

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

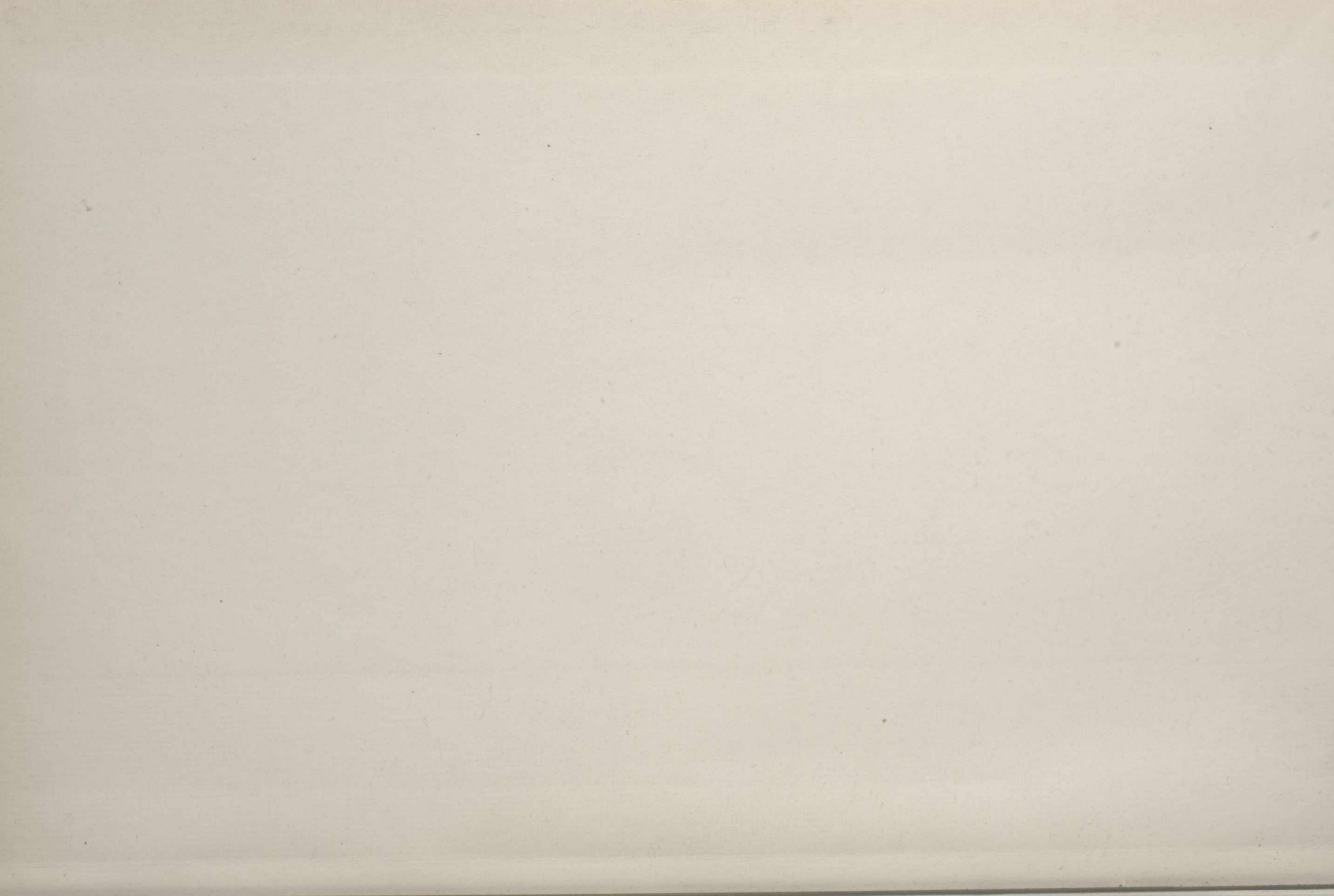
J CANADA. PARL. C. DES C.  
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE  
H72 FER, CANAUX, ETC.

1957/58

C4 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM





CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION DE LA VINGT-TROISIÈME LÉGISLATURE

1957

---

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

*Président: M. G. K. FRASER*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

y compris les premier et deuxième rapports

---

Bill n° 18 (B du Sénat), intitulé: "*Loi concernant la British  
Columbia Telephone Company*"

---

SÉANCE DU MARDI 26 NOVEMBRE 1957

---

TÉMOINS:

*De la British Columbia Telephone Company:*

MM. Gordon Farrell, président; W. S. Pipes, vice-président et directeur  
général; et M<sup>e</sup> A. C. Des Brisay, avocat de la compagnie.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1958

50021-5-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. G. K. Fraser,*  
et MM.

Barbès	Herridge	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Barnett	Holowach	Nixon
Batten	Howe ( <i>vice-président</i> )	Olson
Bégin	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Phillips
Bonnier	Kennedy	Rea
Blanchette	Lafontaine	Regier
Brassard	Lavigne	Rouleau
Broome	Leboe	Small
Byrne	Macdonald ( <i>Vancouver-Kingsway</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Cameron	MacDonald ( <i>Antigonish-Guysboro</i> )	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Chevrier	Marler	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Crouse	Martini	Smith ( <i>Battle-River-Camrose</i> )
Doucett	MacBain	Stanton
Dupuis	McGrath	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
English	McIlraith	Taylor
Fairfield	McIvor	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Gauthier ( <i>Lac-Saint-Jean</i> )	McLeod	Vincent
Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	McPhillips	Winch
Grills	Muir ( <i>Cap Breton-Nord et Victoria</i> )	Wratten
Haidasz		
Harrison		

*Secrétaire du Comité:*  
A. Small.

## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI 18 novembre 1957.

*Il est résolu*—Que les membres dont les noms suivent composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

MM.

Barbès	Gauthier ( <i>Nickel-Belt</i> )	Muir ( <i>Cap Breton-Nord et Victoria</i> )
Batten	Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	
Bégin	Grills	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Bonnier	Harrison	Murphy ( <i>Lambton-Ouest</i> )
Blanchette	Herridge	Nixon
Brassard	Holowach	O'Hurley
Broome	Howe	Olson
Bryson	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Phillips
Byrne	Kennedy	Rea
Campbell	Lafontaine	Rouleau
( <i>The Battlefords</i> )	Lavigne	Small
Chevrier	Lehoe	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Crouse	Lewry	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Doucett	MacDonald ( <i>Antigonish-Guysborough</i> )	Smith ( <i>Battle-River-Camrose</i> )
Dupuis	Marler	Stanton
Ellis	Martini	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
English	McBain	Taylor
Fisher	McGrath	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Forgie	McIvor	Vincent
Fraser	McLeod	Wratten—60.
Gauthier	McPhillips	
( <i>Lac Saint-Jean</i> )		

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

MARDI 5 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le bill n° 18 (B du Sénat), intitulé: «Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*», soit renvoyé audit Comité.

VENDREDI 8 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que soit renvoyé audit Comité le bill n° 27 (C du Sénat), intitulé: «Loi concernant la *Compagnie de Téléphone Bell du Canada*».

JEUDI 21 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Smith (*Lincoln*) soit substitué à celui de M. O'Hurley; et

Que le nom de M. Fairfield soit substitué à celui de M. Murphy (*Lambton-Ouest*), sur la liste des membres dudit Comité.

VENDREDI 22 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que soit renvoyé audit Comité le bill n° 30 (D du Sénat), intitulé: «Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York».

LUNDI 25 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Barnett soit substitué à celui de M. Bryson; et

Que le nom de M. Cameron soit substitué à celui de M. Campbell (*The Battlefords*); et

Que le nom de M. Macdonald (*Vancouver-Kingsway*) soit substitué à celui de M. Ellis; et

Que le nom de M. Regier soit substitué à celui de M. Fisher; et

Que le nom de M. Winch soit substitué à celui de M. Lewry; et

Que le nom de McIlraith soit substitué à celui de M. Gauthier (*Nickel-Belt*); et

Que le nom de M. Haidasz soit substitué à celui de M. Forgie, sur la liste des membres dudit Comité.

MARDI 26 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

*Il est ordonné*—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il pourra ordonner la publication et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.



## RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 26 novembre 1957.

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

### PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.
2. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il pourra ordonner la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
G. K. FRASER.

MARDI 26 novembre 1957.

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

### DEUXIÈME RAPPORT

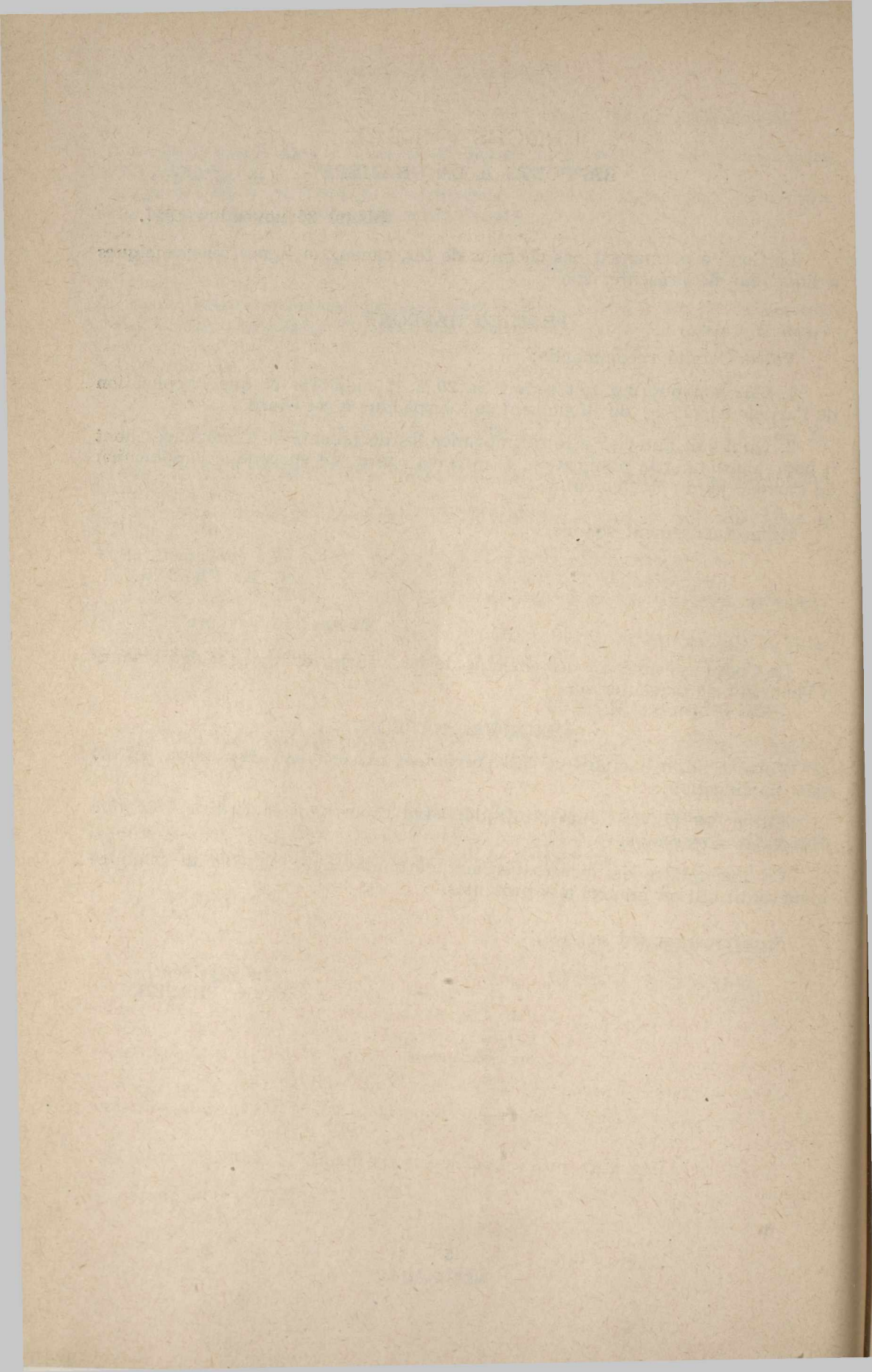
Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill n° 18 (B du Sénat), intitulé: «Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*».

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages du Comité relativement audit bill est annexé aux présentes.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
G. K. FRASER.



## PROCÈS-VERBAL

MARDI 26 novembre 1957.

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

*Présents:* MM. Barnett, Batten, Blanchette, Broome, Byrne, Cameron, Crouse, Dupuis, English, Fraser, Gauthier (*Chicoutimi*), Haidasz, Herridge, Holowach, Howe, Kennedy, Lafontaine, Lavigne, Macdonald (*Vancouver-Kingsway*), Marler, Martini, McBain, McGrath, McIlraith, McIvor, McLeod, McPhillips, Murphy (*Westmorland*), Nixon, Olson, Phillips, Rea, Regier, Small, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Stanton, Winch, et Wratten.—(40).

*Aussi présents:*

*Pour la British Columbia Telephone Company:*

MM. Douglas Jung, député, parrain du bill; Gordon Farrell, président; W. S. Pipes, vice-président et directeur général; W. G. Angus, secrétaire; A. C. Des Brisay, Q.C., avocat de la compagnie; et W. G. Burke-Robertson, Q.C., agent parlementaire.

Sur proposition de M. Rea, appuyé par M. Martini,

*Il est résolu*,—Que M. W. M. Howe soit élu vice-président du Comité.

Sur proposition de M. Martini, appuyé par M. McGrath,

*Il est résolu*,—Que le Comité recommande à la Chambre que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres.

Il est proposé par M. Broome, appuyé par M. McGrath,

Qu'il soit recommandé à la Chambre d'autoriser le Comité à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Après discussion, cette proposition est réservée.

Sur proposition de M. Howe, appuyé par M. Rea,

*Il est résolu*,—Qu'il soit recommandé à la Chambre d'autoriser le Comité à faire imprimer les documents et témoignages qu'il pourra juger utiles.

Sur proposition de M. McGrath, appuyé par M. Broome,

*Il est résolu*,—Que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs au Bill 18 intitulé "Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*".

*Préambule*

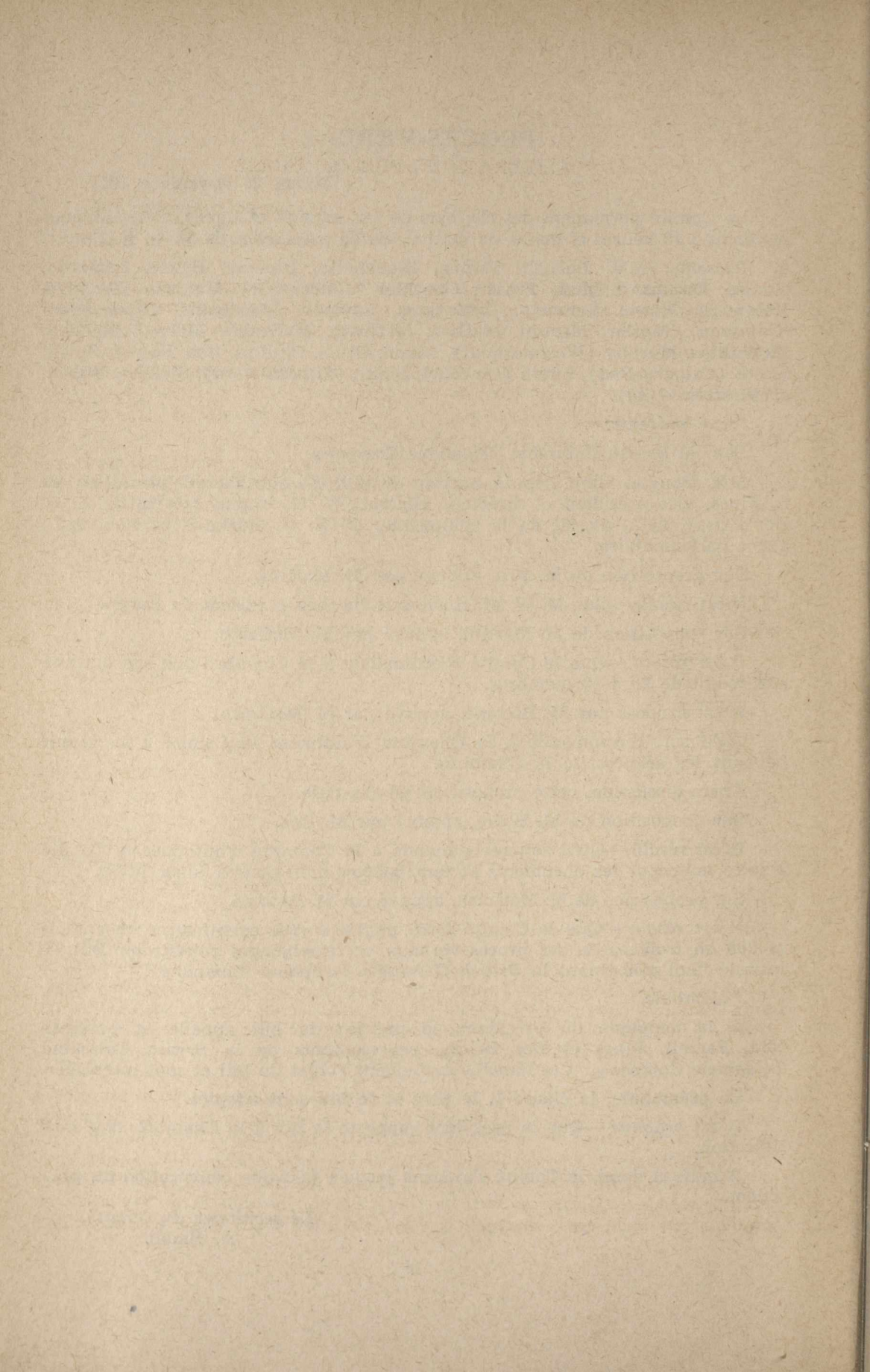
A la demande du président, le parrain du bill appelle et présente MM. Farrell, Pipes et Des Brisay, représentants de la *British Columbia Telephone Company*. Ces témoins expliquent l'objet du bill et sont interrogés.

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

*Il est ordonné*,—Que le président rapporte le bill à la Chambre sans modification.

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

*Le secrétaire du Comité,*  
A. Small.



## DÉLIBÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

MARDI 26 novembre 1957,

10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons à étudier ce matin le bill B du Sénat (le n° 18 de la Chambre des communes) intitulé «Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*». Ce bill a été présenté et discuté à la Chambre le 5 novembre.

Avant d'étudier le bill, il y a quelques motions que nous devons adopter. Tout d'abord, nous devons élire un vice-président.

M. REA: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Martini, que M. William Howe soit élu vice-président du Comité.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Rea, appuyé par M. Martini, que M. William Howe soit élu vice-président du Comité. Quel est votre bon plaisir, messieurs?

(Assentiment)

Il faut maintenant adopter une motion pour réduire le quorum de 20 à 12. Cela s'est toujours fait. Je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

M. MARTINI: Je propose, appuyé par M. McGrath, que nous recommandions que le quorum du Comité soit réduit de 20 à 12 membres.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la proposition. Il n'y a pas d'opposition?

Adopté.

Il nous faut maintenant adopter une motion par laquelle nous demandons la permission de nous réunir pendant les séances de la Chambre.

M. BROOME: Je propose, appuyé par M. McGrath, qu'une recommandation soit formulée par le Comité pour solliciter la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

M. McILRAITH: Monsieur le président, j'estime que nous ne devrions pas solliciter ce privilège à moins d'avoir une bonne raison de le faire. Il se pourrait que, plus tard, nous ayons besoin de ce privilège. Dans ce cas, je serais en faveur de la proposition, pourvu que nous ayons une bonne raison. Mais demander tout simplement que le Comité se réunisse pendant les séances de la Chambre, c'est là une chose nouvelle au Parlement. Cette pratique n'existe que depuis trois ou quatre ans. A mon avis, ce n'est pas une bonne chose. Je ne vois aucune objection à ce que nous nous réunissions pendant les séances de la Chambre, s'il y a nécessité de le faire; mais, je ne crois pas que le Comité devrait demander une permission générale de la Chambre. Je m'oppose donc à ce que nous demandions la permission en question sans en démontrer la nécessité.

Le PRÉSIDENT: Vous dites que cette pratique remonte à trois ou quatre ans. Mes souvenirs remontent jusqu'à 1940, lors de mon arrivée au Parlement et j'ai l'impression qu'on a toujours fait cette demande.

M. McILRAITH: Si vous vouliez vous référer aux discours de l'ancien premier ministre King, vous verriez que le Comité spécial des dépenses de guerre avait demandé ce privilège dans une certaine circonstance et qu'il y avait eu un débat en Chambre à ce sujet. Il s'agit, en effet, d'une chose extraordinaire

qui est contraire à la pratique habituelle. Je ne vois pas d'objection à solliciter ce privilège dans une situation particulière, si vous pouvez le justifier; mais, je m'oppose à ce qu'on adopte cette proposition ce matin.

Le PRÉSIDENT: La raison pour laquelle j'ai demandé qu'on présente cette motion, c'est qu'il y a ici des personnes qui sont venues de la Colombie-Britannique et que, si nous nous réunissons seulement quand la Chambre ne siège pas, cela ne nous donnerait que jeudi matin, puisque demain, mercredi, la plupart des partis tiennent leur caucus. De plus, à 11 heures vendredi matin, il y aura une séance de la Chambre. Nous aurions donc fort peu de temps à notre disposition pour étudier le bill en question.

M. McILRAITH: Monsieur le président, la proposition pourrait fort bien être mise aux voix à la fin de la séance de ce matin, si la chose est nécessaire. De plus, un très important débat sur les affaires extérieures doit avoir lieu plus tard, cet après-midi, et je ne crois pas que la *British Columbia Telephone Company* soit une affaire plus importante que la sécurité du pays.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de dire que cette question a été prise en considération. Nous avions pensé que, si nous n'avions pas de séance cet après-midi, nous pourrions peut-être en avoir une ce soir, disons à 8 heures.

M. McILRAITH: Voici ce que je veux dire au sujet de la proposition. Pourquoi la mettre aux voix en ce moment? Nous ne savons pas si nous serons obligés de tenir une séance cet après-midi ou ce soir, pour la bonne raison que nous aurons peut-être terminé l'étude du bill avant 1 heure de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Mais, si nous n'adoptons pas la proposition ce matin et si nous ne présentons pas notre demande à la Chambre à 2 heures et demie, il nous sera alors impossible de tenir une séance cet après-midi ou ce soir.

M. McILRAITH: Je n'insisterai pas; mais peut-être que nous aurons terminé l'étude de ce bill à 1 heure de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Laissons la décision au Comité. Si les membres estiment qu'ils ne veulent pas de séance cet après-midi, qu'ils disent s'ils veulent siéger ce soir ou demain après-midi.

M. McILRAITH: Pourquoi mettre la motion aux voix en ce moment? Pourquoi ne pas en différer l'adoption?

Le PRÉSIDENT: Parce que cela nous retarderait d'une journée.

M. McILRAITH: La Chambre ne siège pas avant 2 heures et demie, et il est maintenant 10 heures et demie. Peut-être aurons-nous terminé avant le dîner l'étude du bill de cette compagnie. Dans ce cas, il n'y aurait aucune raison de mettre la motion aux voix. Autrement, je consentirais à ce que cette motion soit adoptée.

M. WINCH: Vous soulevez le point auquel je pensais. Quant à moi, je n'aime pas que les comités siègent en même temps que la Chambre; mais, si la chose est nécessaire, il faut se plier aux circonstances. Toutefois, à cause du débat sur les affaires extérieures, il y en a parmi nous qui croient que nous ne devrions pas siéger aujourd'hui, étant donné que c'est la première fois que la question des affaires extérieures est discutée.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de cet après-midi, n'est-ce pas?

M. WINCH: Nous ne savons pas combien de temps le débat durera cet après-midi. Peut-être y aura-t-il ce soir des orateurs importants que nous voudrions tous entendre.

Le PRÉSIDENT: Très bien, n'insistons pas. Y a-t-il d'autres commentaires? Il a été proposé par M. Martini, appuyé par M. McGrath, que nous recommandions à la Chambre que le quorum du Comité soit réduit de 20 à 12 membres. Cette proposition a été adoptée. Puis, il a été proposé par M. Broome, appuyé

par M. McGrath, qu'un vœu soit formulé par le Comité pour solliciter la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre. Quelle décision allons-nous prendre?

L'honorable M. MARLER: Pourquoi ne pas attendre à la fin de la séance de ce matin pour prendre une décision à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Est-ce là l'opinion des membres du Comité? Nous différerons donc le vote jusqu'à la fin de la séance de ce matin. Très bien.

Il faudrait maintenant adopter une motion pour solliciter la permission de faire imprimer nos délibérations.

M. HOWE: Je propose, appuyé par M. Rea, que le Comité sollicite la permission de faire imprimer les témoignages et les documents qu'il jugera utiles de publier.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Howe, appuyé par M. Rea, que nous demandions à la Chambre l'autorisation de faire imprimer les témoignages et les documents que nous jugerons utiles de publier.

M. BROOME: Monsieur le président, je croyais que tout Comité avait ce pouvoir.

Le PRÉSIDENT: Il nous faut le demander.

M. WINCH: Ne devons-nous pas spécifier le nombre d'exemplaires que nous voulons faire imprimer en français et en anglais?

Le PRÉSIDENT: Cela vient après. Vous avez tous entendu la motion. Il n'y a pas d'opposition?

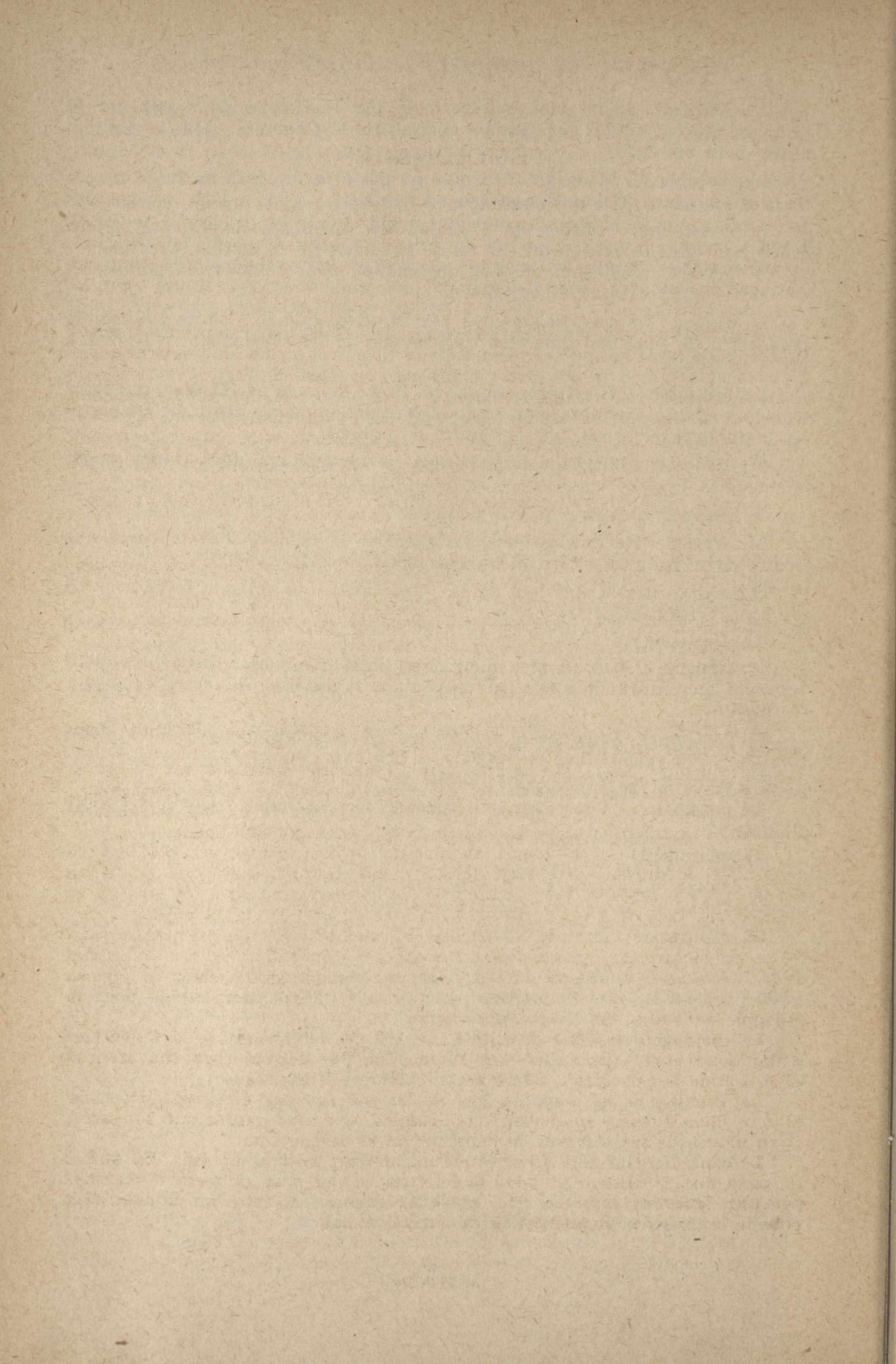
(Assentiment)

Maintenant, il faut adopter une motion pour l'impression des délibérations relatives au bill 18 intitulé «Loi concernant la *British Columbia Telephone Company*».

M. McGRATH: Je propose, appuyé par M. Broome, que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill 18.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la proposition. Quelle est votre décision?

(Assentiment)





## TÉMOIGNAGES

Comme je l'ai déjà dit, messieurs, nous devons étudier un bill concernant la *British Columbia Telephone Company*. M. Jung, ici présent, a présenté le bill à la Chambre. Si vous n'y voyez pas d'objection, nous allons le prier de présenter les dirigeants de la *British Columbia Telephone Company* qui sont ici pour exposer leurs demandes, après quoi vous serez libres de leur poser des questions.

M. JUNG: Quand j'ai présenté ce bill à la Chambre, j'ai promis que les dirigeants de la compagnie seraient à votre disposition pour que vous puissiez les interroger quand le bill serait étudié par le Comité. J'ai donc le plaisir de vous présenter tout d'abord le président de la *British Columbia Telephone Company*, M. Gordon Farrell; le vice-président et directeur général, M. W. S. Pipes; l'avocat de la compagnie, Me A. C. Des Brisay, Q.C. J'ajouterai que Me W. G. Burke-Robertson, Q.C., l'agent parlementaire, devait être ici ce matin. Il a été retardé un peu et je vous prierais de l'excuser.

Je laisse maintenant la parole à Me Brisay, qui répondra à vos questions.

**Me A. C. Des Brisay, Q.C., avocat de la British Columbia Telephone Company, est appelé.**

Le PRÉSIDENT: Maître Des Brisay, vous avez un exposé à faire au Comité, n'est-ce-pas?

Le TÉMOIN: Oui. Je crois qu'il serait utile d'indiquer l'objet du bill et de vous donner quelques renseignements à son sujet avant que vous me posiez des questions.

M. Farrell ou M. Pipes vous donneront la réponse aux questions auxquelles je serai incapable de répondre.

Le seul objet de ce bill, comme vous l'avez déjà remarqué, est de porter de 75 millions à 250 millions de dollars le capital autorisé de la compagnie.

Je devrais peut-être ajouter qu'aucune émission de capital social n'est faite sans l'approbation de la Commission des transports du Canada.

La loi qu'on vous demande de modifier a été adoptée en 1916. A ce moment-là, le capital versé était de 5 millions de dollars et nous avions un capital autorisé de 10 millions. En 1941, ce dernier montant a été porté à 11 millions; en 1946, il a été porté à 25 millions et, en 1951, à 75 millions.

La compagnie demande au Parlement une nouvelle augmentation, afin d'être en mesure de répondre aux besoins des particuliers et des industries de la Colombie-Britannique, en fait de services téléphoniques, dans les régions qu'elle dessert et afin de marcher de pair avec l'expansion rapide dont la province est l'objet depuis plusieurs années.

La compagnie exploite plus de 91 p. 100 des téléphones de la Colombie-Britannique et la population des régions qu'elle dessert constitue environ 93 p. 100 de la population totale de la Colombie-Britannique.

La compagnie ne s'appuie pas seulement sur ses émissions d'actions. Elle se finance aussi au moyen d'obligations, qui sont gagées sur son actif, et au moyen de ses réserves de dépréciation et de surplus.

Le capital social déjà autorisé est maintenant presque épuisé. En fait, il ne reste que 3 millions et demi à émettre, ce qui nous obligera à chercher beaucoup d'autres capitaux d'ici quelques années. A cette fin il nous faut obtenir la présente augmentation du capital social.

Si elle ne l'obtient pas, la compagnie sera incapable de donner suite à ses projets et de faire certaines grosses dépenses qui, à l'heure actuelle, donneraient lieu à un embauchage considérable et à l'emploi d'une grande quantité de matériel fabriqué dans l'Est du Canada, au Québec et dans l'Ontario. C'est la Colombie-Britannique qui fournirait le reste du matériel.

En 1951, lorsque notre compagnie a demandé qu'on porte son capital social à 75 millions, elle estimait à 120 millions les dépenses en immobilisations nécessaires pour la prochaine décennie.

Dans la période de six ans allant de 1951 à 1956, les dépenses brutes en immobilisations se sont élevées à \$109,712,000.

Afin de répondre aux besoins actuels, il faut ajouter ce qui sera dépensé en 1957, c'est-à-dire la somme de \$43,437,000. Le total des dépenses brutes en immobilisations pour la période de sept ans qui finit cette année est donc de \$152,439,000, comparativement à la somme de 120 millions prévue pour les dépenses à faire jusqu'à la fin de l'année 1960.

Au cours de cette même période de sept ans, les dépenses nettes en immobilisations, compte tenu du matériel récupéré, s'élèvent à \$115,500,000.

Une partie de ces dépenses, c'est-à-dire la somme de \$41,500,000, a été financée par la vente d'actions. Ce chiffre s'élève aujourd'hui à 10 millions de plus.

