nous faisons épargner de l'argent au Trésor. C'est tout ce que je peux dire au nom des producteurs de colza. M. Gordon Ross a fait la chronologie du colza comme grain. Je peux bien répondre à toute question qu'on voudra me poser, mais il n'y a pas vraiment grand-chose à ajouter à ce que M. Ross a dit.

Le sénateur McKEEN: Ces deux millions que vous faites épargner au Trésor, vous les enlevez aux chemins de fer, n'est-ce pas?

M. RAPP: Je ne dirais pas exactement qu'on les enlève aux chemins de fer, car si l'on n'avait pas produit de colza on aurait continué à produire du blé et à l'expédier à meilleur marché. Mais ce n'est pas entièrement de l'épargne. Je pense que nous aurons un excédent pendant longtemps encore. Nous pourrions nous en débarrasser si nous pouvions enlever des millions d'acres, disons une couple de millions, à la production du blé, et les consacrer au colza, car on peut cultiver le colza presque partout où l'on cultive du blé, de l'avoine, du seigle ou de l'orge, sauf en certains endroits où il y a de la sécheresse ou un sol léger, comme dans les Prairies. Là, on peut éprouver des difficultés, mais dans la partie septentrionale des provinces de l'Ouest, les cultivateurs peuvent se livrer à la production du colza tout comme nous le faisons présentement dans notre circonscription de Humboldt-Melfort-Tisdale.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous nous dire quel est le montant des frais supplémentaires que les producteurs ou les expéditeurs de colza ont payé, mettons, au cours des quelques dernières campagnes agricoles, en comparaison de ce qu'ils auraient payé s'ils avaient joui de ces taux réduits?

M. RAPP: Je dirai qu'un cultivateur qui consacre cent acres à la culture du colza et en récolte environ 1,000 livres par acre, doit payer environ $5 de plus par acre de frais de transport que s'il cultivait du blé, de l'avoine ou de l'orge. Autrement dit, le cultivateur qui consacre 100 acres au colza, paie $500 de plus que son voisin qui consacre ses 100 acres au blé, à l'avoine ou à l'orge.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Autrement dit, si vous aviez joui du taux réduit, vous auriez épargné en moyenne $3,500,000 par an en frais d'expédition, n'est-ce pas?

M. RAPP: Pas tout à fait autant que cela.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous avez parlé de $5 l'acre, et on cultive 750,000 acres de colza. Je ne veux pas embarrasser le témoin, monsieur le président.

M. RAPP: Le rendement moyen à l'acre du colza au Canada est d'environ 700 livres. Cependant, dans ma circonscription où l'on a d'abord implanté le colza, le rendement est d'environ 1,000 livres par acre. Ce qui abaisse la moyenne à 700 livres l'acre, c'est qu'il y a beaucoup d'endroits qui semaient le colza pour la première fois, et naturellement, ces endroits étaient comptés comme superficie en colza. Il se peut qu'on n'y fasse que des expériences et que le sol ne convienne pas à cette culture, ou qu'une autre culture y ait été ensemencée. Voilà pourquoi la moyenne est abaissée, mais dans ma région, nous pouvons obtenir environ 1,000 livres par acre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous nous dire combien de frais supplémentaires environ les cultivateurs ont dû payer?

M. RAPP: L'an dernier, mettons, nous avons consacré 750,000 acres au colza. Multipliez ce chiffre par 700 livres à un demi-cent la livre et vous obtenez à peu près le montant qui a été payé en trop. Je ne dis pas que c'est une épargne.

Le sénateur HORNER: Je doute, monsieur Rapp, que la production moyenne de colza atteigne 700 livres l'acre. Je connais bien des endroits où elle n'est que de 500 livres l'acre.

Le sénateur EULER: Monsieur Rapp, vous épargneriez la différence entre ce que vous payez maintenant et ce que vous payeriez en vertu du présent bill. Combien serait-ce? Quel tarif payez-vous présentement par 100 livres?

M. RAPP: Cela varie d'après les districts. Dans quelques-uns nous payons 75c.; dans d'autres 90c.

Le sénateur EULER: Mettons 75c.; en vertu du bill combien payeriez-vous? Le même montant que pour le lin, 23½c.

Le sénateur EULER: Et vous dites que la différence revient à combien?

M. RAPP: A environ un demi-cent en moyenne.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Rapp?

Merci, monsieur Rapp.

M. RAPP: Merci monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. G. W. Baldwin, député de Peace River, est présent. Auriez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Baldwin.

M. G. Baldwin, député de Peace River: Je vais essayer. Monsieur le président, honorables sénateurs, j'ignore si je pourrais ajouter quelque chose pour renforcir les exposés éloquants et logiques de MM. Ross et Rapp. Mon intérêt dans la présente question est triple. J'ai comparu à titre d'avocat de la *Bogoch Seed Company*. Je ne représente plus cette compagnie, même si mon nom paraît encore au dossier. Je représente aussi une circonscription qui s'intéresse au colza et qui, je l'espère, en accroîtra beaucoup la production lorsque nous aurons notre nouveau chemin de fer dans la région de Pine Point. Enfin, j'ai appuyé M. Rapp et M. Ross.

Je suis allé au Bureau fédéral de la statistique et j'ai ici certains renseignements qui pourraient vous être utiles, honorables sénateurs. Je pourrais, en particulier, répondre à la question que le sénateur Connolly a posée il y a quelques instants. J'ai ici des renseignements tirés des dossiers du gouvernement. Il semble que depuis la campagne agricole de 1956-1957 jusqu'à celle de 1960-1961, on produisait quelque 1,800 millions de livres de colza au Canada. Si, en moyenne, on épargne un demi-cent la livre, le montant total . . .

Le sénateur ASELTINE: On n'exporte pas toute cette quantité, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Non, c'est exact. Si l'on épargne un demi-cent la livre, un montant total de 900 millions de cents ou de 9 millions de dollars aurait pu être épargné si le présent bill avait été en vigueur, moins les 10 p. 100 qu'il faut déduire pour la quantité qui n'est pas exportée.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sur combien de campagnes agricoles portent ces chiffres?

M. BALDWIN: Sur cinq campagnes: 1956-1957, 1957-1958, 1958-1959, 1959-1960 et 1960-1961. J'ai les chiffres ici, et il est intéressant, sinon étonnant, je pense, de voir qu'en 1950-1951, la superficie consacrée au colza avait baissé à 400 acres alors qu'elle a atteint 756,000 acres l'an dernier. La valeur totale qu'on donne ici peut avoir une certaine importance. En 1950-1951, elle n'était que de $5,000, alors que celle de l'an dernier, selon les prévisions, devrait dépasser un peu les 16 millions pour s'établir entre 16 et 17 millions de dollars.

Avec votre permission, honorables sénateurs, et vu qu'il est question de chiffres, j'ai ici des renseignements qui proviennent aussi du Bureau fédéral de

la statistique et qui intéressent la production mondiale. Ils sont plutôt extraordinaires, au regard de la production mondiale totale. La production mondiale totale de graine de colza demeure raisonnablement stable depuis plusieurs années, s'établissant à quelque 4 millions de tonnes courtes. La moyenne des années 1935 à 1939 était de 4,216,000 tonnes courtes, alors qu'en 1960, on a un chiffre de 4,008,000 tonnes courtes.

Le PRÉSIDENT: Quelle proportion du total provient du Canada?

M. BALDWIN: J'y arrive, monsieur. Voici, par ordre d'importance, les cinq principaux pays producteurs de colza: Chine occidentale, 1,100,000 tonnes courtes; Inde, 1,160,000 tonnes courtes; Pakistan, 369,000 tonnes courtes; Japon, 300,000 tonnes courtes; et ensuite, le Canada, 275,000 tonnes courtes.

Pour ce qui est des exportations—et c'est ce qui intéresse surtout le Comité —le Canada vient au premier rang.

En 1959, le volume global des exportations mondiales de colza était de 216,000 tonnes courtes. De cette quantité, le Canada en a exporté 112,000 tonnes courtes, soit plus de la moitié du total mondial, et ce, alors qu'il occupait le cinquième rang parmi les producteurs. Je le signale pour bien indiquer que nous pouvons prévoir un marché raisonnablement sûr. Nous avons plusieurs débouchés; M. Ross est mieux placé que moi pour en parler. Dans certains autres pays, la production demeure stable malgré l'énorme accroissement de leur population. Nous, de notre côté, sommes en mesure d'obtenir et de conserver un excellent marché pour cette denrée qu'on semble toujours pouvoir vendre au comptant, ce qui ajoutera au produit de nos ventes de blé et aidera les cultivateurs de l'Ouest canadien.

Le PRÉSIDENT: Et ce marché s'élargira avec les années.

M. BALDWIN: Oui, je le pense. Je pourrais peut-être ajouter quelque chose à une observation de M. Ross. J'ai parlé de la question avec des fonctionnaires du ministère de l'Agriculture. J'ai été frappé par la même pensée que M. Ross. La région où cette culture peut être pratiquée semble être passablement limitée dans l'Ouest canadien, soit à partir de quelque part dans le sud central du Manitoba en direction nord en passant par la partie septentrionale de la Saskatchewan, jusque dans la région environnante d'Edmonton et dans ma circonscription de Peace River. Le colza est assez sensible au climat et souffre beaucoup des insectes. Contrairement au blé, nous n'aurons pas d'excédent de colza. Les régions où l'on peut le cultiver sont passablement limitées et ce sont celles-là qui compenseront pour les excédents de blé. Je ne pourrais pas ajouter grand-chose maintenant, honorables sénateurs. Cette honorable assemblée est un organisme législatif, naturellement.

Je pourrais peut-être parler, comme M. Ross l'a déjà fait, de cette question de la demande à la Commission des transports. Comme il l'a signalé dans son mémoire, les commissaires n'étaient pas tous du même avis. Le savant commissaire en chef, le savant commissaire en chef adjoint et le commissaire Irwin ont jugé ma demande mal fondée. Le commissaire Knowles, qui est ici aujourd'hui, et le commissaire Woodward ont jugé que j'avais raison. Nous sommes allés jusqu'à donner un avis d'appel et nous avons obtenu du juge Abbott la permission d'interjeter appel, mais l'affaire en est restée là.

Il y avait là une question juridique fort subtile. Je ne relèverai pas la question juridique mais, pour la gouverne du Comité, j'aimerais l'expliquer. A l'audience devant la Commission, toutes les parties, ainsi que le commissaire en chef, ont reconnu qu'à toutes fins pratiques, le colza était un grain et que c'est ainsi que le voyaient tous les intéressés à l'agriculture. On a reconnu aussi qu'on ne le cultivait pas comme grain en 1897, ni en 1925. Voici ce qu'était la question à trancher: Devait-on élargir le sens du mot «grain» dans l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau et dans la mesure législative exécutoire subséquemment insérée dans l'amendement de 1925 à la Loi sur

les chemins de fer, de façon à inclure ce qu'on reconnaît être maintenant un grain? Autrement dit, les compagnies de chemins de fer ont dit que le colza n'était pas considéré comme un grain en 1897 et en 1925 et que, par conséquent, il ne peut pas jouir des avantages des taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau. De notre côté, nous avons soutenu que le mot «grain» était une expression extensible qui devait être mise à la page de façon à répondre aux conditions actuelles et futures. J'ai cité certaines autorités, le savant commissaire en chef en a cité d'autres et nous nous sommes quittés là-dessus.

Je dis cela au Comité pour bien faire comprendre le nœud du litige. C'est tout ce que je peux dire, monsieur le président, à moins que l'on ne désire me poser des questions que je ne pourrais pas transmettre à ceux qui m'ont précédé.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser à M. Baldwin? Non? Merci, monsieur Baldwin.

M. BALDWIN: Merci, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Voilà qui épuise ma liste des témoins en faveur du bill, à moins que quelqu'un d'autre ne désire faire des instances. Nous avons ici deux représentants de la *Railway Association of Canada,* M. Ian Sinclair, Q.C., et M. W. R. Jackett, Q.C.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, qu'est-ce que la *Railway Association of Canada?*

Le PRÉSIDENT: Nous poserons cette question à M. Sinclair.

M. Ian Sinclair, Railway Association of Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, pendant qu'on distribue mon mémoire, je dirai que la liste des compagnies qui sont membres de la *Railway Association of Canada,* paraît au dos du mémoire, et que l'association est constituée en corporation. J'en parle d'ailleurs au deuxième paragraphe du mémoire qu'on vous distribue présentement.

Au nom de l'Association et en mon nom personnel, je vous remercie de la courtoisie que vous avez eue à notre égard en nous permettant de venir vous exposer nos vues.

Le sénateur ROEBUCK: N'êtes-vous pas membre de l'administration du Pacifique-Canadien, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Oui, mais je me considère comme *westerner,* ayant une certaine connaissance de la question à l'étude. Je suis fier de comparaître en qualité de dirigeant de la *Railway Association* et l'une des compagnies de chemins de fer, mais aussi en qualité de *westerner.*

Le PRÉSIDENT: Peut-être voudriez-vous passer maintenant à votre mémoire, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Merci, monsieur le président.

Il s'agit d'un mémoire de *Railway Association of Canada* qui s'oppose à l'adoption du bill C-111, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

La *Railway Association* est un organisme constitué en corporation qui groupe les chemins de fer, en exploitation au Canada. On trouvera la liste des membres en appendice au mémoire.

Le bill C-111 a pour effet d'exiger des chemins de fer qu'ils transportent la graine de colza jusqu'à la Tête des lacs et autres points d'exportation de l'Ouest, comme Vancouver et Churchill au niveau statutaire des tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau visant les grains et la farine, sans excéder le tarif de la graine de lin.

Les tarifs-marchandises qui frappent le colza dans l'Ouest canadien ont fait l'objet de deux requêtes auprès de la Commission des transports. Je dirai que la Commission a été saisie d'instances fort semblables à celles que vous avez entendues ce matin et présentées par MM. Ross, Rapp, Baldwin et autres.

Le sénateur KINLEY: Qu'entendez-vous par «demandeur»? C'est un bill émanant du gouvernement.

M. SINCLAIR: Je parlais du demandeur, M. Gordon Ross, devant la Commission des transports.

A une audience complète, y compris la comparution du demandeur, M. J. Gordon Ross, la Commission a rejeté la plainte visant le niveau des tarifs-marchandises du colza. Cette cause est inscrite sous le titre suivant: *J. Ross Syndicate v. Canadian National and Canadian Pacific (1957) 75 C.R.T.C. 286.* J'ajouterai que la décision à l'égard de cette cause a été rendue au nom de la Commission par le commissaire Knowles, qui est ici aujourd'hui. Je dirai également qu'il n'y a pas eu la moindre divergence d'opinion au sein de la Commission pour ce qui était de dire que le niveau actuel des tarifs qui frappent le colza est juste et raisonnable. La seule divergence portait sur l'interprétation juridique, non pas sur le niveau des tarifs. Je souligne ce point important.

Le commissaire en chef Kerr a par la suite exposé la décision de la Commission dans cette cause en partie comme il suit:

> «...sur la question de savoir si, de fait, les tarifs du colza étaient justes et raisonnables en raison du service rendu, on a dit qu'ils n'avaient pas été prouvés déraisonnables et la demande d'une réduction des tarifs a été rejetée.»

L'année suivante, on s'est de nouveau plaint à la Commission que les tarifs du colza étaient injustes et déraisonnables. Encore une fois, après une audience complète, y compris le témoignage du président de la partie plaignante, M. Manuel Bogoch, et celui de certains cultivateurs de l'Ouest, dont M. Rapp, la Commission a rejeté la plainte. La cause est inscrite sous le titre: *Bogoch Seed Company Limited re freight rate on rapeseed.* Elle a été entendue au début de mars 1960 et le rapport de la Commission porte le numéro 50 J.O.R. & R. 137. Le commissaire en chef exprime en partie comme il suit la décision de la Commission:

> «...Il m'est impossible de dire que les tarifs actuels du colza sont injustes, déraisonnables ou illégaux...»

Il est donc clair qu'après une enquête complète, y compris l'examen des dépositions de témoins parfaitement au courant de la question, la Commission a soutenu que les tarifs-marchandises actuels qui visent le colza sont justes et raisonnables.

Il me paraît important de signaler, honorables sénateurs, que le plaignant, le Syndicat J. Gordon Ross, dans sa cause devant la Commission n'a pas en fin de compte soutenu à l'appui de sa demande que les tarifs du colza devraient être ceux du Pas-du-Nid-de-Corbeau; il a en effet argué qu'ils devraient être de 50 p. 100 plus élevés. La décision de la Commission l'indique clairement par le passage suivant:

> Le principal argument du requérant dans la première plainte portait que le colza est un grain semblable à tous les autres que l'on cultive dans l'Ouest canadien et qu'il devrait jouir des tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Cet argument a été invoqué de nouveau dans la seconde plainte, mais on l'a quelque peu modifié en demandant de rejeter les augmentations de tarifs et d'accorder «une très forte réduction des tarifs maximums qui frappent le colza destiné au broyage et à l'exportation». A l'audience, le requérant a dit qu'il voulait, par cette suggestion, que les

tarifs du transport du colza à Vancouver et à d'autres ports côtiers de la Colombie-Britannique et la partie des tarifs visant le transport des Prairies à Fort-William et Port-Arthur soient établis à 50 p. 100 de plus que les tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

6. La Commission, dans sa décision de renvoyer la plainte du Syndicat J. Gordon Ross, soutenant que les tarifs du colza étaient justes et raisonnables, n'était pas disposée à établir des tarifs 50 p. 100 plus élevés de ceux du Pas-du-Nid-de-Corbeau. C'est bien contraire au niveau des tarifs que les chemins de fer seraient tenus d'accorder à l'égard du colza advenant l'adoption du bill C-111.

7. Comme on l'a dit plut tôt, après la cause du Syndicat Ross, la Commission a entendu celle de la compagnie Bogoch où l'on soutenait que le colza était du grain au sens de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau et que, par conséquent, il avait droit aux tarifs de l'Accord. La Commission, d'après le commissaire en chef Kerr, en est venue à la conclusion suivante:

> J'estime donc que le mot «grain» dans la loi et l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau et aux paragraphes 6 et 7 de l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer ne comprend pas le colza, et j'en décide ainsi.

C'est une question sur laquelle je dois appeler l'attention des honorables sénateurs, la question de droit qui a été soulevée dans cette cause. La Loi sur les chemins de fer exige que des gens versés dans les questions de droit statuent dans ce domaine, et on laisse à ces gens le soin de trancher les questions de droit. C'est une très bonne chose, monsieur le président et honorables sénateurs, car l'interprétation juridique est parfois difficile et peut présenter des difficultés énormes aux profanes.

Le sénateur BUCHANAN: C'est pourquoi le droit existe.

M. SINCLAIR: Mon bon ami le commissaire Knowles a pu exprimer une opinion contraire à celle des savants commissaire en chef et commissaire en chef adjoint. Beaucoup, je pense, reconnaîtront la compétence de M. Knowles en matière de tarifs-marchandises, mais il ne fait pas partie de la fraternité juridique, comme je l'ai indiqué dans mon mémoire.

Le sénateur EULER: Reconnaissez-vous la description que donne du droit l'un des personnages de Dickens?

M. SINCLAIR: Dans le présent cas, monsieur, le Parlement, dans sa sagesse, y a pourvu en permettant d'en appeler à la Cour suprême du Canada sur des questions de droit; nous pouvons donc compter sur les savants juristes de ce tribunal pour les régler. Nous avons tous confiance, j'en suis sûr, dans les décisions de la Cour suprême sur des questions d'interprétation juridique.

Le sénateur EULER: Vous savez de qui je veux parler, j'espère.

Le PRÉSIDENT: Notre temps est limité, monsieur Sinclair. Ne pourriez-vous pas vous en tenir à votre mémoire au lieu de le commenter, à moins qu'il ne vous soit absolument nécessaire de le faire?

M. SINCLAIR: Très bien, monsieur. Dans cette cause, comme je dis, le commissaire en chef Kerr a exprimé une opinion juridique qu'ont partagée les commissaires Griffin et Irvin. M. Irvin n'est pas avocat, mais MM. Griffin et Kerr le sont. Les dissidents dont M. Baldwin a parlé sont MM. Knowles et Woodward, qui ne sont pas avocats.

8. A la suite de la décision de la Commission dans la cause Bogoch, le requérant a obtenu de la Cour suprême du Canada la permission d'interjeter appel à ce tribunal sur une question de droit, savoir si la Commission des transports n'avait pas fait erreur en disant que le colza n'est pas inclus dans le sens du mot «grain» dans la loi de 1897 sur le Pas-du-Nid-de-Corbeau et l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer. La *Bogoch Seed Company Limited*

a obtenu la permission d'interjeter l'appel le 9 septembre 1960, mais elle n'a pas donné suite à sa demande.

9. Les conclusions de la Commission et le fait que la *Bogoch Seed Company* n'ait pas donné suite à son appel indiquent clairement qu'on ne peut pas soutenir que le colza était prévu dans l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau et a droit, par conséquent, à des privilèges spéciaux en matière de frais de transport.

10. La forte augmentation de la superficie à la culture du colza indique bien que cette denrée est avantageuse pour les agriculteurs de l'Ouest.

Campagne agricole	Superficie ensemencée	Prix agricole moyen
1953 - 1954	29,500 acres	3.6¢ la livre
1955 - 1956	136,200 acres	3.5¢ la livre
1960 - 1961	756,000 acres	3.5¢ la livre

Source: Bureau fédéral de la statistique—*Handbook of Agricultural Statistics* et *Estimates of Production and Seeding.*

On me dit que le ministre de l'Agriculture estime à un million d'acres peut-être la superficie consacrée au colza en 1961-1962. Je ne pense pas qu'on ait atteint ce chiffre. L'estimation actuelle s'établit à environ 800,000 acres.

Le sénateur ROEBUCK: La sécheresse dont souffre présentement l'Ouest nuira-t-elle beaucoup à cette culture? Sauf erreur, ce sont les régions du sud qui sont touchées, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Oui, la sécheresse sévit dans le sud, mais d'autres districts éprouvent de nombreuses difficultés. Il est difficile d'estimer les projets des agriculteurs et quels contrats ils passeront pour ce qui est de la culture du colza, car on cultive le colza en vertu d'un contrat conclu, en général entre le commerçant ou l'intermédiaire et le cultivateur.

11. Les membres du Comité verront que la culture du colza a pris de l'attrait pour le cultivateur, nonobstant les frais de production dont ceux du transport ne sont qu'une partie. Rien n'indique dans les chiffres précités que les frais de transport actuels imposent un fardeau inutile aux producteurs de colza. De fait lorsqu'il a comparu devant la Commission des transports pour témoigner au sujet de sa plainte, M. Bugoch a déclaré que le cultivateur «peut produire et produira, de fait, le colza pour $3 les 100 livres», c'est-à-dire 3¢ la livre.

12. Les membres du Comité n'ignorent pas que le prix qu'on paye au cultivateur pour une culture est établi d'après de nombreux facteurs dont les tarifs-marchandises ne sont qu'un, mais il reste que, nonobstant le niveau actuel des tarifs, le prix qui est versé aux cultivateurs est raisonnable si l'on en juge par le témoignage que M. Bugoch a rendu le 8 mars 1960 dans la cause que je viens de citer.

13. La méthode de mise en vente du colza intéressera votre Comité. On me dit que le colza est surtout cultivé sous contrat, c'est-à-dire que c'est une question de négociation entre l'agriculteur et les commerçants de colza, comme la *Bogoch Seed Company.* Il se peut donc que les recettes nettes provenant de la vente du colza ne parviennent pas intégralement au producteur, contrairement à ce qui arrive dans le cas du blé, qui est vendu par la Commission du blé qui, elle, exige qu'il en soit ainsi. Personne ne peut dire avec certitude qu'une réduction des frais de transport du colza accroîtra proportionnellement le prix payé au cultivateur.