La compagnie lance actuellement une émission d'actions privilégiées de 10 millions de dollars. L'émission a déjà reçu l'approbation de la Commission des transports du Canada et elle se vend à l'heure actuelle au Canada. A la fin de cette année, le capital social émis s'élèvera donc à \$71,500,000, ce qui ne nous laisse que la somme de \$3,500,000 en capital autorisé et non émis.

Un mot maintenant au sujet de la population. En 1950, la population de la Colombie-Britannique s'élevait à 1,138,000. En 1956, ce chiffre était de 1,399,500. Il y avait donc eu une augmentation de 22.9 p. 100, comparativement à la moyenne de 14.8 p. 100 pour l'ensemble du Canada. La moyenne d'augmentation annuelle pour la période de six ans s'élevait à 43,500; mais, l'augmentation de 1955 à 1956 a été de 94,000. Vous constatez donc que, à l'heure actuelle, la population augmente très rapidement. Je crois que la population augmentera constamment en raison de l'attrait qu'exerce la Colombie-Britannique par son climat et ses autres avantages.

A l'heure actuelle, la *British Columbia Telephone Company* possède environ 450,000 appareils téléphoniques dans la province. Permettez-moi de vous donner une idée de la rapidité avec laquelle ce chiffre a été atteint.

De 1951 à 1956, le nombre de téléphones est passé de 246,486 à 412,135. Cela représente une augmentation de 67 p. 100 pour cette période.

Cette proportion a dépassé de beaucoup l'augmentation prévue par la compagnie en décembre 1952, qui était un total de 373,767 téléphones pour la fin de 1957. En fait, le nombre sera d'environ 450,000 à cette date.

Le bordereau de paie de la compagnie a augmenté dans la même proportion. En 1951, la compagnie employait 4,990 personnes et, à l'heure actuelle, elle a 6,969 employés. Il s'agit des employés qui travaillent régulièrement au service de la compagnie et non des personnes employées à cause des dépenses en immobilisations et autres dépenses.

La compagnie joue un rôle important dans l'économie de la Colombie-Britannique, en raison des salaires qu'elle paie à ses employés et de ses dépenses en immobilisations qui sont très fortes.

En 1956, la compagnie a versé plus de 15 millions en salaires à son personnel d'exploitation. Ce montant exclut les personnes employées pour la construction des immeubles, la fabrication de l'outillage, l'expansion des services, l'installation des téléphones automatiques et des appareils de péage, le réseau interurbain, et autres fins qui emploient plusieurs milliers de personnes.

Quant à l'avenir, on me dit que, après une étude minutieuse et approfondie, on croit que la compagnie sera en mesure de fournir un service des plus modernes et des plus efficaces, grâce à l'installation du système automatique le plus perfectionné. A cette fin, elle devra, au cours des treize prochaines années, faire une dépense nette de 765 millions de dollars pour fins d'immobilisations.

On a déjà élaboré des plans en vue de dépenses en immobilisations pour trois ans, à compter de 1958, à raison d'environ 50 millions par année.

Le montant prévu pour l'année prochaine est de 51 millions et, au cours des années 1959 et 1960, la compagnie dépensera le solde des 150 millions.

Il serait difficile de calculer le nombre exact d'emplois qui seront créés; mais, vous pouvez vous imaginer ce que représente cette dépense en termes d'embauchage pour la main-d'œuvre du Canada. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, vu les grèves et la situation actuelle de l'industrie forestière, on a grandement besoin de nouveaux emplois.

Afin de réaliser ses projets la compagnie doit obtenir l'augmentation de son capital social autorisé. Si on considère les besoins de la compagnie, l'augmentation proposée semble être à peu près le montant requis pour financer la dépense nécessaire de 750 millions de dollars.

Avant de terminer, j'aimerais à vous donner des renseignements au sujet de la structure financière de la compagnie. Du capital autorisé que la compagnie a fait souscrire, il y a 315,000 actions privilégiées de \$100 au pair (il y en aura 325,000 à la fin de l'année) et 1,200,000 actions ordinaires d'une valeur nominale de \$25. Cela fait un capital total de \$61,500,000.

A l'heure actuelle, ces actions ordinaires et privilégiées sont détenues par 17,881 actionnaires, dont le plus grand nombre demeure au Canada.

Il y a 7,001 détenteurs d'actions ordinaires et 10,880 détenteurs d'actions privilégiées. Des 7,001 détenteurs d'actions ordinaires, 6,842, soit 97 p. 100 résident au Canada et de ce nombre 4,280 résident en Colombie-Britannique. Le reste des actions est détenu par des actionnaires des pays de la zone sterling et par des actionnaires qui résident aux États-Unis.

Une détentrice d'actions ordinaires, l'*Anglo-Canadian Telephone Company*, une compagnie canadienne, détient 35.85 p. 100 des actions ordinaires. Presque tout le reste des actions ordinaires est détenu par des actionnaires qui résident au Canada. Il est certain que plus de 50 p. 100 des actions ordinaires sont détenues par le public.

Comme je l'ai dit précédemment, la compagnie ne peut émettre des actions ou faire quoi que ce soit sans l'approbation de la Commission des transports.

Je crois vous avoir exposé assez complètement toute la situation. Je désire cependant faire remarquer qu'il serait à l'avantage du Canada de nous accorder notre demande. J'ajouterais même que c'est une nécessité, car le travail qu'occasionnera la dépense d'une aussi forte somme d'argent dans un avenir immédiat est une chose dont le Canada a grand besoin. La dépense que fera notre compagnie sera utile à l'Est aussi bien qu'à l'Ouest du pays.

M. MARLER: Maître Des Brisay, les actions privilégiées sont-elles des actions qui comportent le droit de vote?

Le TÉMOIN: Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Maître Des Brisay, y a-t-il des valeurs, titres ou obligations auxquels sont attachés des droits antérieurs?

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît. Étant donné que le Comité compte plusieurs nouveaux membres, je prierais les membres qui prennent la parole de donner leur nom au sténographe pour que celui-ci puisse le consigner dans ses notes.

*M. Smith (Calgary-Sud):*

D. Voudriez-vous maintenant répondre à ma question?—R. Quelle était cette question?

D. Y a-t-il dans le capital de votre compagnie des valeurs qui ont la priorité sur les actions ordinaires et sur les actions privilégiées?—R. Vous voulez savoir en un mot quelle est la dette obligataire?

D. C'est cela.—R. La dette obligataire est de \$71,121,000. La proportion des actions ordinaires et des actions privilégiées est respectivement de 47 et de 53 p. 100.

M. FARRELL: Il s'agit là des actions émises.

Le TÉMOIN: Oui, il s'agit là des actions émises. L'avoir propre de la compagnie est d'environ 47 p. 100 du capital total et la dette obligataire est d'environ 53 p. 100. Ce sont là des chiffres approximatifs, mais ils sont exacts à 1 p. 100 près.

*M. Cameron:*

D. M<sup>e</sup> Des Brisay pourrait-il nous donner un renseignement. Il nous a donné le nombre des actionnaires qui résident au Canada et, si je ne me trompe, le nombre des actionnaires qui résident dans d'autres pays. Pourrait-il nous dire comment se répartissent les actions et nous dire combien sont détenues par des Canadiens et combien sont détenues par des particuliers et des sociétés commerciales de l'étranger?—R. En 1956, le total des détenteurs d'actions ordinaires était de 7,001, dont 6,848 demeurant au Canada. Des 6,842 actionnaires demeurant au Canada, 4,280 résidaient en Colombie-Britannique et 2,562 dans les autres provinces.

D. Maître Des Brisay, ce n'est pas le nombre des actionnaires que je veux connaître, mais bien la répartition des actions.—R. Je vous ai déjà dit que l'*Anglo-Canadian Telephone Company*, de Montréal, détient 35.85 p. 100 des actions ordinaires.

D. Pourriez-vous nous dire quels sont les détenteurs de ces actions?—R. Plaît-il?

D. Pourriez-vous nous dire quels sont les détenteurs des actions de l'*Anglo-Canadian Company*? Résident-ils au Canada ou aux États-Unis?—R. M. Farrell devra répondre à cette question car je ne possède pas le renseignement que vous demandez. Pourriez-vous prendre note de votre question et la poser à M. Farrell quand il sera présent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Winch, vous avez la parole.

*M. Winch:*

D. Monsieur le président, M<sup>e</sup> Des Brisay pourrait-il nous donner le montant de la réserve de dépréciation et des autres réserves qui ont été employées pour fins d'immobilisations au cours des sept dernières années et quel est le montant que l'on pourrait tirer de cette source pour fins d'immobilisations au cours des trois prochaines années?—R. Pour quelles années voulez-vous ces renseignements, monsieur Winch?

D. Pour les sept dernières années. Vous nous avez donné le montant des dépenses pour les sept dernières années.—R. Très bien. Voici les chiffres que vous demandez. En 1950, les dépenses brutes pour fins de construction ont été

de \$7,368,000. De ce montant, \$3,410,000 provenaient des réserves. Et voici sous forme de tableau les renseignements correspondants pour les autres années:

Année	Dépenses brutes pour fins de construction	Montant provenant des réserves
1951 .....	\$ 9,391,000	\$ 3,843,000
1952 .....	11,350,000	5,948,000
1954 .....	18,996,000	7,733,000
1955 .....	21,255,000	10,814,000
1956 .....	27,694,000	11,851,000

D. Et que vous reste-t-il pour les dépenses que vous devez faire au cours des trois années que vous avez mentionnées?—R. Vous voulez parler du montant disponible dans les réserves?

D. Oui. Que reste-t-il dans vos réserves?—R. Je ne le sais pas. Il me faudra aller aux renseignements.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McIvor, vous avez la parole.

*M. McIvor:*

D. Je n'ai qu'une question à poser. Est-ce que ces actions sont vendues aux États-Unis aussi bien qu'au Canada? Est-ce que ce bill imposera une dépense au gouvernement canadien?—R. Je ne le sais pas, mais je ne pense pas que le gouvernement canadien ait quoi que ce soit à déboursier. La compagnie a versé un bon montant au gouvernement par suite de son augmentation de capital. Elle a versé, je crois, \$35,000. Les actions sont émises au Canada, la compagnie ne les vend pas aux États-Unis.

D. Mais vous accepteriez de l'argent américain?—R. Je suppose que, si un Américain désirait placer son argent dans notre compagnie, nous l'accepterions. Quoi qu'il en soit, la majorité des actionnaires sont canadiens et ils résident au Canada.

*M. Macdonald (Vancouver-Kingsway):*

D. Maître Des Brisay, j'aimerais à savoir si vous avez un plan défini à présenter à la Commission des transports du Canada au sujet de l'émission de certaines de ces actions. Avez-vous l'intention de donner aux actionnaires qui possèdent déjà des actions, le privilège de souscrire un certain nombre d'actions à un prix donné?—R. Dans le passé, les actionnaires de la compagnie ont eu la priorité lors de la vente des actions ordinaires. M. Farrell peut vous expliquer cette façon de procéder mieux que moi. C'est la méthode que nous employons quand nous mettons les actions ordinaires sur le marché. Les actions privilégiées sont souscrites.

D. Ce sont les actions ordinaires qui m'intéressent. Est-ce que, dans l'avenir, vous vous proposez de donner la priorité aux actionnaires qui possèdent déjà des actions?—R. M. Farrell devra répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons demander à M. Farrell d'y répondre tout de suite.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, puis-je faire une remarque? Est-ce que les membres du Comité ne possèdent pas certains droits? Pourquoi ce bill n'est-il pas étudié de la façon ordinaire? L'avocat de la compagnie a fait un exposé, mais il n'est pas censé subir un interrogatoire. Il y a une méthode reconnue pour étudier les bills privés. L'avocat a fait son exposé. Il doit maintenant apporter des arguments à l'appui de ce qu'on appelle le préambule du bill, en demandant aux représentants de la compagnie de venir témoigner. Nous n'obtiendrons aucun résultat si nous nous contentons d'interroger l'avocat.

Le PRÉSIDENT: Cette manière de procéder n'a jamais été employée.

M. WINCH: Monsieur le président, vous vous souvenez de Me Des Brisay a dit au début qu'il pourrait répondre aux questions après son exposé et que, s'il était incapable de répondre, il ferait appel aux membres du conseil d'administration de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: En vérité, si vous parcourez attentivement les comptes rendus de notre Comité pour l'année 1951, vous constaterez que la marche suivie était la même que celle que nous employons en ce moment.

M. McILRAITH: Nous avons toujours procédé de cette façon.

Le PRÉSIDENT: Je prierais M. Farrell de répondre à la question posée au sujet de la priorité accordée aux actionnaires.

M. GORDON FARRELL (*Président de la British Columbia Telephone Company*): Jusqu'à présent les actions ordinaires ont été offertes en premier lieu aux actionnaires qui possèdent déjà des actions. Je ne vois pas pourquoi nous ne suivrions pas la même ligne de conduite à l'avenir, mais on ne peut rien prédire. Pour le moment, nous n'avons aucun plan relatif à l'émission d'actions ordinaires. Nous avons vendu tout récemment des actions privilégiées pour une valeur de 10 millions de dollars.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que la priorité qui est donnée aux actionnaires leur permet d'acheter des actions à un prix inférieur à celui du marché?

M. FARRELL: Oui.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Au sujet de la dernière émission d'actions ordinaires, pourriez-vous nous dire quels privilèges la compagnie a accordés par comparaison aux prix du marché?

M. FARRELL: Je ne saurais dire exactement. Les actions ont dû être offertes aux actionnaires à 5 ou 6 points au-dessous du prix du marché. Il me semble que c'est à peu près ce qui est arrivé.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Pouvez-vous nous dire si on a offert des actions aux employés de la compagnie? Peut-être que ce renseignement a déjà été donné à la Chambre.

M. FARRELL: On n'a pas offert d'actions aux employés. Si les employés peuvent acheter des actions, ils les achètent sur le marché comme n'importe qui. Nous n'avons pas de plan pour la vente d'actions aux employés.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que les employés auront la priorité dans l'achat des actions à l'avenir?

M. FARRELL: Oui, s'ils possèdent déjà des actions. Ils peuvent acheter des actions ordinaires n'importe quand sur le marché, et cela leur donne droit à la priorité lorsque de nouvelles émissions sont lancées.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si la compagnie pourrait étudier la possibilité de donner aux employés l'occasion d'acheter des actions à titre prioritaire lors de l'émission de nouvelles actions ordinaires nécessaires pour augmenter le capital social de la compagnie?

M. FARRELL: Nous avons discuté cette question plusieurs fois. Il pourrait arriver que ce ne serait pas à l'avantage de l'employé, si, par exemple, le prix des actions venait à baisser. Au lieu d'avoir des employés satisfaits nous aurions alors des employés très mécontents. Il y a deux manières d'envisager la question.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): La décision ne pourrait-elle pas être laissée à l'employé? Ne pourrait-on pas lui offrir la priorité dans l'achat des actions et le laisser décider si ces actions l'intéressent ou non?

M. FARRELL: Je pense que ce ne serait pas juste d'offrir aux employés la priorité dans l'achat des actions à moins qu'ils ne possèdent déjà des actions.

Nous avons considéré la question à plusieurs reprises et elle est encore à l'étude à l'heure actuelle. Nous nous demandons si nous ne devrions pas établir un plan relatif à l'achat d'actions par les employés. Nous n'en avons pas à l'heure actuelle, mais il y en a un qui est à l'étude.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): D'après vos explications, les actions ne seraient pas offertes en vente au public, mais elles seraient offertes à titre prioritaire aux actionnaires qui possèdent déjà des actions.

M. FARRELL: Des actions ordinaires.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que la compagnie songe à donner au public la même chance qu'aux actionnaires pour l'achat de ses actions?

M. FARRELL: Je ne vois pas pourquoi elle le ferait. A l'occasion d'émissions importantes, il est d'usage de donner la priorité aux actionnaires. Si les actionnaires ne veulent pas souscrire, ils peuvent vendre leurs droits. N'importe qui peut alors acheter ces droits et souscrire de nouvelles actions.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): De cette façon la compagnie ne prendrait donc aucun moyen d'augmenter le nombre de ses actionnaires?

M. FARRELL: Chaque fois que nous lançons une émission, le nombre d'actionnaires augmente, parce qu'il y a toujours beaucoup d'anciens actionnaires qui ne veulent pas souscrire et leurs droits sont vendus à de nouveaux actionnaires. De ce fait, notre liste d'actionnaires s'allonge d'année en année.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que ce fait signifie une augmentation de capital? Si un actionnaire vend ses droits, je suppose qu'il en retire un certain profit?

M. FARRELL: Oui.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, je crois que j'ai déjà donné mon opinion bien clairement, tout à l'heure, au sujet de la manière de procéder à l'étude des bills. Maintenant que l'avocat a terminé son exposé, il devrait apporter des arguments à l'appui de ce qu'on appelle le préambule du bill. Il devrait faire comparaître les représentants de la compagnie et leur demander d'expliquer pourquoi cet argent est nécessaire, à quoi il servira et d'autres points du même genre. Les réponses de Me Des Brisay ne sont que des dépositions sur la foi d'autrui. Il a en main un rapport qui a été préparé par la compagnie, mais il faut supposer que les dirigeants de la compagnie peuvent répondre eux-mêmes à nos questions. Je crois que leur témoignage aurait plus de valeur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, tous les membres du Comité ont le droit de poser des questions aux représentants de la compagnie. Ils sont ici pour y répondre.

M. McPHILLIPS: Il est difficile de poser des questions qui ne reposent sur aucune base. La compagnie doit être préparée à prouver le préambule de ce bill. Elle demande l'autorisation de porter son capital à 250 millions de dollars. A quoi veut-elle employer cet argent? Si elle ne peut prouver le préambule, elle n'a pas le droit de présenter ce bill.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons au bill dans un moment. Y a-t-il d'autres questions?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai une question à poser à M. Farrell. Un des membres du Comité a parlé assez longuement des droits accordés aux actionnaires. On peut avoir l'impression que c'est là une marche à suivre qui n'est pas habituelle. Est-ce que M. Farrell pourrait nous dire si cette façon de procéder est le moyen ordinaire de financement des sociétés constituées en corporation et pourrait-il nous donner le nom d'autres compagnies qui agissent de même?

M. FARRELL: Je crois que c'est la façon normale de procéder de presque toutes les compagnies importantes, en particulier les compagnies de services d'utilité publique qui ont toutes adopté cette manière de faire.

M. WINCH: De quelle réserve pouvez-vous disposer pour fins d'immobilisations? Je pose cette question parce que j'ai remarqué que, au cours des sept dernières années, plus de 40 p. 100 des frais d'immobilisations ont été payés à même les réserves.

M. FARRELL: Nous n'avons plus de réserves, elles sont épuisées.

M. WINCH: Elles ont toutes été dépensées?

M. FARRELL: Oui.

M. MURPHY (*Westmorland*): J'ai une question à poser au sujet des actionnaires. On nous a dit que 35.85 p. 100 des actions ordinaires sont détenues par l'*Anglo-Canadian Telephone Company*. Sur les 64.15 p. 100 qui restent, combien d'actions sont détenues par des Canadiens ou par des personnes résidant au Canada et combien sont détenues par des sociétés constituées en corporation: compagnies de téléphone, de transport ou autres compagnies?

M. FARRELL: Vous me demandez plusieurs choses en même temps.

M. MURPHY (*Westmorland*): C'est vrai.

M. FARRELL: Je préférerais répondre à une chose à la fois.

M. MURPHY (*Westmorland*): Dans cette proportion de 64.15 p. 100 de vos actions qui n'appartiennent pas à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*, combien appartiennent à des résidents du Canada?

M. FARRELL: Il y a 391,271 actions qui appartiennent à des résidents de la Colombie-Britannique et 266,767 qui appartiennent à d'autres résidents du Canada.

M. MURPHY (*Westmorland*): Maintenant, pouvez-vous nous dire combien d'actions ne sont pas détenues par des Canadiens?

M. FARRELL: Il y en a 74,772 qui sont placées aux États-Unis, 31,553 dans la zone sterling et 5,480 dans d'autres pays. Avec les actions de l'*Anglo-Canadian Telephone Company*, qui sont au nombre de 430,176, cela fait un total de 1,200,000 actions.

M. MURPHY (*Westmorland*): Savez-vous quel pourcentage des actions est détenu par l'*Anglo-Canadian Telephone Company* et quel pourcentage est détenu par des actionnaires de l'extérieur du Canada?

M. FARRELL: L'*Anglo-Canadian Telephone Company* détient 35.85 p. 100 du total des actions.

M. MURPHY (*Westmorland*): C'est vrai. Quel pourcentage se trouve en dehors du Canada?

M. FARRELL: Il y a 6.25 p. 100 des actions qui sont placées aux États-Unis et un faible pourcentage qui est placé dans la zone sterling ou dans d'autres pays.

M. MURPHY (*Westmorland*): C'est-à-dire un peu moins de 6 p. 100 dans la zone sterling et à peu près 6 p. 100 aux États-Unis.

M. FARRELL: J'étais justement à le calculer rapidement.

M. MURPHY (*Westmorland*): Et voici ma deuxième question. Quelle proportion des actions est détenue par des sociétés constituées en corporation autres que l'*Anglo-Canadian Telephone Company*?

M. FARRELL: Naturellement il y a certaines sociétés qui sont des sociétés privées. Je ne sais pas si vous voulez parler de ces dernières. On considère réellement ces sociétés, trusts ou autres, comme des individus.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je parle des autres compagnies de téléphone.

M. FARRELL: Il n'y en a pas qui détiennent des actions.



M. MURPHY (*Westmorland*): Et des compagnies de transports?

M. FARRELL: Il n'y en a pas non plus.

M. MURPHY (*Westmorland*): Combien d'actions sont détenues par des sociétés privées ou des sociétés de gestion?

M. FARRELL: Je ne peux pas vous donner ces renseignements sur le champ. Comme vous le savez, certains acheteurs d'actions se constituent en compagnies et ils achètent des actions dans toutes les parties du Canada. Je suppose qu'ils agissent ainsi pour n'avoir qu'un seul droit de succession à payer dans la province où leur compagnie est enregistrée.

M. MURPHY (*Westmorland*): Vous ne savez pas combien d'actions sont détenues par ces compagnies?

M. FARRELL: Non, car elles ne sont que de simples actionnaires.

M. MURPHY (*Westmorland*): Oui, je sais.

M. CAMERON: Monsieur Farrell, pouvez-vous nous dire à qui appartient l'*Anglo-Canadian Telephone Company*?

M. FARRELL: Elle appartient à la *General Telephone Corporation*, qui est une compagnie américaine.

M. CAMERON: Est-ce que cette compagnie possède toutes les actions de l'*Anglo-Canadian Telephone Company*?

M. FARRELL: Oh! non, elle n'en possède que 50 p. 100.

M. CAMERON: Savez-vous à qui appartiennent les autres actions?

M. FARRELL: Elles appartiennent à des actionnaires ordinaires qui résident un peu partout au Canada. Je crois que quelques actions sont passées aux États-Unis, parce qu'elles sont en vente à la Bourse. Je n'ai pas ici la liste des actionnaires de l'*Anglo-Canadian Telephone Company*.

M. CROUSE: Ce point nous ramène à la question qui a déjà été posée par M. Winch, je crois. Est-ce qu'il est possible d'acheter actuellement sur le marché des actions ordinaires émises par votre compagnie?

M. FARRELL: Oui. J'ai vu dans les journaux que quelques-unes se sont vendues hier à la Bourse de Toronto.

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

M. BROOME: D'après mes calculs, il y aurait 75 p. 100 des actions de la *British Columbia Telephone Company* qui appartiennent à des Canadiens; c'est-à-dire que 75 p. 100 des actions sont placées en dehors des États-Unis, principalement au Canada.

M. FARRELL: Ce n'est pas tout à fait exact.

M. BROOME: J'ai additionné la moitié du pourcentage des actions que possède déjà l'*Anglo-Canadian Telephone Company* avec la proportion de 58 p. 100 qui ne lui appartient pas.

Le TÉMOIN: C'est très bien.

M. SMITH (*Lincoln*): Est-ce que certaines municipalités comme Victoria ou Vancouver se sont opposées à l'augmentation du capital de la compagnie?

M. FARRELL: Non, nous les en avons averties et nous leur avons envoyé des exemplaires du mémoire présenté à Ottawa. Aucune n'a formulé d'objections à cet égard.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Une partie des actions sont détenues par des compagnies de placement et vous ne pouvez pas dire d'une façon certaine si telle ou telle compagnie de placement est canadienne ou si ses actionnaires demeurent aux États-Unis.

M. FARRELL: C'est vrai. Certaines sociétés de gestion achètent toutes sortes d'actions des compagnies canadiennes qui sont constituées en corporation. Il se peut que quelques-unes de nos actions se trouvent maintenant en leur possession.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Dans ce cas, il vous serait très difficile de dire quelle proportion des actions sont détenues par des Canadiens, parce que ces placements sont faits par des compagnies. Il s'agit de compagnies de gestion et ces compagnies peuvent être américaines tout en étant considérées comme canadiennes lorsqu'elles placent de l'argent au Canada.

M. FARRELL: Il n'est pas probable que beaucoup de ces compagnies aient acheté de nos actions, car elles achètent plutôt des actions qui se vendent plus facilement sur le marché que les nôtres, comme les actions des compagnies qui assurent les grands services publics, les grandes compagnies canadiennes et les grosses compagnies industrielles.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que vous êtes d'avis que la possession de 35 p. 100 des actions par l'*Anglo-Canadian* signifie que cette dernière a la maîtrise de votre compagnie?

M. FARRELL: Elle n'a pas la maîtrise absolue, mais on peut dire qu'elle a une voix prépondérante dans son administration.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): De quelle compagnie achetez-vous vos accessoires et vos fournitures de téléphone?

M. FARRELL: Nous les achetons par l'intermédiaire de la *Canadian (B.C.) Telephone and Supplies*.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce qu'une partie de cette compagnie vous appartient?

M. FARRELL: Non, elle appartient à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce une filiale appartenant entièrement à l'*Anglo-Canadian*?

M. FARRELL: Oui.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Je comprends bien l'importance de votre programme d'expansion; mais je me demande si, avec une proportion de 47 p. 100 en valeur payée et de 53 p. 100 en dette obligataire, vous ne pourriez pas emprunter les fonds additionnels nécessaires au financement de votre programme d'expansion.

M. FARRELL: Combien de temps, pensez-vous, pourrions-nous fonctionner avec cet emprunt? Je crois que nous serions bientôt à court d'argent.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que, par comparaison avec les autres compagnies, la proportion de la valeur payée n'est pas très élevée?

M. FARRELL: Non, dans la plupart des cas, la valeur payée est supérieure à la dette obligataire.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Vous ne vous proposez pas d'émettre des actions privilégiées?

M. FARRELL: Nous en avons récemment émis pour 10 millions de dollars.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): En avez-vous encore en réserve?

M. FARRELL: Nous n'avons plus d'actions d'aucune sorte à émettre.

Le TÉMOIN: Nous n'avons plus que \$3,500,000.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): N'avez-vous pas émis des actions privilégiées?

M. FARRELL: Ce ne sont que des actions ordinaires tant qu'elles ne seront pas converties en actions privilégiées.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Ne pensez-vous pas que vous pourriez vous procurer de nouveaux capitaux par la vente d'obligations?

M. FARRELL: Oui, par une émission d'obligations de 10 à 15 millions.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Votre entreprise aurait alors de très bonnes garanties?

M. FARRELL: Oui, mais nous avons un programme d'expansion de 50 millions de dollars pour 1958. La moitié de l'argent que nous venons d'obtenir sera dépensée vers la fin de décembre et, à la fin de février, nos réserves seront complètement épuisées.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Ne pensez-vous pas que vous pourriez lancer une émission d'obligations vers la fin de février?

M. FARRELL: Nous le ferons probablement. Cet argent nous permettra de subsister pendant cinq ou six mois, et après nous serons encore à sec.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Alors vous ne prévoyez pas que vous pourrez financer cette expansion au moyen d'obligations?

M. FARRELL: Non, nous n'avons aucun espoir de ce côté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du préambule?

M. CAMERON: On a mentionné les actions privilégiées. Pourriez-vous nous dire, en premier lieu, quels droits de vote sont accordés dans votre compagnie à ceux qui détiennent ces actions et comment ces droits sont partagés?

M. FARRELL: Ce sont des actions privilégiées ordinaires et, tant que la compagnie n'est pas en retard de douze mois dans ses paiements, ces actions ne donnent pas droit de vote.

M. CAMERON: Est-ce que cette situation s'est déjà présentée?

M. FARRELL: Non, heureusement.

M. CAMERON: Pouvez-vous nous dire comment ces actions sont réparties?

M. FARRELL: Il faudrait que je vous donne ces renseignements au complet. Nous avons lancé six émissions différentes. Pour la première émission, qui est une émission d'actions cumulatives portant intérêt à 6 p. 100, il y a... Voulez-vous savoir le nombre d'actionnaires?

M. CAMERON: Ce que je veux savoir, c'est le nombre d'actionnaires canadiens et le nombre d'actionnaires d'autres pays.

M. FARRELL: Cette émission de 10,000 actions d'une valeur totale d'un million de dollars se partage entre 247 actionnaires de la Colombie-Britannique, 20 actionnaires des autres provinces du Canada, 6 actionnaires des États-Unis et 39 de la zone sterling.

M. CAMERON: Ce sont là tous les actionnaires?

M. FARRELL: Oui.

M. CAMERON: Comment les actions sont-elles partagées entre les divers actionnaires ?

M. FARRELL: Il y a 7,835 actions en Colombie-Britannique, 1,104 dans les autres provinces, 141 aux États-Unis et 1,370 dans la zone sterling, ce qui fait un total de 10,000 actions.

M. CAMERON: Vous avez lancé d'autres émissions?

M. FARRELL: Oui, nous avons lancé une émission d'actions privilégiées cumulatives portant intérêt à 6 p. 100. Il y a 39,862 de ces actions qui ont été vendues en Colombie-Britannique. J'ai une liste de toutes ces émissions.

M. CAMERON: Peut-être que cette liste pourrait être versée au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire.

Assentiment.

BRITISH COLUMBIA TELEPHONE COMPANY

	6% Actions de priorité cumulatives	6% Actions privilégiées cumulatives	4½% Actions privilégiées cumulatives et rachetables	4½% Actions privilégiées cumulatives et rachetables (série 1956)	4½% Actions privilégiées cumulatives et rachetables	4½% Actions privilégiées cumulatives et rachetables	Actions ordina'ires	Total
RÉPARTITION DES ACTIONS—								
Colombie-Britannique.....	7,385	39,862	55,272	41,157	20,916	24,636	391,272	580,500
Canada, à l'exclusion de la Colombie-Britannique—								
Détenues par le public.....	1,104	1,572	18,420	33,698	28,819	35,144	266,767	385,524
Détenues par l'Anglo-Canadian Telephone Co. de Montréal (P.Q.).....							430,176	430,176
États-Unis.....	141	907	982	100	90	100	74,772	77,092
Zone sterling.....	1,370	2,498	161	20		50	31,533	35,632
Autres pays.....		161	165	25	175	70	5,480	6,076
Total.....	10,000	45,000	75,000	75,000	50,000	60,000	1,200,000	1,515,000
RÉPARTITION DES ACTIONNAIRES—								
Colombie-Britannique.....	247	2,001	2,484	1,437	879	893	4,280	12,221
Canada, à l'exception de la Colombie-Britannique.....	20	88	548	784	648	638	2,562	5,288
États-Unis.....	6	53	32	1	6	1	80	179
Zone sterling.....	39	41	12	2		1	55	150
Autres pays.....		3	6	1	6	3	24	43
Total.....	312	2,186	3,082	2,225	1,539	1,536	7,001	17,881

Au 31 juillet 1957.

M. REGIER: Monsieur le président, je comprends qu'il est devenu nécessaire à la compagnie de se lancer dans un programme d'expansion. Cette expansion intéresse, à mon avis, trois groupes distincts. En premier lieu, il y a les usagers du téléphone; en deuxième lieu, il y a la compagnie de téléphone en tant que corps constitué et, en troisième lieu, il y a les propriétaires de cette compagnie. M. Farrell pourrait-il nous expliquer comment la méthode selon laquelle sa compagnie met les actions ordinaires sur le marché en accordant une priorité de souscription aux actionnaires actuels peut-elle être avantageuse à la fois pour le consommateur et pour la compagnie? Cette façon d'émettre des actions comporte-t-elle des avantages pour la *British Columbia Telephone Company* et pour les clients de cette compagnie?

M. FARRELL: Tout d'abord, je dirai que le fait d'accorder la priorité de souscription aux actionnaires donne un peu plus de valeur aux actions ordinaires; car, de temps à autre, lors du lancement de nouvelles émissions, la valeur que comporte cette priorité ajoute à la valeur des actions. Si la compagnie n'avait pas pour principe d'accorder cette priorité, les actions se vendraient à un prix inférieur. De plus, si la compagnie n'accordait pas ce droit de priorité, il nous faudrait faire vendre nos actions par un intermédiaire et cela entraînerait des frais.

En conséquence, on en vient à un point où l'on se demande qu'elle serait la valeur des actions ne comportant pas de droit de priorité. Incontestablement, elle serait inférieure au prix de vente des actions que nous émettrions avec le droit de priorité. Ainsi le prix auquel on pourrait vendre les actions, moins la commission payée à l'intermédiaire, approcherait certainement celui des actions vendues avec droit de priorité.

M. REGIER: Je remarque que, dans le passé, des réserves relativement importantes de la *British Columbia Telephone Company* ont été affectées à un programme d'expansion. Nous savons, bien entendu, que ces réserves proviennent d'une source unique, le consommateur. M. Farrell pourrait-il nous donner le taux demandé pour un téléphone résidentiel ordinaire à un seul abonné, pour Toronto, Winnipeg, Regina et Vancouver. Pour fins de comparaison, nous aimerions aussi à connaître le taux que le contribuable moyen doit payer pour l'usage d'une ligne individuelle, s'il habite une des villes mentionnées.

M. FARRELL: Je le regrette, mais je ne possède pas ces renseignements. M. Pipes, notre directeur général, pourrait sans doute nous les donner.

M. PIPES: J'ai ici les taux que demande notre compagnie et ceux de la compagnie Bell, mais je ne possède pas de renseignements pour la ville de Winnipeg. Avez-vous mentionné le nom d'autres villes?

M. REGIER: Oui, j'ai mentionné Toronto, Winnipeg, Regina et Vancouver.

M. PIPES: Si l'on veut établir une comparaison, je dirai que les taux augmentent d'après le développement d'une ville. Ainsi nous allons comparer une petite ville à une grande et, cependant, les taux ne sont pas comparables. Quoi qu'il en soit, je vais vous donner les taux que vous désirez connaître.

M. REGIER: Le témoin pourrait-il nous donner les taux demandés dans les centres urbains de même importance des quatre provinces de l'Ouest.

M. PIPES: Je vais chercher ce renseignement et je vous le communiquerai. Toutefois, je puis vous dire que le service téléphonique résidentiel à un abonné pour Vancouver est de \$5.35.

Le PRÉSIDENT: Cela vous donnerait-il satisfaction si nous obtenions les renseignements et si nous les faisons imprimer au compte rendu?

(Assentiment)

Voici un tableau comparatif des taux demandés à un abonné pour un téléphone installé dans son foyer dans les villes de Toronto, de Winnipeg, de Regina et de Vancouver.

Ville	Taux d'un téléphone résidentiel à un abonné	Nombre d'abonnés
Toronto .....	\$5.45	643,800
Winnipeg .....	3.90	154,347
Regina .....	3.50	36,406
Vancouver .....	5.35	256,696

M. WINCH: Puis-je poser une autre question à M. Farrell? Nous nous rendons bien compte qu'il faut mettre en œuvre sans retard un vaste programme d'expansion en Colombie-Britannique. Nous reconnaissons aussi que la compagnie veut réaliser cette expansion à un prix aussi raisonnable que possible. M. Farrell m'a un peu intrigué quand il a dit que l'*Anglo-Canadian Company* a une filiale qui est sa propriété exclusive et qui agit comme acheteur pour la *British Columbia Telephone Company*. Cela m'étonne et j'aimerais à savoir si c'est là une façon normale de procéder. De plus, si la *British Columbia Telephone Company* effectue ses achats par l'intermédiaire d'une autre compagnie comme l'*Anglo-Canadian*, qui détient une bonne partie des actions de la *British Columbia Telephone Company*, cela n'augmente-t-il pas le coût des installations pour votre compagnie? Je suppose que cette filiale de l'*Anglo-Canadian* achète des marchandises d'un grossiste à un certain prix et qu'elle ne vous les revend pas au même prix. Il y a donc un intermédiaire entre vous et le grossiste, ce qui doit faire augmenter le coût du matériel que vous achetez. Pourriez-vous nous donner des explications à ce sujet et nous dire pour quelle raison vous employez cette méthode-là au lieu d'effectuer vos achats directement ou par l'intermédiaire de l'acheteur de votre propre compagnie? Et, lorsqu'on enlève d'une maison un téléphone qui appartient à la *British Columbia Telephone Company*, le retourne-t-on à votre compagnie ou à la filiale? Est-il vendu à la filiale puis revendu à votre compagnie? Dans ce dernier cas, comment procédez-vous?

M. FARRELL: Je serais heureux de répondre à vos questions, mais je crois que M. Pipes peut vous éclairer beaucoup mieux que moi. Permettez-moi cependant de vous faire remarquer que vous avez posé plusieurs questions à la fois.

M. WINCH: Elles se résument à deux et je ne vous demande que quelques explications au sujet d'une situation exceptionnelle.

M. FARRELL: Ce n'est pas une situation exceptionnelle; c'est une situation tout à fait pratique.

M. PIPES: La *Canadian British Columbia Telephone Company* s'est formée il y a plusieurs années, alors qu'il y avait cinq compagnies associées en Colombie-Britannique. Depuis ce temps-là, trois de ces compagnies ont été achetées par la *British Columbia Telephone Company* et la compagnie mentionnée fait fonction d'acheteur d'installations pour ces diverses compagnies. De plus, elle s'occupe de l'installation des appareils dans nos centraux téléphoniques et elle veille aux réparations qu'il y a à effectuer aux installations de nos centraux. Cette compagnie agit comme notre représentant et reçoit une petite commission en échange de ses services. Le prix des achats est celui que le fabricant du produit nous demanderait, sans plus.

M. WINCH: Payez-vous une commission à la compagnie qui effectue vos achats de matériel et qui s'occupe de l'installation de vos appareils?

M. PIPES: La commission varie entre trois quarts p. 100 et trois huitièmes p. 100, selon le genre d'installation. S'il s'agit d'une installation complète-

ment automatique pour un grand bureau, le taux est de trois huitièmes p. 100 et pour les autres genres d'installations, la commission est de trois quarts p. 100. Le montant des achats de matériel s'établit à trente millions environ. C'est un chiffre estimatif. Un montant de l'ordre de neuf millions de dollars vient de ce qu'on peut appeler une entreprise manufacturière associée, l'*Automatic Electric*. Le reste des installations est acheté de divers autres fabricants canadiens. D'autres genres d'accessoires, comme les poteaux et les articles de quincaillerie, qui représentent à peu près 60 p. 100 des achats, viennent d'autres sources. La *Canadian British Columbia* agit comme notre représentant et elle nous obtient le plus bas prix possible. Pour ce service elle touche une commission de trois quarts p. 100. Cette façon de procéder n'est pas inusitée. Vous pourrez constater qu'elle n'entraîne pas de frais exceptionnellement élevés.

M. WINCH: Revendez-vous ces installations?

M. PIPES: Non, monsieur. Les installations sont renvoyées à la *Canadian British Columbia Telephone Company* qui les répare et demande une certaine somme pour son travail, en plus d'un pourcentage de 10 p. 100 pour les frais de surveillance. La marchandise nous est ensuite retournée.

La *Canadian British Columbia Telephone Company* installe tous les appareils de nos centraux téléphoniques, qu'ils soient manuels ou automatiques; elle fait aussi ce travail pour d'autres compagnies canadiennes. De plus, elle installe les appareils de l'*Okanagan Telephone Company* de Prince Rupert et elle rend ce même service à d'autres compagnies.

M. WINCH: L'*Automatic Electric Company* est-elle la propriété de cette compagnie ou lui est-elle affiliée?

M. PIPES: Elle lui est affiliée et elle est la propriété de l'*Associated Telephone and Telegraph Company*, qui installe les appareils vendus par l'*Automatic Electric*. La compagnie *Associated Telephone and Telegraph* fait ce travail dans toutes les parties du Canada. A l'exception de la *British Columbia Telephone Company*, les autres compagnies doivent payer 5 p. 100 de plus pour les frais d'administration. Nous bénéficions donc d'une réduction de 5 p. 100 en confiant l'installation de nos appareils à la *Canadian British Columbia*.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez parlé d'une compagnie qui fabrique des fournitures. Pourriez-vous me dire où ces fournitures sont fabriquées?

M. PIPES: A Brockville, en Ontario.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je désire vous féliciter au sujet de votre nomination à la présidence du Comité. Je crois que vous avez réalisé là une de vos grandes ambitions.

Je voudrais demander à M. Farrell combien de membres du conseil d'administration de la *British Columbia Telephone Company* sont aussi membres du conseil d'administration de l'*Anglo-Canadian Company* et du conseil d'administration de la *General Telephone Corporation*?

M. FARRELL: Il y a eu des changements et je ne voudrais pas vous donner des renseignements erronés. Je suis presque certain qu'il y en a quatre. Toutefois, je ne possède pas de renseignements exacts à ce sujet.

M. HERRIDGE: Vous dites que quatre des membres du conseil d'administration de la *British Columbia Telephone Company* sont aussi membres du conseil d'administration de l'*Anglo-Canadian Company*?

M. FARRELL: Oui, monsieur.

M. HERRIDGE: Et combien de ces membres font partie du conseil d'administration de la *General Telephone Corporation* des États-Unis?

M. FARRELL: Il doit y en avoir un.

M. HERRIDGE: Vous voulez dire un des membres du conseil d'administration de la *British Columbia Telephone Company*?

M. FARRELL: Oui, monsieur, et aussi un des membres de l'*Anglo-Canadian*.

M. HERRIDGE: Pourriez-vous nous donner le montant total des dividendes que votre compagnie a payés au cours des dix dernières années et le total cumulé en réserve? Je m'excuse, mais j'aimerais à avoir ces renseignements pour les sept dernières années seulement au lieu des dix dernières.

M. FARRELL: Je n'ai pas ces renseignements à la portée de la main, mais je vais me les procurer et vous les donner.

Le PRÉSIDENT: Cela vous donnerait-il satisfaction si nous faisons imprimer ces renseignements au compte rendu?

(Assentiment.)

M. Herridge a demandé quel est le montant total des dividendes versés par la Compagnie au cours des sept dernières années. Voici ces renseignements:

Années	Actions ordinaires et actions privilégiées	Dividendes ordinaires seulement
1950 .....	\$1,031,883 .....	\$ 520,000
1951 .....	1,547,711 .....	880,000
1952 .....	1,646,250 .....	960,000
1953 .....	1,923,594 .....	1,200,000
1954 .....	2,262,500 .....	1,520,000
1955 .....	2,708,125 .....	1,600,000
1956 .....	3,466,718 .....	2,100,000
1957 (estimation) ....	3,930,000 .....	2,400,000

Quant au montant des réserves en espèces qui ont été accumulées pendant les sept dernières années, il n'y en a pas. Tous les excédents ont été remployés dans l'entreprise au cours de cette période de sept ans.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): J'aimerais à m'assurer de la réponse qui a été donnée au sujet de l'*Automatic Electric*. Avez-vous dit que cette compagnie appartient à une compagnie appelée *Associated Telephone and Telegraph*?

M. FARRELL: Elle appartient à l'*Associated Telephone and Telegraph Company*, qui à son tour est la propriété de la *General Telephone Corporation*, compagnie intermédiaire.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Vos taux doivent-ils être autorisés par la Commission des transports?

M. FARRELL: Oui.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): La Commission des transports du Canada a-t-elle une certaine autorité sur le montant demandé pour l'installation par l'*Automatic Electric*, qui agit par l'intermédiaire de la compagnie de fournitures.

M. FARRELL: Lors de l'audition de notre dernière demande de fixation des taux, la Commission des transports du Canada a examiné avec soin tous les moindres détails de nos opérations.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Réglemente-t-elle d'une certaine façon le coût de vos fournitures?

M. FARRELL: Nous devons lui prouver que nous achetons nos fournitures à aussi bon compte que n'importe quelle autre compagnie et je crois que c'était le cas lors de la dernière audition.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que la Commission des transports exerce sa juridiction sur le prix des fournitures que vous achetez?



M. FARRELL: Oui, monsieur, je crois que la Commission a ce pouvoir; car si nous achetons nos fournitures à un prix beaucoup plus élevé que celui du marché, elle n'approuvera pas les taux qui couvriraient ces prix.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Vous dites que c'est là un facteur que la Commission prend en considération.

M. FARRELL: Oui. Elle étudie nos demandes de fixation des prix avec un grand soin.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): A votre avis, le fait que l'*Anglo-Canadian* a la mainmise sur votre compagnie de même que sur la compagnie de qui vous achetez vos fournitures et à qui vous confiez votre service d'installation, ne met-il pas votre entreprise dans une situation désavantageuse?

M. FARRELL: Je m'excuse, mais je n'ai pas très bien compris votre question.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): N'estimez-vous pas que vous vous trouvez dans une situation désavantageuse?

M. FARRELL: Je ne crois pas que le mot "désavantageuse" soit juste. Il n'y a rien de désavantageux dans cette situation. A mon avis, le directeur et les membres du conseil d'administration de la *British Columbia Telephone Company* ont fait un excellent travail en Colombie-Britannique et je ne crois pas que la situation actuelle soit désavantageuse.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Règle générale, il n'est pas recommandable que la compagnie qui exerce une mainmise efficace sur votre compagnie ait le même pouvoir sur vos fournisseurs.

M. FARRELL: S'il n'y avait pas d'autorité supérieure comme la Commission des transports, je partagerais sans doute votre avis. Mais l'autorité efficace de la Commission des transports s'exerce aussi sur les opérations de toutes les compagnies.

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

M. HOWE: Peut-être que M. Farrell ou un de ses collègues pourrait me dire si la compagnie peut se procurer au Canada tout le matériel requis ou si elle doit faire venir de l'étranger certains articles dont elle a besoin pour ses services?

M. PIPES: En général, la majeure partie de notre matériel est fabriquée au Canada. Les fils et les câbles, par exemple, sont manufacturés au pays et nous nous les procurons à deux endroits. Nos appareils téléphoniques et l'équipement de notre bureau central sont fabriqués à Brockville. Quelques pièces spéciales d'outillage peuvent venir de l'étranger, comme les articles de bureau, et il se peut que tel ou tel appareil ne soit pas de fabrication canadienne; enfin, je ne sais pas. Mais, en général, nous achetons autant que possible des manufacturiers canadiens.

M. HOWE: Une dernière question. L'expansion actuelle se limite-t-elle au domaine téléphonique ou s'étend-elle aussi aux domaines des télécommunications, de la télévision et de la radio?

M. PIPES: Elle se fait sentir surtout dans le service ordinaire de communication, mais elle comprend aussi une certaine expansion du service interurbain, où l'on introduit une plus grande mesure d'automatisation et un système plus puissant de signalisation et de régularisation en raison des grandes améliorations modernes. Nous louons aussi des fils, qui comprennent des canaux de télévision, des voies de radiodiffusion et des lignes de téléphotographie, et ainsi de suite; enfin, tout ce qui se rapporte en général à l'industrie du téléphone.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Barnett; viendront ensuite M. Stanton et M. Cameron.

M. BARNETT: M. Farrell pourrait peut-être expliquer au Comité la relation qui existe entre la *British Columbia Telephone Company* et la *North West Telephone Company*. Quels sont les liens corporatifs qui unissent ces deux sociétés?

M. FARRELL: Il n'existe pas de liens corporatifs entre la *British Columbia Telephone Company* et la *North West Telephone Company*. La *North West Telephone Company* a été constituée il y a quelques années alors que le radiotéléphone entrait en vogue. A cette époque, la *British Columbia Telephone Company* possédait une charte et elle avait été constituée en corporation avant l'introduction du radiotéléphone. La *British Columbia Telephone Company* n'avait pas le droit d'exploiter un réseau de téléphonie. C'est pourquoi, il nous a vite fallu constituer une compagnie en Colombie-Britannique. C'est ce que nous avons fait, et, depuis cette date, la *North West Telephone* est notre société de radiotéléphonie.

Les dirigeants de la *North West Telephone Company* sont les mêmes que ceux de la *British Columbia Company*, mais elle a une administration distincte et elle s'occupe de l'expansion de la radiodiffusion en Colombie-Britannique. Elle est la propriété exclusive de l'*Anglo-Canadian Telephone Company*, car la *British Columbia Telephone Company* ne peut, aux termes de sa charte, détenir des actions dans une autre compagnie. Est-ce que cela répond à votre question?

M. BARNETT: En d'autres termes, le rapprochement entre la *British Columbia Telephone Company* et la *North West Telephone Company* n'existe que par l'intermédiaire de l'*Anglo-Canadian Telephone Company*.

M. FARRELL: Oui. La *British Columbia Telephone Company* serait heureuse de posséder aussi les actions de la *North West Telephone Company*, mais elle n'en a pas le pouvoir.

M. BARNETT: Vous avez dit, n'est-ce pas, que les deux compagnies ont une seule et même structure?

M. FARRELL: Oui.

M. BARNETT: La *North West Telephone Company* a d'autres services que celui de la radiotéléphonie, si je comprends bien?

M. FARRELL: Oui, elle en a d'autres, mais ils sont d'importance minime comparés à la radio.

M. BARNETT: Est-ce que je me trompe en disant que la *North West Telephone Company* possède des lignes de radiotéléphonie sur la côte de la Colombie-Britannique?

M. FARRELL: Non.

M. BARNETT: Et est-il vrai qu'elle exploite le service de téléphone entre Vancouver et Alert Bay?

M. FARRELL: Nous avons 3,000 navires environ reliés entre eux par notre système de radio.

M. BARNETT: Je me demande où la *North West Telephone Company* puise les sommes nécessaires à son expansion? Je pense que vous voyez un peu où je veux en venir, étant donné que les deux compagnies dirigent des services étroitement connexes.

M. FARRELL: La *British Columbia Telephone Company* a le pouvoir d'exploiter un service de radio. C'est en Colombie-Britannique que nous construisons l'autre partie du nouveau réseau transcontinental de télévision 2, et ces travaux, qui se font dans la région de la *British Columbia Telephone Company*, limitent quelque peu l'expansion de la *North West Telephone Company* au territoire que cette dernière occupe.

M. BARNETT: La *North West Telephone Company* doit-elle recourir aux capitaux mis à la disposition de la *British Columbia Telephone Company* pour se développer et améliorer son service?

M. FARRELL: Non. Toutes deux sont financées par des fonds publics.

M. BARNETT: Elles agissent indépendamment l'une de l'autre sur le marché des obligations?

M. FARRELL: Oui.

M. BARNETT: La *North West Telephone Company* possède-t-elle, à l'heure actuelle, une structure financière qui puisse assurer son expansion et répondre à ses besoins?

M. FARRELL: Oui. Cette compagnie fonctionne très bien.

M. BARNETT: Dans l'étude qu'a faite la Commission des transports sur les affaires et la structure de la compagnie, est-ce que la compagnie ou la Commission sont d'avis que tous les secteurs du service doivent, suivant les tarifs établis, donner un taux de rendement plus ou moins identique?

M. FARRELL: Je ne saurais le dire.

M. BARNETT: Ou bien considère-t-on le régime des tarifs et la capacité de revenu de la compagnie prise dans son ensemble? Est-ce là le véritable principe directeur?

M. FARRELL: Oh! sans aucun doute.

M. BARNETT: Sur quoi s'appuie-t-on pour décider quelles constructions ou quelles améliorations spéciales la compagnie va faire, au cours d'une certaine période, dans les régions métropolitaines, sur le littoral, sur l'île de Vancouver ou dans les localités situées au nord de l'île de Vancouver?

M. FARRELL: C'est la compagnie elle-même qui prend ces décisions. Nous essayons d'être justes en prenant en considération les besoins de chacune des cent sept localités que nous desservons.

M. BARNETT: La compagnie a-t-elle pour principe de ne prolonger ses lignes que si le prolongement est rentable? En d'autres termes, est-ce qu'un nouveau service introduit dans le nord de l'île de Vancouver doit être viable pour que la compagnie veuille s'en charger?

M. FARRELL: Le bon sens joue ici. Nous pensons à l'avenir et, si nous estimons que telle localité va se développer, nous sommes prêts à nous y rendre sur-le-champ, quitte à faire face à un déficit que nous espérons, toutefois, combler plus tard.

M. STANTON: J'aimerais à savoir approximativement quel pourcentage de vos achats vous faites chez l'*Automatic Electric*.

M. PIPES: Le montant total? Au cours de l'année qui a pris fin le 31 octobre, d'une somme totale d'environ 26 millions de dollars dépensés en matériel et en fournitures, \$9,662,000 ont servi à faire des achats de l'*Automatic Electric*, soit un peu plus d'un tiers. On a surtout acheté de cette compagnie des appareils de téléphone, du matériel pour le bureau central et des accessoires automatiques. Nous sommes guidés dans ces achats par le désir d'établir une standardisation.

M. STANTON: Existe-t-il, en Colombie-Britannique, une compagnie de téléphone indépendante?

M. PIPES: Oui, l'*Okanagan Telephone Company* et, évidemment, la *North West Telephone Company* et la *Prince Rupert Telephone Company*, qui est une entreprise municipale.

M. STANTON: Votre compagnie a-t-elle, au cours des dernières années, absorbé quelqu'une des petites compagnies indépendantes qui existaient?

M. PIPES: Nous en avons absorbé trois, les compagnies de Mission, de Chiliwack et de Kootenay, et, au cours des deux dernières années, nous avons fait l'acquisition de cette partie de la ligne du gouvernement fédéral située à l'ouest des Rocheuses et la majeure partie de la portion de cette ligne qui est située au nord de cette région.

M. STANTON: En d'autres termes, cela veut dire que les petites compagnies indépendantes sont appelées à disparaître peu à peu?

M. PIPES: Je le pense. C'est ce qui semble se produire. Au début, le service interurbain n'existait pas. Il y avait des compagnies de téléphone ici et là, et seules quelques villes pouvaient communiquer entre elles. Mais aujourd'hui, en raison des vastes réseaux de service interurbain, nous croyons qu'il est préférable que ces compagnies soient sous une seule régie.

M. WINCH: A ce compte-là, votre service devrait être étatisé, comme c'est le cas dans les provinces avoisinantes.

M. PIPES: Nos raccordements se font très bien avec les provinces voisines et avec les États-Unis.

M. STANTON: Quels sont vos tarifs comparés à ceux des petites compagnies indépendantes?

M. PIPES: Ici encore, il faut faire des distinctions. Les tarifs varient avec l'importance du service. Si, par exemple nous exigeons des abonnés de nos grands bureaux centraux les taux que demande l'*Okanagan* pour un service correspondant, nous verrions, je pense, nos recettes augmenter un peu. En d'autres termes, les tarifs de l'*Okanagan* sont légèrement plus élevés. Son taux commercial ou son taux domiciliaire est plus élevé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le préambule est adopté?

M. CAMERON: J'aimerais poser une question à M. Farrell. Ne venez-vous pas de dire que l'*Anglo-Canadian Company* régit de fait la *British Columbia Telephone Company*?

M. FARRELL: En effet, j'ai dit cela. Dans une grande entreprise ou dans une grande société publique, comme une banque ou autre service semblable, on peut, en détenant une bonne tranche d'actions, 25 p. 100 par exemple, exercer une régie effective.

M. CAMERON: Vous admettez alors que l'*Anglo-Canadian Company* exerce de fait une régie?

M. FARRELL: Oui, je l'ai admis auparavant.

M. CAMERON: Je m'aperçois que l'*Anglo-Canadian Company* dépend des *Associated Telegraph and Telephone Companies* des États-Unis dans une mesure de 51 p. 100. J'ai cru que vous aviez dit 50 p. 100 ce matin, mais je vois 50.01 dans l'annuaire Moody, ce qui leur confère une maîtrise absolue de la compagnie.

M. FARRELL: Eh bien?

M. CAMERON: Votre compagnie serait-elle donc une filiale de l'*American Telephone and Telegraph Company*?

M. FARRELL: Nous n'avons rien à faire avec l'*American Telephone and Telegraph Company*.

M. CAMERON: Votre compagnie se procure-t-elle une quantité appréciable de fournitures d'une compagnie régie par l'*American Telephone and Telegraph Company* ou qui lui est étroitement associée?

M. FARRELL: Eh bien, je ne sais pas ce que M. Cameron aurait à dire au sujet de la *Northern Electric Company*. Je crois qu'il vous appartient de trancher la question. Nous achetons beaucoup de matériel de la *Northern Electric Company*.

M. CAMERON: Dans quelle proportion?

M. FARRELL: Pour cinq millions de dollars environ.

M. CAMERON: Et sur quelle somme totale?

M. FARRELL: Sur une somme totale de 26 millions de dollars. Nos achats de la *Northern Electric Company* sont de l'ordre de cinq millions de dollars pour l'année qui vient de se terminer le 31 octobre. Ce sont là des chiffres approximatifs.

M. CAMERON: Si je comprends bien, les quatre cinquièmes de vos achats se font chez une compagnie qui n'est pas régie par l'*American Telephone Company* et qui ne lui est pas associée?

M. FARRELL: Non, seulement un cinquième. Il ne faut pas compter l'*American Telephone and Telegraph Company*.

M. CAMERON: D'après ce que vous disiez, l'*Anglo-Canadian Telephone Company* aurait effectivement une maîtrise absolue sur la *British Columbia Telephone Company* et serait à son tour complètement régie par l'*American Telephone and Telegraph Company*.

M. FARRELL: Je n'ai pas dit cela; c'est vous qui le dites.

M. CAMERON: Vous n'admettez pas le pourcentage donné par l'annuaire Moody?

M. MARLER: C'est que vous vous trompez de compagnie.

M. CAMERON: Je m'excuse, je voulais dire l'*Associated Telephone Company*, et non l'A.T.T.

M. FARRELL: Non, l'*Associated Telephone and Telegraph Company* n'a rien à voir avec l'A.T.T., qui est l'*American Telephone and Telegraph Company*.

M. CAMERON: Je me suis trompé de nom.

M. FARRELL: Cette compagnie est la propriété de la *General Telephone Corporation* dans une proportion de 78 p. 100.

M. CAMERON: Nous ne nous étendrons pas plus longtemps sur les ramifications de l'arbre généalogique de votre compagnie. Voici où je veux en venir. Vous nous avez dit que l'*Anglo-Canadian Telephone Company* régit de fait votre compagnie. D'autre part, un document officiel nous apprend que cette compagnie est sous la maîtrise absolue d'une société américaine.

M. FARRELL: En effet.

M. CAMERON: N'est-il pas vraisemblable que votre compagnie soit dirigée par une société américaine?

M. FARRELL: Oui, elle lui est de fait subordonnée.

M. CAMERON: Elle lui est donc subordonnée.

M. FARRELL: Oui.

M. CAMERON: Pour en revenir aux achats de fournitures, monsieur le président, pourrait-on verser au compte rendu du Comité le nom des compagnies chez qui la *British Columbia Telephone Company* fait la majeure partie de ses achats? Voici où je veux en venir, monsieur le président. Il se peut que les intérêts de cette société américaine, qui exerce une régie sur la *British Columbia Telephone Company*, soient étroitement liés à ceux des compagnies qui vendent du matériel à la *British Columbia Telephone Company* et que la ligne de conduite de cette dernière compagnie, en ce qui concerne l'achat de fournitures, soit dictée de fait par la société américaine. J'aimerais que vous versiez au dossier la liste des principaux articles achetés par votre compagnie.

M. FARRELL: Monsieur Cameron, M. Pipes a déjà répondu à cette question. Mais, nous voulons bien répéter les chiffres donnés, si vous le désirez.

M. CAMERON: S'il vous plaît.

M. PIPES: Je crois avoir dit que, au cours de l'année se terminant le 31 octobre, nous avons dépensé environ 26 millions de dollars pour l'achat de fournitures. Sur ces 26 millions, la somme de \$9,662,000 a servi à acheter du matériel de l'*Automatic Electric Company*, compagnie associée à l'*Associated Telephone and Telegraph Company*. Les autres accessoires, qui représentent un peu moins que les deux tiers du total, proviennent d'autres compagnies canadiennes tout à fait indépendantes de la nôtre.

M. HERRIDGE: J'aimerais à poser deux questions à M. Farrell. Avez-vous dit que votre compagnie exerce véritablement un monopole en ce qui regarde le service téléphonique des régions qu'elle dessert?

M. FARRELL: Tout le monde est d'avis, je pense, qu'une compagnie de téléphone doit avoir un certain monopole.

M. HERRIDGE: Vous affirmez qu'elle détient un certain monopole. Elle exerce le monopole en Colombie-Britannique, mais n'est-elle pas indirectement régie par une société américaine?

M. FARRELL: Dans une large mesure, oui.

M. HERRIDGE: Je vous remercie.

M. FARRELL: Je voudrais, toutefois, vous faire remarquer que tout notre personnel d'exploitation est canadien.

M. MARLER: Connaissez-vous, monsieur Farrell, une compagnie de téléphone au Canada qui n'a pas ce qu'on pourrait appeler un monopole dans la région qu'elle dessert?

M. FARRELL: S'il n'existait pas de monopole, il y aurait beaucoup d'abonnés mécontents, car il faudrait deux appareils de téléphone sur les bureaux des hommes d'affaires.

M. CAMERON: Les mécontents ne manquent pas à l'heure actuelle.

M. FARRELL: Je ne crois pas que ce soit là une affirmation conforme aux faits, monsieur Cameron. Il peut y avoir quelques mécontents. Je ne connais aucune grande compagnie qui n'ait pas de clients mécontents.

M. CAMERON: Vous devriez aller à Vancouver, monsieur Farrell, et voir quelques-uns de mes électeurs.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le préambule est adopté?

M. MARLER: Il est certain que le préambule ne devrait être adopté qu'après l'approbation des clauses du bill.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons procéder de cette façon-là, si vous le désirez.

M. MARLER: Le Règlement prescrit que le préambule soit adopté en dernier lieu.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question avant qu'on abandonne l'étude du préambule.

Le PRÉSIDENT: C'est bien, mais je voudrais auparavant signaler à M. Marler que l'adoption du préambule, au dire de notre secrétaire, vient en premier lieu ordinairement.

M. MARLER: Je ne contesterai pas l'autorité du secrétaire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je n'aurais pas mis la question en doute si le secrétaire du Comité ne m'avait pas transmis le renseignement que je vous ai communiqué.

M. HERRIDGE: Monsieur Farrell, de quelle façon la Commission des transports régit-elle votre compagnie et que peut-elle exiger de vous?

M. FARRELL: La Commission a complète autorité sur tout. Si ce n'est pas toujours une autorité directe, il reste néanmoins qu'elle exerce une influence indirecte.

M. HERRIDGE: Est-ce que cela veut dire que la Commission des transports régit les services, en ce sens qu'elle vous indique les prolongements à effectuer et les améliorations à apporter?

M. FARRELL: Elle le fait indirectement.

M. HERRIDGE: Comment?

M. FARRELL: Si quelqu'un porte plainte auprès de la Commission des transports, celle-ci exige immédiatement des explications. Si nos raisons sont bonnes et suffisantes, nous les présentons à la Commission des transports qui, à son tour, les transmet au client.

M. HERRIDGE: Monsieur Farrell, je pense que cette régie doit s'exercer de façon très indulgente, car je me souviens très bien de m'être fait dire par le secrétaire que la Commission des transports ne régit pas les services.

M. FARRELL: Vous avez raison, mais elle exerce continuellement une très forte emprise sur nos services. Si nous ne prolongeons pas nos lignes en tel et tel endroit, quand il est possible de le faire, on ne cesse alors de nous le rappeler.

M. HERRIDGE: Pourriez-vous dire au Comité combien de fois, l'an dernier, la Commission des transports a demandé à votre compagnie, à la suite de plaintes, de prolonger vos lignes?

M. FARRELL: Je ne pense pas que la Commission des transports aille jusqu'à nous demander d'établir de nouveaux services, étant donné qu'elle n'en a pas le pouvoir. Mais nous devons tenir compte de ses conseils, et je crois que nous n'avons jamais négligé d'agir quand elle nous communique une plainte qui lui a été adressée. Songez-vous à une localité qui vous touche de près, monsieur Herridge?

M. HERRIDGE: Oui.

M. FARRELL: Je pense que nous vous avons fait parvenir une copie de la réponse que nous avons faite à cette occasion.

M. HERRIDGE: Je n'ai rien reçu.

M. FARRELL: Je suis persuadé que l'on vous en a fait parvenir une copie, puisque M. Pipes en possède une.

M. HERRIDGE: Je ne l'ai pas reçue.

M. PIPES: C'est en 1954 que vous vous adressiez à nous à ce propos.

M. HERRIDGE: Plaît-il?

M. PIPES: Cela se passait en 1954.

M. HERRIDGE: Je pensais à une difficulté qui a surgi au cours des trois ou quatre derniers mois.

M. FARRELL: En effet. Comme vous le savez, monsieur Herridge, la situation est très compliquée. Nous pouvons difficilement étendre notre service à cet endroit à cause des deux lignes de transmission d'énergie situées de chaque côté de la route.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): De quoi est-il question?

M. HERRIDGE: Nous parlons d'une petite localité de trente habitants, située dans ma circonscription électorale, à sept milles au sud de Trail, et à laquelle on a jusqu'ici refusé le service téléphonique.

M. FARRELL: M. Pipes est parfaitement au courant du problème, monsieur Herridge.

M. HERRIDGE: Je ne demanderais pas mieux que de me le faire expliquer.

M. BARNETT: Est-ce que M. Farrell ou M. Pipes voudraient nous dire s'ils désirent que la Commission des transports exerce un peu plus d'autorité dans cette question de services?

M. FARRELL: Personne n'aime à se faire régenter.

M. MARLER: Monsieur le président, c'est là une question très intéressante, mais qui s'éloigne un peu trop de notre domaine.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Marler, pour ce qui regarde l'adoption du préambule, je voudrais vous signaler qu'elle se fait en dernier lieu dans le cas des bills publics et au début lorsqu'il s'agit de bills privés.

M. CAMERON: Est-ce que M. Farrell ou M. Pipes pourraient me dire si c'est cette année que leur compagnie a acheté tout le matériel de téléphone appartenant au gouvernement fédéral dans le territoire situé à l'ouest des Rocheuses?

M. PIPES: Non, cela s'est fait il y a deux ans.

M. CAMERON: Il y a deux ans?

M. PIPES: En avril.

M. CAMERON: Pourriez-vous nous dire, monsieur Pipes, combien la compagnie a déboursé pour les biens en question?

M. FARRELL: Je pense que c'était plus de \$500,000, ce qui est beaucoup trop.

Le préambule est approuvé.

L'article 1 est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill?

Assentiment.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président



CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION DE LA VINGT-TROISIÈME LÉGISLATURE

1957

---

COMITÉ PERMANENT

DES

**CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

*Président: M. GORDON K. FRASER*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

y compris  
le troisième rapport

---

Bill 27 (C du Sénat), intitulé: Loi concernant La Compagnie  
de Téléphone Bell du Canada

---

SÉANCE DU JEUDI 28 NOVEMBRE 1957

---

TÉMOINS:

De La Compagnie de Téléphone Bell du Canada:

M. T. W. Eadie, président; et M. Norman A. Munnoch, Q.C., vice-  
président et avocat général.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Gordon K. Fraser,  
et MM.