14. Le principe fondamental sur lequel repose la structure des tarifs-marchandises est qu'ils doivent être justes et raisonnables. Tout tarif de cette structure qui n'est pas compensatoire devient automatiquement un fardeau pour les chemins de fer ou les autres expéditeurs et n'est donc ni juste, ni

raisonnable. C'est pour cette raison que les personnes qui s'intéressent directement à l'établissement des tarifs soutiennent qu'aucun taux de la structure des tarifs-marchandises qui n'est pas compensatoire ne devrait être toléré, mais que les chemins de fer devraient obtenir de tous les secteurs du trafic des frais variables et quelque chose en plus. De nombreux témoins ont tour à tour réitéré ces principes devant la Commission royale d'enquête sur les transports. Je désire signaler au Comité deux extraits: l'un provient du témoignage d'un des témoins de la province de Québec, le colonel J. J. Harold, et se lit comme il suit:

> M. SINCLAIR: Et je pense que vous avez dit clairement aussi—permettez-moi de citer les mots que M. Frawley a utilisés hier—que tout taux de la structure des tarifs doit être compensatoire ou être aboli, n'est-ce pas?
>
> Le colonel HAROLD: C'est exact.
>
> (Témoignages, vol. 126—20860)
>
> L'avocat de l'Alberta a exposé la question ainsi: ...et je mets de côté la question de la compensation; cela ne fait vraiment pas de doute, savoir qu'une taxe convenue et un taux de concurrence et toute sorte de taux de la structure des tarifs doivent être compensatoires ou être abolis...
>
> (Témoignages, vol. 125-20819)

15. Si les frais de transport injustes et déraisonnables sont un fardeau inutile pour tout secteur de la collectivité canadienne et que le bien-être de ce secteur soit une question d'intérêt national, alors la différence entre un tarif-marchandises juste et raisonnable et un autre qui est établi à un niveau inférieur pour des raisons de politique ne devrait pas constituer un fardeau pour les chemins de fer ou pour les expéditeurs d'autres denrées.

16. La Commission royale McPherson d'enquête sur les transports a été créée par le décret du conseil C.P. 1959—577 du 13 mai 1959. Au début des audiences de la Commission, la question des taux de transport des céréales prévus dans l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau a été mise en lumière et la Commission s'y est arrêtée plus longtemps que sur toute autre question. La Commission a fait une enquête approfondie sur les tarifs-marchandises et dans le premier volume de son rapport, elle indique qu'elle traitera dans les volumes suivants de la structure des tarifs-marchandises. Toutefois, dans son premier volume, elle dit que l'assiette des taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau n'est pas compensatoire, c'est-à-dire que les revenus que tirent les chemins de fer du transport des grains à des ports d'exportation de l'Ouest canadien ne couvrent même pas les frais variables du mouvement de la marchandise, et qu'ils sont donc loin d'acquitter une partie des frais généraux ou constants. La Commission royale MacPherson a donc recommandé que, vu que le Parlement a assumé la responsabilité d'établir les faibles taux statutaires, il devrait voir à ce que les chemins de fer soient convenablement rémunérés pour les services que la loi les oblige à fournir.

Le sénateur ASELTINE: Ce fut fait, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Non, honorable sénateur, ça n'a pas été fait.

Le sénateur ASELTINE: Je pense que si... et très généreusement même.

M. SINCLAIR: Avec tout le respect que je vous dois, je pense que je pourrais mieux répondre à votre question si je savais à quoi vous voulez en venir.

Le sénateur ASELTINE: Eh bien, une subvention a été accordée.

M. SINCLAIR: Si vous voulez parler des crédits supplémentaires...

Le sénateur ASELTINE: On a voté une somme de 50 millions de dollars et une autre de 20 millions de dollars. Or, vous ne voulez pas que les cultivateurs en profitent?

M. SINCLAIR: Le montant de 20 millions est prévu par la mesure législative sur les frais de retour et était un versement direct effectué aux chemins de fer pour avoir réduit les tarifs-marchandises qui avaient été augmentés le 1er décembre 1958 afin de couvrir un relèvement des salaires; c'était directement connexe. Ces 20 millions viennent directement des chemins de fer et sont remis aux expéditeurs, et pas un seul cent n'en reste aux chemins de fer. L'argent va directement des chemins de fer aux expéditeurs de ces denrées dont les tarifs avaient été augmentés pour faire face aux augmentations de salaires et autorisés par la Commission des transports le 1er décembre 1958. Pour ce qui est des 50 millions, monsieur, la Chambre en est présentement saisie, sauf erreur; du moins, on a présenté ce montant à titre de crédit supplémentaire. C'est directement lié au fait que les tarifs-marchandises sont bloqués, et ce montant doit être distribué aux chemins de fer proportionnellement à ce qu'ils reçoivent aux termes de la Loi sur la réduction des tarifs-marchandises, et on dit clairement dans cette loi que c'est en prévision, pour employer les paroles même du premier ministre, d'une partie et non nécessairement de la totalité, des recommandations présentes et futures de la Commission royale. Le premier ministre ne règlera toute l'affaire que lorsqu'il aura reçu le rapport au complet. Les chemins de fer sont limités, je le dis encore bien respectueusement, monsieur, par le montant du poste inscrit dans les crédits supplémentaires, que nous verrons en définitive dans la loi de subsides lorsqu'elle sera présentée—si elle ne l'a pas été aujourd'hui même—à un paiement précis pour un an, et c'est un crédit provisoire. Encore une fois, monsieur, je pense qu'il est faux de dire que c'est une subvention versée aux chemins de fer.

Le sénateur ROEBUCK: Quand vous avez conclu cet accord qui est devenu le fondement de la loi sur le Pas-du-Nid-de-Corbeau, n'avez-vous pas obtenu certains dédommagements à l'époque?

M. SINCLAIR: Oui, monsieur, les chemins de fer ont reçu environ 3 millions de dollars pour assumer l'obligation de compléter et d'exploiter une ligne entre Lethbridge et Nelson (Colombie-Britannique) en passant par le Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le sénateur HORNER: Que dire des 25 millions d'acres de terre?

M. SINCLAIR: Je dirai bien respectueusement, honorable sénateur, que cela ne faisait pas du tout partie du marché. L'accord dont vous parlez a été conclu entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement du Canada en 1881. Voilà qui prévoyait cela. Cela avait à voir à la construction de la ligne principale de Callander, Ontario, en direction ouest jusqu'à Port-Moody, sur la côte.

Le sénateur HORNER: N'a-t-il pas été question de terres en bordure de l'emprise du chemin de fer relativement à l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau?

M. SINCLAIR: A titre de partie de la ligne du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le Pacifique-Canadien a acheté certaines autres compagnies de chemin de fer, dont l'une la *B.C. Southern,* avait une charte du gouvernement de la Colombie-Britannique qui lui donnait droit à certaines terres, mais, chose importante, comme condition à l'achat de cette compagnie par le Pacifique-Canadien et à l'acquisition du droit de gagner des terres de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral dit, dans l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau: «Si vous gagnez ces terres, vous devez remettre au gouvernement fédéral 50,000 acres de houillères.» Donc, en ce qui concerne ces terres relativement à l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau, le gouvernement fédéral n'en a pas donné du tout. Le gouvernement provincial a donné certaines terres qui, par cet accord, ont bénéficié au gouvernement fédéral, et voilà la situation à ce sujet.

Le sénateur HORNER: Que dire de la partie sise en Alberta?

M. SINCLAIR: A partir de Lethbridge?

Le sénateur HORNER: Jusqu'à la frontière de la Colombie-Britannique.

M. SINCLAIR: Cette ligne a été construite avant la conclusion de l'accord, et c'était un chemin de fer à voie étroite qui a été portée à la largeur normale avant 1897, sauf erreur. Mais je pense qu'à ce moment, en 1897, le chemin de fer se rendait tout près du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Il ne s'y rendait peut-être pas tout à fait, mais certains ouvrages avaient été faits et il y avait un chemin de fer à voie étroite. C'est une ligne bien différente de celles auxquelles vous songez, honorables sénateurs, c'est-à-dire les lignes qui étaient construites selon certains devis du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Je propose que M. Sinclair poursuive la lecture de son mémoire et qu'on attende qu'il ait terminé pour l'interroger. Ne vous écartez pas de votre mémoire plus qu'il ne faut, monsieur Sinclair, si vous n'y voyez pas d'objection.

M. SINCLAIR:

17. Comme le dit la Commission (la Commission royale d'enquête sur les transports, vol. I, p. 50):

> En conséquence, la rémunération qui reviendrait aux chemins de fer doit, à notre avis, tenir compte de deux points. En premier lieu, il faut être certain que cette rémunération ne sera pas un fardeau pour les autres usagers du service. Deuxièmement, vu qu'il s'agit d'un commerce dont les chemins de fer doivent être encouragés à continuer l'exploitation, ce genre de transport doit rapporter un revenu sur la mise de fonds engagée à cette fin.

Je dois ajouter, monsieur le Président et honorables sénateurs, que cela ne vise que le mouvement des grains aux tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

18. Le colza, à cause de sa valeur et du fait que c'est une graine glissante, coûte plus cher à transporter que les autres céréales. Il est clair qu'un taux non compensatoire, un taux qui est injuste et déraisonnable, pour le transport du colza n'assurera pas, pour citer la Commission royale MacPherson, «que cela n'imposera un fardeau à d'autres usagés des chemins de fer», ni n'encouragera «les chemins de fer à continuer» à faire le transport du colza, et, bien entendu, ne peut pas donner aux chemins de fer pour ce transport, «un rendement raisonnable de la mise de fonds engagée à cette fin».

19. S'il est adopté, le bill C-111 aura pour effet de forcer les chemins de fer à transporter le colza à des taux non compensatoires et de réduire le revenu des chemins de fer de $2,500,000 par an, d'après la production actuelle, en comparaison des recettes que leur donneraient les taux actuels.

Le sénateur HORNER: En comparaison des recettes, oui, mais pas nécessairement à perte.

M. SINCLAIR: Eh bien, je vous dis bien respectueusement, sénateur, que les chemins de fer sont dans une telle situation financière que ce serait certainement une perte, vu que les gains qu'ils pourraient réaliser sont autorisés par la Commission des transports.

Le sénateur HORNER: Vous feriez peut-être bien de continuer, mais d'autres conviendraient avec moi que ce ne serait pas une perte. Le chemin de fer n'a rien à voir au chargement ou au déchargement du colza. Les portes des wagons sont fermées et le destinataire s'occupe du déchargement. Le sénateur Crerar lui-même serait prêt à soutenir qu'on peut transporter le colza à profit.

M. SINCLAIR: Je vous dirai bien respectueusement, honorable sénateur, que cette question a été étudiée pendant deux mois par la Commission royale MacPherson, qui, avec l'aide de tous les spécialistes en matière de coût qu'elle avait, a conclu que le mouvement des grains en 1958—et les frais ont monté depuis—était non compensatoire. Voilà ce que l'on a conclu.

Je poursuis mon mémoire: la situation financière des chemins de fer du Canada ne leur permet pas de continuer à fournir le service à un coût croissant et d'encaisser des réductions de taux et des pertes de revenu de l'importance de celles qui résulteront de l'adoption du bill C-111.

Lors de son passage à la Chambre des communes, le bill C-111 n'a pas été étudié en comité et les députés n'ont donc pas appris ce que seraient les conséquences du bill ni les faits qui sont exposés au présent Comité.

Les tarifs-marchandises qui frappent le colza ne constituent qu'un seul des facteurs de la structure des tarifs-marchandises au Canada. La Commission royale d'enquête sur les transports n'a pas terminé ses travaux. Un seul des trois volumes de son rapport a été présenté. Le gouvernement a déclaré qu'il ne donnerait suite aux recommandations de la Commission royale contenues dans le volume I que lorsqu'il aura le rapport complet.

Le sénateur ROEBUCK: La Commission royale a-t-elle été saisie de cette question du colza?

M. SINCLAIR: Non, monsieur.

Pour qu'on ne se méprenne pas sur ma réponse, je dirai que ce qui a été débattu devant la Commission royale était les conséquences du transport de marchandises à des taux statutaires, quels qu'ils soient; il n'a pas été question de denrées particulières.

Le sénateur ROEBUCK: Je comprends.

M. SINCLAIR:

21. La *Railway Association of Canada* s'oppose à l'adoption du bill C-111:

a) Parce que le blocage des taux par la loi, sans s'assurer que ces taux ne deviennent pas un fardeau pour les chemins de fer et d'autres expéditeurs, n'est pas économique et nuit à une saine tarification, parce qu'il empêche les taux de changer selon que les conditions ou les frais de transport peuvent l'exiger de temps à autre;

d) Parce que le fait d'exiger des chemins de fer qu'ils transportent le colza à des taux peu rémunérateurs, non compensatoires, équivaut à la mobilisation sans compensation des installations ferroviaires, ce qui est un mauvais exercice du pouvoir législatif;

e) Parce que le bill C-111, en exigeant des chemins de fer qu'ils transportent le colza à des taux non rémunérateurs et non compensatoires, mobilise sans compensation les installations ferroviaires, ce qui est contraire à la Déclaration canadienne des droits.

22. Une solide structure de tarifs-marchandises ne saurait être maintenue et contribuer au bien-être économique du Canada si les taux sont bloqués par la loi sans compensation. Le bill C-111 obligerait les chemins de fer à transporter le colza à un taux fixé à l'époque de la reine Victoria, à un taux qui ne tient pas compte des conditions changeantes et de l'augmentation des frais de transport depuis plus d'un demi-siècle

b) Si les producteurs de colza ont besoin d'une considération particulière, le bill C-111 ne peut pas la leur assurer à cause de la façon dont le colza est mis en vente;

c) L'établissement de tarifs-marchandises peu rénumérateurs, à titre de politique nationale, n'est motivé que lorsque le fardeau de semblables taux est assumé par le Trésor national. (Le bill C-111 ne le prévoit pas).

Le sénateur ROEBUCK: Si je comprends bien, le taux a été fixé en dollars et cents, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Il a été fixé à 3c. de moins les 100 livres que le niveau établi en 1897.

Le sénateur ROEBUCK: Était-ce un montant d'argent?

M. SINCLAIR: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: N'a-t-on pas tenu compte de la valeur changeante de l'argent au cours des ans?

M. SINCLAIR: Non, monsieur.

Le sénateur ROEBUCK: Donc vous obtenez aujourd'hui le même montant d'argent, alors que l'argent ne vaut que la moitié, le tiers ou le quart de ce qu'il valait en 1897.

M. SINCLAIR: C'est exact.

Une VOIX: Et vous avez accepté cela?

M. SINCLAIR: Mais nous ne l'avons accepté qu'à l'égard des points d'expédition qui existaient en 1897 et les points d'expédition auxquels cela s'applique sont ceux qui sont mentionnés dans la loi de 1895. Ils ont augmenté de plus de 1,200 p. 100 depuis lors. Autrement dit l'Accord a été brisé par la loi de 1925, parce que les taux ne s'appliquaient pas comme il avait été prévu, c'est-à-dire aux points d'expédition qui existaient en 1897.

Le sénateur ROEBUCK: Les points de destination sont-ils demeurés les mêmes?

M. SINCLAIR: Non, monsieur. On les a toujours augmentés; ainsi, on a ajouté Vancouver, par exemple.

Je poursuis:

23. Bien peu de gens prétendraient qu'un taux établi en 1899 est raisonnable dans les conditions actuelles. Devant la Commission royale MacPherson, M. George Paul, employé de l'une des plus grandes industries du Canada, expert en trafic industriel et possédant quelque 40 années d'expérience, a comparu comme témoin au nom de l'Association des manufacturiers canadiens. Voici ce qu'il a dit:

> Il est raisonnable de croire qu'un taux qui n'a pas été augmenté depuis 1899 soit difficilement raisonnable, pourrais-je dire, aujourd'hui.
> (Témoignages, vol. 54-9912)

Même le témoin des organisations de manutention des grains, des syndicats et des Producteurs unis de céréales, M. W. B. Saunders, a dit ce qui suit au sujet du niveau des taux fixés en 1899:

> «De toute évidence, ces taux sont douteux, comme vous dites, car ils sont très bas en comparaison de ceux de votre trafic moyen.»
> (Témoignages, vol. 127-22002)

24. M. T. M. Kidd, spécialiste reconnu en matière de transport industriel qui a comparu devant la Commission au nom du Conseil d'horticulture du Canada, a exprimé ainsi ses vues personnelles:

> M. SINCLAIR: Croyez-vous qu'il soit nuisible à une structure réaliste des tarifs-marchandises qu'un secteur aussi important que celui du transport des grains à des points d'exportation soit bloqué?
>
> M. KIDD: Nuisible, oui.
>
> (Témoignages, vol. 52-9594)

25. La *Canadian Industrial Traffic League* a exprimé les vues suivantes à la Commission MacPherson:

> La Ligue prie respectueusement la présente Commission de recommander à la Commission des transports du Canada de fixer des taux justes et raisonnables à l'égard des grains et de la farine dans les limites du territoire mentionné au paragraphe 6 de l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre 234, et des taux fondés sur cette formule, selon les dispositions de l'ordonnance générale n° 448 du 26 août 1927, émise par la Commission des transports du Canada.

La Ligue recommande que l'écart entre tout taux statutaire et les taux normaux et raisonnables ainsi fixés soit comblé par le Trésor national.
(Témoignages, vol. 52-9630/1)

26. Nul doute que le bill C-111 a pour objet d'accorder un avantage aux producteurs de colza seulement. Il ne vise pas à accorder un avantage aux commerçants et aux intermédiaires qui disposent du colza des cultivateurs au Canada et à l'étranger. Nul doute que le Parlement n'exigerait pas des chemins de fer qu'ils contribuent à l'amélioration de la situation financière des commerçants et intermédiaires. Les chemins de fer éprouvent de graves difficultés financières et ne peuvent pas contribuer à l'amélioration de la situation financière d'autres gens, pour un montant représentant plus de $2,500,000 par an.

27. Le fait que les chemins de fer ne devraient pas être forcés de porter le fardeau de décisions relatives à une politique nationale fait l'objet d'une des recommandations que renferme le volume I du rapport de la Commission MacPherson. Le rapport dit:

> Mais, nous le répétons, pour ce qui est des obligations qui entraînent par statut des pertes aux chemins de fer, il y a une obligation d'aider.

28. Dans son témoignage devant la Commission MacPherson, le premier ministre Manning de l'Alberta a exposé clairement la situation dans les termes suivants:

> M. SINCLAIR: Et je pense, monsieur, que nous sommes tous d'avis que si l'industrie des grains de l'Ouest avait besoin d'aide de quelque façon, ce serait une obligation nationale pour tous les habitants du Canada de la fournir. N'êtes-vous pas de cet avis?
>
> Le premier ministre MANNING: Je pense que cela entre dans cette classe de choses qu'on peut considérer comme nécessaires à l'intérêt du Canada en général; par conséquent, comme je l'ai déjà dit, si, dans l'ensemble, on a besoin d'une aide publique, ce serait l'un des motifs qui justifieraient cette aide.
> (Témoignages, vol. 36-5703/4)

La Chambre de commerce de St. Catherine et district expose succintement la question dans son témoignage devant la Commission MacPherson:

> Si la politique nationale exige que les taux visant le grain destiné à l'exportation soient subventionnés, ce subventionnement devrait être fait par le Trésor national et non pas par les chemins de fer dont les chances de concurrence sont amoindries parce qu'ils doivent exiger davantage pour le transport de marchandises autres que les grains.
> (Témoignages, vol. 42-7007)

29. Le principe fondamental qui régit l'établissement des tarifs-marchandises et que renferme la Loi sur les chemins de fer, et sur lequel repose le commerce du Canada veut que chaque taux soit «juste» et «raisonnable». Chaque taux doit être «juste» et «raisonnable» tant pour l'expéditeur que pour le chemin de fer. Les taux statutaires fixés par le Parlement en 1925 à l'égard des céréales et de la farine constituent une exception à ce principe fondamental d'établissement des taux, qui se fonde dans l'histoire et se justifie par des motifs historiques qui, cependant, de l'avis et d'après les recommandations de la Commission MacPherson, ont besoin d'être réévalués et modifiés.

30. Le bill C-111 serait une nouvelle dérogation au principe fondamental qui régit l'établissement des taux, dérogation qui ne pourrait pas être justifiée historiquement ni autrement, et il représente nettement un mau-

vais exercice du pouvoir législaif, étant donné en particulier les conclusions de la Commission MacPherson et étant donné aussi que le gouvernement a dit qu'il ne donnerait pas suite à ces recommandations tant qu'il ne les aura pas toutes reçues.

31. Si le bill C-111 avait renfermé une disposition portant qu'il y va de l'intérêt national d'établir des taux peu rémunérateurs pour le mouvement du colza; s'il avait institué un moyen d'assurer que l'assistance ainsi accordée irait aux producteurs seuls; s'il avait prévu une juste et raisonnable compensation aux chemins de fer pour les services rendus, la *Railway Association* aurait eu des observations bien différentes à formuler à votre Comité.

Avec votre permission, monsieur le président et honorables sénateurs, je désire appeler votre attention sur le fait, comme M. Rapp l'a dit, que la production de colza fait épargner au Trésor national, en frais d'entreposage seulement, un montant de plus de deux millions de dollars par an. Le coût de cette réduction des tarifs, advenant l'adoption du présent bill, serait d'environ $2,500,000.

Le sénateur ROEBUCK: Serait-ce parce qu'il faut emmagasiner le blé alors qu'on peut expédier le colza directement?

M. SINCLAIR: C'est bien ce que M. Rapp a dit.

Le sénateur ROEBUCK: Cela représente une grande économie pour la collectivité, pour ce qui est du colza.

M. SINCLAIR: C'est une épargne pour le Trésor fédéral parce qu'il n'a pas à payer de frais d'entreposage. Tel était le raisonnement de M. Rapp.

Le sénateur BUCHANAN: Vous ne pensez pas qu'il faudrait en punir les producteurs de colza, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Non. Voici ce que je veux dire: Si quelqu'un demandait d'où viendra l'argent si l'on désire accorder ce faible taux aux producteurs de colza, je dirais qu'il est déjà tout trouvé dans l'épargne des frais d'entreposage qui découle du changement de culture du blé au colza, et c'est ce qui est arrivé depuis 1956, 1957, 1958, comme l'indique la statistique sur la production des cultures.

Le sénateur BUCHANAN: Ne croyez-vous pas que le producteur de colza devrait être mis sur le même pied que les producteurs d'autres grains? Alors, si, plus tard, les tarifs-marchandises sont ajustés, les producteurs recevront leur part des avantages de l'ajustement. Autrement dit, si les chemins de fer devaient obtenir plus tard une augmentation générale de leurs tarifs à l'égard des grains, les producteurs de colza ne devraient-ils pas être en mesure d'en profiter? Bien entendu, si le bill n'est pas adopté, ils n'auront pas cet avantage.

M. SINCLAIR: Les chemins de fer, aux termes de la loi actuelle, ne peuvent pas obtenir une augmentation à l'égard du mouvement des grains et ils ne peuvent pas en attendre tant que le rapport de la Commission royale MacPherson n'aura pas été présenté et que le gouvernement ne l'aura pas étudié.

Le sénateur BUCHANAN: C'est exactement ce que je veux dire. Vu que la Commission étudiera toute la question, pourquoi ne mettrions-nous pas le colza sur le même pied que les autres grains afin qu'il soit traité également, au lieu d'attendre le dépôt du rapport de la Commission MacPherson pour traiter de nouveau séparément du colza.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Sinclair veut dire que si les producteurs de colza doivent obtenir cet avantage et que parce qu'ils produisent et vendent du colza, le Trésor fédéral épargne déjà deux millions de dollars de frais d'entreposage, c'est le Trésor et non les chemins de fer, qui devraient en payer le coût. Est-ce bien cela, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Oui. Pour répondre à votre question, honorable sénateur, je dirai ceci: pour donner suite à votre proposition, il faudrait que le bill dispose que le mot «grain» soit censé inclure le colza. Et ensuite, il y a un autre alinéa savoir que l'écart entre les taux justes et raisonnables pour le mouvement des céréales, et établi dans la présente loi et à l'article 328 de la loi sur les chemins de fer, soit à charge du Trésor national.