Barbès	Herridge	Muir ( <i>Cap-Breton- Nord et Victoria</i> )
Batten .	Holowach	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Bégin	Howe ( <i>vice-président</i> )	Nixon
Bonnier	Johnston ( <i>Bow River</i> )	Olson
Blanchette	Kennedy	Phillips
Brassard	Lafontaine	Rea
Broome	Lavigne	Rouleau
Byrne	Leboe	Small
Castleden	Lewry	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Chevrier	Macdonald ( <i>Vancouver- Kingsway</i> )	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Crouse	MacDonald ( <i>Antigonish- Guysborough</i> )	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Doucett	Marler	Smith ( <i>Battle-River- Camrose</i> )
Dupuis	Martini	Stanton
English	McBain	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
Fairfield	McGrath	Taylor
Fisher	McIlraith	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Gauthier ( <i>Lac-Saint- Jean</i> )	McIvor	Vincent
Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	McLeod	Winch
Grills	McPhillips	Wratten
Haidasz		
Harrison		

*Secrétaire du Comité:*  
A. SMALL.

## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,  
LUNDI 18 novembre 1957.

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

### MM.

Barbès	Gauthier ( <i>Nickel-Belt</i> )	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord et Victoria</i> )
Batten	Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Bégin	Grills	Murphy
Bonnier	Harrisson	( <i>Lambton-Ouest</i> )
Blanchette	Herridge	Nixon
Brassard	Holowach	O'Hurley
Broome	Howe	Olson
Bryson	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Phillips
Byrne	Kennedy	Rea
Campbell	Lafontaine	Rouleau
( <i>The Battlefords</i> )	Lavigne	Small
Chevrier	Leboe	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Crouse	Lewry	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Doucett	Macdonald ( <i>Antigonish-Guysborough</i> )	Smith ( <i>Battle-River-Camrose</i> )
Dupuis	Marler	Stanton
Ellis	Martini	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
English	MacBain	Taylor
Fisher	McGrath	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Forgie	McIvor	Vincent
Fraser	McLeod	Wratten—60.
Gauthier	McPhillipps	
( <i>Lac-Saint-Jean</i> )		

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

VENDREDI 8 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le bill 27 (C du Sénat), intitulé: Loi concernant La Compagnie de Téléphone Bell du Canada, soit renvoyé audit Comité.

JEUDI 21 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Smith (*Lincoln*) soit substitué à celui de M. O'Hurley; et

Que le nom de M. Fairfield soit substitué à celui de M. Murphy (*Lambton-Ouest*), sur la liste des membres dudit Comité.

LUNDI 25 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Barnett soit substitué à celui de M. Bryson;

Que le nom de M. Cameron soit substitué à celui de M. Campbell (*The Battlefords*);

Que le nom de M. Macdonald (*Vancouver-Kingsway*) soit substitué à celui de M. Ellis;

Que le nom de M. Regier soit substitué à celui de M. Fisher;

Que le nom de M. Winch soit substitué à celui de M. Lewry;

Que le nom de M. McIlraith soit substitué à celui de M. Gauthier (*Nickel-Belt*); et

Que le nom de M. Haidasz soit substitué à celui de M. Forgie, sur la liste des membres dudit Comité.

MARDI 26 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65(1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

*Il est ordonné*—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

MERCREDI 27 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Castleden soit substitué à celui de M. Barnett;

Que le nom de M. Fisher soit substitué à celui de M. Cameron; et

Que le nom de M. Lewry soit substitué à celui de M. Regier, sur la liste des membres dudit Comité.

*Certifié conforme*

*Le greffier de la Chambre,*  
Léon-J. RAYMOND.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 28 novembre 1957.

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

### TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill 27 (C du Sénat), intitulé: Loi concernant La Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

Un exemplaire des Procès-verbaux et Témoignages du Comité relativement audit bill est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
G. K. FRASER.

UNIVERSITY OF TORONTO

Faculty of Arts

Department of History

100 St. George Street

Toronto, Ontario

M5S 1A5

Canada

Telephone: (416) 978-2811

Fax: (416) 978-2811

Internet:

www.utoronto.ca

## PROCÈS-VERBAL

JEUDI 28 novembre 1957.

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

*Présents:* MM. Bonnier, Blanchette, Castleden, Crouse, Fairfield, Fraser, Grills, Haidasz, Herridge, Holowach, Howe, Johnston (*Bow River*), Lafontaine, Lewry, Macdonald (*Vancouver-Kingsway*), MacDonald (*Antigonish-Guysborough*), Marler, Martini, McBain, McIlraith, McIvor, McLeod, McPhillips, Olson, Rea, Small, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Battle River-Camrose*), Stanton, Stuart (*Charlotte*), Villeneuve (*Roberval*), Winch, et Wratten. (34).

*Aussi présents:*

*Pour La Compagnie de Téléphone Bell du Canada:*

M. Charles E. Rea, député, parrain; M<sup>es</sup> Duncan K. MacTavish, Q.C., et H. P. Hill, Q.C., agents parlementaires; MM. T. W. Eadie, président, Norman A. Munnoch, Q.C., vice-président et avocat général, E. A. Rolph, vice-président administratif, P.-C. Venne, avocat général adjoint de la compagnie.

Sur la proposition de M. Rea, appuyée par M. Martini,

*Il est résolu*—Que le comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français de ses Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill 27, intitulé: Loi concernant La Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

Le comité aborde l'étude du bill 27 (C du Sénat), intitulé: Loi concernant La Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

*Préambule:*

A la demande du président, M. Rea fait venir et présente les agents parlementaires et les fonctionnaires de la compagnie.

M. Munnoch présente et lit une déclaration donnant les grandes lignes des diverses propositions contenues dans le bill, et des exemplaires en sont aussi distribués à ceux qui sont présents.

Durant l'interrogatoire des témoins, M. Herridge propose, avec l'appui de M. Winch, qu'à cause des séances de la Commission des transports au sujet de l'augmentation des taux, le Comité diffère l'examen du présent bill jusqu'à la fin des séances de la Commission.

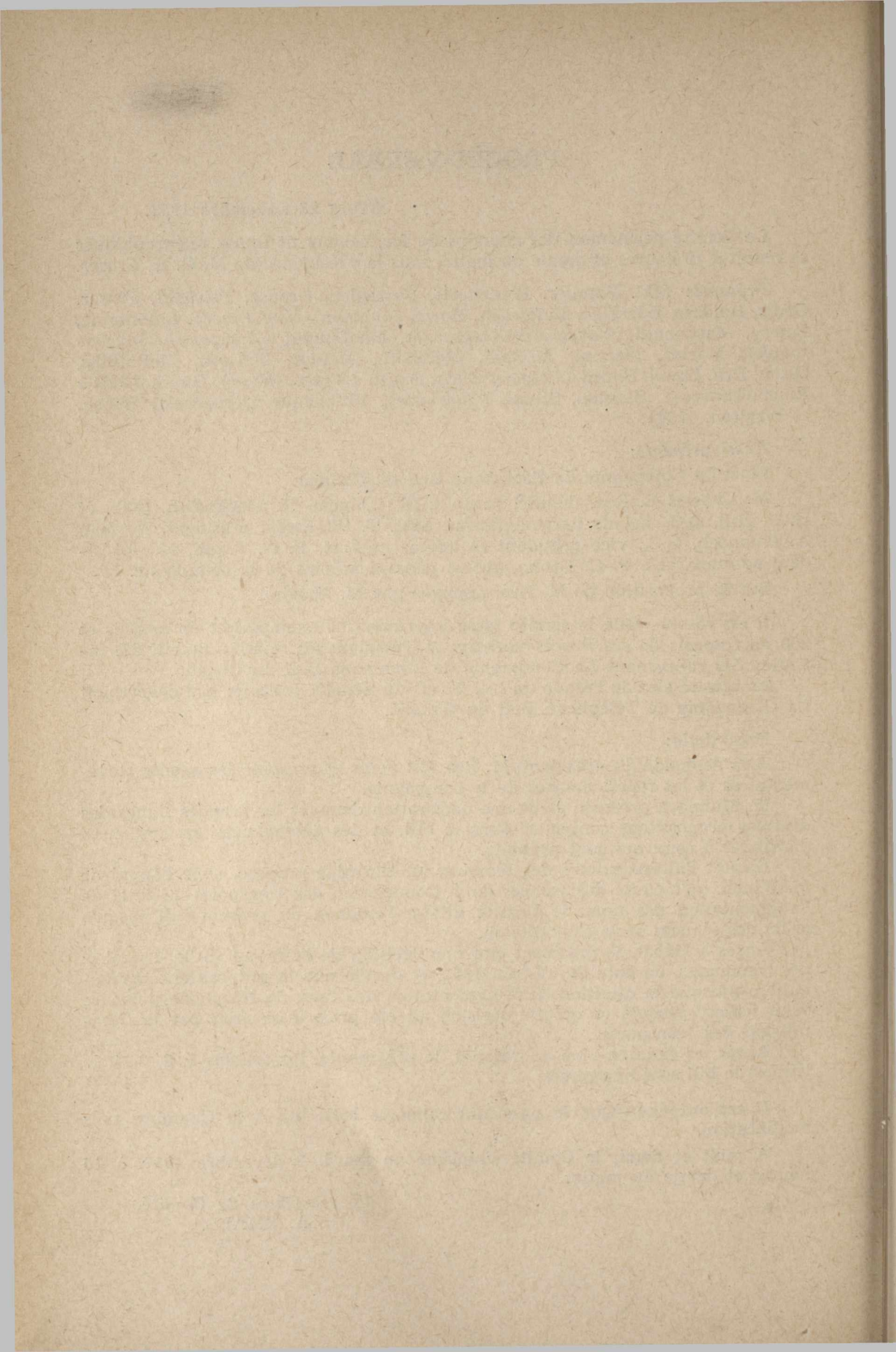
Après le débat, le président cite une décision de l'Orateur de la Chambre des communes, en date du 12 juin 1951, et décide que la proposition est irrégulière puisque la question de l'augmentation des taux de téléphone demeure "sub judice" jusqu'à ce qu'une décision ait été prise à ce sujet par la Commission des transports.

Après un examen plus approfondi, le préambule, les articles 1, 2, 3, 4, le titre et le bill sont approuvés.

*Il est ordonné*—Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans modification.

A midi et demi, le Comité s'ajourne au mardi 3 décembre 1957, à 10 heures et demie du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
A. SMALL.





## TÉMOIGNAGES

JEUDI 28 novembre 1957.  
10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

Il s'agit du bill 27 destiné à augmenter le capital de La Compagnie de Téléphone Bell du Canada; ce bill a été étudié au Sénat et, naturellement, il l'a aussi été à la Chambre.

Tout d'abord, il nous faudrait une proposition pour faire imprimer les Procès-verbaux en anglais et en français.

Il est proposé par M. Rea, avec l'appui de M. Martini, que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français des Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill 27.

(Adopté.)

Nous remettons à plus tard la proposition ayant trait à la permission de nous réunir pendant les séances de la Chambre.

Je demande au parrain du bill de présenter les agents parlementaires et les fonctionnaires de la compagnie. Les témoins seront ensuite entendus et interrogés. Je prie donc M. Rea de s'avancer.

M. REA: Monsieur le président, je vais vous présenter les agents parlementaires et les fonctionnaires de La Compagnie Bell du Canada. Voici d'abord M. Duncan K. MacTavish, Q.C., avocat-conseil; M. H. P. Hill, Q.C.; M. T. W. Eadie, président de La Compagnie de Téléphone Bell; M. Norman A. Munnoch, Q.C., vice-président et avocat général; M. P.-C. Venne, avocat général adjoint; et le vice-président administratif, M. E. A. Rolph.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Rea.

Si les représentants de la compagnie veulent bien venir à la table principale, nous allons aborder l'étude du préambule du bill. Le préambule est-il approuvé?

Nous allons maintenant entendre M. Munnoch.

**M. Norman A. Munnoch, Q.C., vice-président et avocat général de La Compagnie de Téléphone Bell du Canada, est appelé:**

Le TÉMOIN: Honorable président et honorables députés à la Chambre des communes, je m'appelle Norman Munnoch et je suis vice-président et avocat général de La Compagnie de Téléphone Bell du Canada. Je désire, en tout premier lieu, vous dire combien j'apprécie le privilège de pouvoir ainsi me faire entendre devant cet honorable Comité.

Le bill 27, loi concernant La Compagnie de Téléphone Bell du Canada, ne comprend que quatre articles.

*Article 1:* Autorisant la requérante à augmenter son capital social de 500 millions de dollars, c'est-à-dire de 500 millions à 1 milliard de dollars, divisés en actions d'une valeur au pair de 25 dollars chacune. La valeur au pair est la même que celle des actions actuelles de son capital social.

*Article 2:* Édifiant de nouveau la disposition qui avait déjà été incorporée dans les lois spéciales de la requérante depuis 1929, et qui exigeait l'approbation par la Commission des transports du Canada du montant et des conditions de toute émission, vente ou autre aliénation de quelque partie que ce soit du capital social de la requérante.

La dernière phrase a été ajoutée afin de rendre plus clair le résultat de l'approbation de la Commission.

*Article 3:* Permettant à la requérante, sous réserve de l'approbation de la Commission des transports du Canada, de verser des commissions à l'égard des souscriptions d'actions de son capital social.

*Article 4:* Abrogeant l'article 1 du chapitre 81 des statuts de 1948, qui autorisait l'augmentation du capital social de la requérante jusqu'à 500 millions de dollars. Cet article serait remplacé par les articles 1 et 2 du présent bill.

#### Article 1

Puisqu'on demande une augmentation de capital, il semble approprié de montrer ce que la requérante a fait de son capital social depuis que la dernière augmentation a été autorisée par le Parlement en 1948.

A la fin de 1947, la requérante avait un capital social non émis d'une valeur au pair de.....	\$ 23,579,100
Le statut de 1948 a autorisé une augmentation (valeur au pair) de.....	350,000,000
De la sorte la requérante a eu à sa disposition, depuis la fin de 1947, un montant total en capital social de.....	<u>\$373,579,100</u>
Après avoir compté \$19,315,950 en actions souscrites par les employés en vertu du plan de contribution de ces derniers au capital de la Compagnie, il reste maintenant à la requérante.....	\$ 34,695,875
de son capital social disponible pour ses fins statutaires.	
Donc, de la fin de 1947 au 31 juillet 1957, la requérante a utilisé, sur son capital social.....	\$338,883,225

Durant la période qui va du 31 décembre 1947 au 31 juillet 1957, la requérante a étendu et développé de façon très considérable, son réseau de communication au service du public. Ce fait est établi par les renseignements statistiques suivants:

	31 décembre 1947	31 juillet 1957	Augmen- tation
Téléphones.....	1,306,975	2,873,105	1,566,130
Pourcentage d'appareils automatiques.....	70%	87%	17%
Milles de fil métallique.....	4,966,432	11,858,982†*	6,892,550
Câbles souterrains.....	3,542,193	7,974,597*	4,432,404
Câbles aériens.....	1,153,523	3,581,071*	2,427,548
Fil à découvert.....	270,716	303,314†*	32,598
Milles de circuits interurbains.....	331,000	1,058,000†	727,000
Moyenne quotidienne d'appels téléphoniques**			
locaux.....	8,497,000	18,463,000	9,966,000
interurbains.....	165,000	323,000	158,000
Nombre de centraux téléphoniques.....	430	760	330
Employés.....	23,335	42,400	19,065

\* au 30 juin 1957.

† les branchements non compris.

‡ au 31 décembre 1956.

\*\* pour l'année terminée le 31 décembre 1947, et les 7 mois terminés le 31 juillet 1957.

Cette expansion et ce développement ont provoqué une augmentation des investissements de la requérante dans le domaine des immobilisations, c'est-à-dire les terrains, les bâtiments, l'équipement des centraux téléphoniques, poteaux, fils, câbles, conduits souterrains, appareillage téléphonique chez les

abonnés, véhicules automobiles, ameublement de bureaux et autre matériel d'une valeur de \$825,509,154. Cette augmentation a pu avoir lieu grâce à un accroissement de \$319,567,275 du capital-actions et de \$272,500,000 de la dette consolidée, soit un total de \$592,067,275.

#### *Besoin de capital additionnel*

Comme la chose a été mentionnée plus haut, à la date du 31 juillet 1957, la requérante n'avait à sa disposition que \$34,695,875 en capital social non émis ou non engagé. Ce reste de capital autorisé, \$34,695,875, se trouve continuellement réduit par l'émission mensuelle d'actions qui sont versées en vertu du "plan de contribution des employés". En raison de ce plan, le solde du capital social autorisé sera réduit à un peu moins de 26 millions de dollars, au cours de l'année prochaine. Cette somme de 26 millions de dollars serait très inférieure au montant requis pour permettre à la Compagnie de faire une émission de capital qui lui fournirait les sommes nécessaires lors d'un nouveau financement de la sorte, c'est-à-dire par l'émission de capital social, et cette somme est tout à fait insuffisante pour que la requérante puisse mettre à exécution le programme de construction très considérable qui est maintenant en cours et qu'elle devra mener à bon terme pour que les habitants de l'Ontario et du Québec, provinces où la requérante fait affaires, obtiennent le service téléphonique qu'ils réclament et qui leur permettrait de communiquer avec les citoyens des autres provinces du Canada, des États-Unis et d'autres pays.

#### *Programme de construction*

Bien que, dans la période qui va de la fin de 1947 à la fin de juillet 1957, soit une période de 10 ans et 7 mois, la requérante ait installé 1,566,130 (chiffre net) nouveaux appareils et bien qu'elle ait dépensé une somme de \$928,978,000 pour la construction, elle doit encore faire face:

- a) à un arriéré de 25,517 demandes, non remplies, de service téléphonique;
- b) aux besoins courants d'appareils supplémentaires selon une cadence d'environ 10,000 demandes par mois;
- c) à un arriéré de 53,080 demandes d'amélioration de service, par exemple de coabonnés désirant des lignes individuelles;

Nous ne pouvons pas satisfaire toutes ces demandes avant d'avoir aménagé les installations nécessaires. Naturellement, comme le Comité le comprendra facilement, il faut du capital pour répondre à ces exigences.

- d) Mais ce n'est pas là toute la situation. Il faut aussi augmenter la capacité des lignes de communication interurbaine.

En 1947, les lignes de communication interurbaine de la requérante servaient à une moyenne de 165,000 appels téléphoniques par jour. En 1956, ces lignes devaient servir à 317,000 appels par jour, et ce volume s'accroît sans cesse. Les lignes de communication locale et interurbaine doivent maintenant servir à environ 18 millions d'appels quotidiens, soit plus que le double du nombre d'appels téléphoniques quotidiens de 1947 (8,497,000). La requérante n'a pas pu aménager les installations nécessaires pour faire face à la situation. De plus, la requérante doit envisager la nécessité d'adapter son réseau de façon à fournir le service de l'interurbain automatique avec opératrice, et aussi, par la suite, l'interurbain automatique chez les abonnés. Il serait alors non seulement possible d'accélérer le service, mais aussi de fonctionner de façon conjointe avec les réseaux des États-Unis, qui assurent déjà ce service plus rapide et plus efficace.

En prenant les dispositions nécessaires, en matière de facilités téléphoniques, pour répondre à toutes ces demandes et aux lourdes exigences auxquelles la requérante doit faire face, il ne s'agit pas tout simplement de produire des appareils de téléphone et de poser des fils. Les appareils et les fils sont inutiles si'on ne peut pas les relier par l'entremise des standards et autres installations téléphoniques nécessaires à leur fonctionnement. Les standards et l'équipement des bureaux centraux ont des mécanismes extrêmement compliqués. On ne peut pas les acheter tout faits. Ils doivent être dessinés, conçus par les ingénieurs et manufacturés pour les endroits précis où ils seront utilisés.

Et puis, ces mécanismes ne peuvent pas être installés ni être mis en service si nous n'avons pas de bâtiments pour les abriter. Ces bâtiments et leurs annexes doivent être dessinés et érigés.

Vous comprendrez facilement que les plans, le modèle, la fabrication et l'installation des standards, de l'équipement pour les bureaux centraux et des immeubles constituent des travaux qui doivent être préparés longtemps d'avance et dont l'exécution, étant donné les circonstances actuelles, exige beaucoup de temps. Il faut souvent de 18 à 24 mois pour terminer des travaux de ce genre et pour que le tout soit prêt à être mis en état de fonctionner.

Lorsqu'il s'agit de faire des plans en vue de travaux de cette nature, il faut considérer quelles seront les demandes et les exigences, de façon à pourvoir aux futurs développements dans l'exécution des travaux et d'étudier les avantages économiques pouvant résulter de ces travaux. Il est donc nécessaire de préparer longtemps d'avance des projets de cette nature dont l'exécution exigera plusieurs années.

Dans une situation de ce genre, il est essentiel que la requérante soit en mesure de voir comment elle pourra financer ces projets à cause de la continuité et de l'ampleur des travaux dans lesquels elle est engagée et a été engagée depuis la fin de la guerre.

Elle est engagée presque continuellement à dépenser des sommes de plus de 150 millions de dollars, et cela comporte de grands risques.

Quant à la nature des services que fournit la requérante et à sa position par rapport à l'économie canadienne, à son avis, et la requérante soumet cet avis bien humblement, il est inconcevable que la compagnie laisse s'épuiser, ou qu'on la laisse épuiser, le capital autorisé qui lui serait nécessaire si elle veut pourvoir aux besoins de la population canadienne et étendre le service essentiel qu'elle lui fournit.

Tandis que la requérante demande l'autorisation d'augmenter de façon considérable le capital-actions, soit par une somme de 500 millions de dollars, le programme de construction auquel elle doit faire face exige de fortes dépenses. Au cours des cinq prochaines années, de 1958 à 1962, la requérante se propose de dépenser un montant estimé à 962 millions de dollars en travaux de construction. Voici, dans les grandes lignes, comment cet argent sera utilisé:

Droit de passage.....	\$ 1,000,000
Terrains et bâtiments.....	66,000,000
Équipement des bureaux centraux.....	339,000,000
Équipement des stations téléphoniques.....	236,000,000
Outillage à l'extérieur.....	281,000,000
Équipement général .....	39,000,000
	<hr/>
	\$962,000,000

Voici la répartition d'année en année:

\$191,000,000	en 1958—	augmentation de 234,000	appareils téléphoniques
204,000,000	en 1959—	augmentation de 229,000	appareils téléphoniques
197,000,000	en 1960—	augmentation de 226,000	appareils téléphoniques
189,000,000	en 1961—	augmentation de 226,000	appareils téléphoniques
181,000,000	en 1962—	augmentation de 228,000	appareils téléphoniques

Ainsi, durant cette période, le nombre d'appareils utilisés passera, d'après nos prévisions, du total actuel de 2,980,000 à environ 4,123,000.

Ce plan quinquennal de base est le résultat d'estimations qui reposent nécessairement sur les données actuelles de l'activité industrielle, sur les perspectives des affaires et sur le développement du Canada au cours de la même période. L'estimation de 962 millions de dollars repose sur des études relatives à la continuité de l'expansion, et c'est la meilleure estimation que la requérante puisse utiliser à la lumière de ces études.

Il ne faudrait pas conclure que cette vaste somme de 962 millions de dollars pourra être obtenue par l'émission de capital-actions. Une part considérable le sera grâce à des emprunts et à d'autres ressources que la requérante a à sa disposition, comme, par exemple, la dépréciation et autres ressources du même genre qui seront utilisées et placées dans la construction des bâtiments projetés.

Si l'on tient compte de ces ressources internes, la requérante aura encore besoin de plus de 120 millions de dollars en capital provenant de nouveaux actionnaires afin de financer son programme de construction pour l'année 1958.

En appliquant la proportion de 40 p. 100 de la dette, proportion que la Commission des transports a jugée raisonnable pour la compagnie, nous estimons que, pour l'année 1958, il nous faut trouver une somme d'environ 72 millions de dollars par l'émission de capital-actions, et le solde, au moyen d'obligations.

Il est difficile d'estimer à l'avance pour la prochaine décennie combien coûtera la mise à exécution du programme de construction auquel la requérante doit faire face. Il semble, toutefois, que, d'après le programme de cinq ans que je viens de mentionner, elle devra faire de très fortes dépenses en immobilisations au cours de la prochaine décennie. Cette opinion est fortement appuyée par les estimations relatives à l'augmentation de la population et de la construction domiciliaire que divers organismes ont soumises à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada. Au cours des trois dernières années, la valeur au pair des actions émises par la requérante s'est élevée en moyenne à plus de 50 millions de dollars et on croit qu'il sera nécessaire de maintenir la construction à un niveau élevé au cours des prochaines années.

La requérante désire rappeler la loi spéciale la concernant, article 21, chapitre 41 des Statuts de 1902. Il s'agit de l'article en vertu duquel la loi oblige la compagnie à fournir un service téléphonique.

Sur la demande de toute personne, compagnie ou corporation dans une cité, ville ou village, ou autre territoire, où il se donne un service général et où un téléphone est demandé pour quelque objet légitime, la compagnie devra, avec toute diligence raisonnable, fournir des téléphones du dernier type amélioré dont fera alors usage la compagnie dans la localité, et un service de téléphone pour les propriétés situées sur toute voie publique, rue, ruelle ou autre lieu, sur ou sous lesquels la compagnie a établi ou pourra établir ci-après un service ou système

principal ou d'embranchement de téléphone, sur l'offre ou le paiement semi-annuel et d'avance des taux légaux; pourvu que l'instrument ne soit pas placé au delà de deux cents pieds de la voie publique, rue, ruelle ou autre lieu.

Cette loi impose à la requérante l'obligation statutaire de fournir sur demande des appareils de téléphone et d'assurer le service téléphonique. Il vous est respectueusement soumis que, dans l'intérêt public, la requérante doit être mise en mesure de faire face à ces obligations statutaires.

Les seuls points sur lesquels le texte de l'article 1 diffère de celui de la loi actuelle sont les suivants:

- (1) Les mots "au judicieux développement des entreprises de la compagnie" deviennent  
"pour les fins, les objets et l'entreprise de la Compagnie".
- (2) Les mots "du consentement de la majorité en valeur des actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoir à toute assemblée générale annuelle ou à toute assemblée générale extraordinaire des actionnaires convoquée pour en délibérer" deviennent  
"par voie de résolution des administrateurs dûment confirmée par une majorité des votes déposés à une assemblée générale annuelle ou une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, convoquée pour délibérer sur la résolution".

Ces modifications rendraient la loi plus conforme à la pratique des sociétés modernes. L'effet est le même et permet d'éliminer l'expression "la majorité en valeur des actionnaires", à laquelle on peut trouver à redire.

Je n'ai jamais pu trouver un avocat capable de m'expliquer ce que signifient les mots "majorité en valeur des actionnaires". Ils sont demeurés dans la loi pendant longtemps, mais nous nous efforçons de moderniser la loi en nous servant d'une terminologie plus à la page.

(3) Le montant du capital autorisé passe de 500 millions de dollars à un milliard.

### Article 2

La première phrase de l'article 2 est identique en tous points à la disposition qui est comprise dans le paragraphe 2 de l'article 1 de la loi spéciale concernant la requérante, chapitre 81 des Statuts de 1948, qui a été édicté pour la première fois en 1929.

La requérante demande que la deuxième phrase soit ajoutée à l'article 2 afin qu'il soit bien compris que, lorsqu'une émission d'actions est approuvée par la Commission des transports et qu'elle est conforme aux lois applicables aux valeurs, cette émission est valide à toutes fins.

La Commission est une "cour d'archives"; si elle approuve officiellement l'émission d'actions, sa décision devrait être définitive tout comme le serait un jugement prononcé par n'importe quel autre tribunal. Une fois l'approbation de la Commission obtenue, si l'émission est conforme aux dispositions des lois relatives aux valeurs, l'effet légal de toute chose accomplie en conformité de cet assentiment ne pourrait être mis en doute.

La phrase ajoutée est aussi un complément nécessaire de l'article 3 du bill qui étend la juridiction de la Commission aux commissions.

### Article 3

Cet article est nouveau. Il permet à la requérante de verser des commissions aux personnes qui s'engagent à souscrire des actions de son capital social, ou à obtenir de telles souscriptions.

Le Parlement a donné ce pouvoir à la *British Columbia Telephone Company* lorsqu'il a édicté le chapitre 85 des Statuts de 1951.

6. (5) Subordonnement toujours aux dispositions du paragraphe trois du présent article, la Compagnie peut payer une commission à toute personne, en considération de sa souscription ou de son engagement à souscrire, de façon absolue ou conditionnelle, à des actions de la Compagnie, ou pour avoir obtenu ou s'être engagée à obtenir des souscriptions, absolues ou conditionnelles, à des actions de la Compagnie.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1946 la société requérante a émis des actions pour une valeur de \$359,467,000 au pair et des obligations pour une valeur de \$277,500,000. Cela fait un total de \$636,967,000 et constitue l'entreprise de financement la plus considérable qui ait jamais été lancée au Canada.

Le capital-actions de la société requérante est détenu actuellement par 154,000 actionnaires, dont 151,000, soit 98 p. 100, résident au Canada et détiennent 16,400,000 actions, soit 92 p. 100 du total. Il y a 60 p. 100 des actionnaires qui sont des femmes; elles détiennent 38 p. 100 des actions. Il y a 7 p. 100 des actionnaires soit 11,000, qui sont des employés; ils détiennent 6 p. 100 des actions.

La société requérante est une société dont le capital est la propriété de citoyens canadiens; elle n'est pas dominée par le capital étranger.

Étant donné le programme de financement que la société requérante doit entreprendre et qui la forcera à trouver de nouveaux actionnaires, il se peut qu'il vienne un temps où il lui faudra payer des commissions pour vendre son capital-actions.

La société ne doit pas être laissée dans une situation où elle n'aura pas le pouvoir de payer les commissions voulues en temps opportun.

Le paiement de ces commissions devra évidemment être approuvé par la Commission des transports, comme il est spécifié à l'article 2 du bill, ce qui garantira la légitimité de ce qui pourra se faire en vertu des dispositions de cet article.

L'article 4 du bill est tout simplement l'article d'abrogation dont il a été question précédemment.

Ayant terminé l'exposé du bill, il y a une chose que j'aimerais à mentionner. C'est la répercussion qu'aura sur l'embauchage au Canada ce programme de dépenses de 962 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. Je suis persuadé que les membres du Comité se rendent bien compte de ce fait. Il faudra un grand nombre de personnes pour mettre à exécution le programme de construction de la compagnie. Étant donné qu'il ne lui reste que 26 millions de dollars en disponibilité sur son capital, la situation actuelle de la compagnie est critique et ses risques sont considérables. J'ai déjà mentionné le fait que nous sommes continuellement engagés à faire une dépense de 150 millions de dollars. Pour la prochaine tranche de financement il nous faut plus que le double de cette somme ou, du moins, le double des 26 millions qui nous restent.

Sans l'autorisation nécessaire pour émettre des actions en vue de financer notre entreprise, nous nous demandons dans quelle situation nous allons nous trouver. Avec la perspective de faire face bientôt à des engagements de 150 millions de dollars et à un programme d'expansion de 962 millions, nous devons nous rendre compte que, si on ne nous fournit pas de moyen de nous procurer le capital nécessaire, nous ne pourrons pas faire de miracles et nous devons nous résigner à réduire notre programme d'expansion. Ce programme devra être réduit dans la mesure où nous pourrons financer notre entreprise au moyen d'emprunt ou d'un financement interne.

Si nous en étions réduits à cette nécessité, il nous faudrait réduire notre programme de construction de 75 millions de dollars, c'est-à-dire de 30 p. 100, au cours des dix-huit prochains mois. En conséquence, il nous faudrait congédier 2,000 hommes et réduire nos commandes au point où nos fournisseurs devraient eux aussi réduire leur personnel de 3,000 employés. Cela représenterait une réduction de 10 millions de dollars dans le travail de construction, ce qui aurait un effet désastreux dans plusieurs domaines. Voilà la situation à laquelle la société requérante est appelée à faire face. Voilà pourquoi elle s'adresse au Parlement pour obtenir l'autorisation d'exécuter un programme que nous estimons d'intérêt public, quel que soit l'angle duquel on l'envisage. Messieurs, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT: Moi aussi, je vous remercie. Et maintenant, messieurs, avez-vous des questions à poser au sujet du préambule?

*M. Macdonald (Vancouver-Kingsway):*

D. Je dois vous dire que personnellement, j'ai apprécié énormément l'exposé très détaillé que vous nous avez présenté.—R. Je vous remercie.

D. Nous sommes heureux d'apprendre que vous envisagez un programme d'expansion et que, grâce à une nouvelle émission d'actions, vous pourrez peut-être augmenter le nombre des propriétaires de votre compagnie. J'aimerais à savoir comment vous avez l'intention de procéder pour émettre le capital additionnel. Je crois, n'est-ce pas? que, dans le passé, vous avez accordé le droit de souscrire de nouvelles actions.—R. Oui.

D. Aux personnes déjà actionnaires?—R. Oui.

D. Je voudrais rappeler les circonstances de votre dernière émission et vous me reprendrez si je fais erreur. Je crois savoir qu'en 1956, vous avez accordé à vos actionnaires le droit d'acheter 1,725,000 actions à \$37 l'unité.—R. C'est exact.

D. Ce droit devait être exercé en 1956, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Est-ce que, au prix du marché, ces actions ne valaient pas alors beaucoup plus que \$37 l'unité?—R. Certainement. Les actions étaient offertes à nos actionnaires pour 80 p. 100 de leur valeur sur le marché.

D. Pour 80 p. 100 de leur valeur?—R. Le prix demandé à nos actionnaires était de 80 p. 100 du prix exigé sur le marché la veille du jour où la Commission des transports nous a autorisés à demander ce prix.

D. Et vous n'avez fait cette offre qu'à vos actionnaires?—R. Oui, rien qu'à nos actionnaires. Ceux qui ne voulaient pas se prévaloir de leur privilège avaient le droit de le vendre au prix qu'ils pouvaient obtenir. Je crois que 60 p. 100 de nos actionnaires ont profité de leur droit. Les autres actions ont été vendues à des personnes qui ont acheté les droits des actionnaires. Je crois que cette émission a eu pour résultat d'augmenter de 15,000 le nombre de nos actionnaires.

D. Pendant plusieurs années vous avez utilisé la même méthode pour vendre votre capital social. Je pense aux années 1946, 1947, 1949, 1952, 1955 et 1956.—R. C'est exact; neuf fois depuis la fin de la guerre.

D. Le résultat d'une transaction de ce genre est donc d'accorder à vos actionnaires un gain de capital équivalant à 20 p. 100 de leur achat?—R. C'est là une façon d'envisager la question. Mais il y a deux façons de l'envisager. Si un actionnaire vend ses droits, il réduit sa part de propriété dans l'entreprise et il récupère une partie de sa mise de fonds. Il est vrai que la valeur de ce droit n'est pas taxable pour fins d'impôt sur le revenu, mais c'est grâce à une disposition expresse de la Loi de l'impôt sur le revenu.

D. Très bien. Mais il n'en reste pas moins que, dans le passé, vous avez accordé des droits qui constituaient véritablement des accroissements de capital pour vos actionnaires.



L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je ne vois pas comment on peut dire que ces achats constituent une augmentation de capital. J'estime que, si on pose une question à un témoin, il ne faut pas que cette question soit tendancieuse. Il faut s'en tenir aux faits.

*M. Macdonald (Vancouver-Kingsway):*

D. J'ai employé l'expression "augmentation de capital", parce que c'est une augmentation non imposable dont bénéficient les actionnaires par suite de la méthode employée par la compagnie pour émettre son capital social.—R. Si un créancier hypothécaire qui détient une hypothèse sur une maison a l'occasion de retirer une partie de son capital, ce n'est pas là une augmentation de capital. Il rentre simplement dans ses fonds.

D. J'admets qu'il y a de tels accroissements de capital dans d'autres domaines.—R. Ce n'est pas là un accroissement de capital.

D. Je désire simplement vous demander, monsieur Munnoch, s'il est sage de votre part d'accorder un tel privilège à vos actionnaires quand vous faites une nouvelle émission d'actions? Cette manière de faire est-elle avantageuse pour le public que vous servez?—R. Oui, j'estime que cette pratique est certainement avantageuse pour le public. Nous avons lancé neuf émissions de ce genre depuis la fin de la guerre. Cela nous permet de recueillir rapidement les sommes d'argent considérables dont nous avons besoin. Et cela permet en même temps aux personnes qui sont déjà actionnaires de conserver leur part proportionnelle de l'entreprise. Après tout, ce sont nos premiers bailleurs de fonds qui ont édifié notre grande industrie. Il n'est que juste qu'ils conservent leur part proportionnelle de cette entreprise.

Ailleurs aussi, aux États-Unis en particulier, les actionnaires jouissent du premier droit à l'achat de nouvelles actions. Je ne vois pas en quoi cela peut nuire à qui que ce soit, car la Commission des transports nous oblige à vendre nos actions à prime.

D. Mais cette prime doit-elle être de 20 p. 100? Car c'est réellement une commission de 20 p. 100 que vous payez.—R. Non, monsieur. Nous ne payons pas de commission.

D. Si vous ne touchez que 80 p. 100 de la valeur des actions sur le marché, vous payez réellement une commission de 20 p. 100.—R. Je ne suis pas de cet avis. La question est bien simple. S'il fallait vendre rapidement deux millions d'actions sur le marché, il faudrait les vendre à un prix attrayant. Autrement ce serait impossible. Si l'acheteur pouvait se procurer les actions au même prix sur le marché, il le ferait.

D. Quelle commission vous faudrait-il payer pour vendre vos actions de la manière ordinaire?—R. Nous ne l'avons jamais fait. Mais, advenant l'adoption du bill que nous présentons, le taux de la commission dépendrait de ce que nous pourrions faire approuver comme légitime par la Commission des transports.

D. Ne croyez-vous pas que vous pourriez obtenir plus que 80 p. 100 si vous vendiez vos actions au public au prix du marché?—R. Je ne le crois pas; car, si nous voulions vendre ces actions au public, il faudrait, pour attirer les acheteurs, les offrir à un prix inférieur au prix du marché. Autrement les acheteurs se les procureraient sur le marché des valeurs.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question? N'est-il pas vrai que, dès que vous mettez votre capital social en vente, le prix baisse?

Le TÉMOIN: Il baisse par suite de l'abondance de l'offre et en raison de la valeur du privilège de priorité que possèdent les actionnaires.

*M. Smith (Calgary-Sud):*

D. Selon mon expérience, lorsqu'une société fait souscrire une émission, elle s'assure invariablement une plus grande part du capital pour fins d'exploitation, en vertu des droits qu'elle accorde, qu'elle n'en obtiendrait en recourant à l'intermédiaire de sociétés de placement en général. C'est probablement ce qu'a fait la présente société, comme si c'était dans l'intérêt des portefeuellistes, mais en réalité afin de recouvrer la plus grande partie du capital.

*L'hon. M. Marler:*

D. Pourrais-je poser une autre question? M. Munnoch a parlé des résultats de la dernière émission d'actions. Si j'ai bien compris, il a dit que du fait qu'environ 60 p. 100 des nouvelles actions avaient été achetées par des personnes qui en détenaient déjà, la liste des actionnaires s'est enrichie de quelque 15,000 noms. Je me demande si 15,000 est bien le nombre exact.—R. A peu près.

D. Vous dites environ 15,000. M. Munnoch pourrait-il nous dire à quel rythme à peu près s'est accru le nombre des actionnaires au cours de la période qui commence, mettons le 1<sup>er</sup> janvier 1946, puisque le mémoire mentionne cette date?—R. A la fin de 1946, nous comptions 23,840 actionnaires; 34,439 à la fin de 1947; 38,889 à la fin de 1948; 59,591 à la fin de 1949; 77,965 à la fin de 1950; 83,551 à la fin de 1951; 100,890 à la fin de 1952; 115,789 à la fin de 1953; 114,782 à la fin de 1954; 125,223 à la fin de 1955; 140,726 à la fin de 1956, et maintenant 155,000.

D. Ainsi, le nombre des actionnaires s'est accru d'environ 125,000 au cours d'une période relativement courte?—R. Oui, monsieur.

*M. McIvor:*

D. J'aimerais poser une question. Personne ne vous fait concurrence, n'est-ce pas?—R. Quelle sorte de concurrence? On nous en fait, mais pas dans le territoire où nous assurons le service téléphonique. Il y a dans le Québec et l'Ontario, quelques centaines de réseaux téléphoniques dont nous ne sommes pas les propriétaires; et puis, dans le domaine des appels interurbains, il nous faut rivaliser avec les réseaux de télégraphie et les services de courrier rapide que l'État maintient. Mais dans le sens où vous l'entendez, je crois, nous n'avons pas de concurrents dans le territoire où nous assurons le service téléphonique.

D. C'est la Commission des transports qui vous tient à l'œil, n'est-ce pas?—R. Voilà notre rival.

*M. Winch:*

D. Puis-je demander à M. Munnoch, en ce qui concerne la période allant du 1<sup>er</sup> décembre 1947 au 31 juillet 1957, soit la période dont il a parlé, dans quelle mesure les capitaux de réserve ont été utilisés pour fins d'immobilisations, et à combien s'élève le fonds de réserve dont dispose la société pour fins d'immobilisations futures?—R. Permettez que je jette un coup d'œil sur mes chiffres. Voici, j'ai la réponse toute prête. Il n'y a pas de fonds de réserve pouvant servir à de futures immobilisations. Les disponibilités sont entièrement épuisées.

D. J'ai cité ces dates précises parce que ce sont celles que vous avez données dans le cas des dépenses d'immobilisations du passé.—R. Oui, je vous donne la réponse à l'instant. J'aurais peut-être dû apporter un totalisateur. Sur les ressources internes accumulées au cours des dix dernières années, dont vous avez parlé, nous avons prélevé 407 millions de dollars pour l'achat d'outillage.

D. Plus de 400 millions de dollars?—R. Oui, monsieur.

D. Pourrais-je savoir aussi combien vous avez versé en dividendes au cours de la même période?—R. Nous avons payé un dividende de \$2 par action depuis les débuts de la société presque, exception faite de la période de dépression.

D. Votre société se charge-t-elle de tout acheter et de tout installer elle-même, ou bien s'en remet-elle à une autre société comme fait la *British Columbia Telephone Company*?—R. La *Northern Electric Company* fait en notre nom tous les achats au prix coûtant. Elle remplit les fonctions d'acheteur pour notre compte.

D. Qui possède la *Northern Electric*?—R. La Compagnie de Téléphone Bell est propriétaire de la *Northern Electric Company* dans une proportion de 90 p. 100.

D. Et cette dernière n'exige rien de votre société pour ses services?—R. Elle exige de nous les frais occasionnés. Nous payons le prix coûtant. Il lui faut un organisme qui s'occupe de ses propres achats. Afin d'éviter que la Compagnie de Téléphone Bell ait à établir son propre organisme d'achat, nous avons recours à celui de la *Northern Electric Company*, ce qui représente une économie pour nous.

D. Est-ce que la *Northern Electric Company* s'occupe également de fabrication?—R. Oui, monsieur. Nous ne versons aucune commission sur les produits manufacturés que nous achetons de cette société.

D. Pouvez-vous nous dire si la *Northern Electric Company* demande à la Compagnie de Téléphone Bell, pour ses fabrications, le même prix qu'à d'autres sociétés?—R. Nous payons moins cher que toute autre société. C'est un point que vérifie toujours la Commission des transports, car elle veut s'assurer que nous ne payons pas plus cher à la *Northern Electric Company* que nous n'aurions à déboursier si nous achetions ailleurs.

D. Est-ce que cette société fait également l'installation?—R. Oui, dans le cas de certains gros standards téléphoniques qu'elle fabrique.

D. Dans ce cas, le prix coûtant est-il plus élevé?—R. Évidemment, la société fait un profit.

D. Sur ce point, y a-t-il certaines restrictions?—R. Il y a une restriction selon laquelle nous pouvons décider quel sera son bénéfice.

D. S'il y a lieu de confier l'installation de matériel à la *Northern Electric Company*, cela se fait-il sous le régime de la concurrence? D'autres compagnies peuvent-elles soumissionner en vue de l'installation, ou est-ce que les frais sont fixés à un taux uniforme?—R. A mon avis, il n'y a personne au pays qui puisse se charger de ce travail. C'est la *Northern Electric* qui fabrique ces standards téléphoniques, qui sont de l'outillage très compliqué et, le manufacturier est, je pense, celui qui s'y connaît. Il construit le matériel, l'installe et nous le remet en état de servir.

D. Vous n'êtes pas d'avis que ce puisse être fait même par une société appartenant à l'*Anglo-Canadian Telephone Company*?—R. Ce n'est pas notre manière de procéder. Nous ne versons pas de commission comme cette société le fait. Nous ne payons pas de commission sur ce qui est manufacturé et installé pour nous. Nous versons un prix déterminé. Dans ce domaine, nous ne payons aucune commission; le seul cas où nous versons une commission, c'est lorsque la société joue le rôle d'organisme d'achat, qu'elle fait des démarches et achète pour notre compte le matériel qu'elle ne fabrique pas elle-même.

D. Et cela coûte combien?—R. Ce que ça coûte à la *Northern Electric Company*, et nos vérificateurs en font chaque année le contrôle.

D. Quand vous faites une demande auprès de la Commission des transports, donnez-vous ces renseignements?—R. Nous ne le faisons pas toujours, mais la question nous est posée.

M. Smith (Simcoe-Nord):

D. A qui appartient les autres 10 p. 100 de la *Northern Electric Company*, si la Compagnie de Téléphone Bell en possède 90 p. 100?—R. La *WECO Corporation*, qui est une société américaine.

D. Qu'est cette société?—R. Une filiale de *Western Electric Company*. Elle détient 10 p. 100 des actions distinctes des actions statutaires des administrateurs.

D. Comment la *Northern Electric Company* fait-elle ses achats? Achète-t-elle au Canada, ou ne se procure-t-elle pas une quantité importante de matériel fabriqué aux États-Unis?—R. Nous n'achetons ailleurs que ce que nous ne pouvons nous procurer au Canada. De nos jours, vu les progrès qu'ont faits au pays la *Northern Electric Company* et d'autres manufacturiers, nous n'achetons plus beaucoup aux États-Unis. Il se trouve quelquefois que nous ne puissions obtenir au pays une certaine pièce, mais c'est tout.

M. Johnston (Bow-River):

D. Si le bill était adopté, serait-il alors nécessaire d'augmenter les taux en vue d'encaisser plus d'argent, après que vous aurez obtenu les fonds de roulement que vous désirez pour fins d'expansion?—R. Je ne vois pas quelle relation une augmentation de capital peut avoir avec une hausse des taux. Les taux sont établis d'après les frais d'exploitation, et le capital, c'est ce que vous dépensez en matériel d'où vous tirez votre revenu.

D. Si, par l'émission de nouvelles actions, vous obtenez tout l'argent que vous désirez pour fins d'expansion, ne s'ensuit-il pas toujours et logiquement que vous serez en mesure de maintenir le service que vous donnez maintenant, sans en augmenter les taux?—R. Cela dépend, selon que les salaires demeurent au niveau où ils sont présentement, si le prix du matériel et des fournitures qu'il nous a fallu acheter reste ce qu'il est, et selon que les frais d'émission des valeurs seront élevés ou non.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, selon une décision du greffier de la Chambre, nous ne pouvons, au sein du Comité, entrer dans la question des taux, vu que la Commission des transports en est saisie. Le greffier m'a donné quelques citations à l'appui de sa décision. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les analyser.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): C'est possible, mais je doute que, parce que la Commission des transports est saisie de cette question des taux, il nous soit de ce fait défendu de poser des questions au sujet de taux qui ont rapport à la compagnie de téléphone, sous prétexte que celle-ci a soumis une demande à la Commission. A mon avis, si nous nous en tenions à ce que vous dites, nous devrions remettre l'adoption de ce bill jusqu'à ce que la Commission ait entendu la cause.

DES VOIX: Bravo!

M. McILRAITH: Monsieur le président, vous avez raison de dire que nous ne pouvons étudier cette question de taux dont la cour d'archives est saisie, mais M. Johnston parlait du capital de cette société; il n'y a donc pas conflit entre les questions que posait M. Johnston et le sujet des taux dont la Commission des transports est saisie.

Le PRÉSIDENT: Sur ce point, je suis de votre avis et c'est pourquoi j'ai permis qu'on pose la question.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Un point qui en ce moment nous intéresse en notre qualité de membres du Parlement, c'est la hausse continue des frais. Je ne soulève aucune sorte d'objection, je ne fais que demander des renseigne-

ments. Ce à quoi je veux en venir c'est que, si le Comité décide d'adopter le bill et permet à la compagnie d'élargir son programme d'immobilisations, à mon avis, nous devrions, comme membres du Parlement, suivre de près les résultats qu'entraînera la permission d'accroître la capitalisation. S'il s'ensuit une hausse de frais au détriment du public en général, il serait bien malencontreux, je pense, que cela se produise en ce moment, pour peu que nous puissions l'éviter. Voilà pourquoi j'ai demandé à M. Munnoch de nous dire si, advenant que nous fassions droit à la requête, il serait nécessaire ou non que la compagnie demande la permission de hausser les taux, comme nous savons tous qu'elle le fait en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai soulevé ce point, c'est que je ne voulais pas qu'on se lève et qu'on demande: pourquoi avez-vous l'intention de demander la permission de changer les taux, et pourquoi faites-vous ceci ou cela. Votre question, monsieur Johnston, était bien légitime.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'admets que nous ne devrions pas traiter d'une question dont la Commission des transports a été saisie. Toutefois, je suppose que M. Munnoch va répondre à ma question.

Le TÉMOIN: J'allais vous lire la règle que la Commission des transports a établie et qui lui sert de guide pour réglementer nos taux. En voici le texte:

Il faut admettre que dans le cas d'une administration sage, les taux et taxes devraient être habituellement assez élevés pour couvrir toutes les dépenses justes et normales, y compris les impôts, et former un montant permettant de verser des dividendes et d'accumuler un surplus qui assure la solidité de la compagnie, afin qu'elle puisse, selon les règles de la prudence, faire appel à de nouveaux capitaux, en vue de satisfaire aux nouvelles requêtes de service ou de rénover les installations déjà existantes. Jusqu'ici, la direction et les usagers sont coïntéressés, mais au delà de cette limite, on ne peut demander à l'usager d'apporter sa quote-part. En conséquence, il appartient à la Commission, en sa qualité d'organisme de régie, de faire un examen minutieux de tous les chefs de dépenses subis ou prévus et de toute autre question qui donnerait lieu à des impositions injustes ou déraisonnables, ou injustement différentielles à l'égard des taux et des taxes que les usagers auraient à acquitter.

De ce capital que nous cherchons à obtenir, une grande partie servira à la mécanisation qui contribuera à mettre un frein à la montée en spirale de l'inflation du moins dans l'industrie, si tant est qu'on y puisse quelque chose.

M. Johnston (*Bow-River*):

D. Ce dont la Commission des transports est saisie, c'est de savoir si oui ou non vos taux sont, à son point de vue, assez élevés pour couvrir ce dont vous parlez?—R. Ce qu'il faut, c'est faire les frais de ce qui est maintenant à l'étude. Ce que l'avenir nous réserve, de même que l'attitude qu'il nous faudra adopter un jour en ce qui concerne les taux, dépendent de la situation économique générale du Canada.

M. Castleden:

D. La Commission des transports vous a-t-elle accordé la permission de hausser les taux?—R. Je n'ai pas saisi le début de votre question.

D. Vous venez de nous citer le règlement aux termes duquel la Commission des transports vous autorise à hausser les taux?—R. Oui, monsieur.

D. Combien de fois pareille permission a-t-elle été accordée? Pouvez-vous me donner les dates et les montants, ou les pourcentages?—R. La dernière augmentation date de 1952.

D. Était-elle de 16 p. 100?—R. Je pense qu'elle a été de 16 p. 100. En 1950, il y en avait eu une de 24 p. 100, qui avait été précédée d'une autre hausse en 1926 ou 1927. Je ne sais pas de combien a été l'augmentation.

D. Très petite? Le pourcentage de la hausse demandée maintenant est de 15 p. 100?—R. Environ 8 p. 100.

D. 8 p. 100?—R. 8 p. 100 de l'ensemble des besoins en recettes.

M. Stanton:

D. C'est un fait reconnu que dans le passé la Compagnie de Téléphone Bell a acquis ou acheté plusieurs sociétés indépendantes de l'Ontario et du Québec. Votre compagnie destine-t-elle une partie de ce capital additionnel à l'achat futur de sociétés indépendantes en Ontario et dans le Québec?—R. Nous n'avons aucun plan. Monsieur Eadie, notre président, me dit que nous n'envisageons en ce moment l'achat d'aucune autre compagnie. Il arrive, quelquefois, que quelques-unes de ces petites compagnies soient sur le point de faire faillite; elles nous pressentent alors et nous demandent de les acheter. Nous en avons acheté quarante au cours des cinq dernières années. Ce sont surtout des sociétés dont nous possédions la majorité des actions et sur lesquelles nous avions de ce fait la haute main; pour des raisons économiques, nous les avons fusionnées avec la Compagnie de Téléphone Bell. Je me permets d'ajouter que dans l'Ontario et le Québec nous ne pouvons nous porter acquéreurs d'aucune société indépendante sans la permission de la Régie des services téléphoniques de l'Ontario (*Ontario Telephone Authority*) ou de la Régie des services publics de la province de Québec.

D. Pouvez-vous me dire combien de sociétés indépendantes de téléphone vous avez acquises ou achetées au cours des dix dernières années à peu près?—R. Quarante en cinq ans. Je ne crois pas avoir les données relatives aux dix dernières années. Je ne me souviens pas que nous en ayons acheté aucune au cours de la guerre.

D. Vous n'êtes pas sans savoir que les petites sociétés indépendantes ont, dans le passé, rendu service aux résidents et citoyens du pays et je sais bien que, quelquefois peut-être, elles se trouvent dans des embarras financiers. Voici ce que je voudrais vous demander: vous vous rendez compte également que ces petites sociétés sont les seules à faire concurrence à la Compagnie de Téléphone Bell dans l'Ontario et le Québec. Avez-vous l'intention ou envisagez-vous d'arriver à la longue à acquérir ou acheter toutes ces compagnies de téléphone indépendantes?—R. Je ne crois pas que nous y songions. Nous nous portons acquéreurs de ces sociétés de téléphone habituellement quand une société locale en arrive au point où elle ne peut plus être exploitée avec avantage. Quelquefois, c'est le gouvernement provincial qui nous demande de les prendre en charge, mais nous n'avons, que je sache, aucun programme tendant à les acquérir toutes.

D. Je me demande justement si une partie du capital que vous sollicitez en ce moment servira à cette fin?—R. Je puis dire, monsieur, que nous donnons à ces sociétés indépendantes toute l'assistance possible. Nous désirons véritablement que leur exploitation continue et nous les aidons. Nous leur prodiguons des conseils relatifs à la construction et à la technique. Nous les aidons de toutes les façons, et la Régie des services téléphoniques de l'Ontario (*Ontario Telephone Authority*), qui est l'organisme responsable en la matière dans la province d'Ontario, nous a fort loués de l'aide que nous avons donnée non seulement à cet organisme, mais aussi aux sociétés indépendantes qui sont soumises à sa surveillance. Nous ne voulons pas nous emparer de ces dernières, mais quelquefois il nous faut en prendre la direction afin d'assurer le service.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Sauf votre respect, je pense que la question d'augmentation du capital touche de près celle des taux. A mon avis, ce que M. Munnoch vient de lire établit clairement qu'un des éléments dont tient compte la Commission des transports, est que le capital émis rende suffisamment, et nous pouvons, je crois, examiner les taux de la compagnie. Si celle-ci a présenté une requête au Parlement, qui est l'autorité suprême, alors qu'au même moment elle fait une demande auprès de la Commission des transports, la compagnie devrait, dans ce cas, si elle juge que nous ne pouvons pas étudier les taux actuels, abandonner temporairement les démarches qu'elle fait auprès de la Commission.

L'hon. M. MARLER: Il est impossible que ce soit la compagnie qui voie les choses de cette façon. Le président en a ainsi décidé.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): La compagnie a présenté les deux requêtes en même temps. Je pense que le président a déjà adouci un peu sa décision. Il devrait nous être permis, je pense, de poser des questions au sujet des taux parce que, à mon avis, nous participons de l'autorité suprême du pays après tout; un des instruments du gouvernement, c'est-à-dire la Commission des transports, ne devrait donc pas empêcher le Comité de s'enquérir à fond et avec équité.

Le PRÉSIDENT: Voici l'opinion qui a été émise. Celle-ci est énoncée bien clairement dans une décision qu'a rendue l'Orateur de la Chambre des communes le 12 juin 1951 (voir les *Journaux* de la Chambre, 1951, pp. 485 et 486):

A la suite d'une motion tendant à ce que la Chambre se forme en comité des subsides, la modification suivante a été proposée:

"de l'avis de la Chambre, aucun autre relèvement des tarifs-marchandises ne devrait entrer en vigueur avant que le Parlement ait étudié la mesure que le gouvernement doit présenter pour donner suite au rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports."

M. l'Orateur déclare la proposition d'amendement irrégulière parce que toute question déferée à la Commission des Transports revêt ce caractère judiciaire qui, selon le Règlement, prohibe la discussion en Chambre des problèmes soumis aux tribunaux, et que l'Amendement proposé ne manquerait pas d'influer sur la décision de la Commission à l'égard de toute demande de majoration de tarifs-marchandises dont elle est actuellement saisie.

En conformité du commentaire 534 du Manuel de Beauchesne, troisième édition, à savoir: "les comités sont considérés comme faisant partie de la Chambre et leurs délibérations sont régies dans l'ensemble par le Règlement en vigueur à la Chambre", il est très clair, semble-t-il, que la question des taux de la Compagnie de Téléphone Bell est visée par la décision émise le 12 juin 1951.

M. Herridge:

D. M. Macdonald a dit que la question des taux actuels et celle des taux qui seront bientôt en vigueur ont trait à l'examen de ce bill. L'un des témoins pourrait-il nous dire combien de temps l'affaire restera en instance devant la Commission des transports avant qu'une décision soit rendue à ce sujet?—R. Je regrette, monsieur, mais il m'est impossible de deviner le temps qu'il faudra aux membres de la Commission pour rédiger leur jugement après avoir entendu tous les témoins; mettons dans une couple de semaines peut-être. Les membres de la Commission vont prendre l'affaire en délibéré et l'étudieront sans se presser. Je ne puis deviner quel temps il faudra.

D. Combien de temps durera l'audition des témoins?—R. Elle peut se prolonger durant une semaine ou deux encore.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, puisque la discussion de ce bill ne peut être menée à bonne fin sans que nous touchions la question des taux actuels, je propose que le Comité remette l'étude de la mesure jusqu'à ce que la Commission des transports ait entendu tous les témoins et rendu son verdict.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis accepter cela comme une proposition à moins qu'elle ne soit faite par écrit. Y a-t-il d'autres questions?

M. Smith (Simcoe-Nord):

D. Ma question vise la répartition du nouveau capital qu'obtient la compagnie. Quelle partie de ce capital sera vraisemblablement consacrée à des réseaux téléphoniques plus ou moins orthodoxes, et quelle partie sera employée à tous ces machins mystérieux et passablement inextricables dont nous entendons parler, comme la transmission par micro-ondes, la retransmission d'émissions de télévision et le reste?—R. Bien, tout ce matériel mystérieux contribue à assurer le service téléphonique de nos jours. Ces réseaux micro-ondes servent pour le service interurbain; une fois ce réseau établi, l'exploitation du service devient très économique. Toutes ces choses prétendues mystérieuses jouent un rôle efficace dans l'exploitation du service téléphonique, et je ne suis pas en mesure d'en faire le classement. J'en entends peut-être parler plus que vous, mais tout cela fait partie du matériel généralement utilisé pour assurer le service de téléphone, et il serait difficile d'en partager les divers éléments.

D. Ce travail que fait la compagnie et qui, apparemment, s'étend jusqu'aux endroits éloignés de la partie septentrionale du pays, est-ce une affaire tout à fait distincte?—R. C'est un travail à forfait. Nous le faisons à forfait.

M. Winch:

D. J'aimerais demander à M. Munnoch si, parmi les actionnaires, il se trouve des syndicats ou des particuliers détenteurs d'importantes tranches d'actions de la Compagnie de Téléphone Bell, et s'il en est ainsi, qui sont-ils?—R. En fait, la tranche la plus importante que je connaisse, et je pense que c'est la seule qui représente une tranche, c'est celle que détient l'*American Telephone and Telegraph Company*. Son avoir actuel équivaut à 4.18 p. 100 de notre capital-actions. A mon avis, c'est la tranche la plus importante qu'on connaisse.

D. L'*American Telephone and Telegraph Company*?—R. Oui, mais pas l'*Associated Telephone and Telegraph Company*.

D. Puis-je savoir combien de personnes font à la fois partie du conseil d'administration de la Compagnie de Téléphone Bell et de celui de la *Northern Electric Company*?—A. Quatre.

D. Parmi les administrateurs de l'*American Telephone and Telegraph Company*, y en a-t-il qui sont également membres du conseil d'administration de la Compagnie de Téléphone Bell?—R. Il y en a un.

D. Savez-vous si la compagnie américaine détient également des actions de la *Northern Electric Company*?—R. Elle n'en détient aucune. Toutes les actions de la *Northern Electric Company* sont, dans une proportion de 90 p. 100, entre les mains de la Compagnie de Téléphone Bell et dans une proportion de 10 p. 100, détenues par la *Weco Corporation*, filiale de la *Western Electric*; l'un et l'autre de ces deux groupes de valeurs comportent des actions statutaires d'administrateurs.

M. HERRIDGE: Pour donner suite à votre décision, je propose, étant donné que la Commission des transports est saisie de cette majoration des taux, que le Comité remette l'examen de ce bill jusqu'à complète audition des témoins par la Commission.



M. WINCH: J'appuie la proposition.

L'hon. M. MARLER: Je n'ai pas l'intention de m'en prendre au privilège dont jouit l'honorable député de faire cette proposition, mais je pense que nous devrions faire preuve d'esprit pratique. M. Munnoch nous a dit que l'audition des témoins par la Commission des transports se continuera pendant une semaine ou deux et, si je comprends bien, il s'écoulera encore quelques mois avant que la Commission, selon la marche normale des choses, ait tranché cette question.

M. CASTLEDEN: Il est seulement question d'attendre que tous les témoins aient été entendus.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, que ce soit jusqu'à ce que tous les témoins aient été entendus ou que le jugement soit rendu, à mon avis, cela n'a aucune importance. La Commission des transports est en ce moment saisie de cette question et je ne vois absolument pas de rapport entre, d'une part, ce que la Commission des transports fait en ce moment en ce qui concerne l'échelle actuelle des taux établie selon la manière dont la compagnie calcule présentement son revenu, et, d'autre part, l'autorisation que sollicite la compagnie d'émettre plus tard de nouvelles actions, ce que nous sommes à étudier.

D'après le mémoire soumis, il me semble parfaitement évident que la Compagnie de Téléphone Bell, à l'instar de très nombreuses sociétés assurant des services publics au pays, a besoin de capitaux additionnels afin de continuer à servir la population canadienne et, plus particulièrement, les abonnés dans les deux provinces centrales, le Québec et l'Ontario. A mon avis, cela saute aux yeux que la compagnie ne peut recueillir le montant voulu, seulement en vendant des obligations au public. Nous savons tous que les obligations ne peuvent représenter qu'une certaine proportion établie du capital en cause. Conséquence inévitable, la compagnie doit avoir un capital-actions additionnel afin de pouvoir supporter les frais de ce programme d'expansion.

Il me semble, monsieur le président, que nous traversons une période où nous devons encourager l'entreprise privée à faire des dépenses qui sont de nature à favoriser l'embauchage et à réduire le nombre des chômeurs; c'est ce qui se produira si les sommes très fortes dont fait état le mémoire sont dépensées. Quant à moi, je serais opposé à toute proposition tendant à retarder l'examen de ce bill. Personnellement, je crois que plus tôt nous pousserons la besogne, mieux ce sera pour ceux qui chôment présentement.

M. MCLEOD: Je suis porté à donner raison à celui qui vient de parler de la proposition qui nous est faite en ce moment. Je ne puis aucunement me réconcilier avec l'idée que nous sommes ici pour nous enquérir des taux de la compagnie. Je ne crois aucunement que nous soyons ici pour analyser avant tout la régie interne de cette dernière. Nous ne sommes réunis que pour nous demander s'il est sage ou non de permettre à la compagnie d'émettre et de vendre d'autres valeurs à la population canadienne ou à ses actionnaires. Il me semble, en conséquence, que notre devoir est d'établir et de nous assurer si, d'après les antécédents de la compagnie, il est, disons le mot, de tout repos de lui permettre d'émettre d'autres valeurs au montant de 500 millions de dollars. En d'autres termes, c'est à nous de juger si la compagnie fera bon usage de cet argent ou bien si, pour employer un langage familier, les Canadiens ne se feront pas attraper. En conséquence, monsieur le président, ce qui compte avant tout pour nous, c'est de voir si la compagnie fait preuve d'administration sage ou non, et si elle se propose de faire servir les sommes additionnelles à des entreprises de tout repos.

A ce propos, je remarque qu'à la page trois, votre bilan indique que votre capital a augmenté de 800 millions et demi de dollars au cours des dix dernières années. Ces fonds provenaient du capital social et d'une dette obligataire au

montant de \$592,067,275, ce qui montre que les frais d'immobilisations accusent un excédent de \$223,441,889. Selon mes simples calculs, cet argent vient de profits ou de la réserve de caisse. Si cet argent provient de profits réalisés au cours des dix dernières années, ou des dix années durant lesquelles il a été dépensé, je suis porté à croire que l'administration de la compagnie a été sage et son exploitation profitable. Et même si cet argent avait été tiré de la réserve de caisse, je ne crois pas que nous puissions en déduire que la compagnie n'est pas bien administrée et qu'elle ne fera pas bon usage des 500 millions de dollars d'actions qu'elle nous demande la permission d'émettre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qu'on me permette de m'opposer à la proposition qu'on a faite de remettre à plus tard la décision du Comité.

Je pense que, tout en respectant le Règlement du Comité et la décision qui définit jusqu'à quel point nous pouvons nous enquérir de la façon dont on établit les taux, ceux qui veulent se renseigner sur ce point particulier de l'expansion de la compagnie, ont un choix suffisant de questions, et de réponses appropriées, qui puissent les satisfaire. Puisque l'expansion est nécessaire et qu'il faudra dépenser de fortes sommes, comme on nous l'a dit, étant donné aussi que le chômage augmente en certains endroits du pays, à mon avis, retarder l'examen de cette question ne servira aucunement la cause, qu'il s'agisse de réduire les taux ou d'un autre point. Je ne crois pas qu'on puisse poser assez de questions pour satisfaire ceux qui tendent à ce but.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, je voudrais dire un mot parce que c'est peut-être moi qui ai soulevé ce débat, quand j'ai demandé s'il se pouvait qu'on augmente les taux si le bill était adopté.

A mon point de vue, il n'appartient pas au Comité de faire une enquête approfondie au sujet des majorations que la compagnie envisage. Si nous adoptions la modification, il me semble que le Comité retarderait considérablement les délibérations que nous nous efforçons de faire avancer. Il nous est impossible d'étudier en détail toute l'échelle des taux de la compagnie afin de savoir s'il y a lieu ou non de permettre à cette dernière de majorer ses taux, car cela entraînerait la convocation de centaines de témoins. Je ne crois pas que nous soyons en mesure de décider équitablement si la compagnie devrait ou ne devrait pas augmenter ses taux, ou dans quelle mesure elle devrait le faire.