Le sénateur BUCHANAN: Bien entendu, nous ignorons ce que fera la Commission MacPherson à cet égard. Si nous plaçons le colza dans la catégorie approuvée dès maintenant, la Commission devra en disposer en même temps que les autres cultures.

M. SINCLAIR: Mais nous savons ce que la Commission MacPherson fera. Elle a déjà dit que les taux du présent bill, qui comprendraient le colza, ne sont pas compensatoires. Elle a recommandé au gouvernement de mettre fin à cette situation et le gouvernement devrait accepter cette obligation comme une obligation nationale. Mais le gouvernement a dit: «Nous n'étudierons pas cette recommandation tant que nous n'aurons pas reçu toutes les recommandations de la Commission.» Je dis que lorsqu'il étudiera la question, et s'il donne suite à la recommandation de la Commission MacPherson, il sera alors bien temps de déclarer par une loi le colza comme grain pour qu'il jouisse des taux statutaires applicables aux céréales.

Le sénateur BUCHANAN: Pour ma part, j'aimerais que le colza soit inclus dès maintenant. La Commission devrait alors étudier son cas et nous saurions dès maintenant qu'elle serait obligée de s'en occuper.

M. SINCLAIR: Mais supposons qu'elle décide de ne pas appliquer la recommandation aux chemins de fer?

Le sénateur BUCHANAN: Alors, à ce moment-là, vous pourriez lui présenter vos instances.

M. SINCLAIR: Mais les chemins de fer étant déjà en très mauvaise posture financière, vous dites qu'ils devraient perdre l'année suivante un autre montant de $2,500,000.

Le sénateur HORNER: Très bien. Vous obtenez déjà plus pour le colza, soit la même chose que pour le lin. Je vous pose la question suivante: Supposons que les producteurs de colza abandonnent cette culture pour cultiver le blé. Vous transportez le blé aux taux de l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau pour bien moins que vous recevriez pour le colza. Quel bien cela vous ferait-il?

M. SINCLAIR: Voici ma réponse: Le grain qui est transporté au pays dans l'Ouest canadien est frappé de tarifs bien supérieurs à ceux du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et il se peut que le cultivateur, au lieu de changer sa culture du colza au blé, passe au trèfle. Prenons les districts de Melfort et de Nepawin et d'autres endroits que vous connaissez bien. Si le producteur passe du colza au trèfle ou, mettons, au blé à crête—et c'est le genre de sol où ces plantes poussent bien—alors les chemins de fer obtiendront le même montant qu'ils obtiennent du colza. Dans cette région, où le cultivateur obtient un tel rendement du colza et où il peut toucher 3c. la livre pour son colza, il n'est pas du tout désavantagé. Il peut vendre et vendra à 3c. la livre et il peut aussi acquitter tous les frais. Il a accru sa production de colza et il ne peut pas faire autant d'argent en cultivant le blé.

Le sénateur HORNER: Mais vous ne seriez pas en meilleure posture.

M. SINCLAIR: Nous le serions s'il cultivait le blé à crête et le trèfle. On en expédie depuis des années dans le district de Nepawin.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous permettions à M. Sinclair de poursuivre la lecture de son mémoire.

M. SINCLAIR:

32. Il est évident que le fait d'imposer à un transporteur le devoir de transporter une denrée à un taux qui n'acquitte pas le coût variable de ce transport constitue une appropriation sans compensation des services et installations du transporteur. Les traditions de notre régime démocratique ont toujours voulu que nos assemblées législatives souveraines ne s'approprient pas les biens d'une personne sans l'indemniser. Et j'espère que cette tradition se poursuivra dans ce pays, du moins tant que j'y vivrai—et je pense qu'on sera de mon avis là-dessus.

33. Toute interprétation de la Déclaration canadienne des droits qui serait fondée sur le véritable objet de la Déclaration indiquerait que l'imposition d'une obligation de rendre des services à d'autres, obligation qui causerait une perte nette au compte des revenus, doit être considérée comme un empiétement sur le «droit . . . à la jouissance de ses biens, et le droit de ne s'en voir privé que par l'application régulière de la loi», droits reconnus et déclarés à l'article 1 de la Déclaration des droits et protégés par l'article 2 de ladite Déclaration. Le bill C-111 ne renferme aucune disposition disant qu'il doit s'appliquer indépendamment de la Déclaration des droits.

34. La *Railway Association of Canada* propose bien respectueusement que rapport ne soit pas fait en ce moment du bill C-111. Elle propose que tout nouvel examen du bill soit déféré jusqu'à ce que le Parlement ait eu l'occasion d'étudier le rapport complet de la Commission royale MacPherson.

35. La *Railway Association of Canada* vous réitère sa gratitude, honorables messieurs, pour lui avoir fourni l'occasion de présenter ses vues.

(Voir à l'appendice «A» la liste des compagnies membres de la *Railway Association of Canada.*)

Le sénateur ROEBUCK: Vous avez parlé de transport de grains à perte, et vous avez cité la Commission des transports à l'appui de votre déclaration. Pourriez-vous nous éclairer davantage à ce sujet? A combien s'établit cette perte?

M. SINCLAIR: La Commission des transports, dans cette cause-ci—ce qui est bien différent des grains céréaliers, car ils sont assujétis à la loi depuis si longtemps—la cause du colza, a en 1957—et une fois avant cela, soit dit en passant—en 1957 et de nouveau en 1960, pris en sérieuse considération la question de savoir ce qui serait un tarif juste et raisonnable pour le transport du colza vers des ports d'exportation, à partir de l'Ouest canadien. Et j'inclus là la Tête des lacs, bien qu'on y expédie aussi du colza destiné à la consommation domestique. On l'y reçoit, même s'il est destiné à la consommation domestique. De fait, il y a un broyeur à la Tête des lacs et il profiterait de la réduction des taux, même s'il devait transformer le colza, le broyer et l'expédier, mettons, en Ontario.

Pour ce qui est de la réponse qui a été donnée à une question posée ce matin à M. Ross, savoir que cela ne nuirait pas aux cultivateurs de l'Ontario, je ne suis pas d'accord. Le producteur de l'Ontario a eu à souffrir du fait que les grains destinés à la consommation domestique sont expédiés à la tête des lacs aux tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et il a dit cela bien des fois, comme les habitants de l'Ontario et les intéressés à l'Agriculture le savent. M. Ross a parfaitement raison de dire que le soya et le colza ne se font vraiment pas la concurrence sur les marchés de l'Ouest, mais je ne partage pas son avis sur l'autre point.

Dans cette cause intéressant le colza en 1957, en 1960, après des jours et des jours d'audience et après une étude complète de la situation, la Commission des transports a jugé que les taux existants étaient justes et raisonnables, c'est-à-dire qu'ils étaient justes et raisonnables du point de vue seulement des chemins de fer et des expéditeurs.

Le sénateur ROEBUCK: Vous nous avez déjà dit cela. Pourriez-vous ajouter autre chose? Si le présent bill est adopté et que le colza soit considéré comme du grain aux fins de la loi sur le Pas-du-Nid-de-Corbeau, combien d'argent perdrez-vous?

M. SINCLAIR: Deux millions et demi de dollars par an.

Le sénateur ROEBUCK: C'est-à-dire que vous retireriez deux millions et demi de moins que ce que vous auriez droit de toucher?

M. SINCLAIR: Oui, monsieur, par année.

Le sénateur ASELTINE: Comment se fait-il que, lorsque les récoltes sont fortes dans l'Ouest canadien, les chemins de fer accusent toujours des bénéfices?

M. SINCLAIR: C'est facile à comprendre.

Le sénateur ASELTINE: Autant que je sache, c'est toujours ce qui s'est produit.

M. SINCLAIR: C'est facile à comprendre quand on sait que les chemins de fer sont déjà là, que les immobilisations sont déjà faites, que les frais minimums d'entretien ont été acquittés et qu'ils ne varient pas beaucoup durant une brève période par unité de trafic. Les chemins de fer ne peuvent pas hausser la qualité d'une voie pour lui permettre de transporter des grains ou d'autres denrées, et ensuite réduire cette qualité tout comme on tourne un robinet.

Le sénateur ASELTINE: Si c'était du blé, quelle serait alors la situation des chemins de fer?

M. SINCLAIR: Je sais que les chemins de fer ont fait beaucoup d'argent et je crois que les agriculteurs qui ont cultivé des grains ont réalisé de fortes sommes d'argent dans certaines régions grâce à la culture des semences d'herbes et de diverses sortes de trèfle.

Le sénateur ASELTINE: Mais cela ne produit pas le même volume que le blé et les autres céréales. Vos frais d'exploitation ont toujours été les mêmes.

M. SINCLAIR: Je parlais d'une culture de rechange pour le colza, non pas pour le blé. On peut remplacer le blé par bien des choses, naturellement. La modernisation de l'agriculture nous a fait voir bien des choses, dont l'adoption de cultures spéciales qui ne sont pas prévues par les taux du Pas-du-Nid-de Corbeau.

Le sénateur PEARSON: S'il existait un moyen plus efficace que les chemins de fer de transporter les grains, qu'arriverait-il aux chemins de fer s'ils perdaient ce trafic?

M. SINCLAIR: Permettez-moi d'exposer la situation comme il suit: Si, par exemple, on pouvait prévoir le mouvement économique des grains par pipeline —je dirai bien franchement qu'on y a songé et qu'on a décidé que ce n'était pas économique à l'heure actuelle à cause de problèmes d'ordre technologique— soit en solution pour les assécher par la suite— ou sous pression d'air, soit par toute autre méthode, qu'adviendrait-il des chemins de fer? ils réduiraient leurs installations de façon à ne transporter que les marchandises pour lesquelles existent des tarifs rentables.

Le sénateur ASELTINE: Que deviendraient alors vos centaines de milliers d'employés?

M. SINCLAIR: Quand des changements d'ordre économique surgissent, toutes les entreprises industrielles ou commerciales doivent s'y adapter. La Commission royale s'est préoccupée de cette question et a conclu que dans l'avenir prévisible, les chemins de fer constitueront encore le moyen économique de transporter le grain en grandes quantités. Du moment donc que le chemin de fer demeure le moyen économique de transporter le grain, l'industrie ferroviaire estime injuste de se voir contrainte de transporter cette considérable récolte à un tarif non économique.

Le sénateur HORNER: Puis-je vous demander si vous avez présenté un mémoire à la Chambre des communes ou à un comité de cette Chambre?

M. SINCLAIR: Non, monsieur.

Le sénateur WOODROW: Est-ce ici le seul endroit où vous ayez présenté un mémoire?

M. SINCLAIR: C'est le seul endroit qui nous en ait fourni l'occasion, car le bill a été étudié à l'autre endroit sans être déféré à un comité permanent.

Le sénateur EULER: Monsieur le président, puis-je faire une observation? Je pense que notre étude a été passablement vaste, avec raison peut-être mais la question me paraît raisonnablement simple. On se demande d'abord si le colza est du grain. Malgré la décision de la Commission des transports, je n'ai pas de mal à croire que c'en est.

L'autre argument invoqué, savoir qu'on n'en produisait pas en 1897 lors de l'établissement des taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau ne me semble pas avoir beaucoup de poids vu que depuis ce temps-là, bien d'autres denrées qu'on ne produisait pas alors ont pu jouir des avantages des taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Croyant que le colza est un grain et que l'autre argument ne vaut pas, je dirai que le projet de loi est valable et que ce serait établir une distinction injuste contre les producteurs de colza si on refusait de les placer sur le même pied que les producteurs d'autres grains.

M. Sinclair a soutenu que ces taux ne sont pas compensatoires. Je le lui concède volontiers. Je suis certes d'avis que des taux établis il y a plus de 60 ans ne sont plus réalistes. Il dit qu'on ne devrait pas bloquer les taux ou les rendre statutaires. En principe, je pense que c'est absolument logique. Si l'on ne doit pas les bloquer, ni les rendre statutaires, la bonne solution ne serait-elle pas de les débloquer? Il faudrait alors modifier la loi actuelle, ce qui n'aurait pas, bien entendu, l'approbation de mes amis de l'Ouest canadien. Je ne l'affirme pas. Mais s'il est exact que les chemins de fer fonctionnent à des taux non compensatoires, la solution est de conclure un nouvel accord et de résilier l'autre.

Certains sénateurs se souviennent qu'à l'époque où j'étais membre de la Chambre des communes, j'étais de ceux qui insistaient pour qu'on maintienne les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je crois qu'on voulait modifier ou annuler l'accord. J'ignore si j'avais raison ou non, mais je suis maintenant prêt à admettre que les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau ne sont pas compensatoires. S'ils ne le sont pas, alors il faudrait modifier la loi. Mais tant que la loi actuelle demeure inchangée, je pense que le colza devrait être mis au même rang que les autres grains et jouir des avantages des taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le PRÉSIDENT: A cet égard, sénateur Euler, notre secrétaire légiste m'a remis la Loi sur les grains du Canada, loi qui renferme une annexe où l'on trouve la liste des grains visés par la loi. Elle renferme le colza du Canada et le colza échantilon du Canada.

Le sénateur EULER: Il est donc déjà reconnu.

Le sénateur ROEBUCK: Mais à une fin spéciale dans cette loi-là. La loi ne définit pas le mot «grain».

Le PRÉSIDENT: Oh, oui, elle le définit.

Le sénateur ROEBUCK: Pour les fins de la loi.

Le PRÉSIDENT: Je répondais au sénateur Euler qui disait que le colza devrait être inclus dans la catégorie des grains.

Le sénateur ROEBUCK: Je signale que la définition qu'on y donne sert aux fins d'une autre loi.

Le sénateur EULER: Les chemins de fer transportent présentement les produits du colza aux taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, permettez-moi de vous renvoyer à la page 5 du mémoire du témoin où il cite la décision du commissaire en chef Kerr comme il suit:

> J'estime donc que le mot «grain» dans la loi et l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau et les paragraphes 6 et 7 de l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer ne comprend pas le colza, et j'en décide ainsi.

Le sénateur ROEBUCK: C'était à la suite d'une étude approfondie de la question.

M. SINCLAIR: Voyez-vous, sénateur Connolly, vous posez une question à laquelle on a déjà répondu. Il faut prendre le mot dans le sens de la loi où on le trouve pour en obtenir la définition; on ne peut pas prendre la définition qu'en donne une autre loi dans le but d'interpréter la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur ROEBUCK: C'est un principe juridique reconnu.

M. SINCLAIR: On a demandé pourquoi les produits du colza jouissent des taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau, pourquoi on les a inclus. Je ne partage pas l'avis de M. Ross lorsqu'il dit que les chemins de fer ont considéré ces denrées comme du grain et de la farine. Les chemins de fer ont constaté qu'aux termes du paragraphe 7 de l'article 328, dans son libellé actuel, la distinction qui était motivée par la loi était abolie et que l'interdiction statutaire de distinction injuste disparaissait. Cela a obligé les chemins de fer a consentir ses taux à la pâte de betterave séchée, aux grains séchés de brasserie et au résidu de la pâte de betterave, parce qu'ils faisaient la concurrence au petit son et aux issues de blé, qui sont des sous-produits de la meunerie, et à la farine. C'est ainsi que par une loi, en 1925, on a inclus la farine de colza. Mais, la farine de colza ne fait pas la concurrence au résidu de pâte de betterave séchée et autres denrées de cette nature. Ce n'est pas parce que les chemins de fer l'ont reconnu comme du grain et de la farine. C'est un cas de distinction injuste, résultant de l'application d'un autre article de la Loi sur les chemins de fer, plus précisément le paragraphe 7 de l'article 328.

Le sénateur EULER: A cause de la concurrence? Le produit du colza faisait-il la concurrence à une autre denrée?

M. SINCLAIR: Oui; et c'était prévu par la loi. C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, permettez-moi de dire un mot au sujet de ce bill. C'est une mesure qui émane du gouvernement, et lorsqu'il l'a présentée, j'imagine que le gouvernement devait savoir qu'elle causerait une perte sensible aux chemins de fer. Le gouvernement l'a présentée tout en étant bien au courant de la recommandation de la Commission royale MacPherson, citée à la page 6 du mémoire de M. Sinclair savoir que puisque le gouvernement avait assumé la responsabilité d'établir les faibles taux statutaires, il devait voir à ce que les chemins de fer soient convenablement rémunérés pour les services qu'ils rendent.

Je dis que nous pouvons prendre l'une des deux attitudes seulement à l'égard du présent bill. L'une serait que, vu qu'il s'agit d'une mesure du gouvernement qui fait partie, nous l'espérons, de la politique du gouvernement en vue de donner suite aux rapports de la Commission MacPherson, le gouvernement tiendra compte du fait que cela augmentera le fardeau des chemins de fer de les forcer à exiger un taux non compensatoire pour le colza, et qu'il les en dédommagera en conséquence.

Le sénateur BEAUBIEN: C'est ce que le gouvernement fait déjà.

Le PRÉSIDENT: L'autre attitude serait de refuser de disposer du présent bill tant que le gouvernement n'aura pas déclaré, de fait, qu'il dédommagera les chemins de fer de cet accroissement de leur fardeau. Ce sont là les deux seules vues que nous puissions adopter à l'égard du présent bill.

Le sénateur HORNER: Je ne suis pas prêt à dire que les chemins de fer transportent le colza à perte.

Le PRÉSIDENT: La commission MacPherson dit qu'ils le font, sénateur, et elle dit aussi que, lorsque pour des raisons de politique gouvernementale, les chemins de fer sont forcés de transporter des denrées à un taux statutaire moins que compensatoire, ils devraient en être dédommagés.

Le sénateur HAIG: Vous êtes bien libre, comme moi, de penser ce que vous voudrez. Je suis bien prêt à fournir aux cultivateurs du Canada toute l'aide que mon vote peut leur apporter, mais je ne volerai pas d'autres gens pour les aider. Voilà ma réponse. Nous pouvons voler par une loi comme par d'autres moyens. M. Sinclair dit que nous volons. Il ne le dit pas dans ces termes mais c'est ce qu'il veut dire. Il dit que nous volons les compagnies de chemins de fer en les forçant à consentir un taux qui leur fait perdre de l'argent.

Ce bill nous a été présenté par le gouvernement et je pense que quelqu'un devrait nous dire pourquoi nous devrions l'adopter. Je n'ai entendu aucun tenant du gouvernement nous dire pourquoi adopter ce bill. Personne ne l'a présenté privément. C'est un bill du gouvernement et j'appuie le gouvernement. J'ai fait de mon mieux pour l'aider à se faire élire, et j'ai fait de mon mieux à l'aider à conserver le pouvoir, mais je ne volerai personne.

J'ignore comment me prononcer sur ce bill. J'aimerais bien l'adopter, mais je ne voudrais pas priver quelqu'un au bénéfice de quelqu'un d'autre. M. Sinclair nous dit que ce taux n'est pas compensatoire. Si le bill est adopté, comment les chemins de fer en seront-ils dédommagés. Si le public canadien, pour aider les cultivateurs, impose un tel taux, il devra combler la perte. C'est la chose sensée à faire.

Le sénateur HORNER: Il ne s'agit pas de cela du tout. Il s'agit de déclarer que le colza est un grain. Toute l'affaire pourra être soulevée et étudiée plus tard, comme le sénateur Euler l'a dit. Si chaque livre de colza de l'Ouest canadien était moulue en farine, cette farine serait transportée au même taux que les autres céréales. Tout le raisonnement est étranger à la question.

Le sénateur PEARSON: C'est un bill du gouvernement qui a été adopté à l'unanimité à l'autre endroit. Inutile donc de faire comparaître un ministre ici.

Le PRÉSIDENT: Je me demande s'il ne serait pas utile pour le Comité de faire venir un ministre du gouvernement pour que nous lui disions que les chemins de fer nous ont informés qu'ils perdraient $2,500,000, ce qu'ils peuvent difficilement se permettre, et lui demander si le gouvernement songera à leur fournir une compensation supplémentaire.

Le sénateur ASELTINE: S'il a été adopté à l'unanimité, c'est que tout le monde était en faveur du bill. Je suis en faveur du bill moi aussi. Adoptons-le.

Le PRÉSIDENT: Nous ne sommes pas ici pour amasser des votes.

Le sénateur KINLEY: La décision a été prise par des votes.

Le sénateur ROEBUCK: Je désire exposer ma position. Je ne favorise aucune partie en cause. Je ne viens pas de l'Ouest. Je viens de l'Ontario. Je sais que l'Ontario et le Québec devront payer le coût de toute compensation que les chemins de fer toucheront à l'égard de la perte qu'ils subiront à cause de la présente mesure. Les vues du gouvernement m'importent peu. Le gouvernement veut peut-être se gagner des votes dans l'Ouest. Je l'ignore. Peu m'importe son attitude ou ce qu'il pourra nous dire plus tard sur la façon dont il se propose de dédommager les intéressés. Je parle au nom des gens que je représente et je ne suis pas disposé à me montrer généreux pour qui que ce soit. Je veux être juste, et est-il juste que les contribuables du Canada soient priés de forcer les chemins de fer à transporter du grain ou quoi encore

pour moins qu'il leur en coûte et d'en faire payer le coût par toutes les autres entreprises? Je pense que c'est injuste. Non seulement cela, mais nous, au Parlement, sommes constamment priés de verser des subventions pour tenir les chemins de fer en exploitation, pour les empêcher de tomber en faillite, mais je ne pense pas que ce soit le moment de nous montrer généreux. Je pense que nous devrions attendre pour adopter le bill, si jamais nous l'adoptons, d'avoir l'occasion de lire le rapport MacPherson. Qu'est-ce qui presse? Cette affaire traîne depuis des années déjà. Les producteurs de colza ont fait de l'argent. Ils ont rapidement accru la superficie qu'ils consacrent à cette culture. Ils n'éprouvent pas de difficultés financières, alors que les chemins de fer sont en mauvaise posture. Je pense que nous devions remettre à plus tard l'adoption de ce bill. Si vous voulez inviter le gouvernement à comparaître pour nous dire ce qu'il pense de l'affaire et ce qu'il fera de notre argent pour dédommager les chemins de fer, très bien, si vous pensez que cela va nous éclairer, mais que ces éclaircissements nous soient fournis ou non, je pense que nous devrions, dans l'intérêt des gens que nous représentons, les Canadiens, retarder toute décision à l'égard de ce bill jusqu'à ce que nous ayons pris connaissance du rapport MacPherson.

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, à cause de certaines observations qui ont été faites—particulièrement par le sénateur Roebuck—au sujet des taux non compensatoires, il semble que 90 p. 100 de nos délibérations ont porté sur l'Accord du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et on me permettra donc de dire mon mot. Tout d'abord, les chemins de fer ont reçu environ 22 millions d'acres de terre, pas seulement pour construire la ligne du Pas-du-Nid-de-Corbeau, mais pour construire le chemin de fer, et plus de 100 millions de dollars. Ils possèdent encore les droits aux ressources minérales de ces 22 millions d'acres de terre. Ils ont réservé ces droits lorsqu'ils ont vendu la terre et en tirent de 5 à 10 millions de dollars par an. Tout cet argent a été versé aux chemins de fer qui en perçoivent toujours, et cela devrait entrer en ligne de compte dans le coût du transport du grain. Si l'on additionne tout l'argent qu'ils ont reçu de ces 22 millions d'acres...

Le PRÉSIDENT: Par «ils», entendez-vous le Pacifique-Canadien?

Le sénateur STAMBAUGH: Oui, le Pacifique-Canadien.

Le sénateur PEARSON: Ou le National-Canadien.