Je suis convaincu que nous avons pris des engagements envers la population, et c'est à cela seul que je pensais quand j'ai posé ma question.

Un des points qui a retenu mon attention, et d'ailleurs le témoin en a parlé en termes très clairs, c'est l'effet qu'en ressentira notre économie en général. Le témoin, je pense, s'en est très bien tiré quand il a fait remarquer, au cours de son exposé, que si le bill est adopté, la compagnie offrira du travail à beaucoup plus de personnes, ce qui veut dire que ce programme procurera de l'emploi à un très grand nombre de gens.

Certes, je n'ai pas l'intention d'entraver le travail du Comité, ni d'empêcher l'adoption du bill. Je me proposais seulement d'obtenir des renseignements et, à ce point de vue, les réponses du témoin m'ont donné satisfaction.

Je ne puis appuyer la proposition car, à mon avis, elle retarderait de plusieurs mois l'adoption du bill. Au cours de mon expérience de député, j'ai vu des comités comme celui-ci lambiner indéfiniment. Je ne crois pas que cette manière de faire les choses serve les intérêts du Canada; je ne crois pas qu'elle serve davantage les intérêts de la compagnie ni ceux du Parlement. C'est pourquoi je ne suis pas disposé à voter en faveur de la proposition.

M. WINCH: Monsieur le président, m'est avis qu'il y a ici un malentendu. En ce qui me concerne, je reconnais le besoin d'expansion et le besoin d'argent qui permettra de réaliser cette expansion. Le problème des taux peut être

rattaché à la question de la ratification ou du refus de la requête de 500 millions que la compagnie a soumise. Nous désirons savoir si l'émission de nouvelles actions portera les frais d'exploitation à un niveau plus élevé qu'il ne le serait autrement, et influerait ainsi sur le tarif. Dans le passé, nous avons lu dans les journaux ou nous avons entendu dire que certaines compagnies avaient fait des emprunts plus considérables, proportionnellement, que l'emprunt en question de la Compagnie de Téléphone Bell. Voilà comment la question des emprunts est liée à celle du tarif.

C'est pourquoi il nous semble que nous devrions différer l'adoption du bill, non pas pour longtemps, mais jusqu'à ce que les séances de la Commission des transports du Canada aient pris fin. Ainsi, nous pourrions prendre connaissance des témoignages et de la documentation qui ont été présentés à la Commission. Ces renseignements pourraient nous fournir la réponse à plusieurs questions. Il s'agirait d'un très bref délai. Je puis vous assurer, monsieur le président, que nous ne voulons pas empêcher l'adoption du bill ni la retarder plus que de raison.

Le PRÉSIDENT: Puis-je demander à M. Munnoch de nous expliquer comment une augmentation du capital pourrait avoir des répercussions sur le tarif?

Le TÉMOIN: La Commission des transports est chargée de déterminer la méthode de financement de notre programme d'expansion. Par le passé, elle a décidé que 40 p. 100 de l'expansion doivent être financés au moyen d'obligations et 60 p. 100 environ au moyen d'actions ordinaires. S'il faut différer l'examen du bill jusqu'à ce que la Commission des transports ait clos ses séances et rendu sa décision...

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Ce n'est pas là la proposition, monsieur le président. Il est seulement proposé de différer l'examen du bill jusqu'à l'issue des séances de la Commission afin que nous puissions prendre connaissance des témoignages qui ont été rendus devant la Commission.

Le TÉMOIN: Selon mon interprétation de la loi, la question est pendante tant que la Commission n'a pas formulé sa décision, et elle ne le fera peut-être pas avant le début de l'année prochaine. Cela signifie que nous ne pourrions pas compter sur une augmentation de capital avant la prochaine session. Dans ce cas, il nous faudrait restreindre notre programme de construction. Nous n'avons pas le choix. Comme je l'ai déjà dit, nous ne pouvons pas faire de miracles. Nous avons besoin du capital que nous demandons. Sinon, nous devons réduire notre embauchage et nos services, afin de ne pas mettre en péril notre situation financière. Il nous est impossible d'adopter une autre ligne de conduite.

Le capital dont nous aurons besoin au cours de la période indiquée dans notre mémoire ne consistera pas en une seule émission de 500 millions. Je ne veux pas qu'un seul membre du Comité ait cette impression. Nous émettrons des actions, à différentes reprises, selon notre besoin d'argent et selon l'autorisation de la Commission des transports, lorsque nous aurons pu prouver à la Commission que nous avons besoin de tel ou tel montant et que nous lui aurons fait connaître les conditions de l'émission projetée. Il nous faut obtenir l'approbation de la Commission avant de pouvoir faire quoi que ce soit.

Notre compagnie fournit un service public et elle a besoin de capital pour satisfaire aux demandes de service téléphonique, qui s'élèvent à 10,000 par mois. Si les personnes qui ont fait ces demandes doivent se passer de téléphone, ce ne sera pas de notre faute. Nous avons fait notre possible. Nous ne pouvons pas poursuivre notre programme de construction, si nous n'avons pas le capital requis.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je déclare la motion irrégulière parce qu'elle propose de "différer l'examen du bill jusqu'à la fin des séances de la Commission". Dans la décision que j'ai rendue quand il a été question des taux, il était dit: "jusqu'à ce que la décision soit rendue." Comme on l'a signalé, cette décision ne sera peut-être pas formulée avant plusieurs mois. Y a-t-il des objections?

Monsieur Olson, vous avez la parole.

M. OLSON: Monsieur le président, à propos de la proposition en question, j'aimerais obtenir certains renseignements. Le manque de capital a-t-il déjà forcé la compagnie à réduire ses services? A quel moment devriez-vous procéder à une réduction appréciable de votre service et de votre programme d'expansion si le bill n'est pas adopté? Et, s'il est adopté, à quel moment le programme d'expansion de la compagnie aura-t-il des répercussions sur la situation de l'embauchage?

Le TÉMOIN: Actuellement, alors que notre programme de construction bat son plein, nous avons recours à une main-d'œuvre accrue. Les fonds dont nous disposons pour poursuivre ce programme ne dureront pas très longtemps. Nous dépensons au rythme de 10 millions de dollars par mois pour la construction. Comme nous espérons que le projet de loi sera adopté, nous n'avons pas commencé à restreindre notre programme de construction; mais le rejet du bill ne nous laisserait qu'une possibilité, celle d'effectuer des réductions immédiates, ce qui correspondrait à 2,000 mises à pied au cours des dix-huit prochains mois. La compagnie *Northern Electric* se verra forcée de congédier quelque 3,000 employés et, conséquemment, les entrepreneurs en construction devront tout bonnement résilier des contrats d'une valeur de 10 millions. J'ignore à quel point ces congédiements modifieront la situation de l'embauchage, mais il est certain que nous ne pourrions prendre le risque de poursuivre notre programme. J'ai signalé aux membres du Comité que nous sommes continuellement engagés pour une somme de 150 millions, pour fins d'outillage et d'équipement commandés, mais non encore payés. Nous ne pouvons continuer ainsi très longtemps sans capital supplémentaire. Mais, si nous voulons agir en administrateurs compétents, il nous faudra proportionner nos dépenses à nos moyens le plus vite possible. Au cours des derniers douze mois, nous avons embauché 2,084 nouveaux employés.

M. Winch:

D. Je n'ai qu'une question à vous poser. Y a-t-il quelque chose qui, dans un avenir immédiat, puisse empêcher votre compagnie de faire des dépenses en immobilisations dont plus de 40 p. 100 proviendraient d'emprunts?

—R. Ces 40 p. 100 représentent une moyenne générale calculée en un espace de temps assez considérable. Lorsqu'on finance une entreprise au moyen du capital social, le coefficient d'endettement baisse. Mais si on a recours aux obligations, il augmente. C'est une fluctuation continue. Les spéculateurs savent que la Commission des transports a approuvé la répartition de la dette dans la proportion de 40-60 p. 100. Nous ne pouvons prévoir ce que les spéculateurs penseront de nos garanties si nous nous permettons de jouer avec cette proposition ou de la modifier. Personne n'osera nous avancer de l'argent, si nous nous chargeons d'une dette trop considérable.

D. Je crois que vous avez toujours versé \$2 par action et je présume que vous allez maintenir ce taux à l'avenir.—R. Nous l'espérons.

D. Il s'agit d'actions de \$25 au pair, n'est-ce pas?—R. C'est cela.

D. Ce qui représente un rendement de 8 p. 100?—R. Un rendement de 8 p. 100 calculé sur la valeur au pair, mais personne n'achète des actions au pair aujourd'hui.

D. Vous versez un dividende de 8 p. 100.

M. MARLER: Cela dépend du prix que l'actionnaire a payé pour son action.

M. Winch:

D. Le dividende dépend de vos bénéfices, mais quel est le taux d'intérêt que vous payez sur vos emprunts?—R. Sur nos emprunts?

D. Oui.—R. Le dernier taux était de 5¼ p. 100.

D. Ce taux n'est-il pas inférieur à celui de vos dividendes?—R. En général, le taux d'intérêt des obligations est moins élevé que celui des actions ordinaires; mais une émission trop forte d'obligations fait monter le taux d'intérêt des obligations et des actions, car autrement la vente des actions ordinaires deviendrait impossible.

D. De sorte que vous tâchez de maintenir l'équilibre. Quand l'équilibre est rompu, vous recourez à une nouvelle émission d'actions.—R. L'équilibre consiste à maintenir cette proportion de dette de 40 p. 100 que la Commission des transports nous a fixée après une étude approfondie de la situation de notre compagnie. Peu de compagnies ont besoin d'un capital aussi élevé que nous.

D. L'intérêt sur vos emprunts est-il encore de 5¼ p. 100?—R. C'était là le taux de notre dernier emprunt.

D. Le gouvernement a laissé entendre que les taux d'intérêt étaient à la baisse.—R. Peut-être fléchissent-ils, mais nous devons nous baser sur les taux du marché des valeurs lorsque nous avons besoin d'argent. La *British Columbia Telephone Company* paye un intérêt de 5¾ p. 100 sur les 10 millions qu'elle met présentement sur le marché.

M. Lewry:

D. Je désirerais appeler votre attention sur une nouvelle qui a paru dans l'*Ottawa Journal* d'hier soir au sujet des délibérations de la Commission des transports. Un certain M. Hirsch, de Washington, a déclaré que la compagnie trouverait avantage à financer ses projets d'expansion par une vente d'obligations plutôt que par une émission d'actions. Il a ajouté que la proportion de la dette de la compagnie qui consiste en obligations devrait être portée de 36 p. 100 à un pourcentage variant entre 45 et 50 p. 100. Il a aussi fait observer que la compagnie pourrait contracter, sans risque, plus d'emprunts à long terme, ce qui lui permettrait de financer son programme à un coût moins élevé qu'au moyen de nouvelles émissions de capital social. Il a déclaré enfin que la compagnie Bell pourrait contracter autant de prêts à long terme, sinon plus, que les plus importantes entreprises de service d'électricité.

Il me semble que M. Munnoch n'a apporté qu'une réponse partielle à cette question. Pourquoi la compagnie Bell n'a-t-elle pas recours à une vente d'obligations pour financer son expansion dans le cas présent? Quant à la menace de chômage, au cas où le bill ne serait pas adopté (je l'envisage à un autre point de vue que M. Munnoch), est-ce que la compagnie ne pourrait pas prévenir ce danger au moyen d'une vente d'obligations qui lui permettrait de réaliser le programme d'expansion projeté?—R. Je vous dirai d'abord que M. Hirsch n'a pas encore terminé sa déposition sur la question des taux. De plus, nous faisons des emprunts. Nous avons emprunté, je crois que je vous ai déjà cité ce chiffre, 232 millions depuis 1947. Actuellement, notre dette est de 343 millions, ce qui démontre que nous nous sommes procuré de l'argent au moyen d'obligations.

M. Winch:

D. Quel est le taux moyen de l'intérêt?—R. Le taux moyen varie entre 3¾ p. 100 et 5 p. 100 selon le taux du marché des valeurs au moment de l'emprunt.

*M. Smith (Battle River-Camrose):*

D. M. Munnoch pourrait-il nous donner le nombre approximatif de personnes que sa compagnie emploie dans l'exécution de son programme de construction?—R. Je pourrai vous le donner dans un instant.

*M. Grills:*

D. Personne n'a fait mention du rôle important que joue la compagnie de Téléphone Bell dans le développement du réseau de communications au Canada, et je me demande s'il n'y a pas lieu d'en tenir compte. Je crois que ce rôle est assez important dans le cadre de la défense militaire et de la défense civile, ainsi que dans l'économie nationale. Je me demande s'il n'y a pas lieu de tenir compte de ce facteur.—R. En ce qui concerne la défense nationale, notre réseau est pratiquement relié à tous les autres réseaux téléphoniques du Canada, des États-Unis et d'outre-mer, ce qui dote la défense nationale du plus rapide des moyens de communication disponibles. En ce qui a trait à l'économie du Canada, eh bien, des dépenses qui se chiffrent par 962 millions, avec tout l'embauchage et le travail industriel qu'une telle somme peut impliquer, constituent, à mon sens, une très précieuse contribution. Cette contribution n'est peut-être pas aussi considérable, au point de vue économique, que la contribution du Gouvernement et du Parlement du Canada, mais elle indique que nous faisons notre part; et je crois que, de la part d'une société privée, notre contribution est très importante.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes maintenant en mesure de fournir une réponse à M. Smith. Le programme de construction de la compagnie emploie environ 7,000 personnes.

*M. Grills:*

D. Supposons que le bill soit rejeté, combien de ces 7,000 employés seraient vraisemblablement congédiés au cours des six prochains mois?—R. 30 p. 100.

*M. Holowach:*

D. J'aimerais poser une question qui se rapporte au sujet qu'a abordé M. Stanton. Je m'inquiète de la situation des petites et des moyennes entreprises au Canada. Vous admettez qu'on tend de plus en plus au fusionnement au Canada, et que cette tendance présente de graves dangers. En me basant sur votre exposé, puis-je conclure que vous ne tentez pas d'obtenir le capital requis de 962 millions en vue d'acheter l'actif de quelques compagnies de moindre importance et que ledit capital ne servira pas à cette fin?—R. Ce n'est pas pour cela, monsieur, que nous demandons l'autorisation d'augmenter notre capital, et de telles acquisitions n'entrent pas dans nos programmes ou nos projets. Cependant, je ne puis pas vous assurer que nous refuserions d'acquiescer à la demande d'un gouvernement provincial si, dans un avenir rapproché, une petite compagnie de téléphone se trouvait en danger de faillite.

D. Vous avez signalé que vous êtes devenus propriétaires de 40 petites compagnies indépendantes au cours des cinq dernières années.—R. C'est exact.

D. Ce chiffre me semble considérable, et je voulais justement attirer l'attention sur une tendance de fusionnement qui présente de très grands dangers.—R. Nous étions propriétaires du capital social de 17 au moins de ces compagnies; nous l'étions depuis plusieurs années et, après un examen minutieux de leur situation financière, nous avons jugé avantageux de les intégrer

dans notre réseau. Quelques-unes de ces entreprises étaient des services téléphoniques municipaux et les municipalités avaient hâte de s'en débarrasser et de nous en céder l'exploitation. En certains cas, la Régie des services téléphoniques de l'Ontario (*Ontario Telephone Authority*) nous a priés d'intégrer des entreprises de ce genre afin que les gens des localités en question pussent jouir d'un bon service téléphonique. Je crois que personne ne saurait nous accuser, en connaissance de cause, de vouloir accaparer des services téléphoniques de moindre importance. Nous ne cherchons jamais à faire de telles acquisitions. Nous sommes tout simplement obligés de le faire pour fournir un bon service téléphonique dans l'Ontario et le Québec, et, indirectement, à tout le Canada, en raison des raccordements des divers réseaux téléphoniques.

*L'hon. M. Marler:*

D. Combien y a-t-il de compagnies de téléphone dans le Québec? Le savez-vous?—R. Il y en a 700 environ dans l'Ontario et le Québec.

*M. Holowach:*

D. Ma seconde question porte sur votre imposant programme de construction. Ce programme est-il limité aux provinces de l'Ontario et du Québec?—R. Oui.

D. Je voudrais vous poser maintenant une question qui a trait au montant de 962 millions. Pensez-vous obtenir cette somme par une émission d'actions?—R. Non. Ce chiffre représente nos dépenses globales. J'ai déclaré précédemment que nous préleverions 60 p. 100 environ de ce montant au moyen d'une émission d'actions et 40 p. 100 au moyen d'une vente d'obligations et que nous aurions recours à nos ressources internes pour compléter la somme de 962 millions.

D. Pourriez-vous nous fournir des renseignements au sujet de la dépréciation qui s'est accumulée depuis, disons, cinq ans?—R. Je peux certainement vous éclairer là-dessus. Voici pour répondre à la question de M. Marler. On compte au Canada 2,700 compagnies de téléphone, dont 700 dans les provinces de l'Ontario et du Québec.

Le PRÉSIDENT: M. Howe a la parole.

Le TÉMOIN: J'aimerais répondre d'abord à la question de M. Holowach. Au cours des dix dernières années, nous avons engagé dans notre entreprise 240 millions provenant de nos réserves de dépréciation.

*M. Howe:*

D. En ce qui concerne la question que M. Smith posait il y a quelques instants au sujet des dépenses requises pour l'expansion du programme de pose de câbles aériens et souterrains, je me demande si la Compagnie de Téléphone Bell prévoit qu'elle sera forcée d'éliminer complètement son réseau de câbles dans un avenir assez rapproché.—R. Je ne sais pas si la compagnie prévoit une élimination complète; mais, dans le domaine des télécommunications, nous tendons de plus en plus à accepter le système radiophonique de micro-ondes et à éliminer les câbles. Dans ce système, on n'emploie les câbles qu'entre les tours de transmission. M. Eadie me rappelle que tout le monde pourrait maintenant porter un téléphone dans sa poche si le spectre était suffisamment riche en fréquences. Je crois que l'hon. M. Marler est assez bien renseigné à ce sujet.

*M. Macdonald (Vancouver-Kingsway):*

D. Je désire vous poser quelques brèves questions. Vous dites que le maintien de l'embauchage exigerait l'obtention immédiate du capital que vous désirez. Ne croyez-vous pas que la compagnie aurait dû soumettre plut tôt sa

demande au Parlement?—R. Cette démarche aurait peut-être été plus sage, mais elle aurait inmanquablement fait naître le même problème. Nous craignons de voir différer notre demande si, au moment où nous vous l'exposons, il nous reste à émettre pour 34 millions d'actions. L'an prochain ce sera 26 millions environ en raison du plan de souscription des employés au capital de la compagnie. Nous ne savons jamais quel accueil vous réserverez à une démarche prématurée. Nous tâchons de nous débrouiller de notre mieux, et nous venons vous trouver lorsque nous avons besoin de faire approuver des rajustements ou une augmentation de capital.

D. Vous avez plutôt pratiqué une politique de "temporisation" qui ne semble par très populaire en ces temps-ci. Vous avez parlé d'un dividende de \$2 par action, n'est-ce pas?—R. C'est cela.

D. Et, actuellement, le rendement de vos actions est de \$2.40 environ?—R. Ce rendement était de \$2.40 l'an dernier et de \$2.25 pendant les neuf premiers mois de cette année.

D. D'après la demande que nous sommes en train d'examiner, le rendement de vos actions serait porté de \$2.40 à \$2.65 n'est-ce pas?—R. En effet. A l'automne de l'an prochain, le dividende sera redescendu au niveau actuel de \$2.40.

D. Vous voulez dire qu'il aura passé de \$2.65 à \$2.40?—R. Nous voudrions obtenir un rendement de \$2.65 pour l'année 1958; mais il ne le sera pas aussi élevé.

D. Permettez-moi une dernière question. Pouvez-vous nous assurer que la compagnie ne consacrera aucune partie du capital prélevé au moyen de cette nouvelle émission à répandre l'usage de ces sortes de téléphones qui permettent aux abonnés de voir leurs interlocuteurs?—R. Non, je puis vous l'assurer. Si les abonnés désirent obtenir des téléphones de ce genre, nous seront forcés de leur en fournir; mais ils devront payer les frais de l'installation.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

*M. Herridge:*

D. Je trouve très intéressant le petit paragraphe qui se trouve à la page 11 de votre mémoire et qui se lit comme suit:

La société requérante est une société dont le capital est la propriété de citoyens canadiens; elle n'est pas dominée par le capital étranger.

Pourriez-vous nous expliquer cette assertion?—R. Oui, monsieur. Je crois en avoir donné l'explication dans le paragraphe qui précède, où il est dit:

Le capital-actions de la société requérante est détenu actuellement par 154,000 actionnaires, dont 151,000, soit 98 p. 100, résident au Canada et détiennent 16,400,000 actions, soit 92 p. 100 du total. Il y a 60 p. 100 des actionnaires qui sont des femmes; elles détiennent 38 p. 100 des actions. Il y a 7 p. 100 des actionnaires, soit 11,000, qui sont des employés; ils détiennent 6 p. 100 des actions.

Voilà ce que nous voulons dire par l'expression "société dont le capital est propriété de citoyens canadiens". Les propriétaires de 92 p. 100 des actions de notre compagnie résident au Canada.

D. Et ce sont des citoyens canadiens?—R. Je ne pourrais vous le garantir.

D. Y a-t-il des administrateurs de votre compagnie qui sont aussi administrateurs de certaines compagnies américaines?—R. Oui, l'un de nos administrateurs est dans ce cas. Ou plutôt non. Aucun de nos administrateurs n'est en même temps administrateur d'une compagnie de téléphone des États-Unis.



*M. Castleden:*

D. Est-ce que M. Romnes de New York fait partie de votre conseil d'administration?—R. Oui.

D. Et n'est-il pas membre du conseil d'administration d'une compagnie américaine?—R. Oui. Je croyais que vous me demandiez si tous nos administrateurs étaient des administrateurs de certaines compagnies américaines.

*M. Herridge:*

D. Je vais répéter ma question, si vous le voulez. Y a-t-il des administrateurs de certaines compagnies de téléphone des États-Unis qui sont en même temps administrateurs de votre compagnie?—R. Oui. M. Romnes est le seul qui soit dans ce cas.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

*M. Castleden:*

D. Il y a une certaine expansion du système à micro-ondes. Votre compagnie a-t-elle établi des stations à micro-ondes d'un bout à l'autre du Canada?—R. Non, mais nous en avons établi dans l'Ontario et le Québec et nous pouvons faire le raccordement avec les réseaux des autres provinces.

D. Ces réseaux appartiennent-ils aux provinces?—R. Oui. Nous en établissons dans le territoire que nous desservons. Au Manitoba, c'est le réseau du Manitoba. En Saskatchewan, c'est le réseau de la Saskatchewan. Dans l'Alberta, c'est le réseau de l'Alberta. Chaque province est propriétaire de tout le réseau qui dessert son territoire.

D. Il ne s'agit pas de location?—R. Non, chaque province construit et possède son propre réseau, et notre compagnie ne s'en sert que pour fins de raccordement téléphonique.

D. Est-ce que ces réseaux servent aux émissions de télévision?—R. Oui, monsieur.

D. Comme ils servent aux émissions radiophoniques?—R. Oui.

D. Quelle sorte de contrat avez-vous avec le gouvernement fédéral au sujet des communications avec l'Extrême-Nord? Quel est le montant de ce contrat?—R. Nous avons conclu avec le gouvernement un contrat pour l'entretien des trois quarts environ de la ligne d'alerte intermédiaire du Canada. Le reste de la ligne est entretenu par une compagnie électronique. C'est un contrat d'entretien.

D. Quel est le montant annuel de vos dépenses pour cette entreprise?—R. Je regrette d'être incapable de répondre à cette question. Il s'agit d'un contrat avec le gouvernement pour une somme fixe. Le contrat pourra être modifié, après négociations, si le gouvernement trouve que nous sommes trop bien payés.

D. Y a-t-il eu de nouvelles négociations en ces dernières années?—R. Non. Le contrat est tout récent.

Le préambule est approuvé.

L'article premier est approuvé.

Article 2—Émission et vente de capital social, sous réserve de l'approbation de la Commission des transports du Canada.

*M. Castleden:*

D. La note explicative de l'article 2 est ainsi conçue:

Cet article édicte de nouveau le paragraphe (2) de l'article 1er du chapitre 81 des Statuts de 1948, qui serait abrogé par l'article 4 du bill. La dernière phrase a été ajoutée. Elle est un complément nécessaire de l'article 3 du bill, qui étend la juridiction de la Commission des

transports du Canada aux commissions qui peuvent être versées à l'égard de l'émission de capital-actions. Une fois obtenue l'approbation de la Commission, l'effet légal de toute chose accomplie en conformité de cet assentiment ne pourrait être mis en doute.

Est-ce que cela peut se faire sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi établissant la Commission des transports?—R. La juridiction de la Commission des transports à l'égard de notre capital social repose sur les lois relatives à notre compagnie. En 1929, on a introduit dans la loi relative à notre compagnie la disposition suivante:

La Compagnie n'a pas le pouvoir d'effectuer une émission, vente ou autre aliénation de son capital-actions, en totalité ou en partie, sans avoir au préalable obtenu l'approbation de la Commission des chemins de fer du Canada, en ce qui concerne le montant, les termes et conditions de cette émission, vente ou autre aliénation dudit capital-actions.

Cette disposition a fait partie de notre Loi depuis 1929. Nous voulons ajouter la phrase en question, afin qu'il n'y ait pas de doute sur la légalité d'une émission de capital social ou d'une commission relative à cette émission qui auront été approuvés par la Commission des transports.

*L'hon. M. Marler:*

D. Y a-t-il eu contestation à ce sujet dans le passé?—R. Non, car nous n'avons jamais payé de commissions.

D. Je veux parler d'une contestation au sujet de la légalité d'une émission et de la validité d'une décision de la Commission des transports.—R. Il y en a eu une, mais la chose n'a pas été loin. C'est quand la ville de Montréal tenta de s'opposer à l'une de nos émissions de capital social. Quand nous lançons une émission considérable de capital social et que cette émission a été approuvée par la Commission des transports, il serait désastreux que l'on s'adressât aux tribunaux pour obtenir une injonction qui arrêterait l'opération projetée. Cela paralyserait complètement la marche de l'entreprise.

L'article 2 est approuvé.

Article 3—La compagnie peut payer des commissions sur souscriptions.

*M. Castleden:*

D. Cet article porte sur les commissions?—R. Oui.

D. D'après cet article, la Commission des transports doit vous accorder la permission de verser des commissions pour la vente de votre capital-social?—R. Si nous le demandons et si nous pouvons prouver que la chose est raisonnable.

D. Est-ce la Commission des transports qui fixe le taux des commissions?—R. Elle doit approuver le taux et les conditions.

D. Dans chaque cas?—R. Oui.

D. La Commission a pleins pouvoirs en cette matière?—R. Oui, elle n'a qu'à refuser notre demande et nous sommes en difficulté.

L'article 3 est approuvé.

L'article 4 est approuvé.

Le titre et le bill sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill?

(Assentiment)

Messieurs, mardi matin, à 10 heures et demie, nous étudierons le bill n° 30 intitulé: Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York.

Est-ce que cette proposition vous agréée? On me dit que tous les témoins seront présents.

M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, est-ce que le compte rendu de la séance d'aujourd'hui sera publié avant que la question soit rapportée à la Chambre des communes?

Le PRÉSIDENT: Il se peut que le bill soit présenté demain à la Chambre. En ce cas le compte rendu ne sera pas encore prêt. Si le bill est présenté plus tard, le compte rendu aura été imprimé. Quoi qu'il en soit, il y aura une transcription dactylographiée que les membres du Comité pourront consulter en s'adressant à la Division des Comités.

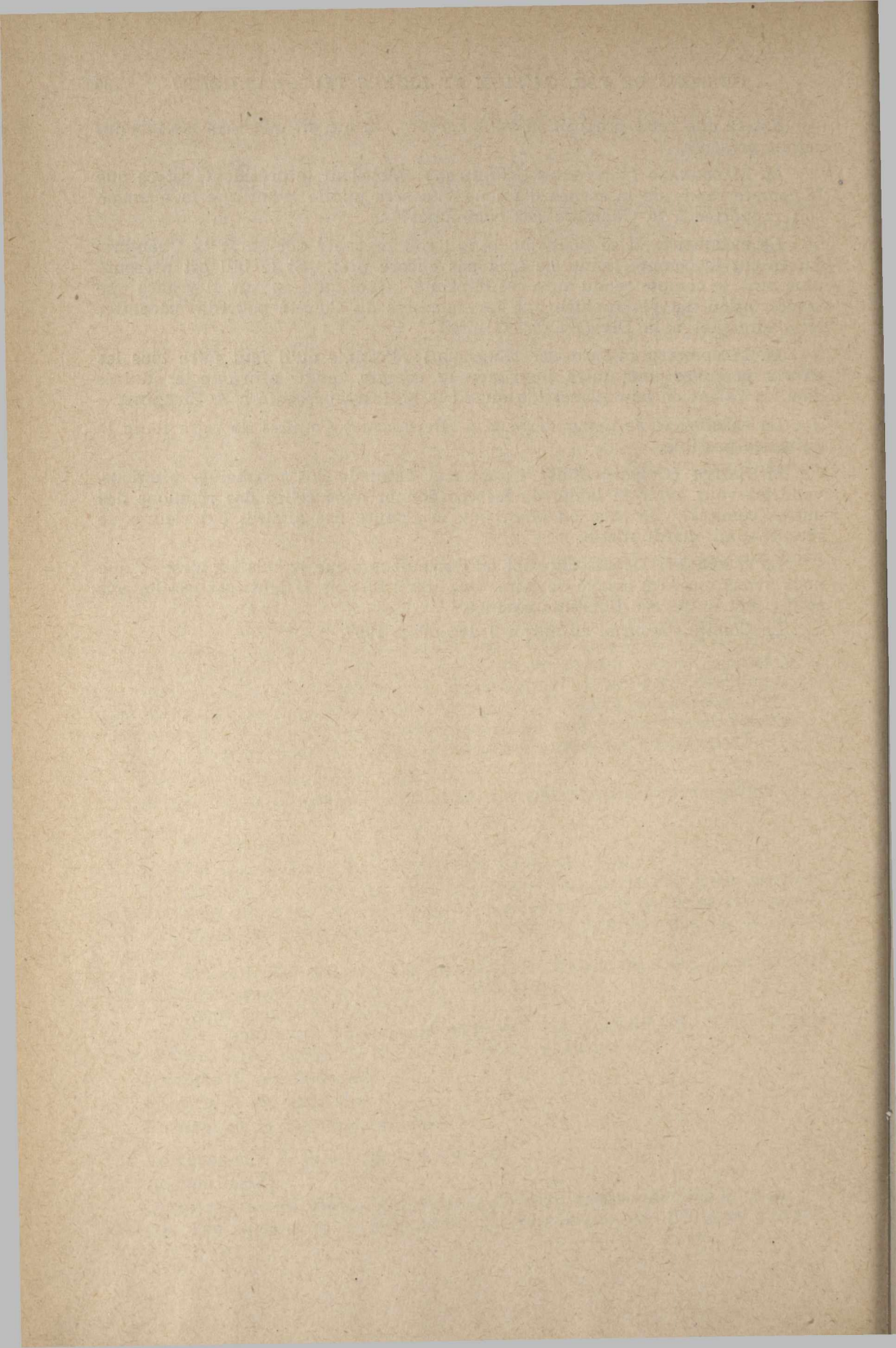
M. MACDONALD (*Vancouver-Kingsway*): J'estime qu'il faut faire tous les efforts possibles pour faire imprimer le compte rendu afin que les autres députés l'aient en leur possession quand le bill sera présenté à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à la Division des Comités de faire toute la diligence possible.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Quant aux dates de nos prochaines réunions, voudriez-vous avoir la bonté de les coordonner avec celles des réunions des autres comités? Je sais, en effet, que le Comité des affaires extérieures se réunit aussi mardi matin.

Le PRÉSIDENT: Depuis dix-sept ou dix-huit ans que je suis ici, c'est ce que nous avons toujours essayé de faire. Quoi qu'il en soit, il faut que les députés se divisent entre les différents comités.

Le Comité s'ajourne au mardi 3 décembre 1957.



CHAMBRE DES COMMUNES  
PREMIÈRE SESSION DE LA VINGT-TROISIÈME LÉGISLATURE  
1957

---

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

*Président:* M. GORDON K. FRASER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

y compris les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> rapports

---

BILL n° 196,

Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, etc.;

BILL n° 197,

Loi concernant les commissaires du havre d'Hamilton; et

BILL n° 72 (I du Sénat),

Loi modifiant la Loi aidant à la construction de navires au Canada.

---

SÉANCE DU JEUDI 5 DÉCEMBRE 1957

---

TÉMOINS:

Bill 196: M. D. O. M. Solandt, vice-président de la recherche et du développement à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

Bill 197: M. R. C. L. Harstone, de la Commission du havre d'Hamilton.

Bill 72: M. L. Audette, président de la Commission maritime canadienne.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1958

50143-7-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Gordon K. Fraser,

et Messieurs:

Barbès	Holowach	Muir ( <i>Cap Breton- Nord et Victoria</i> )
Batten	Howe ( <i>vice-président</i> )	Murphy
Bégin	Johnston ( <i>Bow River</i> )	( <i>Westmorland</i> )
Bonnier	Kennedy	Nixon
Blanchette	Lafontaine	Olson
Brassard	Lavigne	Phillips
Broome	Leboe	Rea
Bryce	Lewry	Rouleau
Byrne	Macdonald ( <i>Vancouver- Kingsway</i> )	Small
Chevrier	MacDonald ( <i>Antigonish- Guysborough</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Crouse	Marler	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Dupuis	Martini	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
English	McBain	Smith ( <i>Battle River- Camrose</i> )
Fairfield	McDonald ( <i>Hamilton- Sud</i> )	Stanton
Fisher	McGrath	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
Gauthier ( <i>Lac Saint- Jean</i> )	McIlraith	Taylor
Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	McIvor	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Grills	McLeod	Vincent
Haidasz	McPhillips	Winch
Harrison		Wratten
Herridge		

*Secrétaire du Comité,*  
A. SMALL.