Le sénateur STAMBAUGH: Le National-Canadien en a reçu un peu. Mais s'il perd tant d'argent que cela à cause du transport des grains, le Pacifique-Canadien devrait, à la première occasion, le céder entièrement au National-Canadien. Il n'y a pas un endroit de l'Ouest d'où l'on ne peut atteindre le National-Canadien en deçà de 50 milles; les cultivateurs devraient expédier leur grain par le National-Canadien et voir comment il s'en tirera. Mais nous devrions au moins tenir compte de ces 5 à 10 millions de dollars qui proviennent chaque année des droits miniers dont j'ai parlé, et si l'on ajoute ce montant au revenu provenant des tarifs-marchandises, les chemins de fer ne perdent certes pas d'argent à cause du transport des grains.

Le sénateur HORNER: Je propose que rapport soit fait du bill.

Le PRÉSIDENT: Deux propositions ont été formulées. L'une veut que nous remettions l'étude du bill. A cet égard, je tiens à signaler que nous ne pouvons pas la retarder bien longtemps, car il y est prévu qu'il doit entrer en vigueur le 1er août 1961. La deuxième proposition, qui est en fait une motion du sénateur Horner, veut que rapport soit fait du bill. C'est la seule motion dont nous soyons saisis à l'heure actuelle.

Le sénateur STAMBAUGH: J'appuie la motion du sénateur Horner.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer là-dessus?

Le sénateur ROEBUCK: C'est çà. Voyons où nous en sommes.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Horner propose, appuyé par le sénateur Stambaugh, que rapport soit fait du bill. Vous plaît-il d'adopter la motion?

Le sénateur ROEBUCK: Non.

Le PRÉSIDENT: Je prends donc le vote. Que les honorables sénateurs qui sont en faveur de faire rapport du bill lèvent la main.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: 12.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont contre.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: 5.

Le PRÉSIDENT: La motion est adoptée. Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

Des VOIX: Adopté.

Sur ce, le Comité s'ajourne.

APPENDICE «A»

COMPAGNIES MEMBRES DE LA «RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA»

Algoma Central & Hudson Bay Railway Company

Chemins de fer Nationaux du Canada

Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et lignes louées
- Dominion Atlantic Railway Company
- Quebec Central Railway Company
- Esquimalt and Nanaimo Railway Company

Great Northern Railway Company

Michigan Central Railroad

New York Central System

Northern Alberta Railways Company

Ontario Northland Railway

Pacific Great Eastern Railway

Chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador

The Chesapeake and Ohio Railway Company (Région du Nord)

The Midland Railway Company of Manitoba

The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company

Wabash Railroad Company

White Pass & Yukon Route

Quatrième session de la vingt-quatrième législature
1960-1961

LE SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill C-121, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1961 jusqu'au 30 juin 1962, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Président: L'hon. A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 13 JUILLET 1961

TÉMOINS:

De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:
M. Pierre Taschereau, conseiller juridique, et M. R. T. Vaughan adjoint au président

APPENDICE

Budget des immobilisations et compte du revenu estimatif—1960

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1962

25603-2—1

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

et les honorables sénateurs

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

50 membres
(Quorum 9)

*membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat

MERCREDI 12 juillet 1961

«La Chambre des communes, par son Greffier, transmet un message avec un bill C-121, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1961 jusqu'au 30 juin 1962, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», pour lequel elle sollicite son agrément.

Le bill est lu la première fois.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose, appuyé par l'honorable sénateur Higgins, que le bill soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose, appuyé par l'honorable sénateur Higgins, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

Mise aux voix, la motion est adoptée.»

Le greffier du Sénat,

J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 13 juillet 1961.

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président,* Aseltine, Blois, Brunt, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Gouin, Kinley, Lambert, Macdonald, McKeen, McLean, Paterson, Pearson, Smith (*Queens-Shelburne*), Smith (*Kamloops*), Stambaugh et Woodrow—19.

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

Le bill C-121 intitulé: Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1961 jusqu'au 30 juin 1962, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, est lu et étudié article par article.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Brunt, appuyé par l'honorable sénateur Blois, il est décidé que le rapport recommande que le Comité soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur ledit bill.

Me Pierre Taschereau, avocat des Chemins de fer Nationaux du Canada, et M. R. T. Vaughan, adjoint au président des Chemins de fer Nationaux du Canada expliquent les dispositions du bill.

Le Budget des immobilisations et le Compte du revenu estimatif des Chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année 1961, sont présentés (*Voir appendice*).

Après délibérations, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

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

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 13 juillet 1961.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été renvoyé le bill C-121 intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1961 jusqu'au 30 juin 1962, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», a, en conformité de l'ordre de renvoi du 12 juillet 1961, examiné ledit bill et en fait rapport sans amendement.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 13 juillet 1961

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été renvoyé le bill C-121 intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1961 jusqu'au 30 juin 1962, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», se réunit aujourd'hui à 10 heures 45 du matin.

L'honorable A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Sur motion dûment proposée et appuyée, il est convenu de prendre un compte rendu sténographique des délibérations du Comité sur le bill.

Sur motion dûment proposée et appuyée, il est convenu de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, comme par le passé, les représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada sont parmi nous pour éclaircir tout aspect du bill sur lequel les honorables sénateurs peuvent souhaiter une explication. Nous avons ici présents Me Pierre Taschereau, avocat-conseil, M. R. T. Vaughan, adjoint au président, M. W. G. Cleevely, administrateur du budget, M. A. P. Hawkin, directeur de la Division financière du ministère des Finances, et M. Walter Smith, représentant à Ottawa des Chemins de fer Nationaux du Canada.

On me dit que Me Pierre Taschereau est prêt à entamer nos délibérations par une explication d'ordre général. Êtes-vous d'accord pour donner la parole à Me Pierre Taschereau?

Des voix: D'accord.

M. Pierre TASCHEREAU, avocat-conseil des Chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, la loi qui régit la Compagnie du National-Canadien oblige celle-ci à soumettre à l'approbation du gouverneur en conseil un budget annuel que le ministre des Transports doit déposer devant le Parlement. Le budget se présente en deux parties. La première a trait au budget des immobilisations et la seconde concerne le budget d'exploitation et s'intitule: compte du revenu estimatif.

Le bill à l'étude a pour principal objet d'autoriser la prestation de fonds pour faire face aux dépenses d'établissement que le budget des immobilisations nécessite. Étant donné qu'en général l'approbation du Parlement n'intervient pas avant la mi-année, le bill investit en outre la Compagnie du National des pouvoirs financiers intérimaires pour le premier semestre de l'année à venir. Enfin, pour plus de commodité, les besoins financiers de la compagnie Air Canada sont incorporés au bill. Exception faite des montants et des articles 11, 12 et 13, qui sont nouveaux, le bill se présente sous une forme identique à celle qui, depuis longtemps, a été adoptée pour ses prédécesseurs annuels. L'article

11 prolonge d'un an la période pendant laquelle la Compagnie du National sera exemptée du versement à l'État d'un intérêt sur le montant de cent millions de dollars d'obligations et ce, conformément à l'article 4 de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada.

Le sénateur BRUNT: Cent millions de dollars, avez-vous dit?

M. TASCHEREAU: Oui, 100 millions de dollars.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cet article ne figurait-il pas au bill de l'année dernière?

M. TASCHEREAU: Non, il s'agissait d'un autre. Je vais en parler. C'est l'article 12.

L'article 12 est plus ou moins une réitération, ainsi que le Sénateur vient de le faire remarquer, d'une disposition qui existait déjà dans la loi de financement et de garantie de l'année dernière et qui confère à l'État, pour une année supplémentaire, le droit d'acheter des Chemins de fer Nationaux du Canada des actions privilégiées.

Le sénateur PEARSON: Depuis quand la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada est-elle en vigueur?

M. TASCHEREAU: Cette loi date de 1952 et, par conséquent, est en vigueur depuis presque 10 ans.

Le sénateur PEARSON: L'année dernière était-elle l'année d'expiration?

M. TASCHEREAU: Deux dispositions venaient à expiration, l'une à la fin de 1960 et l'autre à la fin de 1961.

Le sénateur PEARSON: Je vois.

M. TASCHEREAU: La Loi sur la révision du capital devait être revisée au bout des dix ans. En attendant une étude ultérieure, l'État a proposé de maintenir pendant une autre année les deux dispositions que je viens de mentionner.

Article 13,—

Le PRÉSIDENT: Vous parlie zdes articles 11 et 12?

M. TASCHEREAU: Oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Vous ne payez aucun intérêt maintenant, et ceci jusqu'au 1er janvier 1961, n'est-ce pas?

M. TASCHEREAU: En effet.

Le sénateur BRUNT: Ainsi vous prolongez simplement d'un an?

M. TASCHEREAU: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: L'article 13?

M. TASCHEREAU: L'article 13 vise à couvrir nos besoins en vue du remboursement des obligations qui viendront à échéance en 1962. La Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada permet le remboursement jusqu'à concurrence de 200 millions de dollars. A la fin de 1961 on aura presque complètement utilisé ce droit.

Nous devrons rembourser, le 1er janvier 1962, 30 millions et quelques dollars sur les obligations et l'article 13 nous autorise à financer cette opération de remboursement.

Le sénateur BRUNT: Vous demandez simplement ces 30 millions de dollars supplémentaires, et c'est tout?

M. TASCHEREAU: Oui. Nous voulons simplement obtenir la permission d'émettre des obligations substituées à celles qui arriveront à échéance.

Le PRÉSIDENT: Un remboursement de 30 millions de dollars?

M. TASCHEREAU: Oui.

J'aimerais, si le comité veut bien y consentir, lui donner une explication générale des principales dispositions de la mesure: les articles 3, 4 et 6.

Vous remarquerez que les articles 4 et 6 font état d'un chiffre de $76,800,000 qui ne correspond à aucun autre de ceux qui apparaissent dans l'article 3. Ceci tient à ce que l'article 3 traite du montant total de dollars en jeu dans les projets d'immobilisations des Chemins de fer Nationaux, lesquels s'étendent sur une période de 18 mois, du 1er janvier 1961 au 30 juin 1962.

Le sénateur BRUNT: Vous avez dit le nombre total de dollars... avez-vous bien dit «en jeu»?

M. TASCHEREAU: Oui, en cause, aurais-je dû dire.

M. VAUGHAN: Courant.

Le PRÉSIDENT: A prévoir?

M. TASCHEREAU: Oui.

Les articles 4 et 6 traitent d'une phase différente de la question: le financement extérieur de ces projets d'immobilisations au moyen d'emprunts au public et à l'État. Le programme d'immobilisations de l'année 1961 réclame une somme de $178,900,000, ainsi qu'on le voit à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 de l'article 3 et une somme de $76 millions, indiquée à l'alinéa *b*) de l'article 3, soit un total de $254,900,000 pour la période de 18 mois que les Chemins de fer Nationaux du Canada sont en mesure de financer autrement qu'au moyen d'emprunts au public ou à l'État. Ces autres sources proviendraient des accumulations de dépréciation et des amortissements d'escompte de dette fondée, etc., qui, au bout d'un certain temps, permettront de disposer de 162.1 millions de dollars.

Le sénateur BRUNT: La mesure n'en fait pas mention.

Le PRÉSIDENT: C'est dans la note explicative qui figure au regard de la page 3:

Accumulations de dépréciation et amortissements...

Ils entrent dans le revenu, n'est-ce pas?

M. TASCHEREAU: Oui.

M. VAUGHAN: Cette mesure nous habilite à en disposer.

M. TASCHEREAU: En déduisant ces 162 millions de dollars des besoins d'immobilisation totaux qui s'élèvent à 254.9 millions de dollars, on arrive au chiffre de 92.8 millions de dollars.

D'après nos calculs, nous ne serons pas en mesure d'achever, en 1961, une certaine partie des projets d'immobilisations et cette situation sera due à plusieurs facteurs tels que l'indisponibilité de matériaux, de main-d'œuvre, etc.... Nous estimons à 16 millions de dollars la valeur des travaux qui seront inachevés. Si l'on déduit ces 16 millions de dollars de la somme précitée de 92.8 millions de dollars, on arrive à un chiffre de 76.8 millions de dollars, soit le montant indiqué dans les articles 4 et 6. C'est également le montant qui ressort au bas des notes explicatives figurant au verso de la page 4 du bill. Cette somme de 76.8 millions de dollars représente le maximum que le ministre des Finances sera autorisé à prêter aux Chemins de fer Nationaux du Canada et ceux-ci auront la latitude d'emprunter, en vertu des dispositions dudit bill, soit au ministre, soit au public.

Le sénateur BRUNT: Ce chiffre est très près des 76 millions de dollars indiqués au paragraphe 2 mais n'a aucune relation avec lui?

M. TASCHEREAU: Oui, et c'est la raison pour laquelle je désirais donner cette explication car c'est assez confus.

M. VAUGHAN: C'est une coïncidence.

Le sénateur BRUNT: Il se trouve que c'est ainsi?

M. TASCHEREAU: Oui. En fait, les Chemins de fer Nationaux emprunteront un montant très inférieur à 76.8 millions de dollars car, au cours de la période envisagée, nous pensons vendre à l'État des actions privilégiées jusqu'à concurrence de 32 millions de dollars. Par conséquent, en pratique, la mesure autorise les Chemins de fer Nationaux à emprunter de l'argent et à émettre des obligations jusqu'à concurrence de 44.8 millions de dollars afin de financer les projets d'immobilisations s'étendant sur une période d'un an et demi et se montant au total à 254.9 millions de dollars.

Le sénateur BRUNT: Monsieur Taschereau, pourriez-vous me dire si vous avez une formule quelconque pour arriver au chiffre de 32 millions de dollars concernant la vente d'actions privilégiées?

M. TASCHEREAU: Ce chiffre est fondé sur l'article 6 de la Loi sur la révision du capital qui prévoit que le ministre des Finances achètera aux Chemins de fer Nationaux du Canada des actions privilégiées au taux de 3 p. 100 des recettes brutes de la Compagnie du National au cours de l'année. L'évaluation est faite sur une base mensuelle.

Le sénateur BRUNT: C'est une évaluation qui porte sur 32 millions de dollars?

M. TASCHEREAU: Oui.

Le sénateur BRUNT: Pouvez-vous emprunter cette somme à n'importe quel moment d'ici le 30 juin 1962?

M. TASCHEREAU: Parfaitement.

Le sénateur BRUNT: Vous n'êtes pas tenus d'emprunter dans le courant de votre année financière qui se termine le 31 décembre 1961?

M. TASCHEREAU: Non monsieur.

Le montant précité de 44.8 millions de dollars que nous serons autorisés à emprunter n'est pas pour le seul bénéfice des Chemins de fer Nationaux, mais comprend également la compagnie Air-Canada que j'ai mentionnée au tout début.

Peut-être intéresserait-il les sénateurs de connaître les détails. Pour 1961, l'emprunt de la compagnie du National se montera à 14.1 millions de dollars et atteindra un million de dollars dans le premier semestre de 1962. L'emprunt total pour le compte de la compagnie du National et la période de 18 mois sera donc de 15.1 millions de dollars, en vertu de cette loi.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous nous indiquer ici, Monsieur Taschereau, le montant équivalent des emprunts de l'année passée?

M. TASCHEREAU: Avec plaisir, monsieur. Si vous le permettez, je terminerai cette explication et produirai ensuite les chiffres demandés.

Le PRÉSIDENT: Bien. Je pensais qu'une comparaison entre les emprunts nécessaires pour chacune des deux années intéresserait le Comité.

M. TASCHEREAU: Oui. La différence est très marquée.

En 1961, l'emprunt de la compagnie Air-Canada se montera à 19.7 millions et, au premier semestre de 1962, à 10 millions de dollars, soit, pour cette compagnie, un total de 29.7 millions. Ce budget est le plus bas que nous ayons eu depuis des années.

Le PRÉSIDENT: C'est là où je veux en venir.

Le sénateur BRUNT: Est-ce le total de vos emprunts? Vous ne mentionnez pas d'emprunt pour l'exploitation de vos hôtels. Ne prévoyez-vous pas que vous devrez emprunter quoi que ce soit dans ce domaine? Les *Grand Trunk Western Lines* sont-elles incluses?

M. TASCHEREAU: Peut-être pourrais-je traiter ultérieurement de cette question?

Le sénateur BRUNT: Entendu.

M. TASCHEREAU: Pour en revenir à ce que je disais, il s'agit du budget le plus bas que nous ayons eu depuis longtemps. Je voudrais expliquer combien la réduction est importante et je l'appuierai sur les chiffres que le président a demandés. Cette réduction a été possible grâce à l'achèvement de la diésélisation en 1960 et de bon nombre d'autres vastes programmes de modernisation, ainsi qu'à l'abaissement de nos besoins en matériel neuf et en installations nouvelles, dû au déclin du trafic que nous avons subi l'année dernière. Mises à part les nouvelles constructions d'embranchements, ce fait nous a permis d'espérer être en mesure de financer la totalité de notre programme général d'immobilisations sur le rapport du capital et les produits de la vente des actions privilégiées. Nous croyons avoir raison de financer les nouvelles constructions d'embranchements au moyen d'emprunts, car nous continuons d'estimer que les embranchements doivent être rentables.

Le sénateur BRUNT: Nous donnerez-vous un tableau des nouvelles constructions d'embranchements? Le document que vous nous avez remis le contient-il?

M. TASCHEREAU: C'est en effet dans le budget.

Le PRÉSIDENT: Page 4, je crois, sénateur Brunt.

Le sénateur BRUNT: En effet.

M. TASCHEREAU: Si le Comité me le permet, je pense qu'il serait utile de faire un parallèle entre les chiffres qui apparaissent sur l'exemplaire du budget dont vous disposez et ceux qui apparaissent à l'article 3 du bill. En vous reportant à la page 1 du budget...

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire au document dactylographié qui a été remis aux membres du comité?

M. TASCHEREAU: ...Vous trouverez au bas de la page, sous les dépenses envisagées pour 1961, le chiffre de 162,900,000 dollars qui représente les dépenses de premier établissement en 1961, à la fois pour les Chemins de fer Nationaux et pour Air-Canada. Ce chiffre se compose des 178.9 millions de dollars qui apparaît à l'alinéa *a*) de l'article 3, moins les 16 millions de dollars que j'ai mentionnés au début et qui représentent le travail que nous ne pensons pas être en mesure d'achever dans l'année.

Le sénateur BRUNT: Parlez-vous de l'année civile?

M. TASCHEREAU: Je parle de l'année civile 1961.

Le sénateur BRUNT: Qui est aussi votre année financière... elles coïncident.

M. TASCHEREAU: Oui.

En ce qui concerne le premier semestre 1962, vous trouverez à la page 2 du budget, au début de la moitié inférieure de la page, le chiffre de 76 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Sous la rubrique «du 1er janvier 1962 au 30 juin 1962»?

M. TASCHEREAU: Exactement.

Ce chiffre apparaît à l'alinéa *b*) de l'article 3. Il représente les dépenses de premier établissement des Chemins de fer Nationaux pour le premier semestre 1962 et comprend la compagnie Air-Canada.

Le dernier chiffre de la page 2 du budget, 44 millions de dollars, apparaît à l'alinéa *c*) de l'article 3. Il représente ce que nous appelons quelquefois notre autorisation d'engagements—qui nous habilite à prendre des engagements—mais, en vertu du sous-paragraphe 5) de l'article 3 cette somme devra être inscrite dans un budget ultérieur, celui de l'année où elle viendra à échéance.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, elle ne fait pas partie des chiffres du budget de cette année. Il s'agit en fait de l'autorisation que vous désirez obtenir de prendre des engagements pour l'année prochaine, en conséquence de quoi vous viendrez nous voir l'année prochaine et vous nous demanderez ce montant?

M. TASCHEREAU: C'est exact.

Quant aux comparaisons avec l'année écoulée, je donnerai les chiffres pour chaque rubrique si le comité a la patience de m'écouter. Page 2 du bill: sous la rubrique Dépenses brutes d'établissement, le montant nécessaire cette année pour la propriété ferroviaire s'élève à 122 millions de dollars, en chiffres ronds. Le montant correspondant l'année dernière était, toujours en chiffres ronds, de 170 millions de dollars. Le second chiffre, concernant la construction d'embranchements, s'élève cette année à 14.5 millions de dollars et se chiffrait l'année passée par 2.2 millions de dollars. Le troisième chiffre, qui concerne les hôtels, est de 1.7 million de dollars cette année, contre 3.3 millions de dollars l'année dernière.

Le sénateur BRUNT: S'agissait-il principalement de Halifax?

M. TASCHEREAU: En effet, cette année la majeure partie de cette somme est destinée à l'achèvement des travaux d'agrandissement de l'hôtel Nova Scotian.

Le matériel réclame cette année 14.2 millions de dollars, contre 34.9 millions de dollars l'année dernière. M. Vaughan me rappelle que la page 5 du budget donne le détail des immobilisations hôtelières.

Dans le domaine de placements dans des compagnies affiliées, les besoins financiers d'Air-Canada s'élèvent cette année à 19.7 millions de dollars, contre 82.3 millions de dollars dans l'année écoulée. La rubrique «autres placements du même genre» se chiffre par 5.9 millions de dollars alors qu'elle s'établissait l'année dernière à 6.8 millions de dollars; enfin, le total de cette année se monte à 178.9 millions de dollars et s'établissait l'année dernière à 299,950,000 dollars.

Sont-ce les chiffres que vous désiriez?

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. Je trouve en effet que vous venez de faire une comparaison très intéressante.

M. TASCHEREAU: Nous serons, mes collègues et moi, très heureux de répondre à vos questions, tant sur la mesure que sur le budget.

Le sénateur PEARSON: Votre budget comporte un montant destiné à la sécurité aux passages à niveau...

Le sénateur BRUNT: A quelle page?

Le sénateur PEARSON: Page un du budget.

Le PRÉSIDENT: Ne pensez-vous pas qu'il serait plus commode d'examiner le budget une page à la fois?

Le sénateur PEARSON: Oui, ma question actuelle se rapporte au budget.

Le PRÉSIDENT: Oui. Après votre question, peut-être pourrions-nous revenir à la page un du budget.

Le sénateur KINLEY: Et si nous voulons poser une question relative à un article de la loi?

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez poser ces questions au moment où nous étudierons le bill article par article. Êtes-vous d'accord pour que nous étudiions maintenant page par page le budget dactylographié?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Taschereau, la page un des dépenses de premier établissement pour 1961, en dépit de tous ses détails, constitue bien un résumé?

M. TASCHEREAU: En effet. C'est le budget parlementaire qui indique en chiffres ronds ce dont nous pensons avoir besoin au point de vue dépenses d'immobilisations des différents postes.

Le sénateur BRUNT: Puis-je suggérer que les honorables sénateurs qui auraient des questions à poser sur l'un quelconque de ces postes les posent? S'il n'y a pas de question, nous passerons au suivant.

Le PRÉSIDENT: Je formulerai seulement une remarque, sénateur Brunt: cette page est en quelque sorte la récapitulation du budget dont les pages suivantes donnent le détail.

Le sénateur PEARSON: Aucun détail n'existe en ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau. Il s'agit d'une faible somme, mais c'est le seul poste qui accuse une légère augmentation cette année. Je voudrais savoir où en est actuellement l'installation des dispositifs de sécurité pour l'ensemble du pays?

M. TASCHEREAU: Bon nombre de projets font actuellement l'objet d'une étude suivie de la part de la Commission des transports du Canada, sénateur. Nous avons fondé le chiffre qui apparaît au budget sur l'ordre d'installation des dispositifs de sécurité aux passages à niveau que nous espérons recevoir de la Commission des transports du Canada.

Le sénateur PEARSON: A cet égard, vous attendez-vous à voir augmenter votre budget l'une de ces prochaines années?

M. TASCHEREAU: Tout dépend des projets qui pourront être mis à l'étude au cours d'une année donnée.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je savoir si vous envisagez certaines améliorations techniques des dispositifs de sécurité installés aux pasages à niveau des grand-routes... des améliorations techniques par rapport au système actuel de signalisation?

M. VAUGHAN: Sénateur, je veux seulement dire que vous devez comprendre que toutes ces mesures de sécurité relèvent de la juridiction et de la direction de la Commission des transports du Canada. Il y a le «Grade Crossing Fund» (Fonds des passages à niveau)—je crois que tel est son nom, qui se chiffre par 20 millions de dollars...

Le PRÉSIDENT: Il me semble qu'il a été considérablement relevé l'année dernière.

M. VAUGHAN: Oui, probablement l'a-t-il été, aussi le chiffre qui apparaît dans notre budget ne représente pas tout l'argent qui pourrait être consacré annuellement à l'installation de dispositifs de sécurité aux passages à niveau croisant les grand-routes.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je poser une question relative à la mise en œuvre de moyens techniques ou scientifiques. Le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau s'est grandement accru et je me demande si les responsables de la sécurité y songent...

M. VAUGHAN: Il est bien évident que la Commission des transports du Canada, et les sociétés ferroviaires comptent parmi leurs membres des techniciens qui se consacrent spécialement aux problèmes de sécurité, qui constituent l'une de nos préoccupations majeures. Vous avez parlé d'améliorations techniques. Vous avez les feux, les pendules avertisseurs, les signaux de croisement. On a tendance, aujourd'hui, à construire des sauts-de-mouton aux passages à niveau. Ceci est évidemment la dernière innovation, mais il existe des milliers et des milliers de passages à niveau au Canada et vous pouvez imaginer l'énormité du travail. Je comprends votre point de vue, qui est très important.

Le sénateur LAMBERT: J'ai pu me rendre compte qu'à certains passages à niveau de l'Ontario des accidents se produisent beaucoup trop fréquemment et il me semble qu'à ces endroits on devrait exercer une certaine surveillance, déterminer les points dangereux et les doter d'un dispositif de sécurité approprié.

M. TASCHEREAU: Je pense, sénateur, que vous serez content d'apprendre que bon nombre de projets sont en voie d'exécution en ce qui concerne cette question d'améliorations techniques. Il en est une qui me revient à l'esprit: l'utilisation de cataphotes pour la signalisation ferroviaire des passages à niveau. La Commission des transports du Canada étudie très sérieusement cette question et a, en fait, déjà ordonné—la première fois en 1959—l'emploi de cataphotes à bon nombre de passages à niveau coupant les grand-routes. J'ai ici une note qui indique que le premier ordre de ce genre a été donné en 1959 et qu'un autre ordre, comportant un état revisé des passages à niveau à munir d'une telle signalisation, a été émis en 1960. Ces ordres enjoignaient aux Chemins de fer Nationaux d'installer ces dispositifs à 1,100 passages à niveau spécifiés. Voilà, semble-t-il, un exemple de ce que l'on fait pour améliorer les dispositifs de sécurité.

Le sénateur LAMBERT: C'est déjà quelque chose, en tout cas.

M. VAUGHAN: L'autre point, sénateur, concerne l'installation de dispositifs de réflexion sur les wagons de marchandises. La réalisation est également soumise à la délivrance d'un ordre de la Commission des transports.

Le sénateur LAMBERT: Il est une question dans ceci qui relève autant de l'autorité des provinces que de celle des Chemins de fer; il s'agit de la proximité des grandes routes à circulation intense qui longent les voies ferrées principales. Je connais un cas où un éleveur de vaches laitières doit faire passer son troupeau, relativement nombreux, d'un côté à l'autre de la route et, pour ce, traverse les voies de chemin de fer afin d'atteindre sa ferme. Je suis persuadé que cette situation présente un aspect dangereux et j'estime qu'il faudrait prendre des dispositions appropriées.

M. VAUGHAN: Puis-je seulement dire qu'à mon avis les chemins de fer ont déjà apporté des améliorations notables grâce aux fonds prévus par la loi sur les passages à niveau et aux ordres de la Commission des transports du Canada. C'est une question qui fait l'objet d'une étude constante.

Le sénateur BRUNT: Monsieur Vaughan, la construction d'un passage à niveau est-elle toujours amorcée et entreprise en vertu d'un ordre de la Commission des transports ou est-elle toujours amorcée par la compagnie, de sa propre initiative et sans ordre de la Commission, ou par une municipalité dans ces mêmes conditions?

M. VAUGHAN: Je répondrai à cela, sous réserve d'une rectification de la part de M. Taschereau, que la plupart, sinon toutes, sont amorcées par un organe autre que la compagnie mais qu'il en irait autrement si la compagnie construisait une nouvelle ligne dans une région donnée.

M. TASCHEREAU: Par exemple, en ce qui concerne les lignes d'accès de Toronto, nous en avons pris l'initiative et nous nous sommes adressés à la Commission.

Le sénateur BRUNT: Le fait que la Commission des transports se charge de la plupart des décisions soulage tous les intéressés, des événements.

M. VAUGHAN: Sur l'initiative de la province, de la municipalité ou de la ville ou d'autres autorités selon le cas.

Le sénateur MCKEEN: Quel est votre article de dépense le plus important, les anciennes grand'routes qui existent depuis des années ou les nouvelles qui sont en cours de construction? Je parle, bien sûr, des passages à niveau.

M. TASCHEREAU: Je pense que c'est à peu près moitié moitié.

Le sénateur BRUNT: Vous traitez tout le monde de la même façon. Pouvons-nous poursuivre si personne n'a rien à ajouter à propos de la première page?

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs ont-ils encore des questions à poser à propos de la première page? Sénateur Pearson, êtes-vous satisfait?

Le sénateur BUCHANAN: Et les embranchements?

Le PRÉSIDENT: Nous y arriverons au moment du détail. La page 2 s'intitule «Relevé des autorisations requises en matière de finance à l'égard du budget de premier établissement». Il s'agit seulement de chiffres et non pas de détails relatifs à telles ou telles dépenses, n'est-ce pas?

Le sénateur BRUNT: Il me semble que ces rubriques se passent d'explication, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Les embranchements sont expliqués ailleurs mais il en est fait mention dans ce relevé.

M. VAUGHAN: L'objet de cette page est d'expliquer la provenance des fonds.

Le PRÉSIDENT: D'accord pour passer à la page 2?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'aimerais avoir certains renseignements à propos de la page 2. Monsieur Taschereau disposerait-il ici de renseignements sur Air-Canada? Je songe aux besoins financiers dans le cadre des dépenses brutes d'établissement du 1er janvier 1962 au 30 juin 1962, soit 10 millions de dollars. Le montant total pour l'année 1961 tout entière s'élève à 19 millions de dollars. En d'autres termes, il semble que nous autorisions pour Air Canada des dépenses d'établissement au même taux qu'en 1961. Quelle en est la destination? Poursuivons-nous le programme des nouveaux aéronefs? C'est ce que j'avais à l'esprit.

M. TASCHEREAU: Avant de répondre directement à votre question, Monsieur, j'aimerais faire remarquer qu'en dépit de l'inclusion dans le bill des besoins financiers d'Air Canada, cette Société administre indépendamment son propre budget, soumet un budget séparé et formule sur celui-ci ses propres observations.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui.

M. TASCHEREAU: Pourtant, j'aimerais beaucoup, répondre à votre question en vous lisant un extrait du budget soumis cette année par Air-Canada.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Faisons vite.

Le sénateur BRUNT: Il s'agit là de nouveaux aéronefs, n'est-ce pas Monsieur Taschereau?

M. TASCHEREAU: Le poste simple le plus important, tel que je m'en souviens—je tâche de mettre la main sur le budget d'Air-Canada—concerne les aéronefs.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle proportion des dépenses d'établissement ce poste représente-t-il? Soixante-quinze pour cent?

M. TASCHEREAU: Environ les deux tiers, je crois.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est ce que je pensais. Sauriez-vous quel a été le déficit d'Air-Canada l'année dernière?

M. TASCHEREAU: Il était, si ma mémoire ne me trahit pas, d'un peu plus de 2 millions de dollars et l'on prévoyait pour 1961 un excédent d'environ un demi-million de dollars.

Le sénateur BRUNT: Monsieur Taschereau, sur la base espèces liquides, Air-Canada avait-elle un déficit quelconque l'année dernière?

M. TASCHEREAU: Non.

Le sénateur BRUNT: Quel était l'excédent?

M. TASCHEREAU: J'essaierai de le trouver. Le revenu net d'exploitation d'Air-Canada, pour 1961, s'est élevé à $4,437,538.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur Taschereau, le coût

accru qui a provoqué un déficit était-il dû à des montants de dépréciation excessifs qu'il a fallu passer par profits et pertes en ce qui concerne les acquisitions de nouveaux aéronefs? Est-ce là la principale raison qui a entraîné un déficit l'année dernière et qui fait que nous espérons maintenant un excédent? Je n'ai pas besoin des détails.

M. VAUGHAN: Nous allions justement dire qu'à cet égard le personnel supérieur d'Air-Canada figure à un autre endroit. Est-il hors de propos d'en parler?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. VAUGHAN: S'il m'est permis de vous renvoyer aux Procès-verbaux et aux Témoignages du Comité Sessionnel des Chemins de fer, des Lignes aériennes et de la Marine marchande, fascicule 7, les représentants qui ont alors témoigné ont décrit... par suite de l'indisposition de M. McGregor, ils se sont efforcés de donner une explication et de répondre à la même question que vous venez de poser. Je préfererais ne pas essayer d'y répondre, si je pouvais remettre la chose à plus tard.

Le sénateur LAMBERT: Monsieur Gordon s'est-il efforcé de répondre aux questions qui ont trait à l'intérêt ou à la part des Chemins de fer Nationaux dans la Société Air-Canada?

M. VAUGHAN: C'est-à-dire que la Compagnie du National est, en fait, l'actionnaire.

Le sénateur LAMBERT: Elle est le principal actionnaire.

Le sénateur BRUNT: L'unique actionnaire.

M. VAUGHAN: Elle est l'unique actionnaire. M. Gordon a témoigné devant le Comité sessionnel d'Air-Canada...

Le sénateur LAMBERT: Si je puis interrompre, M. Gordon était lui-même présent il y a un an, quand nous examinions ce bill.

M. VAUGHAN: C'est exact.

Le sénateur LAMBERT: Et nous avons posé une question concernant le problème financier en relation avec Air-Canada et on a sans aucun doute saisi l'impression qu'il a donnée, surtout par son haussement d'épaules, que l'influence de la Compagnie du National sur les finances d'Air-Canada n'était pas proportionnelle à son apport ni à son emprise sur les actions de cette compagnie.

Le sénateur BRUNT: La compagnie du National possède toutes les actions.

M. TASCHEREAU: Sur ce point, vous pouvez vous rappeler que la Compagnie du National est le seul actionnaire et aussi que cette compagnie nomme cinq des neuf administrateurs d'Air-Canada, les quatre autres étant nommés par le gouverneur en conseil. C'est ainsi que nous sommes représentés au conseil d'administration. M. Gordon, qui est l'un des administrateurs d'Air-Canada, s'est efforcé, lors de ses témoignages devant les comités, d'expliquer les questions qui concernant Air-Canada, mais sans prendre sur lui la responsabilité de la présentation et du dépouillement du budget.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je suppose que vous n'avez pas de renseignement en réponse à cette question: le déficit de cette année est-il oui ou non dû, en majeure partie, à l'augmentation des intérêts, de la dépréciation et des frais d'exploitation des nouveaux appareils ou est-il dû en majeure partie à une baisse de revenu imputable à la concurrence du Pacifique Canadien?

M. TASCHEREAU: En fait, il y a eu beaucoup de discussion dans l'autre comité à ce sujet et les opinions ont été très partagées là-dessus.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): De la part des témoins?

M. TASCHEREAU: Sur le point particulier que vous avez soulevé?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais une différence d'opinions chez les témoins?

M. TASCHEREAU: Non. Pas de la part des témoins mais entre quelques membres du comité. C'est une des raisons qui fait que nous ne voudrions pas, étant donné que nous ne représentons pas Air-Canada, nous engager dans une discussion semblable.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): M. Gordon avait fait en comité une déclaration à ce sujet, n'est-ce pas?

M. TASCHEREAU: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A propos de ce qu'a mentionné M. Vaughan?

M. TASCHEREAU: Oui.

Le PRÉSIDENT: Comme les autres années, ce bill nous confie non seulement le soin d'étudier le budget de la Compagnie du National mais aussi celui d'Air-Canada; peut-être devrions-nous insister pour qu'un représentant d'Air-Canada assiste à nos réunions?

Le sénateur LAMBERT: Je crois que nous avons eu le directeur général d'Air-Canada à une ou deux occasions.

Le PRÉSIDENT: Il me semblerait souhaitable de demander, l'année prochaine, la présence d'un représentant d'Air-Canada à nos réunions, de façon qu'il puisse répondre aux questions concernant cette compagnie dans le cas où un honrable sénateur désirerait poser des questions sur celle-ci.

Le sénateur BRUNT: La réponse à la question de l'honorable sénateur figure au rapport d'Air-Canada; elle apparaît d'elle-même lorsqu'on examine le dernier rapport.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Les rapports financiers ne sont quelquefois pas tellement clairs lorsqu'il s'agit des questions que nous nous posons.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes toujours à la page 2 du bill, et ce n'est là qu'un sommaire.

Le sénateur BRUNT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous regardons la page 3, la ventilation des dépenses d'établissement envisagées suivant les différentes régions du réseau apparaît, ainsi que les différentes catégories des dépenses d'établissement. Sans doute quelques honorables sénateurs auront des questions à poser sur tel ou tel district. Puis-je commencer par la rubrique «Grands centres ferroviaires». Je constate que dans votre région du centre vous vous proposez des dépenses qui atteignent presque 44 millions de dollars. Ces dépenses concernent-elles le centre ferroviaire de Toronto ou un autre?

M. VAUGHAN: Oui, elles concernent le projet de la nouvelle voie de triage et de la ligne au nord de Toronto.

Le sénateur BRUNT: Monsieur Vaughan, pourriez-vous nous indiquer brièvement les limites de chaque région de manière que nous puissions nous situer.

Le PRÉSIDENT: Le région des Maritimes va de Halifax à Rivière-du-Loup, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui. J'allais justement vous montrer la nouvelle carte. Ainsi que vous avez pu l'entendre dire, nous avons tout récemment réorganisé le réseau et nous avons cinq régions là où nous en avions auparavant trois. J'ai une carte ici. Dans la région de l'Atlantique, la séparation se fait—et se dirige vers l'est à Rivière-du-Loup.

Le sénateur BRUNT: C'est-à-dire le district des Maritimes?

M. VAUGHAN: On l'appelle la région de l'Atlantique; et la nouvelle région du Canada central s'appelle la région du Saint-Laurent. Ces cinq régions ont été effectivement créées au 1er janvier de l'année mais je veux simplement vous expliquer que vous avez pu entendre dire que nous avions institué une organisation différente comportant plus de régions que celles qui apparaissent ici. L'année prochaine, notre budget sera présenté en fonction de ces cinq nouvelles régions.

Le sénateur BRUNT: Les honorables sénateurs peuvent-ils obtenir ce document?

M. VAUGHAN: J'en ai un exemplaire ici. Oui, les sénateurs pourraient en obtenir.

Le sénateur BRUNT: Pourriez-vous prendre la liste des membres du Comité des transports et communications et en envoyer un exemplaire à chacun de nous?

M. VAUGHAN: Si vous voulez voir l'un de ceux-ci, je vous l'enverrai car il présente de l'intérêt et explique la réorganisation en question.

Le PRÉSIDENT: Entre-temps, nous avons la région de l'Atlantique qui va jusqu'à Rivière-du-Loup et la région du Centre qui s'étend de Rivière-du-Loup à Fort-William, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: C'est exact, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Et la région de l'Ouest va de Fort-William au Pacifique?

M. VAUGHAN: Exactement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je ne puis me tenir d'exprimer ma curiosité. Que sont les $238,800 en face de la rubrique «Construction de nouvelles lignes, déviation ou abandon de lignes» dans la région des Maritimes?

M. VAUGHAN: Voyez-vous, monsieur, il existe un endroit connu sous le nom de *Blue Bell* dans le Nouveau-Brunswick. Il y a à cet endroit une déviation des voies destinée à éliminer un tunnel et un virage en épingle à cheveux.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): L'un des points où je veux en venir est que l'on ne posera pas de nouvelle ligne dans une région géographique qui n'était pas jusqu'ici dotée d'un service.

M. VAUGHAN: C'est exact, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Où en est la ligne de Springhill? Je crois que quelques négociations sont intervenues en vue d'une modification de cette ligne.

M. VAUGHAN: Si je me rappelle bien le détail de l'affaire, il s'agit d'une ligne qui va de la Jonction de Springhill à la ville de Springhill; cette ligne appartenait à la DOSCO qui a, par l'entremise de sa filiale, la *Cumberland Coal Company,* présenté à la Commission des transports une demande d'abandon de la ligne. Je crois que la Commission a statué il y a environ un mois ou deux et a autorisé l'abandon de la ligne ce mois d'août; je crois que c'est cela, n'est-pas sénateur Blois?

Le sénateur KINLEY: C'était la DOSCO?

M. VAUGHAN: Oh, qui que ce soit le requérant ou la filiale, la *Cumberland Coal Company,* la question est là. Cette ligne ne nous appartient pas.

Le sénateur KINLEY: Je pensais que la compagnie allait la reprendre.

Le sénateur BLOIS: Vous prenez vos désirs pour la réalité.

M. VAUGHAN: J'allais dire qu'on avait fait certaines démarches, peut-être dans ce sens. Nous avons dans cette région un excellent service de camionnage qui va de la Jonction de Springhill à Springhill, mais si des industries doivent

se développer par là et nécessiter des transports ferroviaires à Springhill, qu'il y ait une justification d'ordre économique pour cela et qu'il y ait quelque autre propriétaire de la ligne que la Compagnie du National, nous serions alors heureux de pénétrer dans la zone.

Le sénateur BRUNT: Vous consentiriez à accorder des privilèges d'utilisation des aiguillages.

M. VAUGHAN: Oui, mais il y a quelques aspects techniques que je n'ai pas abordés.

Le sénateur KINLEY: En fait, il n'existe actuellement aucun service-voyageurs vers Lunenburg. Vous envisagiez un autorail sur la rive sud, de Shelburne à Halifax et j'ai entendu vos représentants expliquer la situation à une réunion. Cela se passait au moment où vous projetiez un service-voyageurs vers la ville de Lunenburg qui est située à sept milles de Mahone Bay et vous avez laissé entendre que vous alliez essayer ce service d'autorail mais rien n'a été fait jusqu'à présent. Avez-vous des renseignements sur cette situation?

M. VAUGHAN: Je connais la région; je suis de la Nouvelle-Écosse. Je sais que c'est une contrée magnifique et aussi qu'il y a là d'excellentes routes. Nous avons essayé de faire quelques études des perspectives du trafic-voyageurs sur cette ligne. Nous nous sommes évidemment trouvés devant un service d'autocars organisé, très rapide et efficace, mais nous nous sommes néanmoins efforcés d'entreprendre des études sur les perspectives qu'offrirait un service d'autorail Halifax-Shelburne et les études que nous avons faites jusqu'à présent n'ont pas justifié la mise en service d'un autorail sur cette ligne. Je dirai néanmoins que nous n'avons pas d'autorails ou de rames Budd supplémentaires; nous n'en avons pas commandé d'autres. Je n'exclus pas la possibilité d'instituer un tel service car, s'il se révélait possible d'établir un service-voyageurs utile dans cette région, la question serait alors mise à l'étude.

Le sénateur KINLEY: Vous exploitez encore un service-voyageurs quotidien de Yarmouth à Halifax.

M. VAUGHAN: C'est sur le *Halifax and Southwestern* n'est-ce pas?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, simplement pour le procès-verbal je voudrais demander à M. Vaughan quelle situation il occupe au National-Canadien.

M. VAUGHAN: Je suis l'adjoint du président et président-directeur général.

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, je souhaiterais poser quelques questions à propos du *Pine Point Railway*.

Le PRÉSIDENT: Ce budget ne parle pas du tout du *Pine Point Railway*.

Le sénateur STAMBAUGH: C'est pourquoi je voudrais poser quelques questions sur celui-ci. Nous sommes sûrement autorisés à poser des questions relatives à cette ligne de chemin de fer, car on nous a donné à entendre que la construction serait entreprise cette année.

Le PRÉSIDENT: Je présume que tout ce que M. Vaughan pourrait vous répondre à ce sujet est que c'est là une question de politique gouvernementale. Il faudra que nous soyons saisis du bill concernant le *Pine Point Railway* avant qu'aucune somme puisse être affectée à la construction de cette voie.

Le sénateur BUCHANAN: Monsieur le président, j'allais poser une question semblable. Je vois qu'il est prévu un montant sous la rubrique «embranchements» conditionnels. Je me demande si une partie de ce montant doit être affectée au *Pine Point Railway*.

M. TASCHEREAU: La rubrique «conditionnel» doit englober plusieurs projets d'embranchements actuellement à l'étude et examinés avec les industries mais aucun n'intéresse la ligne de Pine Point.

Le sénateur BUCHANAN: N'intéresse pas précisément?

M. VAUGHAN: N'intéresse pas du tout.

M. TASCHEREAU: Notre budget ne prévoit pas l'aménagement de la voie de chemin de fer de Pine Point.

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président je voudrais tirer l'affaire au clair. Ce budget ne prévoit aucune dépense de quelque sorte que ce soit pour le chemin de fer de Pine Point, qu'il s'agisse d'arpentage ou de tracé.

M. VAUGHAN: Monsieur le président, je pourrais peut-être préciser la situation. Si je comprends bien et cela sous réserve d'une rectification de la part du ministère des Finances, les prévisions comportent un poste, non pas nos prévisions mais celles du ministère des Transports, pour le relevé de l'emplacement de la ligne de Pine Point. En outre, une résolution sur la ligne de Pine Point est inscrite au Feuilleton de la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Une résolution préliminaire au bill visant l'autorisation de construire cette ligne, je suppose?

M. VAUGHAN: Oui Monsieur, une résolution préalable à la présentation d'un projet de loi.

M. TASCHEREAU: A cet égard, le relevé que nous sommes en train de faire n'est pas pour nous; nous l'exécutons plutôt en tant qu'agents du Gouvernement.

Le sénateur BRUNT: Vous ne payez pas pour le relevé, mais vous fournissez le personnel, n'est-ce pas?

Le sénateur CONNELLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur Vaughan, pourrions-nous nous dire que, le moment venu, si vous devez construire cette ligne vous devrez obtenir l'autorisation du Parlement car elle aura plus de six milles de long?

M. VAUGHAN: Il doit y avoir un bill autorisant la construction d'une telle ligne. Elle aurait 400 milles de long.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et le projet actuel veut que vous construisiez cette ligne?

M. VAUGHAN: Nous effectuons actuellement le relevé, en tant qu'agents; l'affaire en est là.

Le sénateur BRUNT: Tout ce que vous faites est d'effectuer le relevé?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et la construction ou non de cette ligne par les soins du National-Canadien dépend de la loi qui sera proposée.

Le sénateur STAMBAUGH: Cela répond à ma question; je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Je remarque qu'une proportion énorme du montant destiné à la construction de nouvelles lignes, aux déviations ou aux abandons de lignes doit être dépensé dans la région centrale. Quels sont les principaux postes de ces 40 millions de dollars pour la construction de nouvelles lignes, la déviation ou l'abandon de lignes de la région centrale?

M. VAUGHAN: Ainsi que je l'ai dit, le total comprend évidemment la nouvelle ligne d'accès autour de Toronto.

Le PRÉSIDENT: Le montant doit être en grande partie dépensé à Toronto?

M. VAUGHAN: Oui.

M. TASCHEREAU: Je dois dire, à cet égard, que la somme que nous dépenserons cette année n'est pas de 40 millions de dollars. Nous pensons affecter aux lignes d'accès de Toronto, en 1961, $3,700,000 mais le coût total en jeu est de 40.4 millions de dollars.