## ORDRES DE RENVOI

MARDI 3 décembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. Bryce soit substitué à celui de M. Castleden sur la liste des membres dudit Comité.

MARDI 3 décembre 1957.

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

MARDI 3 décembre 1957.

*Il est ordonné*—Que les bills suivants soient renvoyés audit Comité:

Bill n° 196, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake et l'achat, par cette compagnie, à l'*International Nickel Company of Canada, Limited*, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba.

Bill n° 197, Loi concernant les commissaires du havre d'Hamilton.

Bill n° 72 (I du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi aidant à la construction de navires au Canada".

MARDI 3 décembre 1957.

*Il est ordonné*—Que les bills suivants soient renvoyés audit Comité:

Bill n° 102 (X-1 du Sénat), intitulé: "Loi concernant l'"*Alaska-Yukon Pipelines Ltd*".

Bill n° 195 (O-5 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la "*St. Mary's River Bridge Company*".

MERCREDI 4 décembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le nom de M. McDonald (*Hamilton-Sud*) soit substitué à celui de M. Doucett sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

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

THE HISTORY OF THE  
CITY OF BOSTON

FROM THE FIRST SETTLEMENT TO THE PRESENT TIME  
BY SAMUEL JOHNSON

IN THREE VOLUMES  
VOL. I.

BOSTON: PUBLISHED BY  
SAMPSON, LOW, MASON & CO.

1856.

NEW YORK: PUBLISHED BY  
SAMPSON, LOW, MASON & CO.

1856.

PHILADELPHIA: PUBLISHED BY  
SAMPSON, LOW, MASON & CO.

1856.

LONDON: PUBLISHED BY  
SAMPSON, LOW, MASON & CO.

1856.

PARIS: PUBLISHED BY  
SAMPSON, LOW, MASON & CO.

1856.



## RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 3 décembre 1957.

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

### QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bil n° 30 (D du Sénat), intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York".\*

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
GORDON K. FRASER.

MARDI 3 décembre 1957.

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

### CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
GORDON K. FRASER.

VENDREDI 6 décembre 1957. •

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

### SIXIÈME RAPPORT

Votre comité a étudié les bills suivants et est convenu d'en faire rapport sans modification:

1. Bill n° 196, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'*International Nickel Company of Canada, Limited*, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba.

2. Bill n° 197, Loi concernant les commissaires du havre d'Hamilton.

3. Bill n° 72 (I du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi aidant à la construction de navires au Canada".

Une copie des procès-verbaux et des témoignages relatifs auxdits bills est annexée aux présentes.

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
GORDON K. FRASER.

---

\*Il n'y a pas de compte rendu sténographié ni imprimé des témoignages entendus relativement à ce bill parce que le Comité ne l'avait pas ordonné.

VENDREDI 6 décembre 1957.

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

## SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill n° 195 (O-5 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *St. Mary's River Bridge Company*".\*

Respectueusement soumis,

Le président,  
GORDON K. FRASER.

\*Il n'y a pas de compte rendu sténographié ni imprimé des témoignages entendus relativement à ce bill parce que le Comité ne l'avait pas ordonné.

## PROCÈS-VERBAL

MARDI 3 décembre 1957.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures et demie, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

*Présents:* MM. Blanchette, Bryce, Fairfield, Fisher, Fraser, Herridge, Lavigne, Lewry, MacDonald (*Antigonish-Guysborough*), Marler, Martini, McIlraith, McIvor, McLeod, McPhillips, Murphy (*Westmorland*), Nixon, Olson, Phillips, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Winch et Wratten.—23.

*Aussi présents:* M. George G. McIlraith, C.R., (député), parrain du bill et M. Cuthbert Scott, C.R., agent parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du bill n° 30 (D du Sénat) intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New York".\*

### *Préambule:*

Le président invite le parrain du bill à présenter l'agent parlementaire pour fins de témoignage et d'interrogatoire.

Le préambule, les articles 1 et 2, le titre et le bill lui-même sont approuvés.

*Il est ordonné:* Que le président rapporte le bill à la Chambre des communes sans modification.

Sur la proposition de M. Martini appuyé par M. Smith (*Simcoe-Nord*),

*Il est résolu*—Que recommandation soit faite à la Chambre d'autoriser le Comité à se réunir pendant les séances de la Chambre elle-même.

A 10 h. 45 le Comité s'ajourne au mercredi 5 décembre 1957.

*Le secrétaire du Comité,*  
A. SMALL.

---

\*Il n'y a pas de compte rendu sténographié ni d'imprimé des témoignages entendus relativement à ce bill parce que le Comité ne l'a pas ordonné.



## PROCÈS-VERBAL

JEUDI 5 décembre 1957

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 3 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

*Présents:* MM. Barbès, Broome, Bryce, Chevrier, Crouse, Fisher, Fraser, Gauthier (*Lac Saint-Jean*), Harrison, Howe, Kennedy, Lavigne, Leboe, Lewry, MacDonald (*Antigonish-Guysborough*), Marler, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McGrath, McIlraith, McIvor, McPhillips, Nixon, Olson, Phillips, Smith (*Simcoe-Nord*), Stanton, Stuart (*Charlotte*), Wratten.—30.

*Aussi présents:*

*Bill 196:* MM. D. O. M. Solandt, vice-président de la recherche et du développement; K. M. Ralston, commissaire du développement et Pierre Tasche-reau, avocat, tous de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

*Bill 197:* L'honorable George Hees, ministre des Transports et, de la Commission du havre d'Hamilton, MM. R. C. L. Harstone, P. T. McCulloch et Cliff Morgan, gérant du port.

*Bill 72:* L'honorable Georges Hees, ministre des Transports et, de la Commission maritime canadienne, MM. L. Audette, président, et L. J. Leavey, du contentieux.

*Bill 195:* M. G. E. Nixon, député, parrain du bill.

Sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), appuyé par M. MacDonald (*Hamilton-Sud*),

*Il est résolu—* Que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et témoignages relatifs aux bills suivants:

(1) Bill n° 196, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire, etc.;

(2) Bill n° 197, Loi concernant les commissaires du havre d'Hamilton; et

(3) Bill n° 72 (I du Sénat), Loi modifiant la loi aidant à la construction de navires au Canada.

Le Comité entreprend l'étude du Bill n° 196, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie, à l'*International Nickel Company of Canada, Limited*, d'une ligne ferroviaire depuis jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba.

*Article 1:*

M. Solandt, appelé, est entendu et interrogé.

Les articles 1 à 11 inclusivement de même que l'annexe sont étudiés et approuvés.

Le titre du bill et le bill lui-même sont approuvés.

*Il est ordonné—* Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans modification.

Le Comité entreprend l'étude du Bill n° 197, Loi concernant les commissaires du havre d'Hamilton.

*Article 1:*

Appelé, M. R. C. L. Harstone, de la Commission du havre d'Hamilton, est entendu et interrogé.

Les articles 1 à 4 inclusivement sont étudiés et approuvés.

*Article 5:*

M. Marler propose, appuyé par M. Chevrier, que ledit article soit modifié en biffant le mot *any* à la première ligne et en le remplaçant par le mot *the*.

Après délibération et sur l'assurance que donne le ministre des Transports d'examiner l'amendement projeté et de faire rapport sur le sujet lorsque le bill sera étudié de nouveau en Chambre, ladite proposition est retirée, avec la permission du Comité.

L'article 5 est approuvé.

Le titre du bill et le bill lui-même sont adoptés.

*Il est ordonné*—Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans modification.

Le Comité entreprend l'étude du Bill n° 72 (I du Sénat), Loi modifiant la loi aidant à la construction de navires au Canada.

*Clause 1:*

Appelé, M. L. Audette, président de la Commission maritime canadienne, est entendu et interrogé.

Les clauses 1 à 3 inclusivement sont étudiées et approuvées.

*Il est ordonné*—Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans modification.

A la demande de M. Nixon, le Comité consent à ce que le Bill n° 195 (O-5 du Sénat), Loi concernant la *St. Mary's River Bridge Company* soit étudié aujourd'hui.\*

*Préambule:*

M. Nixon fournit des précisions sur l'objet du bill.

Le préambule et l'article 1 sont étudiés et approuvés.

Le titre du bill et le bill lui-même sont approuvés.

*Il est ordonné*—Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans modification.

A 4 heures et demie le Comité s'ajourne au mardi 10 décembre 1957.

*Le secrétaire du Comité,*  
A. SMALL.

\*Il n'y a pas de compte rendu sténographié ni d'imprimé des témoignages entendus relativement à ce bill parce que le Comité ne l'a pas ordonné.

## TÉMOIGNAGES RELATIFS AU BILL 196

JEUDI 5 décembre 1957,  
3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs nous sommes en nombre. Le premier bill que nous étudierons a pour titre Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'*International Nickel Company of Canada, Limited*, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba.

Sans doute avez-vous tous entre les mains un exemplaire du bill, mais avant que nous en abordions l'étude, je désirerais que l'un de vous propose que le Comité soit autorisé à faire imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français du compte rendu de notre réunion.

Appuyé par M. McDonald (*Hamilton*), M. Smith (*Simcoe-Nord*) propose que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires et 200 en français des procès-verbaux et témoignages relatifs aux bills 196, 197 et 72.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là votre bon plaisir, messieurs?

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Par un billet qu'on vient de me remettre, M. Hees, ministre des Transports, m'apprend qu'il est retenu à une séance du Cabinet, de sorte qu'il ne peut se joindre à nous. Je demanderais donc...

M. CHEVRIER: Peut-être pourrais-je le remplacer!

Le PRÉSIDENT: Je demanderais aux représentants du National-Canadien de bien vouloir prendre place à la tribune. Voici donc M. Solandt, vice-président de la recherche et du développement; M. Ralston, commissaire du développement et M. Taschereau, avocat. Monsieur Solandt, est-ce vous qui devez rendre témoignage?

M. SOLANDT: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Solandt a pris place à la Tribune aux fins de témoigner. Cependant, si vous désirez adresser des questions aux autres représentants du National-Canadien, nous pourrions les prier de monter eux aussi à la tribune. Pour en revenir au bill, avez-vous des questions à poser en ce qui concerne l'article 1?

M. CHEVRIER: Ne serait-il pas opportun que M. Solandt nous indique l'emplacement de la ligne ferroviaire dont il est question dans le bill? Il nous serait ensuite plus facile d'examiner le bill article par article.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Solandt, auriez-vous l'amabilité de fournir les précisions demandées? Préférez-vous vous servir de la carte ou nous donner lecture d'un mémoire?

M. SOLANDT: Je n'ai pas de mémoire à ce sujet et je me demandais jusqu'à quel point l'exposé que vous désirez devait être complet. En fait, on vous a donné toutes les explications voulues en Chambre.

Le PRÉSIDENT: En effet, mais si vous pouviez indiquer au Comité l'emplacement de la ligne ferroviaire sur la carte, ce serait, je crois, beaucoup mieux.

*M. D. O. M. Solandt, vice-président de la recherche et du développement, est appelé.*

Le PRÉSIDENT: Voyez-vous tous la carte, messieurs?

Le TÉMOIN: Cette carte représente le Manitoba septentrional, avec notre grande ligne qui va de Winnipeg à ce point-ci. Remarquez Le Pas, puis le chemin de fer de la baie d'Hudson qui va rejoindre Churchill dans cette direction. Observez à présent la ligne de Flin Flon qui, antérieurement, n'atteignait que Sherridon mais que nous avons prolongée jusqu'à Lynn Lake en 1953.

L'*Hudson Bay Mining and Smelting Company* opère à Flin Flon depuis environ trente ans et elle a, durant cette période, exploré la région de façon fort intense. Ces dernières années elle a localisé une série de gisements de bas métaux comprenant surtout du zinc et une quantité notable de cuivre dans les secteurs indiqués ici. Il y a deux ans environ, nous nous sommes demandé s'il n'y avait pas moyen de construire un embranchement qui desservirait cette zone et nous avons envisagé deux possibilités: d'une part, celle d'une ligne se dirigeant droit au sud depuis Chisel Lake jusqu'au chemin de fer de la baie d'Hudson; d'autre part, celle dont le tracé est indiqué en rouge sur la carte et que nous nous proposons maintenant de construire aux fins de relier Chisel Lake à Optic Lake, sur l'embranchement de Sherridon.

Nous avons choisi ce tracé parce que présentement l'*Hudson Bay Mining and Smelting Company* songe à transporter son minerai de Chisel Lake à Flin Flon où se trouvent son moulin et sa fonderie. Le trafic promet d'être intense, et des économies appréciables seront réalisées grâce à ce tracé dont la longueur mesure environ cent milles de moins que celle de l'autre tracé possible.

*M. Chevrier:*

D. Quel rapport existe-il entre cette ligne qui irait d'Optic Lake à Chisel Lake et la voie que le National-Canadien a construite il y a quelque temps entre Lynn Lake et Sherridon? Existe-il une relation entre les volumes de trafic de ces deux voies?—R. En ce qui concerne le volume de trafic, cette ligne connaîtra un trafic beaucoup plus volumineux.

*M. McIlraith:*

D. Quelle ligne? Aux fins du compte rendu, auriez-vous l'obligeance de désigner clairement et par son nom la ligne dont il s'agit plutôt que d'employer l'expression "cette ligne".—R. La ligne Chisel Lake—Optic Lake sera beaucoup plus achalandée que celle de Lynn Lake, vu que les expéditions sur la première consisteront en minerai brut. Ainsi qu'on vous l'a fait remarquer, le minimum garanti est de 350,000 tonnes par année. Quant à l'embranchement de Lynn Lake, précisons qu'il sert au transport du concentré, en sorte que les quantités qui y circulent sont moins considérables.

*M. Chevrier:*

D. Est-ce qu'on a rempli l'obligation de garantie à l'égard de l'autre ligne, je veux dire celle de Lynn Lake à Sherridon?—R. Oui.

D. Le témoin pourrait-il nous dire s'il existe une explication quelconque au fait que la plupart des lignes ferroviaires sont toujours construites en direction nord plutôt qu'en direction est ou ouest? Je songe notamment à la voie qui relie Kitimat à l'embranchement de Terrace ainsi qu'à l'embranchement Lynn Lake-Sherridon, au chemin de fer de Chibougamau et, à un autre chemin de fer de l'Ontario méridional qui, tous, se dirigent vers le nord



plutôt qu'en travers, c'est-à-dire dans le sens est-ouest.—R. Je n'y vois pas de raison fondamentale, sauf que les régions du nord sont, en général, moins développées que celles du sud.

D. Peut-être sont-elles plus riches en minerais?—R. La ligne Optic Lake-Chisel Lake ne serait pas loin de suivre une direction est, tout en obliquant quelque peu vers le nord. Quoi qu'il en soit, l'état de choses que vous avez mentionné tient peut-être à ce que nos régions du nord en général n'ont pas été entièrement explorées, et qu'il y a des zones où il reste d'importants dépôts à découvrir. Par contre, les découvertes minières effectuées au Nouveau-Brunswick démentent cette assertion.

D. L'autre ligne que vous projetez d'acquérir sera-elle avantageuse pour le chemin de fer de la baie d'Hudson?—R. Elle devrait accroître considérablement le trafic sur le chemin de fer de la baie d'Hudson car, comme vous le savez, celui-ci est très peu achalandé, abstraction faite du transport des céréales l'été.

M. Bryce:

D. Permettez-moi de vous demander si votre société n'a pas songé à établir une voie qui s'étendrait franc nord? Vous disposez déjà, jusqu'à Gypsumville, d'une excellente ligne qui est, d'ailleurs fort achalandée. En la prolongeant jusqu'à Grand Rapids, qui prendra bientôt de l'expansion et où la rivière fait une chute de 81 pieds, puis en poursuivant l'aménagement vers le nord, vous pourriez desservir toute la région, au lieu de faire l'acquisition d'un tronçon qui ne servira qu'à la seule entreprise minière susmentionnée. Je signale cette possibilité au ministère des Transports depuis 14 ans, et voilà qu'on projette encore d'acquérir des bouts de lignes.—R. Nous avons, en fait, examiné très attentivement cette proposition à l'époque. Les possibilités de mise en valeur du secteur mentionné ont été étudiées, et la proposition ne nous a pas semblé acceptable du point de vue économique, vu que la longueur de la voie qu'il aurait fallu construire eût été beaucoup plus considérable que celle du tronçon que nous voulons acquérir. En outre, le prolongement de la ligne au nord de Gypsumville jusqu'en Saskatchewan, via Grand Rapids, eût traversé une région marécageuse très difficile, dont les ressources naturelles sont d'ailleurs fort restreintes. Néanmoins, l'idée première n'était pas dépourvue d'attrait; aussi l'avons-nous scrutée, mais elle ne nous est pas apparue étayée par la mise en valeur possible de cette région. Par contre, notre projet actuel semble être un moyen beaucoup plus économique et efficace de résoudre le problème immédiat.

D. On pourrait réaliser des économies relativement au trafic du grain et des marchandises en direction d'Hudson Bay Junction. Si jamais cette région revenait au commerce du bétail, comme auparavant, l'existence d'une voie ferrée directe permettrait de décharger les animaux une seule fois, au lieu de trois, grâce à cette ligne.

M. Chevrier:

D. N'est-ce pas la rentabilité possible de l'embranchement qui détermine le National-Canadien à en désirer la construction?—R. En effet, et nous ne voyons aucune raison d'ordre économique pouvant militer en faveur de l'aménagement d'une ligne depuis Gypsumville jusqu'à Mystery Lake, pour les besoins de l'*International Nickel Company*.

D. Et vous avez une garantie, n'est-ce pas, dans le cas de...—R. Si, nous avons une garantie dans les deux cas, laquelle, à notre avis, réduit nos risques aux proportions d'un risque commercial raisonnable.

D. A combien s'élève la garantie en tonnes?—R. Les garanties sont très différentes l'une de l'autre, et c'est là un point intéressant.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas sage d'examiner d'abord les articles 1, 2, et 3 pour en venir ensuite aux articles suivants qui intéressent l'achat d'une ligne?

M. CHEVRIER: Je n'y vois pas d'objection, mais je me demandais si on ne pourrait pas nous donner un aperçu général du projet auparavant. De la sorte, nous progresserions plus vite dans l'étude du bill.

M. Chevrier:

D. Pourrait-on nous fournir des précisions au sujet de la garantie?—R. A mon avis, les deux projets qui font l'objet des présents débats sont particulièrement intéressants, parce qu'ils constituent des exemples de voies ferrées donnant lieu à deux genres différents de garantie; du reste, la saison de cette différence en est très simple. La ligne Chisel Lake-Optic Lake doit servir presque exclusivement au transport du minerai, depuis la mine jusqu'à la fonderie. Or, comme le trafic montant promet très peu, il est évident qu'il faut prévoir la garantie en tonnes de minerai. En conséquence, la société minière nous a assuré qu'elle expédierait un minimum de 350,000 tonnes par année ou encore, dans le cas où elle construirait un moulin à Chisel Lake, un minimum de 70,000 tonnes de concentré à un taux de transport un peu plus élevé chaque année pendant dix ans. Cette garantie est de nature à partager le risque entre la société minière et le chemin de fer. Si la mine ne remplit pas son obligation de garantie, nous perdrons sans doute de l'argent, mais pas tellement. Par contre, si elle remplit son obligation, nous espérons réaliser des bénéfices. En tout cas, il n'est que juste que nous partagions le risque de l'entreprise avec elle.

Dans le cas de la ligne Thompson-Sipiweski, le trafic descendant sera beaucoup plus volumineux, étant donné que l'*International Nickel Company* construit sur place un moulin, une fonderie et une raffinerie, et qu'elle expédiera ainsi un produit fini. Le trafic montant sera donc beaucoup plus considérable parce qu'il faudra amener à la fonderie et à la raffinerie tous les matériaux nécessaires, y compris le charbon et autres substances. Par conséquent, il semble plus logique de prévoir dans ce cas une garantie portant sur les recettes brutes que doit nous assurer la construction de la ligne. En fait, la garantie dispose que les recettes brutes, chaque année et pendant dix ans, seront au moins égales au dixième du prix d'achat de la ligne.

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

M. Fisher:

D. Y a-t-il des possibilités de trafic ferroviaire du bois à papier sur ces parcours?—R. Oui, je le crois, mais peut-être pas sur les embranchements dont il est ici question. Il est peu probable qu'un trafic de ce genre occupe un de ces embranchements, mais il est fort possible que des quantités de bois à papier traversent cette région en empruntant le chemin de fer de la baie d'Hudson.

D. Qui détient les droits de coupe dans ce secteur, présentement?—R. Je ne le sais pas au juste.

M. RALSTON: Plusieurs intéressés ont tenté d'obtenir ces concessions. J'ignore cependant qui les détient à l'heure actuelle. En fait, le gouvernement du Manitoba a traité avec plusieurs personnes à ce sujet depuis quelques années.

M. Marler:

D. J'aurais une question à poser en ce qui concerne l'embranchement Optic Lake-Chisel Lake. L'appendice précise que le coût de construction par mille s'élève à \$170,000, et c'est là, je crois, le chiffre que le National-Canadien a mentionné lors des instances qu'il a faites, par intermédiaire, auprès du Cabinet relativement à ce projet. S'agit-il d'un prix moyen typique pour une région de ce genre?—R. Je puis sûrement affirmer, monsieur, que le coût de cette ligne est légèrement supérieur au coût estimatif moyen en général, et cela pour plus d'une raison. La voie est tracée plutôt à contre-pente. Comme vous pouvez le constater, les eaux s'écoulent dans ce sens-ci. Il y aura donc des travaux considérables d'empierrement à effectuer et plusieurs marécages à traverser. En outre, l'absence de matière pouvant servir de ballast, abstraction faite de la zone centrale de la ligne, est l'autre circonstance qui en rend le coût de construction encore plus élevé.

Il existe, presque à mi-chemin des deux extrémités du tracé, une large crête de sable et de gravier qui est la seule source de matériaux pouvant servir à la construction de la ligne; en outre, il faudra niveler un peu l'emprise à ses deux extrémités. Nous allons donc procéder à partir des deux bouts, et amener l'outillage par voie de terre; nous devons ensuite niveler l'emprise, étendre les rails, transporter la gravelle et la pierre de remplissage de ce point central dans les deux directions puis hausser les rails. Ce sont là les diverses circonstances qui font que le coût de cette ligne est quelque peu supérieur au coût moyen ordinaire.

M. Chevrier:

D. Comment s'établit la comparaison avec l'autre ligne?—R. Le coût de celle-ci est juste un peu plus élevé.

Le PRÉSIDENT: A cause de la présence de granit rouge, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y a du granit dans les deux régions en cause.

M. Howe:

D. Le témoin a précisé, à moins que ce ne soit mentionné dans le bill, que le coût estimatif s'élève à \$170,000. Or je remarque que la somme que l'*International Nickel Company* touchera pour l'autre ligne est de \$180,000. Pourquoi faut-il qu'il y ait cette différence entre le prix d'achat de l'autre ligne et le coût estimatif de la nouvelle?—R. Je crois que nous oublions ici que le coût estimatif originel de l'embranchement n° 2, c'est-à-dire de l'embranchement Sipiwesk-Thompson, s'élevait, en chiffre rond, à 4 millions et demi de dollars, somme à laquelle il a été ajouté 15 p. 100 pour faux frais, pratique courante en matière de construction ferroviaire et qui a été suivie à l'égard des bills antérieurs. Le prix que nous verserons pour ce chemin de fer n'atteindra pas nécessairement \$5,400,000. Nous espérons qu'il sera beaucoup plus près de l'estimation première. En fait, le montant de l'estimation exacte est de \$4,685,000.

M. McIvor:

D. L'exploitation minière sera-t-elle la seule activité industrielle de cette région ou s'adonnera-t-on en outre à l'agriculture?—R. A mon avis, il s'y fera peu d'agriculture sinon du tout. En dehors de l'exploitation minière, on se livrera peut-être aussi un tout petit peu à la pêche et, dans ce secteur-ci en général, à la coupe du bois à papier, mais pas tellement le long d'une ligne comme de l'autre. Il s'agit au premier chef, d'embranchements pour entreprises minières.

*M. MacDonald* (Antigonish-Guysborough):

D. Y-a-t-il des habitations le long de la voie que vous vous proposez d'aménager entre Optic Lake et Chisel Lake, ou est-ce un pays désert?—R. Il n'y a pour ainsi dire aucune population dans cette région intermédiaire, mais il existe une ville assez considérable au bord du lac Snow.

D. Cette ville porte-t-elle le même nom que le lac?—R. Elle s'appelle effectivement Snow-Lake. La mine qui s'y trouve se nomme Britannia, mais on la désigne parfois aussi sous le nom de Woe Sound. Quoi qu'il en soit, Snow Lake est bien, sauf erreur, le nom de cette ville et, comme on l'a fait observer en Chambre, l'une des heureuses coïncidences de la découverte de bas métal ici est que la mine d'or de Snow Lake vient juste de fermer ses portes, en sorte que la construction de la ligne serait un avantage marqué pour la population de cette ville.

*M. Olson:*

D. Je voudrais savoir à quel stade en est rendu la construction de la ligne Thompson? En a-t-on établi quelques milles?—R. La ligne Thompson-Sipiwek a été officiellement inaugurée le 20 octobre et est maintenant en service. La construction de cette voie n'est cependant pas terminée du point de vue ferroviaire. Il va falloir y ajouter une forte quantité de balast le printemps prochain; toutefois, les trains y circulent déjà.

D. Pourriez-vous nous dire dès à présent quel en a été le coût de construction?—R. Nous ne serions pas en mesure de le préciser, car la ligne n'est pas encore parachevée. Reste à y ajouter une dernière couche de ballast, à hausser les rails et à procéder au dernier nivellement de l'emprise. Je puis affirmer cependant que, jusqu'ici, le coût n'a pas été excessif. Sauf erreur, les rapports fournissent des renseignements complets à ce sujet.

Nous avons cru qu'il n'était que raisonnable que le National-Canadien verse pour cette ligne un prix équivalent à la somme que sa construction lui eût normalement coûtée. L'*International Nickel Company* aux fins d'assurer l'essor de sa mine, voulait construire la ligne beaucoup plus rapidement et a consenti à ce que nos ingénieurs et les siens surveillent de près la construction de la voie et essaient de s'entendre sur l'élément de dépense qu'il convenait d'ajouter à chaque stade.

*M. Chevrier:*

D. Avez-vous conclu une entente par écrit à ce sujet?—R. Oui, et l'échange de vues entre les ingénieurs s'est poursuivi; toutefois nous n'avons pas tenté de faire les comptes, mais en général les dépenses se révèlent tout à fait satisfaisantes et le National-Canadien ne paiera pas à l'*International Nickel Company* ce qu'il en coûte à cette dernière pour construire la ligne mais une somme beaucoup moindre.

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

M. FISHER: N'y a-t-il vraiment aucun risque de concurrence dans le cas de cette ligne en particulier, comme cela s'est produit à Manitouwadge?

M. CHEVRIER: Cette région n'est desservie que par votre chemin de fer.

*M. Fisher:*

D. Il est arrivé dans l'Ontario septentrional que certaines sociétés qui exploitent des gisements ferrifères profondément enfouis dans le roc n'aient pas été satisfaites des services du National-Canadien. L'entente dont vous avez parlé comporte-t-elle des clauses prévoyant pareille éventualité?—R. Dans le cas qui nous occupe présentement, je crois que la géographie est fortement en notre faveur; toutefois, nous n'avons pas conclu d'entente en ce qui concerne

l'*International Nickel Company* pas plus qu'à l'égard d'aucune autre société. Nous avons fait de notre mieux pour satisfaire les intéressés en tout temps et, surtout dans le cas d'une vaste entreprise comme celle-ci, m'est avis qu'il ne se présente pas de grande difficulté. Quoi qu'il en soit, nous avons lieu de croire que les intéressés sont satisfaits.

*M. Lewry:*

D. Le témoin a-t-il affirmé que l'embranchement n° 2 a été parachevé le 20 octobre de cette année?—R. Oui.

D. Combien y aurait-il d'arrêt sur ces deux lignes?—R. Aucun arrêt n'est prévu sur ces lignes; naturellement le trafic-voyageurs y sera essentiel car il n'existe pas de route à cet endroit, du moins pas de route en direction de Thompson. Il y a bien cependant une voie routière reliant le chemin de fer à Chisel Lake, mais aucune de ces deux lignes ne comportera d'arrêt. En fait personne n'habite en bordure de ces parcours, abstraction faite des cantonniers.

D. Qui sont postés à l'extrémité de chaque ligne?—R. Précisément. Bien entendu, je n'écarte pas la possibilité de la mise en valeur d'autres mines le long du tracé, particulièrement le long de la ligne Optic Lake-Chisel Lake. En fait, plusieurs concessions ont été jalonnées dans cette région, dont une au moins a été explorée jusqu'à un certain point et a livré des échantillons contenant suffisamment de cuivre pour qu'il vaille la peine d'y ouvrir un chantier d'exploitation à condition qu'un chemin de fer soit à sa disposition. Il est donc possible que de nouvelles entreprises minières surgissent le long de cette ligne, et je dois également souligner qu'outre la mine de Chisel Lake, l'*Hudson Bay Mining and Smelting Company Limited* détient dans la région plusieurs autres terrains qu'elle espère exploiter à fond avec le temps.

D. Vous avez bien dit il y a un instant, n'est-ce pas, que le trafic-voyageurs offre de grandes possibilités dans le cas de ces lignes? S'agit-il de l'immédiat ou de l'avenir?—R. Excusez-moi, j'ai dû vous induire en erreur à ce sujet. Je voulais dire que le service de voyageurs était important aux yeux des localités, mais que du point de vue ferroviaire les possibilités d'un trafic-passagers sont des plus faibles. Nous allons probablement enregistrer des pertes sous ce rapport, mais c'est un cas où, de toute évidence, nous sommes obligés d'assurer le service de transport des voyageurs car il n'y a pas d'autres voies d'accès.

M. MARLER: Monsieur le président, au cours de l'examen du bill en comité, j'ai appelé l'attention du ministre sur le fait que le montant spécifié dans ledit bill pour l'achat de la ligne Sipiwesk-Mystery Lake était considérablement plus élevé que le coût estimatif qu'on m'a fait connaître lorsque j'étais ministre des Transports. J'ai eu depuis des entretiens avec le ministre actuel à ce sujet, et je me demande si le témoin aurait l'obligeance de me fournir des explications sur l'écart qui me semble exister entre le coût estimatif de la ligne au moment où l'ancien gouvernement a été saisi de la question, et le montant que prévoit le présent bill. Il y a un moment, M. Solandt a déclaré que la première estimation s'élevait à quatre millions et demi et a ajouté que l'estimation révisée s'établit à \$4,685,000; or, comme il se doit, le bill prévoit une somme globale de \$5,400,000.

A l'époque, le Cabinet a examiné la question et le prix maximum envisagé s'établissait à \$4,500,000. Or j'estime qu'il y eu malentendu entre la direction du chemin de fer et le ministère au sujet du coût de cet embranchement; alors que l'estimation originelle s'élevait à 4 millions et demi de dollars, le chemin de fer a considéré cette somme comme le prix de base habituel d'un embranchement, auquel il convient d'ajouter 15 p. 100. Les choses se sont encore compliquées du fait que l'estimation même du National-Canadien s'est accrue d'environ \$185,000 depuis que le projet a reçu l'approbation

du Cabinet. M. Solandt pourrait-il expliquer au Comité ce qu'il en est au juste des frais de construction et lui dire pourquoi la demande d'autorisation d'achat prévoit une somme de \$5,400,000 alors que l'estimation originelle maximum était de 4 millions et demi.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous répondre à cette question, monsieur Solandt?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur. Autant que je sache, cet état de choses tient uniquement à un malentendu. Si je ne m'abuse, le chemin de fer a fixé, dès le début, le prix à \$4,685,000, mais à un moment donné ce chiffre a été arrondi à 4 millions et demi de dollars.

Lorsqu'il s'agit d'embranchements, il est d'usage d'en fixer le coût estimatif puis d'incorporer au bill qui en autorise la construction, une disposition permettant de dépasser le coût estimatif prévu de 15 p. 100 à condition, bien entendu, de s'adresser de nouveau au Parlement pour tous fonds supplémentaires. Mais de la façon dont on s'est prévalu de cette permission dans le passé, il ressort que le chemin de fer pouvait entreprendre la construction de la ligne projetée. Si les frais de construction excédaient le coût estimatif originel, la société ferroviaire s'adressait de nouveau au Parlement pour en obtenir l'autorisation de dépenser des fonds supplémentaires, et ce jusqu'à concurrence de 15 p. 100 de l'affectation première. Dans le cas qui nous occupe, on s'est rendu compte que les circonstances différaient quelque peu, étant donné que le National-Canadien eût été obligé de verser à l'*International Nickel Company* le prix convenu d'après la formule que je vous ai exposée; en outre, advenant que ce prix fût tant soit peu supérieur à \$4,685,000 il n'aurait pu le verser sans présenter une nouvelle demande au Parlement. Par conséquent, au lieu de prévoir, comme nous l'aurions fait si nous avions construit l'embranchement nous-mêmes, une somme de \$4,685,000 ou de 4 millions et demi plus 15 p. 100 pour faux frais divers, nous avons inscrit \$5,400,000, qui représentent le chiffre sus-mentionné accru de 15 p. 100 pour faux frais divers. Comme je vous l'ai déjà fait observer, nous ne comptons pas que la ligne nous coûte aussi cher, mais nous demandons quand même ce montant, puisqu'il représente le coût estimatif normal accru de 15 p. 100 pour faux frais divers.