M. VAUGHAN: Nous avons inscrit ce chiffre total pour vous donner une idée de l'ampleur du projet au lieu de présenter une demande isolée de 3 millions de dollars chaque année.

Le sénateur BRUNT: Quel était le montant total des dépenses pour la construction de cette ligne à Toronto qu'autorisait une loi spéciale du Parlement?

M. VAUGHAN: Environ 85 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'une grande partie de cette somme est comprise dans le montant de $43,982,000 destiné à l'aménagement des grands centres ferroviaires?

M. VAUGHAN: Oui, cela serait l'opération des centres.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je remarque qu'une somme considérable est affectée à la signalisation. Quel est le pourcentage des voies principales qui sont dotées du système de signal de block?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire le système de block ou le C.C.T. (contrôle centralisé du trafic)?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le signal de block.

Le sénateur BRUNT: Le système de signal de bloc est démodé; c'est le C.C.T. maintenant.

M. VAUGHAN: Il y a le signal de block automatique et aussi le système C.C.T. Nous disons que le système C.C.T. est un meilleur système de signalisation mais le block automatique est également un bon système de signalisation. Le procédé des instructions directes au chef de train est un autre système.

A la fin de 1960, 1,411 milles étaient dotés du signal de block automatique et 2,039 du système de contrôle centralisé du trafic, qui portent à 3,450 milles la longueur de voie ferrée dotée d'une installation de signalisation.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sur quelle longueur totale de voies ferrées?

M. VAUGHAN: Notre ligne principale a, selon moi, de 24,000 à 25,000 milles de long.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ainsi, il reste encore beaucoup à faire?

M. VAUGHAN: Le programme de signalisation est très vaste.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il ne sera pas terminé avant plusieurs années?

M. VAUGHAN: Nous procédons de façon ordonnée.

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

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas tout faire d'un seul coup. Nous équipons environ six sous-divisions par an.

Le PRÉSIDENT: Je présume que la plupart se situent dans l'Ouest car le chapitre de la signalisation comprend des dépenses prévues plus élevées pour la région de l'Ouest que pour n'importe laquelle des autres régions, soit $3,785,500.

M. VAUGHAN: On prévoit l'achèvement de l'installation de trois C.C.T. en 1961. Il s'agit de Chipman-Pacific Junction à Napadogan (Nouveau-Brunswick); Harte-Portage la Prairie à Rivers (Manitoba) et Miniota-River (Manitoba) à Melville (Saskatchewan). Je pourrais vous en citer davantage en abordant 1962 mais peut-être ceci suffit-il?

Le PRÉSIDENT: Y-a-t-il d'autres questions à propos de la page 3?

Pouvons-nous passer à la page 4 intitulée «Construction d'embranchements»? Un honorable sénateur veut poser une question à ce sujet.

Le sénateur BUCHANAN: Cela répond à ma question, Monsieur le président.

Le sénateur PEARSON: En ce qui concerne les chiffres du haut vous avez 40,825,000 pour Beattyville, Chibougamau et Saint-Félicien, 4,500,000 pour Sipiwesk-Thompson et 10,165,000 pour Optic Lake-Chisel Lake. Dans le cas de Beattyville-Chibougamau-Saint-Félicien, il s'agit de 35 millions de dollars.

M. TASCHEREAU: Dans le cas de Beattyville-Chibougamau-Saint-Félicien, l'État a versé une subvention au National-Canadien. Les autres embranchements, Sipiwesk-Thompson et Optic Lake-Chisel Lake n'en ont pas reçu.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Pearson a demandé pourquoi la dépense prévue est de $40,825,000 et que vous n'avez dépensé en fait, jusqu'à présent, que 34.7 millions de dollars. Une subvention doit-elle l'assurer?

M. TASCHEREAU: En fait, nous avons dépensé, à la fin de 1960, 34.7 millions de dollars et nous pensons que l'achèvement de l'embranchement, qui est un travail de finition, réclamera 142,000 dollars.

M. VAUGHAN: Je crois que les chiffres qui apparaissent ici figurent dans le statut original de 1954 qui autorise la construction de l'embranchement. Afin d'assurer la conformité avec le statut, nous avons alors indiqué la prévision. Nous soumettons chaque année au Parlement un rapport provisoire conformément au statut. Nous indiquons quel était le chiffre de départ.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que les prévisions en 1954 étaient de 40.8 millions de dollars et que vous avez actuellement achevé la ligne pour $34,788,-000, sous réserve de l'addition d'un faible montant de 142,000 dollars pour terminer les travaux? Est-ce bien cela?

M. VAUGHAN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Ceci est tout à fait en dehors de la subvention que vous avez reçue pour cette ligne?

M. VAUGHAN: Si je puis prendre quelques instants, je pourrais examiner la chose. Si vous voulez poursuivre, j'y reviendrai plus tard et vous donnerai les chiffres.

Le sénateur BRUNT: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Y-a-t-il d'autres questions sur la «construction d'embranchements»?

Passons-nous à la page 5?

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, avant d'abandonner la page 4, j'aimerais avoir une petite explication sur la signification de cette dépense conditionnelle de 10 millions de dollars.

M. TASCHEREAU: Ces 10 millions de dollars concernent, comme il est dit, les nouveaux embranchements. Ils sont réservés à un certain nombre de projets qui font l'objet d'une étude attentive en ce moment et qui aboutiront ou non au cours de l'année en cours. Si nous passons à l'exécution de l'un quelconque de ces projets pour lesquels ce poste conditionnel a été inscrit au budget, nous devrons revenir devant le Parlement avec un bill spécial pour l'embranchement.

Le PRÉSIDENT: Seulement si la longueur de l'embranchement est supérieure à six milles?

M. TASCHEREAU: C'est exact. Lorsque je parle d'embranchements, je pense à ceux de grande longueur.

Le sénateur STAMBAUGH: Vous avez dit que quelques-unes de ces questions sont à l'étude ou, à tout le moins, que vous y pensiez.

M. TASCHEREAU: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: Ce poste conditionnel comprend-il une prévision de dépense au bénéfice de la ligne de Pine Point?

M. TASCHEREAU: Non monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 4, messieurs?

Page 5: Budget des immobilisations pour l'année 1961, hôtels.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, je prends le poste qui concerne le «Nova Scotian, Halifax (Nouvelle-Écosse)». Il s'agit évidemment d'un budget d'immobilisations mais je voudrais dire combien louable est l'extension du service hôtelier à Halifax et comme elle a donné à cette ville un excellent hôtel. Je remarque qu'il semble faire ses frais et nous en sommes très heureux. C'est pourquoi je cite ici à contre-cœur une remarque que j'ai lue dans la presse concernant le Château-Laurier, ici à Ottawa. L'article disait que cet hôtel était déficitaire, attribuant cet état de choses au fait qu'il loge des membres du Parlement. J'ai habité cet hôtel plusieurs années et je crois connaître assez bien la question. J'estime que ce propos est injustifié et erroné. On a dit que cet hôtel n'avait pas de travail pendant les weekends. Les seules personnes que je connaisse qui habitent cet hôtel pendant les weekends sont les députés des circonscriptions éloignées mais il semble que se soit produit récemment une affluence de jeunes gens venus de tous les endroits du pays qui descendent à cet hôtel et contribuent dans une certaine mesure à remplir les vides. Je trouve que ce fait est excellent. Mais j'estime qu'il n'est pas bon de dire au public que le Château-Laurier est La Mecque des parlementaires.

Étant donné que nous passons un contrat de résidence pendant toute la durée de la session, on nous fait un taux inférieur au taux habituel. La plupart des parlementaires de l'Ontario et du Québec rentrant dans leurs foyers pour les fins de semaine, il va de soi que, n'étant là que certains jours de la semaine, ils paient davantage.

Il semble qu'Ottawa ne soit pas la ville rêvée pour passer les fins de semaine. Au cours des années où je suis entré à l'hôtel, j'ai parlé aux membres du personnel hôtelier et ils m'ont dit qu'ils perdaient toujours de l'argent pendant les fins de semaine. De plus, peu de parlementaires peuvent se permettre de rester au Château-Laurier.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): L'hôtel est maintenant trop cher pour nous.

M. VAUGHAN: Je ne vous suis pas, Sénateur.

Le sénateur KINLEY: Je dis que beaucoup de députés ne restent pas au Château-Laurier parce qu'ils n'en ont pas les moyens. Je n'ai rien à dire contre le Château-Laurier. J'y ai séjourné à l'occasion pendant vingt ans. Le service est bon et je ne pense pas qu'il existe de meilleur hôtel au pays, mais dire dans un comité que nous sommes un facteur déterminant du déficit du Château-Laurier n'est pas un propos que nous aimons voir noir sur blanc. J'y ai toujours payé mon écot et je ne me plains pas, mais je m'insurge contre ce genre de publicité.

M. VAUGHAN: Sénateur, peut-être pourrais-je citer ici les paroles échangées au comité de la Chambre des communes car il aidera à éclairer lanterne et à comprendre comment la situation est survenue. Je cite un extrait de la page 55 des Procès-verbaux et Témoignages, Fascicule 4, du comité.

> M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi le Château-Laurier, séparément, a-t-il perdu de l'argent pendant que les autres hôtels dans certains des plus grands centres en faisaient?
>
> M. GORDON: Eh bien...
>
> Le PRÉSIDENT: N'allez pas dire qu'il ne fait pas payer les députés et les sénateurs.
>
> M. FISHER: Est-ce que, dans l'ensemble, le Château-Laurier a réalisé un bénéfice au cours des dernières années?

M. GORDON: Non. Un des problèmes que pose le Château-Laurier est très évident. Il est fort peu fréquenté pendant les fins de semaine à cause de la nature de sa clientèle. De plus, nous avons pour ligne de conduite de ne pas permettre à cet hôtel de s'engager à recevoir trop de monde pendant les sessions de la Chambre des communes. Il fut un temps où il était possible de prédire à peu près justement quand la Chambre des communes serait en session, mais les prédictions de ce genre nous sont interdites depuis quelque temps. Il en résulte que nous n'acceptons d'y recevoir un congrès qu'en tremblant de crainte qu'il n'entre en conflit avec les séances de la Chambre des communes. A cause de ce premier droit, qui est tacite, il est difficile pour la direction de laisser venir une clientèle qu'elle pourrait avoir autrement.

C'est une remarque qui a effectivement été formulée après que quelqu'un eut mis le sujet sur le tapis et je vous assure qu'elle ne contenait aucune critique implicite de quelque sénateur ou député que ce soit.

Le sénateur KINLEY: Je crois qu'il a été dit dans la presse que c'était la faute des membres du Parlement...

M. VAUGHAN: On sait que la presse ne rapporte pas toujours les paroles textuellement.

Le sénateur KINLEY: Je n'ai pas lu le rapport du comité, mais j'ai lu l'article dans la presse et j'ai pensé qu'il était injuste et indigne.

M. VAUGHAN: Je suis heureux que vous ayez abordé le sujet, car il y a là quelque chose qui peut donner lieu à des malentendus. Peut-être ma citation aura-t-elle clarifié la situation, car nous prisons fort votre clientèle. Le Château-Laurier occupe une situation de premier plan à Ottawa, capitale du Canada, et nous espérons qu'il répond aux besoins de la capitale et de ceux qui sont ici pour servir le pays.

Le sénateur MCKEEN: J'ai cru comprendre que lorsqu'on a construit le Château-Laurier, l'un de ses buts était d'offrir aux parlementaires un lieu de séjour, pendant les sessions du Parlement et afin qu'ils ne soient pas obligés de parcourir la ville à la recherche d'un logement. Je puis dire que depuis que je viens à Ottawa je descends au Château-Laurier et que j'ai toujours eu un excellent service. Le Château est toujours en mesure de s'occuper de nous et c'est une chose sur laquelle nous comptons. La seule objection que j'ai à faire est que les tarifs ont presque doublé depuis que je viens à Ottawa, mais je suppose qu'il en va de même dans tous les hôtels. J'estime la critique injuste, si tant est qu'il y ait eu critique.

M. VAUGHAN: Je ne pense pas qu'il y ait eu critique et je crois vous avoir bien défini l'objet des observations que je vous ai lues.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je dire que j'avais l'impression que depuis quelques années le Château-Laurier était le seul hôtel du réseau qui faisait des bénéfices. Depuis quand n'en est-il plus ainsi?

M. VAUGHAN: Je puis vous trouver les chiffres à l'instant, Sénateur.

Le sénateur LAMBERT: Ne pouvez-vous pas me les donner au pied levé? Je suppose que j'ai raison en disant qu'en tout cas, depuis longtemps l'exploitation du Château n'a pas été productive de bénéfices.

Le sénateur POULIOT: Monsieur le président, bien que je ne sois pas membre du comité, me permet-on de poser une question?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez faire tout ce que vous voulez ici, sénateur Pouliot, excepté de voter.

Le sénateur POULIOT: Merci. Je regrette que M. Donald Gordon n'ait pas daigné paraître en personne devant votre comité alors qu'il ne s'est pas présenté au comité de la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Peut-être devrais-je l'expliquer. J'ai été averti avant que le comité se mette à l'œuvre que M. Gordon avait pris quelques jours d'un repos bien gagné mais que, si le comité insistait ou désirait vivement l'entendre, il se déplacerait.

M. VAUGHAN: Si je puis dire, monsieur le président, M. Gordon s'est absenté de la ville pour quelques jours. Ainsi que vous le savez, nous n'avons reçu l'avis de la séance de ce comité que tard hier...

Le sénateur POULIOT: C'est uniquement parce que je souhaitais lui poser une question très personnelle.

M. VAUGHAN: Je veux seulement dire, Sénateur, qu'on peut joindre M. Gordon et qu'il peut être ici cet après-midi.

Le sénateur POULIOT: Je vais vous dire quelle question je souhaitais poser. J'allais demander si on lui avait offert de devenir gouverneur de la Banque du Canada.

Le sénateur BLOIS: Monsieur le président, ceci n'a aucun rapport avec l'audition des témoignages.

Le sénateur POULIOT: C'est tout ce que je voulais savoir.

Le sénateur MCKEEN: Nous savons maintenant que M. Gordon viendra, si nécessaire.

Le sénateur BLOIS: Je ne pense pas que personne trouve à redire à l'absence de M. Gordon. Nous obtenons tous les renseignements dont nous avons besoin et sommes comblés avec les personnes présentes.

Le sénateur POULIOT: Je suis très heureux, évidemment, de savoir qu'il daigne venir.

Le sénateur PEARSON: Monsieur Vaughan a-t-il la réponse à la question que je lui ai posée sur les dépenses des embranchements?

M. VAUGHAN: Oh! oui, à propos du Chibougamau?

Le sénateur PEARSON: Oui.

M. VAUGHAN: J'avais ce renseignement il y a un moment. Ainsi que je l'ai dit, la prévision originale figurant au statut était de 40 millions de dollars et au fur et à mesure que nous avançons dans la construction de l'embranchement, nous atteindrons 35 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Et vous déduirez la subvention de ce chiffre?

M. VAUGHAN: Ce chiffre comprend la subvention. La prévision de 40 millions de dollars comprenait également la subvention.

M. TASCHEREAU: Sous bénéfice de vérification, puis-je ajouter que le montant de 40 millions de dollars comprend probablement les 15 p. 100 habituellement ajoutés dans des bills de cette nature pour parer à l'imprévu.

M. VAUGHAN: Je puis ajouter quelque chose pour préciser. La dépense prévue était de 35.5 millions de dollars et la prévision de dépassement, de 5.1 millions de dollars. Nous arrivons au coût de 35.0 millions de dollars qui est, en fait, très proche de notre prévision.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, pendant l'exposé du National-Canadien à la Commission royale des Transports, l'un des facteurs qui, dans cet exposé était représenté comme contribuant au déficit et à la situation financière dans laquelle se sont trouvés les Chemins de fer Nationaux du Canada était qu'en vertu du satut, la compagnie devait transporter et avait en fait transporté à titre gracieux les députés et les sénateurs ainsi que leurs épouses et les personnes à leur charge.

La presse a donné, je crois, au public de ce pays la fausse impression que nous étions en grande partie responsables du déficit du National-Canadien. Afin de que nous puissions tirer la question au clair, possédez-vous un chiffre sur ce que ce transport gratuit a coûté aux Chemins de fer Nationaux au cours d'une année quelconque?

M. VAUGHAN: Si je puis un peu mieux situer la question, et je n'entrerai pas dans trop de détails, les Chemins de fer Nationaux ont présenté une demande à la Commission royale concernant la question de la gratuité des transports. Auparavant, la compagnie avait elle-même supprimé la gratuité de transport accordée à d'autres catégories de personnes dont la liste est donnée, je crois bien, dans l'Ordre 656 de la Commission.

Il est évident que les membres du Sénat et de la Chambre des communes ont un droit statutaire à voyager...

Le sénateur MCKEEN: Puis-je faire une rectification? Il a dit les membres du Parlement et les sénateurs. Nous sommes membres du Parlement.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): On dit en général en parlant des membres de l'autre endroit les membres du Parlement.

M. VAUGHAN: Les membres du Parlement sont membres du Sénat et membres de la Chambre des communes?

Le PRÉSIDENT: Exactement.

M. VAUGHAN: De toute façon les deux compagnies présentèrent à la Commission royale une demande visant à supprimer du fardeau qui pesait sur elles du fait de l'obligation à quelques transports gratuits en vertu de certains statuts. Je n'ai pas le libellé exact de notre demande, c'en est la substance. De plus, vous verrez que la Commission a traité de ce point particulier dans le Volume 1 de la Commission royale MacPherson.

Pour autant que les personnes à charge des membres du Parlement soient en cause, elles relevaient d'une autre catégorie de transport autorisé en vertu de l'ordre particulier que j'ai mentionné, partant du fait que les membres du Parlement avaient un droit statutaire; il s'agissait d'un pouvoir discrétionnaire que les chemins de fer avaient exercé pendant de nombreuses années. Quant aux chiffres, la compagnie du Pacific-Canadien indiqua celui de $6,700,000 pour tous les transports gratuits. Nous n'avons donné aucun chiffre concernant les membres du Parlement. Nous ne possédons aucune donnée de ce qu'occasionnerait le transport des membres du Parlement ou des personnes à leur charge. Ceci répond-il à votre question?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cela n'y répond pas, mais c'est le mieux que vous puissiez faire. Permettez-moi de vous poser cette question: pourquoi n'effectue-t-on aucune compilation de ces laissez-passer de voyages d'aller et retour et des notes que le contrôleur prend de nos numéros de laissez-passer, nos numéros de certificat lorsque nous utilisons le réseau, de telle sorte que la compagnie sache exactement quels auraient été les prix des voyages si nous avions dû les acquitter?

M. VAUGHAN: Si l'on juge nécessaire ce genre de compilation, on peut le faire établir, car, vous le savez, les laissez-passer de voyages sont, en fin de compte renvoyés à leur source et il est pris note du certificat utilisé pour aller, disons d'Ottawa à Halifax. On n'a pas jugé nécessaire d'avoir ce renseignement au cours des années.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Non, on ne l'a pas du tout jugé nécessaire, mais il me semble que c'est le genre de renseignement que le public devrait connaître vu les conclusions du public à la suite de la démarche conjointe effectuée par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. J'ai eu

quelques entretiens particuliers avec des gens qui m'ont dit que telle avait été leur impression. Ils ne comprennent pas que le transport gratuit dont parle la demande englobe tous les genres et toutes les catégories de personnes, dont le nombre est immense, et que le coût total n'a rien à voir avec le coût réel du transport gratuit des membres du Parlement au cours de leurs nombreux voyages à Ottawa dans l'exercice de leurs fonctions. J'estime qu'on a eu grandement tort de ne pas donner ces renseignements au public.

M. VAUGHAN: Je crois que le Rapport McPherson expose la question plus clairement que je ne le puis, mais j'aimerais faire une autre observation. La demande du National-Canadien ne réclamait pas que la gratuité du transport accordée aux membres du Parlement soit supprimée.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): La compagnie ne pouvait pas le demander.

M. VAUGHAN: Ou n'importe quelle compagnie de chemin de fer; ou le Pacifique-Canadien.

Le sénateur LAMBERT: J'aimerais ajouter quelque chose à ce qu'a dit le Sénateur Smith, qui a traduit mes propres sentiments et je pense qu'en agissant de la sorte je me fais l'interprète de beaucoup de gens, parlementaires et autres; le renseignement qui pourrait provenir d'une compilation, comme l'a proposé le Sénateur Smith, serait une contribution particulièrement souhaitable à l'information du public sur cette question. Je ne parle pas ainsi par égard particulier pour les membres du Parlement ou les personnes à leur charge, mais il existe un courant d'opinion très marqué dont l'écho m'est souvent parvenu et selon lequel nous serions considérablement en retard sur la pratique des États-Unis qui prend en charge les frais de voyage subis par les fonctionnaires dans l'exercice de leurs fonctions. Je pense que c'est là une question que l'on soulèvera probablement dans notre Chambre d'ici quelque temps car elle intéresse l'aspect économique de ce réseau de transport public. Pour ces raisons, je suis d'avis que toutes les données qui pourront être fournies à ce comité ou à un comité de l'autre endroit,—les données concernant le problème de la gratuité de transport,—devraient être réunies aussitôt que possible.

Le sénateur MCKEEN: Il y a une autre question que j'aimerais maintenant amener sur le tapis. Les dépenses que nous faisons pendant que nous assistons aux séances du Parlement ne sont pas autorisées comme dépenses subies dans le cours normal des événements. Par exemple, un sénateur peut dépenser annuellement de 3,000 à 4,000 dollars en frais d'hôtel, de subsistance et de voyages dans l'exercice de ses fonctions au Parlement,—et il n'a droit qu'à deux billets d'avion seulement,—il ne peut pas déduire ces dépenses de son revenu et elles sont payées à même un revenu déjà entamé par l'impôt. J'estime que nous devrions être au moins autorisés, si l'État ne paie pas nos dépenses, à les déduire de notre revenu imposable.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je suis certain que le National-Canadien nous appuiera à cet égard.

Le PRÉSIDENT: C'est une question intéressante, Messieurs, mais ne nous écartons-nous pas un peu du sujet du bill?

Le sénateur KINLEY: Mais c'est la seule chance que nous ayons de discuter la question en comité et il me semble que si nous voulons aboutir à une décision quelconque sur les déductions, c'est ici l'endroit pour en parler.

Le PRÉSIDENT: Oh oui, je suis tout à fait d'accord.

M. TASCHEREAU: Nous avons pris note de vos observations.

Le sénateur PEARSON: Je vois que la liste ne mentionne pas le Bessborough Hotel de Saskatoon. A-t-il été récemment réfectionné ou meublé?

M. VAUGHAN: Cela veut tout simplement dire que nous n'envisageons aucune dépense cette année et que nous n'avons pas estimé qu'aucune soit nécessaire.

Le sénateur PEARSON: A l'heure actuelle?

M. VAUGHAN: Oui Monsieur.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec la page 5?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: La page 6 s'intitule «Chemins de fer Nationaux, Budget des Immobilisations—année 1961—Matériel». Avez-vous des questions à poser? Peut-être pourrais-je soulever une question à propos de la rubrique «Additions, transformations et véhicules routiers». Je suppose, monsieur Vaughan, que l'on y traite des questions relatives aux opérations de transport de marchandises des Chemins de fer Nationaux?

M. TASCHEREAU: Je pense qu'on pourrait examiner cette question au moment de l'examen de la page 7 sous la rubrique *Canadian National Transportation Limited* d'un montant de 5 millions de dollars. C'est notre filiale de transport routier.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons donc terminé avec la page 6? Nous passerons donc à la page 7 intitulée «Placements dans les compagnies affiliées».

Le sénateur KINLEY: Puis-je demander pourquoi il existe une dépense d'établissement en ce qui concerne le *Chicago and Western Indiana Railroad?*

M. VAUGHAN: Le National-Canadien a dans ce chemin de fer un placement qui représente 20 p. 100 des actions de cette compagnie.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien les autres compagnies possèdent le solde?

M. VAUGHAN: C'est exact, un certain nombre de compagnies des États-Unis. C'est un chemin de fer qui est rattaché à notre propre filiale la *Grand Trunk Western Railroad* et, en vertu de l'accord relatif à l'acquisition des actions, nous sommes tenus d'avancer une part proportionnelle des besoins financiers de cette compagnie.

Le sénateur PEARSON: Ceci représente-t-il la dépense pour le contrôle conjoint des terminus ou seulement pour le chemin de fer?

M. TASCHEREAU: On me dit que c'est une dépense d'établissement.

Le sénateur PEARSON: De la compagnie?

M. TASCHEREAU: Oui.

M. VAUGHAN: C'est un accord qui existe depuis plusieurs années et qui se rattache à nos opérations aux États-Unis et, ainsi que l'indique notre rapport annuel, nous y participons à concurrence de 20 p. 100.

Le sénateur KINLEY: Est-ce une participation rémunératrice?

M. VAUGHAN: C'est-à-dire qu'elle forme un complément à nos opérations aux États-Unis.

Le sénateur WOODROW: Le *Chicago and Western Indiana Railroad* est-il exploité à perte?

M. VAUGHAN: Il faudrait que je vérifie cela. Puis-je prendre note de la question pour le moment?

Le sénateur WOODROW: Oui certainement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur le poste de 5 millions de dollars de la *Canadian National Transport Limited?*

Le sénateur KINLEY: On a entendu un tas de commentaires l'autre jour à propos de ces camionneurs en concurrence.

Le sénateur BUCHANAN: C'est-à-dire savoir si les plaintes des transporteurs routiers avaient une base juridique.

Le PRÉSIDENT: Je pense que ce poste vise à couvrir les dépenses d'établissement pouvant survenir pendant l'année en cours et l'acquisition d'autres voies de transport de marchandises?

M. VAUGHAN: Ce poste est en général destiné à la poursuite de notre programme d'intégration rail-route de même qu'à réaliser l'acquisition d'autres voies de transport de marchandises choisies.

Le sénateur PEARSON: Utilisez-vous ces compagnies de transport routier que vous avez achetées dans votre réseau de transport rail-route?

M. VAUGHAN: Oh oui, elles entrent dans ce transport ainsi que dans celui de la voie.

Le sénateur PEARSON: Combien de compagnies de transport routier avez-vous achetées, à l'heure actuelle? Ai-je le droit de poser cette question?

M. VAUGHAN: Oui Monsieur, vous en avez le droit. Si je puis lire une partie de l'état que j'ai sous la main, nous aurons peut-être l'explication voulu. Lorsque, au début, nous avons considéré la question du transport de marchandises, nous avons estimé tout d'abord que pour obtenir une exploitation routière valable, il nous fallait posséder les permis appropriés. On a étudié de nombreuses compagnies de camionnage et, dans le seul Canada de l'Ouest, les permis d'exploitation de dix compagnies différentes ont été analysés. Puis les entreprises *Midland Superior Express Limited, Empire Freightways Limited* et *East-West Transport Limited* ont été choisies et achetées, en totalité ou en partie. C'était le groupe occidental. Dans le Canada oriental nous avons acheté l'*Eastern Transport Limited,* la *Sydney Transfer Limited;* en tout, cinq exploitations de camionnage; vous les verrez figurer dans le rapport annuel comme des compagnies totalement acquises à l'exception de la *Midland Superior* qui ne nous appartient pas entièrement; nous possédons 49 p. 100 des actions.

Le sénateur PEARSON: Trouvez-vous plus avantageux d'acheter ces lignes de transport-camion dans des régions éloignées de votre chemin de fer et de vous en servir comme moyen d'alimentation de votre ligne ferroviaire ou doublez-vous le service ferroviaire?

M. VAUGHAN: Notre plan d'ensemble est un plan d'intégration rail-route, l'un complétant l'autre. Nous sommes maintenant lancés et l'ensemble prend graduellement une forme très satisfaisante. Je pense que dans les Maritimes nous avons peut-être l'un des meilleurs services rail-route intégrés qui soit au Canada.

Le sénateur KINLEY: Comment?

M. VAUGHAN: Je disais, Sénateur Kinley, que j'estime que dans les provinces Maritimes le National-Canadien possède l'un des meilleurs services rail-route intégrés à offrir à la clientèle expéditrice et nous étendons peu à peu ce réseau avec cette entrée sélective graduelle dans le camionnage.

Le sénateur PEARSON: Est-ce la raison pour laquelle vous demandez ces 5 millions de dollars?

M. VAUGHAN: Les 5 millions de dollars représentent la somme qui pourrait nous être nécessaire pour l'achat d'autres compagnies sur lesquelles nous avons actuellement des options.

Le PRÉSIDENT: Aussi bien que pour achever d'en payer d'autres que vous avez déjà achetées.

M. VAUGHAN: Oui, s'il reste quoi que ce soit à cet égard.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que ceci concurrence de façon quelconque vos services express?

M. VAUGHAN: Ce dont nous parlons en ce moment est l'achat des exploitations de camionnage. Le transport express est une autre affaire. La *Sydney Transfer Limited* qui, de Halifax, dessert Truro, Sydney et s'enfonce au sud de

cette région est une compagnie que le National-Canadien a achetée mais nous avons des camions de transport express partout, des centaines, et nous engageons également des exploitants privés pour le groupement, la livraison, le petit camionnage, etc...

Le sénateur KINLEY: Le service de camionnage de Halifax à Sydney fait-il concurrence à la compagnie? L'exploitez-vous en tant que partie de votre réseau ou est-ce une exploitation rail-route?

M. VAUGHAN: Une évolution graduelle s'est produite dans l'ensemble du mouvement de marchandises au Canada et il m'est difficile de répondre simplement par oui ou non à cette question de concurrence ou de non-concurrence. On peut adapter les camions à un certain genre de services et le chemin de fer s'adapte parfaitement à certains autres.

Le sénateur KINLEY: Et vous utilisez les deux?

M. VAUGHAN: Oui, nous employons les deux types de transport de sorte que nous pouvons offrir le meilleur service possible à notre clientèle d'expéditeurs.

Le sénateur KINLEY: Vos camions se rendent-ils à Terre-Neuve par traversiers?

M. VAUGHAN: Oui, je crois que le «Carson» transporte des camions. J'ai une note là-dessus. Nous sommes en train de mettre en œuvre, à Terre-Neuve, un plan de service intégré.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec les questions de la page 7?

Nous passons à la page 8. Je ne pense pas que cette page nécessite beaucoup d'observations. Elle porte sur les rachats d'obligations.

Page 9, le budget d'exploitation pour l'année 1961. Ceci sera très intéressant.

Je vois que vous prévoyez un déficit légèrement inférieur pour l'année en cours.

M. TASCHEREAU: Nous pensons que le déficit au chapitre revenu, en 1961, sera de 64 millions de dollars. Nous avons prévu des recettes d'exploitation de 700 millions de dollars. Cette prévision est évidemment soumise à tous les aléas existants, y compris les indices, qui se sont confirmés, d'un déclin du trafic pendant le premier semestre de l'année. D'autre part, nous espérons un redressement du budget au cours du second semestre de l'année et nous prévoyons, en fin de compte une augmentation de un pour cent des recettes brutes en 1961.

Par conséquent, vous verrez que le déficit auquel nous nous attendons cette année sera légèrement inférieur à celui de l'année passée.

Le PRÉSIDENT: Vous avez accusé en 1960 un déficit de 67 millions de dollars. Quel est celui que vous aviez prévu?

M. TASCHEREAU: La prévision du déficit de l'année dernière que nous avions indiquée lors de notre rencontre avec le comité était de 24 millions de dollars. Nous nous sommes trompés, et notre erreur a été partagée par beaucoup d'autres. Bon nombre d'économistes avaient prédit une élévation du produit national brut qui ne s'est pas produite et nous nous sommes aperçus au début du second trimestre de l'année que le déclin de l'activité commerciale ne nous permettrait pas de réaliser nos prévisions.

M. VAUGHAN: Nos recettes ont diminué, en gros, de 47 millions de dollars dans l'année.

M. TASCHEREAU: Même si nous avons pu réduire nos frais de 35 millons de dollars au cours de l'année ce n'était pas suffisant pour venir à bout d'un déficit plus grand.

Le sénateur STAMBAUGH: Je suppose que la diminution, sur les autres années, de la récolte des céréales dans l'Ouest du Canada abaissera le tonnage de transport du grain et que vous perdrez ainsi moins d'argent.

Le sénateur LAMBERT: Mon honorable ami oublie qu'il y a des millions de boisseaux de blé qui sont déjà prêts à être transportés à un moment d'avis, mais que la politique économique de cette contrée n'en permettra pas l'expédition.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a plus de questions sur le budget d'exploitation?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Abordons-nous le bill lui-même?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 1, le titre, est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, je désire poser une question sur l'article de l'interprétation. Je lis «Compagnie du National» signifie la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada; «Réseau du National» signifie les Chemins de fer Nationaux tels que les définit la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, et toutes compagnies que la Compagnie du National dirige par propriété d'actions et ainsi de suite.

Quelle est la relation entre le *Canadian West Indies Service* et les Chemins de fer Nationaux du Canada?

Les administrateurs de cette compagnie sont, je crois me souvenir, certains hauts fonctionnaires du ministère des Fiances et du ministère des Transports. Les Chemins de fer Nationaux n'y exercent plus désormais de contrôle.

Le sénateur KINLEY: Les Chemins de fer Nationaux n'exercent plus de contrôle?

M. TASCHEREAU: Non.

Le sénateur KINLEY: Existe-il encore des bâtiments en service?

M. VAUGHAN: De quels bâtiments parlez-vous?

Le sénateur KINLEY: Existe-t-il encore des vapeurs de la West-Indies en service?

M. VAUGHAN: Nous rentrons graduellement dans nos fonds.

Le sénateur GOUIN: Bon.

Le sénateur KINLEY: Nous sommes rentrés dans nos fonds?

M. VAUGHAN: C'était une bonne affaire qui était garantie par la *Bank of America* et il n'y a aucune difficulté à cet égard.

Le sénateur KINLEY: Vous exploitez des navires tels que le *Newfoundland*...

M. VAUGHAN: Et ceux de l'Île du Prince-Édouard.

Le sénateur KINLEY: Le *Blue Nose*?

M. VAUGHAN: Oui, et les bâtiments de l'Île du Prince-Édouard tels que l'*Abegweit*, le *Scotia*, et le *Prince Edward Island*.

Le sénateur KINLEY: Sont-ils sous le contrôle des Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Ceux qui assurent le service aux passes de Northumberland sont des bâtiments *confiés* à la Compagnie du National à des fins de direction et d'exploitation. De même le *Bluenose* est confié à la Compagnie du National à des fins de direction et d'exploitation ainsi que le *William Carson* et divers autres bâtiments côtiers de Terre-Neuve.

Le sénateur KINLEY: Vous connaissez l'évolution de la situation de la marine marchande? Le ministre, à l'autre endroit, a annoncé qu'il allait interdire à la navigation étrangère la Voie maritime, pratiquement depuis les Îles Anticosti jusqu'aux Grands Lacs. Ce n'est pas exactement l'Île Anticosti mais d'un point un peu en deçà. Les règlements n'ont pas encore été rendus publics

mais je crois qu'il s'agit d'un point un peu moins éloigné. Cela fait un tableau différent. Il me semble que le contrôle et la direction de toute marine marchande canadienne dans cette zone étendue et allongée ne devraient pas rester du ressort de la Compagnie du National car un homme ne peut servir deux maîtres. Si la Voie maritime concurrence les Chemins de fer, j'estime qu'un administrateur de la compagnie ne devrait pas être administrateur de quoi que ce soit en rapport avec la marine marchande. Je suis heureux d'entendre l'honorable sénateur dire que la direction a été changée, bien que vous possédiez encore des actions dans la Marine marchande du Canada.

M. VAUGHAN: La *Canadian National West Indies Steamship Limited;* les bâtiments que cette compagnie possédait—au nombre de huit— ont été vendus à Cuba, comme je viens de le dire. Cette compagnie n'exploite donc plus aucun bâtiment.

Le sénateur KINLEY: Il me semble, d'après la déclaration du ministre, qu'il est en train d'essayer de conserver la Marine marchande du Canada entre les mains d'intérêts privés. Je suis tout à fait en faveur. J'estime qu'elle devrait être entre les mains d'intérêts privés et la situation devait être telle que des hommes qu'attire la mer et qui viennent surtout des provinces Maritimes, devraient en avoir le contrôle intégral de cette marine. Aussi loin qu'aille cette déclaration, elle semble prendre tournure dans ce sens.

Le sénateur DESSUREAULT: Vous dites que vous avez été partiellement payés de cette vente de bateaux à Cuba?

M. VAUGHAN: Oui. Nous recevons un versement sur ces navires tous les mois d'août et je crois qu'il en reste encore deux à venir. Ils sont garantis par la *Bank of America* et il n'y a aucune difficulté à ce sujet. C'est une opération simple.

Le sénateur KINLEY: Quelle est la situation en ce qui concerne votre plan «Voyagez maintenant et payez plus tard»?

M. VAUGHAN: «Partez maintenant, payez après»?

Le sénateur KINLEY: Je crois que le président des Chemins de fer Nationaux du Canada dit que nous avons un arrangement avec les banques, un accord avec les banques par lequel celles-ci garantissent les comptes. J'ai moi-même l'impression que tant les Chemins de fer du Canada que les banques ont épouvantablement peur de commettre quelque chose qui ne soit pas dans l'intérêt des gens de ce pays. Nous vivons sur un capital emprunté, sur de l'argent emprunté etc., et lorsque deux institutions comme les Chemins de fer Nationaux du Canada et les banques s'allient en vue de...

M. VAUGHAN: Ce n'est pas une conspiration! C'est simplement une mesure de sécurité en ce qui nous concerne.

Le sénateur KINLEY: Vous dites: «Partez maintenant, payez après.» Cela ne contribue pas à la prospérité du pays.

Le sénateur PEARSON: Je pense que ceci y contribue. Je pense que cette initiative est excellente. Vous devez emprunter de l'argent, sinon vous ne pouvez rien faire.

Le PRÉSIDENT: Je vois qu'il y a divergence de vues mais, pour l'instant, nous en sommes à l'article 2 du bill.

L'article 2 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 3—Dépenses d'établissement autorisées. Elles ont été expliquées en détail. L'article 3 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 4—Émission de valeurs. L'article 4 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 5—Garantie.

L'article 5 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 6—Le Ministre peut faire des prêts à la Compagnie du National. L'article 6 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 7—Pouvoir d'aider d'autres compagnies. L'article 7 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 8—Le produit doit être versé au crédit du ministre des Finances par fidéicommis. L'article 8 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 9—Le Ministre peut mettre des montants à la disposition de la Compagnie. L'article 9 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 10—Air-Canada. L'article 10 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vous vous souviendrez que M. Taschereau nous a, au début, expliqué ces articles spéciaux, les articles 11, 12 et 13.

L'article 11 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 12 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 13 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 14 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Devrai-je rapporter le bill sans amendement?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, messieurs.

Le sénateur LAMBERT: En mon propre nom et, je pense, au nom de tous les membres du comité, je voudrais exprimer dans les termes les plus chaleureux notre gratitude aux représentants de la compagnie qui ont témoigné ici et ont aujourd'hui rendu un grand service au comité. Nous sommes toujours très heureux d'avoir le Président parmi nous, mais il n'a pu venir aujourd'hui. Il pourrait être très content et satisfait de la collaboration dont ont fait preuve ses représentants.

M. TASCHEREAU: Merci, sénateurs.

M. VAUGHAN: Merci beaucoup, sénateurs.

Sur ce, le comité s'ajourne.

APPENDICE

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

ET

COMPTE DU REVENU ESTIMATIF

ANNÉE 1961

Le 2 février 1961.

25603-2—3

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

INDEX

Page

Sommaire 36

Autorisations 37

Autorisations d'engagements 37

Autorisations actuelles en fait de financement 37

Sommaire—Propriété ferroviaire par région 38

Embranchements 39

Hôtels 40

Matériel neuf 41

Placements dans les compagnies affiliées 42

Rachat d'obligations 42

Budget d'exploitation 43

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT POUR 1961

	Projets pour 1961	Parachèvement de travaux approuvés au cours d'années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1961	Prévisions budgétaires de 1960
	(En milliers de dollars)				
PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE					
Construction de nouvelles lignes, déviation ou abandon de lignes	210	41,703	41,913	5,693	11,862
Améliorations à la voie	39,247	1,289	40,536	39,920	52,841
Grands centres ferroviaires	—	60,566	60,566	16,778	25,931
Voies de triage et voies industrielles	1,131	228	1,359	1,043	1,822
Bâtiments	2,083	11,624	13,707	11,947	21,123
Sécurité aux passages à niveau	324	96	420	420	297
Signaux	121	5,718	5,839	2,876	6,083
Machinerie: voie et ateliers	2,471	440	2,911	1,811	4,306
Généralités	14,115	9,219	23,334	22,731	19,909
Télécommunications	6,813	17,893	24,796	19,516	26,033
Total, Propriété ferroviaire	66,515	148,866	215,381	122,735	170,207
CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS	19,660	1,600	21,260	14,599	2,259
HÔTELS	1,413	509	1,922	1,732	3,315
MATÉRIEL	16,618	14,032	30,650	14,212	34,977
	104,206	165,007	269,213	153,278	210,758
PLACEMENTS DANS LES FILIALES	4,795	1,127	5,922	5,922	6,842
	109,001	166,134	275,135	159,200	217,600
Moins—Ouvrages inachevés	—	—	—	16,000	30,000
Total—National-Canadien, Dépenses de premier établissement	109,001	166,134	275,135	143,200	187,600
Fonds de roulement	—	—	—	—	10,000
TOTAL—NATIONAL-CANADIEN, SOMMES REQUISES	109,001	166,134	275,135	143,200	197,600
AIR-CANADA, SOMMES REQUISES					
A inclure dans la Loi sur le financement et la garantie	19,700	—	19,700	19,700	82,350
TOTAL—SOMMES REQUISES	128,701	166,134	294,835	162,900	279,950

NOTE: Les sommes requises pour le remboursement et/ou le retrait de titres échus apparaissent à la page 42 du présent rapport.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RELEVÉ DES AUTORISATIONS REQUISES EN MATIÈRE DE FINANCE À L'ÉGARD DU BUDGET DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

(En milliers de dollars)

ANNÉE 1961		
Dépenses brutes d'établissement		
Propriété ferroviaire	122,735	
Construction d'embranchement—déterminée	4,599	
conditionnelle	10,000	
Hôtels	1,732	
Matériel	14,212	
	153,278	
Placements dans les compagnies affiliées	5,922	
	159,200	
Moins ouvrages inachevés	16,000	
TOTAL—NATIONAL-CANADIEN, dépenses de premier établis		143,200
AIR-CANADA, Sommes requises		19,700
Sommes requises au total		162,900
Source des fonds		
Dépréciation accumulée, etc	108,100	
Émission de titres:		
Actions privilégiées	21,000	
Emprunts supplémentaires—Compte National-Canadien	—	
Embranchement Mattagami	4,100	
Conditionnel (embranchements)	10,000	
	143,200	
Emprunt—Air-Canada	19,700	
		162,900
DU 1er JANVIER 1962 AU 30 JUIN 1962		
Autorisation financière intérimaire requise à l'égard de projets d'immobilisations approuvés en 1961 et au cours des années précédentes.		
Dépenses brutes d'établissement:		
National-Canadien	58,000	
Embranchement de Mattagami	3,000	
Conditionnelles (embranchements)	5,000	
Air-Canada	10,000	
		76,000
Financement de ces dépenses:		
Disponibilité provenant des accumulations de dépréciation et d'autres sources		54,000
		22,000
Émissions de titres:		
Actions privilégiées	11,000	
Excédent de la dépréciation et des actions privilégiées sur les dépenses d'établissement:		
Compte National-Canadien	(7,000)	
Embranchement de Mattagami	3,000	
Conditionnel (embranchements)	5,000	
Emprunt—Air-Canada	10,000	
		22,000

Autorisations d'engagements demandées

Autorisation est demandée de conclure des contrats avant le 1er juillet 1962 en vue de l'acquisition de matériel nouveau et d'additions et améliorations générales, venant en cours de paiement après l'année civile 1961, pour des montants n'excédant pas, dans l'ensemble.... 44,000

Autorisations actuelles en fait de financement

En vertu de la disposition 3 (1) *b*) de la LOI DE 1960 SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE), on peut maintenant consacrer un montant global de 86 millions de dollars à des fins de financement. Les prélèvements prévus sur ce montant s'élèvent à 66 millions de dollars (propriété ferroviaire et matériel) et à 20 millions de dollars (avances de fonds à la compagnie Air-Canada).

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RÉSUMÉ DES PROJETS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT À L'ÉGARD DE LA PROPRIÉTÉ FERROVIAIRE PAR RÉGION

Coût global des projets envisagés en 1961 et coût du parachèvement des ouvrages approuvés au cours des années précédentes

	Région de l'Atlantique							
	District des Maritimes	District de Terre-Neuve	Région centrale	Ouest	Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres régions	Total
	$	$	$	$	$	$	$	$
Construction de nouvelles lignes, déviation ou abandon de lignes	238,800	—	40,420,500	1,253,800	—	—	—	41,913,100
Améliorations à la voie	5,621,500	1,945,400	9,493,400	22,882,100	303,600	349,700	—	40,535,700
Grands centres ferroviaires	984,000	1,370,000	43,982,000	14,230,000	—	—	—	60,566,000
Voies de triages et embranchements	105,400	124,000	911,800	138,000	80,000	—	—	1,359,200
Bâtiments	167,600	316,200	11,937,800	1,135,200	133,800	16,000	—	13,706,600
Sécurité aux passages à niveau	15,400	—	273,300	41,300	60,300	30,000	—	420,300
Signaux	1,370,000	—	683,000	3,785,500	—	—	—	5,838,500
Machinerie: voie et ateliers	453,700	111,600	629,500	1,577,700	109,600	28,700	—	2,910,800
Généralités	474,000	257,000	3,030,300	1,964,800	270,700	27,000	17,310,400	23,334,200
Communications	—	—	—	—	—	—	24,795,918	24,795,918
Total-Propriété ferroviaire	9,430,400	4,124,200	111,361,600	46,948,400	958,000	451,400	42,106,318	215,380,318
Dépenses 1961	8,813,400	3,439,200	32,926,200	39,825,000	944,800	426,400	36,359,700	122,734,700

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Budget des immobilisations—Année 1961

Construction d'embranchements

La construction des embranchements est autorisée par les lois ci-dessous:

	Autorisation	Milles	Dépenses prévues
			$
Beattyville-Chibougamau-Saint-Félicien	Chapitre 49, 1954	297.6	40,825,000
Sipiwesk-Thompson	Chapitre 13, 1957	30.0	5,400,000
Optic Lake-Chisel Lake	Chapitre 13, 1957	52.0	10,165,000

	Dépenses autorisées		Dépenses estimatives au 31 décembre 1960	Montant requis pour le parachèvement	Dépenses en 1961
	Total	Immobilisations			
	$	$	$	$	$
Beattyville-Chibougamau-Saint-Félicien	35,000,000	34,930,000	34,788,000	142,000	67,000
Sipiwesk-Thompson	4,500,000	4,500,000	4,268,000	232,000	232,000
Optic Lake-Chisel Lake	10,165,000	10,165,000	6,224,000	1,226,000	200,000
	49,665,000	49,595,000	45,280,000	1,600,000	499,000
Moins—Subvention à la ligne Beattyville-Chibougamau-Saint-Félicien	7,360,750	7,360,750	7,360,750	—	—
	42,304,250	42,234,250	37,919,250	1,600,000	499,000

	En attente de decret		Dépenses estimatives au 31 décembre 1960	Montant requis pour le parachèvement	Dépenses en 1961
	Total	Immobilisations			
	$	$	$	$	$
Magattami	9,660,000	9,660,000	—	—	4,100,000
(*Engagement—Payable en 1962)					*800,000
Conditionnel					10,000,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

HÔTELS

	Projets de 1961	Sommes requises pour parachever les ouvrages approuvés au cours des années précédentes	Total	Dépenses en 1961
	$	$	$	$
Nova Scotian, Halifax (N.-É.)	250,500	88,000	338,500	338,500
Château Laurier, Ottawa (Ont.)	49,000	150,000	199,000	199,000
Fort Garry, Winnipeg (Man.)	265,700	—	265,700	265,700
Jasper Park Lodge, Jasper (Alb.)	300,100	216,000	516,100	326,000
Vancouver, Vancouver (C.-B.)	165,000	55,500	220,500	220,500
Autres hôtels	266,000	—	266,000	266,000
	1,296,300	509,500	1,805,800	1,615,700
Reine Élisabeth, Montréal (P.Q.)	116,500	—	116,500	116,500
	1,412,800	509,500	1,922,300	1,732,200

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

Matériel

		Projets de 1961	Sommes requises pour achever les ouvrages autorisés au cours des années précédentes	Total	Dépenses envisagées pour 1961
		$	$	$	$
NOUVEAU					
Autorisation est demandée de financer l'achat du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement est/ou l'achat ont été autorisés en vertu des lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années antérieures.		—	13,221,000	13,221,000	5,270,000
wagons de marchandises.....	1,161				
unités de matériel de service....	2				
	1,163				
Autorisation est demandée de commander du matériel au coût estimatif de $9,090,000, dont $684,000 seront requis pour financer les livraisons attendues en 1961.....		9,090,000	—	9,090,000	684,000
wagons de marchandises.....	644				
unités de matériel de service....	1				
	645				
		9,090,000	13,221,000	22,311,000	5,954,000
ADDITIONS, TRANSFORMATIONS ET VÉHICULES ROUTIERS.....		7,528,100	811,400	8,339,500	8,258,000
TOTAL—MATÉRIEL.....		16,618,100	14,032,400	30,650,500	14,212,000

NOTA: Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût ne dépassera pas le montant des autorisations demandées ci-dessus.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1961

Placements dans les compagnies affiliées

	Budget de 1961
	$
Toronto Terminals Railway Company	
Besoins estimatifs: $20,000	
Contribution du National-Canadian: 50%	10,000
Northern Alberta Railways	
Besoins estimatifs: $1,072,200	
Contribution du National-Canadien: 50%	536,100
Chicago and Western Indiana Railroad	
Avances en vertu des ententes du 31 mars 1926 et du 1er mai 1952	376,000
Canadian National Transportation, Limited	5,000,000
TOTAL National-Canadien	5,922,100
Air Canada—Sommes requises	
Avances à l'égard des immobilisations (1961 seulement)	19,700,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Rachat d'obligations émises pour immobilisations, y compris des versements à l'égard du principal gagé sur le matériel au cours de l'année qui se terminera le 31 décembre 1961

Date d'échéance en 1961		Montant
15 janvier	Certificats 2¾% du National-Canadien gagés sur le matériel série "V"	675,000
19 mai	Actions-obligations de première hypothèque, 3½%, de la Canadian Northern Ontario Railway Company	*2,218,000
	*Somme équivalente à £739,216, valeur au pair de l'arriéré, conversion au taux de $3 la livre sterling. Le montant qu'il faudra emprunté sera fondé sur le cours du change en vigueur à la date d'échéance	2,893,000

OBLIGATIONS QU'IL FAUDRA ACHETER EN VUE D'ÉTABLIR LE FONDS D'ACQUISITION (estimation)	
Obligations 5¼% de la Canadian National Railway Company, échéance le 15 décembre 1964	4,000,000
Obligations 4½% de la Canadian National Railway Company, échéance le 1er avril 1967.	2,250,000
Obligations 5% de la Canadian National Railway Company, échéance le 15 mai 1968...	2,400,000
Obligations 5% de la Canadian National Railway Company, échéance le 15 mai 1977...	1,350,000
Obligations 5¾% de la Canadian National Railway Company, échéance le 1er janvier 1985	2,000,000
Obligations 5% de la Canadian National Railway Company, échéance le 1er octobre 1987	2,625,000
	14,625,000
TOTAL	17,518,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Budget d'exploitation—Année 1961

	Budget de 1961	Résultats acquis de 1960
	(en milliers de dollars)	
Recettes d'exploitation	700,000	693,141
Dépenses d'exploitation		
Entretien:		
Voie ferrée	160,500	157,099
Matériel	148,000	150,727
Total	308,500	307,826
Transport	307,000	308,700
	615,500	616,526
Trafic	16,500	15,497
Exploitations diverses du chemin de fer	6,000	6,299
Généralités	49,000	47,472
Total	687,000	685,794
Recettes nettes d'exploitation	13,000	7,347
Impôts et loyers	20,300	20,024
Revenu net d'exploitation du chemin de fer	(7,300)	(12,677)
Autres revenus	6,400	6,203
Revenu net disponible pour le paiement des charges fixes	(900)	(6,474)
Total des charges fixes	73,700	69,089
Reçu de Air Canada	10,600	8,066
Charges fixes nettes	63,100	61,023
Déficit	64,000	67,497

Nota: L'estimation des dépenses d'exploitation pour 1961 repose sur les prix du matériel, l'échelle des salaires et le tarif-marchandises en vigueur en 1960.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Budget des dépenses—Année 1961

Financiers dans les compagnies affiliées

	Budget de 1961
	$
Terre-Neuve Railway Company	
Canadian National Steamships	15,000
Canadian National (West Indies) Steamships	838,100
Canadian National Steamships	5,923,100
Canadian National Steamships	6,776,200
Canadian National Steamships	15,000
Canadian National Steamships	6,791,200
Canadian National Steamships	2,315,600
Canadian National Steamships	2,315,600

NOTE: L'évaluation des dépenses d'exploitation pour 1961 repose sur le prix de revient, l'échelle des salaires et le tarif-marchandises en vigueur en 1960.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Budget des dépenses—Année 1961

Financiers dans les compagnies affiliées

	Budget de 1961
	$
Terre-Neuve Railway Company	
Canadian National Steamships	15,000
Canadian National (West Indies) Steamships	838,100
Canadian National Steamships	5,923,100
Canadian National Steamships	6,776,200
Canadian National Steamships	15,000
Canadian National Steamships	6,791,200
Canadian National Steamships	2,315,600
Canadian National Steamships	2,315,600

NOTE: L'évaluation des dépenses d'exploitation pour 1961 repose sur le prix de revient, l'échelle des salaires et le tarif-marchandises en vigueur en 1960.

OBLIGATIONS QU'IL FAUDRA ÉMETTRE EN VUE D'ÉTAPIER LE FONDS D'ACQUISITION (estimation)

Obligations 4½% de la Canadian National Railway Company, échéance le 15 décembre 1964	4,000,000
Obligations 4½% de la Canadian National Railway Company, échéance le 1er avril 1967	2,250,000
Obligations 5% de la Canadian National Railway Company, échéance le 15 mai 1968	2,400,000
Obligations 5% de la Canadian National Railway Company, échéance le 15 mai 1977	1,350,000
Obligations 5½% de la Canadian National Railway Company, échéance le 1er janvier 1985	2,000,000
Obligations 5% de la Canadian National Railway Company, échéance le 1er octobre 1987	2,625,000
	14,625,000
TOTAL	17,515,000

Comité permanent des [illegible]
4e session,

[illegible]

[illegible]

[illegible]

PAGE

AIR CANADA
CN, opérations 6:15
Déficit 6:12-5
Dépenses établissement 6:13
Emprunts 6:9

ASSOCIATION CANADIENNE DES
CHEMINS DE FER
Bill C-33, mémoire 4:26-28

ASSOCIATION CANADIENNE DU
CAMION [illegible]
Bill C-33, exposé 4:[illegible]
Membres, bureau d'affaires [illegible]

BALCER, [illegible], [illegible]
TRANSPORTS
Bill C-[illegible] [illegible]

BALDWIN, M. [illegible], [illegible]
Bill C-111 [illegible]

BALDWIN, M. [illegible], [illegible]
TRANSPORTS
Bill C-90 3:13,[illegible]

BATEAUX, PETITS
Puissance, [illegible], [illegible]
indiquant 3:[illegible]

SENAT DU CANADA

Comité permanent des Transports et des Communications
4e session, 24e législature, 1960-61

INDEX

	PAGE
AIR CANADA	
CN, actionnaire	6:14
Déficit	6:13-5
Dépenses établissement	6:13
Emprunts	6:8
ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEMINS DE FER	
Bill C-33, mémoire	4:28-38
ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE	
Bill C-33, exposé	4:10-3
Membres, chiffre d'affaires	4:10
BALCER, HON. LEON, MINISTRE DES TRANSPORTS	
Bill C-69	2:20,22
BALDWIN, M. G., DEPUTE, PEACE RIVER	
Bill C-111	5:14-6
BALDWIN, M. J.R., SOUS-MINISTRE TRANSPORTS	
Bill C-98	3:13,17,19,21,25-7
BATEAUX, PETITS	
Puissance, tonnage, plaques indiquant	3:27

PAGE

BATEAUX DE PECHE
A vapeur 3:9
Equipage, quartiers, règlements 3:9,24
Motorisés, ingénieurs, nouvelle classe 3:8
Examens 3:9

BILL C-33 - LOI MODIFIANT LOI SUR TRANSPORTS
Commission royale sur transports, considération 4:19-20
Etude réservée 4:43
Voir aussi
Camionnage
Chemins de fer
Transport

BILL C-69 - LOI CONCERNANT CHEMINS DE FER NATIONAUX (EMBRANCHEMENT KIASK - LAC MATTAGAMI, P.Q.)
Rapport au Sénat sans amendement 2:4
Voir aussi
Chemins de fer Nationaux du Canada
Kiask - Lac Mattagami, Région

BILL C-98 - LOI MODIFIANT LOI SUR MARINE MARCHANDE DU CANADA
Discussion
Art. 1 - 3:21-2
Art. 3 - 3:22
Art. 4 - 3:22-3
Art. 5 - 3:23
Art. 6 - 3:23
Art. 7 - 3:23
Art. 8 - 3:23
Art. 9 - 3:8,23

PAGE

BILL C-98 - LOI MODIFIANT LOI SUR MARINE MARCHANDE DU CANADA (Suite)
Discussion (Suite)
Art. 10 - 3:24
Art. 12 - 3:24
Art. 13 - 3:24
Art. 14 - 3:9,24
Art. 15 - 3:10-21,24-5
Art. 16 - 3:25
Art. 18 - 3:25
Art. 20 - 3:25
Art. 22 - 3:25-7
Art. 25 - 3:27-8
Art. 32 - 3:28-9
Art. 34 - 3:29
Art. 35 - 3:29-30
Art. 40 - 3:30
Rapport au Sénat sans amendement 3:4
Voir aussi
Bateaux de pêche
Navires
Pilotage

BILL C-111 - LOI MODIFIANT LOI SUR CHEMINS DE FER
Rapport au Sénat sans amendement 5:5,33-4
Voir aussi
Colza

BILL C-121 - LOI CONCERNANT CHEMINS DE FER NATIONAUX (DEPENSES D'ETABLISSEMENT, EMISSION VALEURS ETC.)
But 6:5-6
Discussion
Art. 2 - 6:29-30
Art. 3, 4 et 6 - 6:7-10
Art. 11, 12, 13 - 6:5-6

PAGE

BILL C-121 - LOI CONCERNANT CHEMINS DE FER NATIONAUX (DEPENSES D'ETABLISSEMENT, EMISSION VALEURS ETC.) (Suite)
Rapport au Sénat sans amendement 6:4
Voir aussi
Chemins de fer Nationaux du Canada

BILL S-13 - LOI CONCERNANT COMPAGNIE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
Objectif 1:7-9
Rapport au Sénat sans amendement 1:5

BROWNE, M. JOHN F., DEPUTE (VANCOUVER-KINGSWAY)
Bill C-33 4:8-9,40-2

CN
Voir
Compagnie Chemins de fer Nationaux du Canada

CAMIONNAGE
Chemins de fer, concurrence 4:17
Commission transports, pouvoir 4:13-4
Industrie, reconnaissance 4:9
Réglementation, surveillance 4:14
Taux, juridiction 4:33-4
Transports, Loi, définition "voiturier", application 4:13,25
Usage routes, contributions 4:12,13,43

CEREALES
Tarifs-marchandises, Commission MacPherson 5:20,24-5
Voir aussi
Colza
Pas Nid-de-Corbeau, accord

PAGE

CHEMINS DE FER
Camionnage, concurrence 4:17
Embranchements, construction, politique 2:18-9
Subventions 4:12,21
Tarifs-marchandises
Céréales, réduction, compensation 5:20-1,26,28-9,31-3
Réévaluation, nécessité 5:25

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Actions privilégiées 6:6
Air Canada, unique actionnaire 6:14
Budget
Immobilisations et compte revenu estimatif 6:33-43
Réduction 6:9
Canadian West Indies Service, relation 6:29
Chicago and Western Indiana Railroad, actions 6:26
Déficit 6:28
Embranchement Kiask - lac Mattagami P.Q.
But 2:9
Choix tracé 2:12
Frais construction 2:7,15,21
Garantie 2:10-1
Recettes prévues, rentabilité 2:13,19-20
Soumissionnaires 2:16
Taux intérêt 2:20
Embranchements
Construction 6:19-20,23,39
Financement 2:20-1
Emprunts 6:8
Grands centres ferroviaires 6:15
Hôtels
Château-Laurier, Ottawa 6:21-2,40
Nova Scotian, Halifax 6:21,40
Loi révision capital 6:6

PAGE

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (Suite)
Navires, marine marchande, exploitation 6:29-30
N.-E., services 6:16-7
Obligations, remboursement 6:6,42
"Partez maintenant, payez après", plan 6:30
Passages à niveau
Construction 6:12
Sécurité 6:10-2
Pine Point, ligne 6:17-8
Projets immobilisations, financement 6:7
Système signalisation 6:19
Toronto, ligne d'accès 6:18-9
Transport gratuit, membres Parlement 6:23-5
Transport routier 6:26-8

COLPITTS, M. C.A., INGENIEUR EN CHEF, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
Bill S-13 1:8-9

COLZA
Blé, production, comparaison 5:27
Classement comme grain, producteurs, traitement égal 5:8,15,18,27,29,30,32
Données statistiques 5:14-5
Exportation 5:12,15
Frais entreposage, épargne 5:26
Loi sur grains, inclusion 5:30
Mise en vente, méthode 5:19
Prix moyen 5:10
Production
Historique, situation 5:9,12-3,19

PAGE

COLZA (Suite)
Production (Suite)
Ontario 5:11
Ouest 5:15,19
Rendement par acre 5:10,13-4
Tarifs-marchandises
Blocage 5:23-4
Chemins de fer, compensation 5:26,28-9,31-2
Commission transports, plaintes 5:17-9,28
Modification, effet 5:11,22-3
Pas Nid-de-Corbeau 5:8,11,15-6,17,30,31
Transport, frais, comparaison autres céréales 5:13,14

COMMISSION DES TRANSPORTS
Camionnage, pouvoir 4:13-4
Taxes convenues, rôle 4:14-5

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR TRANSPORTS (COMMISSION MacPHERSON)
Assoc. canadienne camionnage, présentation mémoire, étude 4:19,20-1,29,37,40
Céréales, tarifs-marchandises
Etude 5:20,26-7,28
Témoignages 5:24-5
Transport gratuit 6:23-5

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR TRANSPORTS (COMMISSION TURGEON)
Camionnage 4:14
Chemins de fer, subventions 4:23
Loi transports, "pouvoir extra-ordinaire" 4:11
Taxes convenues 4:28

PAGE

COMPAGNIE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
Rimbey (Alb.), construction voie ferrée 1:7-9
Voir aussi
Bill S-13

CURYN, M. ALLAN, DIRECTEUR REGLEMENTS MARINE, MIN. TRANSPORTS
Bill C-98 3:10-3,22,24,27-8

FRAWLEY, M. J.J., C.R., CONSEILLER JURIDIQUE, GOUV. PROV. ALBERTA
Bill C-33
Discussion 4:25-7
Exposé 4:24-5

GORMAN, M. GREGORY J., AVOCAT, COMPAGNIE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
Bill S-13 1:7-8

HUME, M. F.R., C.R., AVOCAT, ASSOCIATION CANADIENNE CAMIONNAGE
Bill C-33 4:9-10,18-20

JACKETT, M. W.R., C.R., CONSEILLER, ASSOCIATION CANADIENNE CHEMINS DE FER
Bill C-33
Discussion 4:33-40
Mémoire 4:28-33

PAGE

KIASK - LAC MATTAGAMI P.Q., REGION
Exploitation bois à pâte 2:8-9
Permis exploitation 2:8-9
Ressources minières, mise en valeur
Marchés 2:14-22
Mattagami Lake Mines Ltd. 2:10,11
Production, prévisions 2:9-10,14-5
Répercussions autres producteurs 2:12-3
Voir aussi
Chemins de fer Nationaux du Canada

LALONDE, M. MARC, AVOCAT, FEDERATION PILOTES DU SAINT-LAURENT
Bill C-98 3:14-21

MacGEE, M. JOHN, SECRETAIRE EXECUTIF, ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE
Bill C-33
Discussion 4:10,13-24
Exposé 4:10-3

MACGILLIVRAY, M. R.R., AVOCAT ADJOINT, MIN. TRANSPORTS
Bill C-98 3:13,21-3,25-30

MacPHERSON, COMMISSION
Voir
Commission royale d'enquête sur transports

MARINE MARCHANDE DU CANADA, LOI MODIFIANT LOI
Voir
Bill C-98

PAGE

NAVIRES
Britanniques, possession, qualités nécessaires 3:22
Capitaine, propriétaire, responsabilité limitée 3:29
Manoeuvre recherches et secours 3:26-7
Océaniques, propriétaires, responsabilité 3:28

O'BRIEN, M. GORDON, DIRECTEUR, CONSEIL DES PECHERIES DU CANADA
Bill C-98 3:8-10

PAS NID-DE-CORBEAU, ACCORD
Céréales
Grains inclus 5:8,30-1
Taux non compensatoires 5:20,30
Chemins de fer, dédommagements 5:21
Taux 5:8
Taux non augmentés depuis 1899 5:23-4

PILOTAGE
Grands lacs, bassin
E.-U., discussions 3:10,12-3,14,19-20
Exemptions, navires américains, canadiens 3:12,15-20
Honoraires, paiement obligatoire 3:10-1,15-6,17-8
Pilotage obligatoire 3:10-1
Lac Michigan, Can.-E.-U., entente 3:16,19-20
Navires étrangers 3:12
"Voyages ports provinces maritimes" 3:13

PAGE

RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA
Bill C-111, mémoire 5:16-28
Membres, liste 5:35

RALSTON, M. K.M., INGENIEUR MINIER ET COMMISSAIRE EXPANSION, NATIONAL-CANADIEN
Bill C-69 2:7-22

RAPP, M. REYNOLD, DEPUTE (HUMBOLD-MELFORT)
Bill C-111 5:12-4

RAPPORTS AU SENAT
Bill C-69, sans amendement 2:4
Bill C-98, sans amendement 3:4
Bill C-111, sans amendement 5:5,33-4
Bill C-121, sans amendement 6:4
Bill S-13, sans amendement 1:5

ROSS, M. GORDON, MOOSE JAW (ALB.)
Bill C-111
Discussion 5:9-12
Exposé 5:8-9

SINCLAIR, M. I.D., C.R., CONSEILLER JURIDIQUE, RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA
Bill C-111
Discussion 5:28-31
Mémoire 5:16-28

SLOCOMBE, CAPITAINE F.S., CHEF, DIV. NAUTIQUE, MIN. TRANSPORTS
Bill C-98 3:26

PAGE

TARIFS-MARCHANDISES
Voir
Céréales
Chemins de fer
Colza

TASCHEREAU, M. PIERRE, CONSEILLER JURIDIQUE, COMPAGNIE CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Bill C-69 2:20-1
Bill C-121 6:5-31

TRANSPORT
Emplois, situation 4:37-8
Subventions 4:12
Taux
Pas Nid-de-Corbeau 4:23-4
Provinces maritimes 4:21-2,23
Taxes convenues
Annulation, critère 4:38
Camionnage, industrie
Droit d'appel 4:8-9,10,12-3,15,21, 24-5,34-6
Effet 4:10-3,15,33
Réglementation 4:15
Chemins de fer, taux compensatoires 4:11-3,15,24-5,29-42
Commission transports, rôle 4:14-5,16-7,38-9,41-2
Disparités 4:18,34
Droit d'appel 4:21,32,36-7
O'Brien, John L., c.r., déclaration 4:29-32,35-7
Rôle 4:31
Surveillance 4:14

PAGE

TRANSPORTS, LOI
"Voiturier", définition, camionnage, exclusion 4:13

TRANSPORTS, LOI MODIFIANT LOI
Voir
Bill C-33

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS, COMITE SENATORIAL PERMANENT
Motion, Bill C-111, rapport au Sénat; adoptée sur division 5:33-4

TURGEON, COMMISSION
Voir
Commission royale d'enquête sur les transports

VAUGHAN, M. R.T., ADJOINT AU PRES., COMPAGNIE CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Bill C-121 6:7-31

APPENDICES
Fasc. 5
A - Compagnies membres de Railway Association of Canada 5:35
Fasc. 6
Chemins de fer Nationaux du Canada, Budget immobilisations et compte revenu estimatif, 1961 6:33-43

TEMOINS
- Balcer, hon. Léon, Ministre des Transports 2:20,22
- Baldwin, M. G., Député, Peace River 5:14-6

PAGE

TEMOINS (Suite)

- Baldwin, M. J.R., Sous-ministre Transports 3:13,17,19,21,25-7
- Browne, M. John F., Député (Vancouver-Kingsway) 4:8-9,40-2
- Colpitts, M. C.A., Ingénieur en chef, Compagnie du Chemin de fer canadien du Pacifique 1:8-9
- Cumyn, M. Allan, Directeur règlements marine, Min. Transports 3:10-3,22,24,27-8
- Fravley, M. J.J., c.r., Conseiller juridique, Gouv. prov. Alberta 4:24-7
- Gorman, M. Gregory J., Avocat, Compagnie Chemin de fer Canadien du Pacifique 1:7-8
- Hume, M. F.R., c.r., Avocat, Association canadienne camionnage 4:9-10,18-20
- Jackett, M. W.R., c.r., Conseiller, Association canadienne chemins de fer 4:28-40
- Lalonde, M. Marc, Avocat, Fédération pilotes du Saint-Laurent 3:14-21
- MacGee, M. John, Secrétaire exécutif, Association canadienne du camionnage 4:10-24
- Macgillivray, M. R.R., Avocat adjoint, Min. Transports 3:13,21-3,25-30
- O'Brien, M. Gordon, Directeur, Conseil des pêcheries du Canada 3:8-10
- Ralston, M. K.M., Ingénieur minier et Commissaire expansion, National-Canadien 2:7-22
- Rapp, M. Reynold, Député (Humbold-Melfort) 5:12-4
- Ross, M. Gordon, Moose Jaw (Alb.) 5:8-12
- Sinclair, M. I.D., c.r., Conseiller juridique, Railway Association of Canada 5:16-31

PAGE

TEMOINS (Suite)

- Slocombe, Capitaine F.S., Chef, Div. nautique, Min. Transports 3:26
- Taschereau, M.Pierre, c.r., Conseiller, National-Canadien 2:20-1; 6:5-31
- Vaughan, M. R.T., Adjoint au prés., Compagnies chemins de fer Nationaux du Canada 6:7-31