M. Marler:

D. J'ai estimé qu'il importait que le témoin dissipât nos doutes à ce sujet, car je ne voulais certes pas laisser à la Chambre, ou au Comité, l'impression que le prix de la ligne avait pu subir d'étranges modifications entre l'époque où j'étais ministre des Transports et le moment présent. Cependant, il est manifeste, me semble-t-il, qu'un malentendu bien marqué s'est produit. N'ayant pas emporté toute la correspondance que j'ai échangée avec le National-Canadien, je ne suis donc pas en mesure de parler des faits nouveaux qui ont pu surgir après la présentation du projet original au Cabinet, mais M. Solandt se rappellera peut-être, s'il se reporte à ses dossiers, que la somme mentionnée au Cabinet s'établissait à 4 millions et demi et non pas au chiffre considérable dont il est question aujourd'hui. Toutefois, les explications de M. Solandt me semblent répondre à la question de façon satisfaisante.—R. Pour plus de précision, j'ajouterai que notre estimation du coût de la ligne n'a pas subi de changement, en dépit du malentendu précité. Elle s'établit encore au même chiffre malgré que, de toute évidence, un malentendu se soit produit.

D. Évidemment le prix définitif à verser à la *Nickel Company* dépendra de la somme des frais qui sera déterminée au parachèvement de l'ouvrage.—R. C'est exact, monsieur, et nous avons, en fait, surveillé la construction de cette ligne presque aussi étroitement du point de vue technique que si nous l'avions bâtie nous-mêmes. De la sorte, nous nous sentirons parfaitement convaincus d'être au courant des dépenses engagées et de ce qu'elles

devaient être; de la même manière nous pourrions être assurés d'obtenir pour notre argent un ouvrage d'aussi bonne qualité que si nous l'avions aménagé nous-mêmes, ce qui est l'essentiel.

D. Permettez-moi de poser une autre question, monsieur le président. Au cours des délibérations l'autre soir, le ministre m'a donné à penser qu'il existe un prolongement de la ligne au delà de Thompson, lequel n'allait pas devenir la propriété du National-Canadien mais serait utilisé par l'*International Nickel Company* elle-même. Est-il exact qu'une partie de cette ligne sera sous la coupe de l'*International Nickel* et non des chemins de fer Nationaux?—R. L'*International Nickel Company* projette de se construire, avec les années, un réseau ferroviaire assez vaste qui reliera Thompson, où s'élèveront sa fonderie et sa raffinerie, avec d'autres mines. Toutefois, ce réseau revêtira le caractère d'un système de communications interne uniquement destiné au transport du minerai des mines éloignées à la raffinerie.

Il se fera peu de transbordement, sinon du tout, entre leurs lignes et les nôtres. Le terminus du chemin de fer proprement dit sera situé à Thompson où l'on aménagera une station, des cours à marchandises et un point de correspondance. Il règne présentement à Flin-Flon un état de choses en tout point semblable. L'*Hudson Bay Mining and Smelting Company* exploite une voie ferrée d'une longueur peut-être supérieure à 20 milles, qui relie seulement des mines éloignées au moulin de la compagnie.

M. Stanton:

D. Y aurait-il, dans un avenir prévisible, quelque possibilité de prolongement de ces lignes vers les secteurs inexplorés de la région elle-même ou de son voisinage immédiat?—R. Nous n'en voyons pas pour le moment, mais c'est une éventualité qu'on ne peut certainement pas écarter. Ces deux régions sont hautement minéralisées et leur exploration promet beaucoup. Dans le cas de la ligne de Chisel Lake, la possibilité d'un prolongement jusqu'à quelques-uns de ces gîtes minéraux est tout à fait vraisemblable. Quant à la ligne de Thompson, il se peut qu'elle soit prolongée à d'autres gisements minéraux des alentours mais, naturellement, tant que les mines en bordure de la ligne de Thompson appartiendront à l'*International Nickel Company* et que le minerai sera acheminé à son moulin central, elle préférera probablement construire ses propres lignes parce qu'il lui faudra des voies très spéciales surtout pour le transport du minerai.

M. CHEVRIER: Je suis satisfait de l'aspect économique que présentent ces deux projets de lignes et je n'ai pas d'autres questions à poser.

M. Howe:

D. Je me demandais simplement si une entente n'avait pas été conclue quant au prix de certaines sections de l'embranchement qu'on se propose d'acheter à l'*International Nickel Company*. Pourquoi le National-Canadien ne conviendrait-il pas d'un prix avec l'entreprise minière avant de donner suite à ce projet?—R. Nous avons estimé pouvoir acquérir la ligne à bien meilleur compte grâce au genre de marché que nous avons passé; en effet, si on charge quelqu'un d'aménager un chemin de fer pour un prix déterminé, il fixe généralement un prix assez élevé eu égard au nombre considérable d'imprévus qui peuvent se présenter au cours de la construction d'une ligne sur un terrain de cette nature. Il est impossible de prévoir toutes les difficultés que susciteront les marécages, la mise sur pied des ponts et le reste; en fait nous avons constaté dans le passé qu'il est plus économique de faire établir une ligne sous la surveillance étroite d'ingénieurs et de l'acheter exactement pour ce qu'elle vaut.

D. La ligne dont il est ici question serait donc déjà établie?—R. Oui, mais c'est pour ainsi dire, le National-Canadien qui l'a construite. Nous en avons surveillé la construction presque aussi étroitement que si nous l'avions aménagée nous-mêmes. L'*International Nickel Company* a assumé les frais de construction, elle a traité avec les entrepreneurs, mais les ingénieurs du National-Canadien ont accompagné les équipes de construction jusqu'à la fin si bien que nous sommes au fait des dépenses qui ont dû être engagées avec autant d'exactitude que si nous avions aménagé nous-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, Messieurs? Les articles 1 à 11 inclusivement sont approuvés.

L'annexe est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill?

M. CHEVRIER: Auparavant, permettez-moi de dire quelques mots au sujet du témoin. Je crois savoir que c'est la première fois qu'il comparait devant le Comité depuis sa nomination comme vice-président de la recherche et du développement à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, poste le plus important que cette société ait à offrir. Son prédécesseur, M. Fairweather, est venu rendre témoignage à maintes reprises au cours des neuf années que j'ai été ministre. Je me réjouis de constater que M. Solandt marche sur les brisées de M. Fairweather et je suis persuadé que le Comité désire lui offrir, ainsi qu'aux autres représentants du National-Canadien nos sincères remerciements pour la manière très lucide dont le bill nous a été exposé.

M. McIVOR: M. Fairweather est bien au fait de son travail.

Le PRÉSIDENT: J'étais sur le point de formuler la même remarque. Vous êtes un excellent témoin, monsieur Solandt et vous avez, je crois, donné satisfaction à chacun des membres du Comité. Merci beaucoup.

Dois-je rapporter le bill?

(Assentiment).

## TÉMOIGNAGES RELATIFS AU BILL 197

Le PRÉSIDENT: Messieurs on vous distribue présentement un exemplaire du prochain bill à étudier. Il s'agit d'un projet de loi qui a trait aux commissaires du havre d'Hamilton. Les témoins pour ce bill sont: MM. R. C. L. Harstone, P. T. McCulloch et Cliff Morgan, gérant du port. Je prie ces messieurs de bien vouloir s'avancer.

Nous avons donc entre les mains, messieurs le bill 197 intitulé: Loi concernant les commissaires du havre d'Hamilton. Au sujet de l'article 1, je vais demander à M. Harstone de nous exposer le principe et l'objet du bill.

**M. R. C. L. Harstone, membre de la Commission du havre d'Hamilton est appelé:**

Article 1—Titre abrégé:

Le TÉMOIN: Permettez-moi de vous faire observer messieurs que la lecture du *hansard* m'a persuadé que le ministre a fourni sur ce bill des explications beaucoup plus claires que je ne saurais vous en donner moi-même. Notre commission, messieurs, désire ses aménagements portuaires. Les ouvrages projetés s'imposent en raison de la transformation du Saint-Laurent en voie maritime; nous nous proposons donc de construire un nouveau hangar de transit capable de recevoir tous les genres de marchandises pouvant être



amenés par bateau rue Wellington. Ce hangar de transit coûtera, estimons-nous, un million de dollars. D'autre part, rue Ship, on projette d'agrandir le bassin déjà existant ou d'en construire un nouveau au coût de trois millions de dollars dont la Commission du havre d'Hamilton s'est engagée à payer 50 p. 100. Il en va de même du projet dit de la rue Strathearne à l'égard duquel la Commission du havre d'Hamilton projette d'assumer 50 p. 100 des frais. Tous ces projets ont été étudiés autant par notre propre ingénieur que par la Commission elle-même et nous sommes convaincus que nous ferons nos frais et que les recettes que ces ouvrages assureront à la Commission suffiront au paiement de l'amortissement qui sera de 50 p. 100 du coût global des projets. Y a-t-il d'autres détails que vous aimeriez connaître?

Le PRÉSIDENT: Eh bien, monsieur Harstone, je vais demander aux membres du Comité s'ils ont des questions à poser.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de faire tout de suite une déclaration afin que personne ne m'accuse d'être intéressé d'une manière ou d'une autre. J'ai pris connaissance de ce bill et qui plus est j'ai pu observer de près l'évolution de ce secteur alors que j'étais président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Je ne saurais trop favoriser ce bill, car je n'ignore pas l'heureuse influence que le premier canal Welland a exercé sur l'ensemble de l'économie d'Hamilton et je sais que celle de la voie maritime du Saint-Laurent sera encore plus considérable.

Mais voici où je veux en venir: à mon avis, les aménagements que prévoit le présent bill ne suffiront pas à l'accroissement de trafic auquel, je l'espère avec tous les économistes tant canadiens qu'américains, la mise en service de la voie maritime du Saint-Laurent donnera lieu. Pour ma part, c'est sans hésitation aucune que j'approuve les dépenses que propose le présent bill. Mais il y a autre chose; savoir l'aspect financier de l'affaire. Je suppose que les commissaires du havre d'Hamilton ont examiné ce côté de la question avec soin puisqu'ils sont prêts à présenter une demande d'emprunt au gouvernement. Par ailleurs, un autre point a été soulevé en Chambre par mon collègue, l'ancien ministre des Transports, M. Marler, quant à la ligne de conduite du gouvernement à l'égard de ce projet en particulier. M. Marler désire probablement formuler certains commentaires à ce sujet. Il s'agit d'une tout autre question qui intéresse peut-être plus la Chambre que ce Comité. Si le ministre était ici, je lui présenterais une proposition non seulement au sujet d'Hamilton mais aussi de Toronto, de Port Arthur, de Fort William et de tous les autres ports situés le long du Saint-Laurent, depuis le golfe jusqu'à la tête des Grands lacs, car à mon sens, l'activité de tous ces endroits va subir une énorme transformation.

Dès à présent, il se dépense en immobilisations dans ces ports plus d'argent que pour la voie maritime elle-même. Mais comme le ministre est absent, je réserve cette question pour une autre occasion, lors d'une réunion de la Chambre notamment, mais je tenais à faire savoir au Comité que je ne doute pas un seul instant que les ouvrages que mentionne le bill soient non seulement indispensables mais qu'ils ne suffiront pas au trafic accru qui va résulter de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Sans doute le ministre lira-t-il vos observations dans le compte rendu de nos délibérations.

M. MARLER: Me permettriez-vous quelques commentaires d'ordre général? Lors de l'examen du bill en Chambre l'autre soir, la discussion a porté sur deux aspects. Tout d'abord la question d'un prêt de quatre millions de dollars aux commissaires du havre d'Hamilton, puis la contribution éventuelle du ministère des Travaux publics à l'égard des ouvrages projetés. Or, ce second point n'est pas signalé à l'attention du comité et seul le prêt est envisagé. Je

n'entends pas soulever la question de politique ministérielle à ce stade, ni surtout de revenir sur ce qu'en a dit M. Chevrier. Le ministre n'est pas ici et je ne prétends pas que l'endroit serait indiqué pour aborder le sujet, mais M. Harstone pourrait peut-être nous faire un résumé succinct des études économiques que la Commission a effectuées relativement aux ouvrages proposés.

Il me semble, monsieur le président, que M. Harstone pourrait nous faire connaître le chiffre approximatif des recettes brutes que la Commission s'attend de tirer de ces ouvrages, celui des frais probables de leur exploitation ainsi que celui des bénéfices nets qui en découleraient au début. Ce serait là, je crois, des détails que le comité aurait intérêt à connaître.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, à ce propos je vous dirai que les recettes estimatives que la Commission prévoit obtenir de l'exploitation de ces ouvrages, à savoir l'entrepôt de la rue Wellington, l'agrandissement des docks de la rue Ship et de la rue Strahearne, s'élèveront à plus de \$200,000. Or, comme vous le savez, le chiffre de l'intérêt et de l'amortissement s'élève à \$200,000, en sorte que les recettes additionnelles serviront à couvrir tous les frais que la Commission assumera relativement à ces travaux.

*M. Marler:*

D. Je crains de ne pas avoir posé ma question assez clairement. M. Harstone nous a déclaré que les recettes nettes qu'assureront ces aménagements s'établiront au moins à \$200,000 par année, mais je veux savoir combien au juste?—R. La somme exacte, monsieur?

D. En chiffre rond.—R. Nous prévoyons un chiffre d'environ \$230,000.

D. Lequel représenterait les recettes additionnelles?—R. Oui. Les recettes additionnelles qui proviendront de ces trois aménagements.

D. Et ce serait des recettes nettes d'exploitation avant remboursement au gouvernement fédéral du principal et de l'intérêt?—R. En effet, monsieur.

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

*M. Fisher:*

D. J'aurais une question d'ordre général à formuler. Il s'agit de renseignements qui pourront m'être utiles plus tard si jamais un autre cas d'aménagement portuaire se présentait. En ce qui concerne les ouvrages portuaires que vous désirez agrandir, avez-vous prévu des installations pour chargement à la verticale? Les nouveaux docks que vous désirez construire seront-ils pourvus d'accès pour les trains et d'accès pour les camions?—R. Oui. Il y aura accès ferroviaire aux aménagements de la rue Wellington ainsi qu'aux installations de la rue Strathearne; de plus nous avons entrepris une étude en vue de déterminer s'il y aurait lieu de prévoir un accès ferroviaire aux trois groupes d'aménagement par la rue Ship. En tout cas, je suis convaincu qu'au moins deux des trois groupes d'ouvrages seront dotés d'accès ferroviaires.

D. Les associations de voituriers vous ont-ils présenté des exposés de faits avant que vous mettiez vos projets de l'avant.—R. Nous avons eu des entretiens collectifs avec les voituriers et nous avons conçu un autre projet qui, selon nous, servira surtout aux voituriers. Ce projet est présentement à l'étude.

D. Ces autres installations seraient accessibles aux navires, aux trains et aux camions?

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

M. Fisher:

D. Qui aviez-vous chargé de procéder aux études économiques voulues? Ces études ont-elles été effectuées par votre propre commission ou par des spécialistes de l'extérieur?—R. Nous les avons faites nous-mêmes.

M. McIvor:

D. J'ai fait observer en Chambre, qu'une période de quarante ans était bien longue, étant donné qu'Hamilton est une ville considérable qui a fait beaucoup parler d'elle récemment. Le fait est qu'à notre avis, le laps de temps prévu est plutôt long.—R. Nous croyons savoir que la période d'amortissement est de cinquante années dans le cas de la voie maritime du Saint-Laurent et nous avons pensé qu'une période de quarante ans nous conviendrait mieux.

M. Fisher:

D. La municipalité d'Hamilton vous a-t-elle fait tenir un rapport financier?—R. Non, monsieur.

Les articles 1 à 4 inclusivement sont approuvés. Article 5—Remboursement des prêts.

M. MARLER: Je me demande pourquoi l'article 5 a été rédigé de manière que la première ligne de son libellé laisse entendre que des prêts pourraient ne pas porter intérêt. Voici le texte de cet article.

Le principal et l'intérêt des sommes prêtées à la Corporation en vertu de la présente loi sont remboursables par la Corporation sur tous ses péages, tarifs, amendes et autres sources de revenus et prennent rang à titre de première charge sur ce qui précède, sous réserve du remboursement d'obligations émises par la Corporation avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Sans doute faudrait-il lire "le principal et l'intérêt des prêts". Dans son libellé actuel le passage laisse plutôt entendre qu'il pourrait y avoir des prêts ne portant pas intérêt. Je puis difficilement croire que c'est là ce qu'envisage le bill.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Marler, M. Harstone me fait savoir que pour leur part les commissaires consentent au changement phraséologique suggéré.

M. MARLER: Permettez-moi de proposer que le libellé porte les mots "le principal et l'intérêt des sommes prêtées". Je propose que le mot "any" soit remplacé par le mot "the" à la première ligne de l'article 5.

Le PRÉSIDENT: Appuyée par M. Chevrier, la proposition tend donc à ce que le mot "the" soit remplacé par le mot "any" à la première ligne de l'article 5 du bill 197.

M. McPHILLIPS: A mon avis le mot "any" est un mot tout à fait approprié dans le sens que nous lui donnons ici car les mots "the interest" n'engloberaient pas tous les éléments d'intérêt. Il pourrait y avoir des intérêts en souffrance ainsi que divers types d'intérêts. Le mot "any" embrasse toutes ces possibilités, à savoir les intérêts en souffrance et les diverses formes d'intérêts. A mon sens, le libellé actuel convient parfaitement.

M. CHEVRIER: Le mot "the" embrasse également tous les cas possibles d'intérêt.

M. MARLER: La phraséologie en question a servi dans les cas d'autres bills aux termes desquels le ministère des Finances a consenti des prêts à d'autres commissaires de havre.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est avec beaucoup d'hésitation que je prends la parole devant des messieurs aussi instruits des choses juridiques. Toutefois je ne suis pas convaincu que le mot "any" ne soit pas celui qui convient dans le cas qui nous occupe. On pourrait peut-être employer la tournure suivante: "tous intérêts des sommes prêtées". Au point de vue des légistes, le mot "any" ou "all" conviendrait mieux semble-t-il, que le mot "the".

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous accueillerons probablement le ministre dans quelques minutes.

M. MARLER: Je ne demanderais pas mieux que de retirer ma motion si le ministre voulait bien examiner cette question de phraséologie.

Le PRÉSIDENT: Le ministre est maintenant parmi nous.

M. MARLER: Le ministre me ferait grand plaisir s'il voulait bien consentir à examiner ce détail.

M. STANTON: Quel est l'avis des témoins là-dessus?

M. CHEVRIER: A mon sens il ne convient pas de leur poser de questions à ce sujet. Il s'agit d'un point de droit. J'estime que la proposition de M. Marler est la meilleure.

L'hon. M. HEES: Je me ferai un plaisir d'examiner ce détail.

*M. Fisher:*

D. Qu'arrivera-t-il si les aménagements projetés ne donnent pas les résultats souhaités? Qu'advierait-il si les commissaires ne pouvaient pas obtenir suffisamment de recette pour rembourser les prêts.—R. Permettez-moi de vous faire observer que notre commission touchera, cette année, en bénéfices nets d'exploitation, une somme de 15 à 20 milles dollars. En outre, cette somme augmentera d'année en année non par suite de la mise sur pied des nouvelles installations mais bien par suite d'un trafic accru dans le port d'Hamilton et d'une augmentation de production dans diverses usines à vapeur et autres. Par conséquent, nous pourrions puiser à même nos fonds généraux advenant que les recettes provenant des locations et des taux perçus dans le cas des autres ouvrages soient insuffisantes.

Le PRÉSIDENT: Si nous adoptons l'article 5, le ministre examinera le point soulevé et fera connaître son avis à la Chambre lorsque le bill y sera rapporté.

L'article 5 est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill?

(Assentiment).

Merci messieurs. M. Hees désire vous adresser quelques mots.

L'hon. M. HEES: Je tiens à vous remercier tous et chacun d'être venus ici aujourd'hui, et à m'excuser de mon retard. Une séance du cabinet m'ayant retenu assez longuement, je n'ai pu venir plus tôt. Je suis persuadé que vous comprendrez.

Le PRÉSIDENT: Je remercie M. Harstone ainsi que les autres témoins d'être venus rendre témoignage devant nous. M. Harstone s'est acquitté de sa tâche de façon impeccable.

Le TÉMOIN: Merci, messieurs.

## TÉMOIGNAGES RELATIFS AU BILL 72

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons aborder à présent l'étude du Bill 72, Loi modifiant la loi aidant à la construction d'un navire au Canada.

Voici les témoins pour ce bill: M. L. Audette, président de la Commission maritime canadienne; M. L. J. Leavey, du contentieux de cette commission et M. D. R. Pook, du ministère du Revenu national.

Je cède la parole à M. Audette qui désire vous faire un exposé.

M. CHEVRIER: A mon avis, on devrait nous donner un aperçu général de la nature et des fins du présent bill.

Le PRÉSIDENT: M. Audette va s'en charger.

**M. L. Audette, président de la Commission maritime canadienne est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, je pourrais peut-être tout d'abord tenter de vous résumer le projet de loi dans sa forme actuelle. Tel qu'il se présente, ce projet de loi comporte, en substance, deux éléments. Tout d'abord il vise à accorder à tout propriétaire qui construit au Canada un navire devant servir dans nos eaux, un taux de dépréciation de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100 par année au lieu du taux habituel de dépréciation que prévoit la Loi de l'impôt sur le revenu, lequel est de 15 p. 100 du solde décroissant. Ces 33 $\frac{1}{3}$  p. 100 constituent une dépréciation uniforme applicable au coût du vaisseau et non pas au solde décroissant comme les 15 p. 100 que prévoit la loi de l'impôt sur le revenu.

L'autre avantage qu'assure ce projet de loi à l'égard de tout navire construit au Canada,—et ce projet de loi ainsi que tous les avantages qu'il comporte s'applique seulement aux navires construits au Canada—réside dans le fait que lorsqu'un navire est vendu et que le produit de sa vente sert à des fins de remplacement au Canada, il n'y aura pas recouvrement de dépréciation. Je reviendrai peut-être sur cette question du recouvrement de la dépréciation, mais j'estime que les remarques que je viens de formuler résument bien la matière du bill. Le plus simple serait peut-être à présent d'aborder les divers amendements dans l'ordre où le bill les propose.

*M. Chevrier:*

D. C'est là une question fort compliquée et je ne sais pas au juste si je la comprends parfaitement. En plus des remarques que vous venez de formuler, pourriez-vous nous indiquer dans quelle condition générale se trouverait toute personne voulant construire un navire; à quelle dépréciation aurait-elle droit si elle désirait construire un navire dans un chantier maritime canadien, mettons à la Vickers de Montréal?—R. Présentement cette personne aurait droit à une dépréciation de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100.

D. Aurait-elle droit à cette dépréciation en vertu du présent bill?—R. Elle y aurait toujours droit, mais nous visons à élargir les classes de navires. Mais j'avais pensé qu'il serait plus facile d'examiner ces détails au fur et à mesure du bill.

D. Vous ne cherchez pas à accroître le montant de la dépréciation, ce sont plutôt les classes que vous désirez élargir?—R. Seulement le nombre de vaisseaux auxquels cet avantage est destiné.

D. Cet avantage s'applique-t-il aux vaisseaux construits en dehors du Canada?—R. Non.

D. S'adresse-t-il aussi aux vaisseaux battant pavillon canadien mais qui sont maintenant immatriculés au Royaume-Uni?—R. Je crois que vous songez aux navires qui, par exemple, seraient une propriété canadienne tout en battant pavillon anglais?

D. Précisément.—R. En vertu du présent bill, l'avantage en question s'appliquerait à de tels navires pourvu qu'ils aient été construits au Canada.

M. Smith (Simcoe):

D. S'appliquerait-il aux navires remplacés au Canada?—R. Bien plus, dans le cas d'un navire construit au Canada puis enregistré au Royaume-Uni en vertu des arrangements spéciaux présentement en vigueur, les avantages prévus s'appliqueraient, qu'il s'agisse ou non d'un remplacement.

M. Fisher:

D. J'aurais une question d'ordre général à poser. Pour quelle raison désirez-vous élargir ces classes?—R. Parce que la construction d'un navire au Canada est plus coûteuse qu'en Europe ou au Japon. A titre d'exemple, je vous signalerai qu'il en coûte 50 p. 100 de moins pour construire un navire dans les chantiers maritimes du Royaume-Uni. Les propriétaires de navires ont donc besoin d'encouragement si nous voulons qu'ils s'adressent à nos propres chantiers maritimes; sans quoi ils iront à l'étranger. Tel est notre principal motif. J'ajouterai que les frais tout comme les salaires sont à cet égard plus élevés au Canada.

M. Chevrier:

D. Le présent projet de loi vise-t-il les navires de la *Canadian National Steamships* dont les pavillons ont été changés?—R. Non, Monsieur. Les navires dont vous parlez ont été construits il y a déjà quelque temps, tandis que le présent bill vise les nouvelles constructions ou réfections de navires entreprises au Canada.

M. Bryce:

D. Quelle augmentation de tonnage demandez-vous ici?—R. Le bill concerne tout navire indépendamment de son tonnage.

D. Indépendamment de son tonnage?—R. En effet.

D. Le taux est bien de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100?—R. Oui pourvu que le navire soit construit au Canada.

M. McIlraith:

D. Les avantages en question s'appliqueraient-ils aux bâtiments de toutes catégories, y compris les navires de haute mer ou de lacs?—R. Oui, qu'il s'agisse de caboteurs, de navires de lacs, de navires de canaux ou de tout autre genre de navires.

M. Chevrier:

D. Depuis combien de temps la loi qu'on veut modifier est-elle en vigueur?—R. Si ma mémoire est fidèle, la loi en question a été mise en vigueur en 1950.

D. Combien de navires se sont prévalus avec profit des dispositions de cette loi jusqu'ici? Combien de propriétaires ou d'exploitants ont réclamé des dépréciations en vertu de la loi aidant à la construction de navires au Canada?—R. Autant que je me souvienne, les dépréciations accordées se sont élevées à environ 100 millions de dollars en tout. Mais songeriez-vous aux navires de construction récente?

D. Précisément.—R. En tout, quelque 337 navires ont été construits sous le régime de cette loi. Si ma mémoire est fidèle, le chiffre des dépréciations accordées en vertu de la loi actuelle s'élève à un peu plus de 100 millions de dollars.

M. Crouse:

D. Depuis quelle date?—R. Ce chiffre concerne la période de 1950 à 1956 inclusivement.

M. Fisher:

D. Le présent bill, semble-t-il, serait également avantageux aux ouvriers des chantiers maritimes ainsi qu'aux unions qui fonctionnent au sein de ces chantiers. Les unions vous ont-elles fait tenir des exposés de faits visant à un élargissement de la loi?—R. Ces unions ne m'ont fait parvenir aucun exposé de faits mais, bien entendu, le présent bill vise aussi à maintenir le niveau de l'emploi dans les chantiers maritimes canadiens.

D. A-t-on envisagé la possibilité de régler la question de certaines différences de salaires dont souffrent nos chantiers maritimes au regard de certains autres chantiers où les salaires sont inférieurs.—R. Le présent bill ne prévoit aucun dégrèvement de portée régionale.

D. A-t-on jamais envisagé cette possibilité?—R. Je ne saurais l'affirmer mais j'estime que pareil dégrèvement serait difficile d'application.

D. N'a-t-on pas reçu des recommandations de la part des divers groupes dont M. Fisher parle, lorsque la loi a été proposée?—R. Les unions ouvrières ont toujours fait des instances en vue de la protection de l'industrie de la construction navale. Cela ne fait certes pas de doute mais dans l'ordre d'idées précis dont il s'agit ici, telle est ma façon de voir.

M. FISHER: Oui.

M. Leboe:

D. N'est-il pas exact d'affirmer que les navires doivent d'abord rapporter des revenus à leurs propriétaires pour que la dépréciation soit tant soit peu profitable? La dépréciation susmentionnée ne présente aucun avantage en ce qui concerne les propriétaires de navires à moins qu'ils ne réalisent des bénéfices?—R. En effet.

M. SMITH (*Simcoe*): Permettez-moi d'assurer à M. Fisher que les chantiers maritimes de Collingwood souhaitent ardemment l'adoption du présent bill, étant donné qu'ils construisent présentement des navires qui pourraient fort bien servir à l'extérieur du Canada.

L'hon. M. HEES: Je tiens à déclarer, pour le bénéfice des nouveaux membres du Comité et de la Chambre des communes qui pourraient l'ignorer, que cette loi a été établie alors que M. Chevrier était ministre, et, comme chacun le reconnaîtra sans doute, c'est là une loi magnifique qui a grandement servi la cause de l'industrie de la construction navale au Canada.

M. McPhillips:

D. Je ne vois rien dans le présent bill qui indique que la conversion des navires doit être effectuée dans un chantier maritime canadien.

M. CHEVRIER: Alors dans ce cas ils n'acquièrent pas droit à dépréciation.

Le TÉMOIN: Au contraire, monsieur; l'alinéa c) de l'article 2 de la loi se lit ainsi qu'il suit:

"conversion ou importante modification" signifie une conversion ou une importante modification effectuée au Canada..."

M. McPhillips:

D. Où se trouve ce passage?—R. Il s'agit de l'alinéa c) de l'article 2 de la loi.

D. De la loi antérieure?—R. En effet. Ce n'est pas dans le bill.

Le PRÉSIDENT: Le bill renferme des amendements.

*M. Marler:*

D. Dans le cas de la clause 1, je ne vois aucune objection à la modification qui est soulignée à l'alinéa a) du paragraphe 3; par contre l'alinéa c) dudit paragraphe introduit une nouvelle idée. D'après les notes explicatives du bill, cet alinéa tend à assurer les avantages que comporte la loi aux vaisseaux construits par un chantier maritime pour fins de ventes à tout acheteur. Suit une réserve, "pourvu qu'on n'ait accordé à qui que ce soit aucune allocation du coût en capital à cet égard".—R. Erreur, monsieur, il faut lire à tout autre contribuable, et non pas à qui que ce soit.

D. Je viens pourtant de lire un passage des notes explicatives du bill. Voici où je veux en venir: supposons qu'un chantier maritime construise un navire en vue de le vendre et qu'il le vende effectivement à un acheteur que nous appellerons A; si A exploite ensuite le vaisseau pendant un an et qu'il profite de la dépréciation de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100 étant donné qu'il effectue des opérations rentables, mais A décède ou désire abandonner son entreprise, il vendra alors son navire à B. D'après mon interprétation de la réserve, B n'aura alors pas droit aux mêmes avantages que A. J'en déduis donc, monsieur le président, que la valeur du navire entre les mains de A est plus grande qu'entre les mains de B. Par conséquent, en insérant cette restriction vous accordez à A un avantage que vous retirez par ailleurs, en ce sens que vous lui supprimez la possibilité de céder son navire à un successeur en titre.—R. En effet.

D. Je ne soutiens pas que la dépréciation doive excéder 100 p. 100 du coût en capital. Mais il me semble que c'est faire montre de courte vue que d'introduire cet alinéa c) qui paraît limiter les avantages au premier acquéreur seulement. Cependant, je ne propose pas de modification parce qu'il s'agit ici d'une phraséologie beaucoup trop complexe pour qu'il soit possible de la remanier en un tournemain. Cependant, je proposerais au ministre d'examiner à nouveau le principe dont s'inspire cet alinéa c) afin de déterminer s'il est opportun de restreindre les avantages en cause dans la mesure où le fait ledit alinéa.—R. Peut-être conviendrait-il que je vous fasse connaître le fondement de ce détail. Pour bénéficier des avantages de la loi actuelle, un navire doit être construit par ou pour,—et je cite le texte même de la loi,—un contribuable. En d'autres termes, il faut qu'il soit construit par ou pour la personne qui est appelée à en devenir le propriétaire. L'intéressé doit passer lui-même la commande au chantier maritime.

Nous nous sommes efforcés de supprimer cette exigence afin de permettre aux chantiers maritimes de se livrer à ce que je pourrai appeler de la construction spéculative. Je m'explique: au cours d'une période de faible emploi, tout chantier maritime pourrait construire soit un chaland soit un navire quelconque, sachant, ou tout au moins espérant pouvoir le vendre à une date ultérieure et maintenir ainsi le niveau de l'emploi dans ses chantiers.

Aux fins de supprimer l'exigence antérieure, nous avons éliminé du texte les mots "par ou pour". Qui plus est, en vertu de l'ancienne loi ou loi actuelle, les avantages prévus ne sont accessibles au propriétaire que tant que le titre audit navire lui est attribué et lui demeure dévolu.

Les mots susmentionnés entre guillemets ont été biffés afin de permettre aux chantiers maritimes de se livrer à la construction spéculative. Par ailleurs, il y a danger qu'un contribuable se fasse construire un navire et en reste le propriétaire pour une période de trois ans au cours de laquelle il bénéficierait de la déduction annuelle de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100. A la fin de la troisième année il pourrait donc vendre son bâtiment à M. Marler mettons, qui a précisément soulevé le point, et qui pourrait le garder en sa possession pendant trois ans pour bénéficier lui aussi d'une dépréciation à 100 p. 100. A ce compte-là, le navire ferait l'objet de 700 p. 100 de dépréciation en 21 ans.



L'alinéa c) a donc été inséré pour prévenir ce danger. Il vise également à garantir que seul celui qui commande la construction d'un navire au Canada et assume lui-même les frais additionnels de la construction en chantier maritime canadien bénéficiera du taux accru de dépréciation.

Lorsqu'il vendra son navire il perdra cependant droit à ces avantages ainsi que M. Marler nous l'a fait observer. Mais le navire aura alors sa valeur marchande ordinaire, tout comme n'importe quel autre navire, et le nouvel acheteur n'aura pas à en supporter de frais additionnels au Canada. Il est vrai que la personne qui vendrait le navire ne pourrait pas en obtenir un prix aussi élevé que si les avantages restaient attachés audit navire. Mais il ne faut pas oublier que le nouvel acheteur n'encourra pas de frais additionnels.

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

M. MARLER: J'espère que le ministre examinera la question car, à mon avis, il y a beaucoup à dire au sujet de la modification qu'on veut apporter ici. Je crois qu'il y aurait en effet beaucoup plus à dire encore au sujet d'une mesure qui tend à assurer à tout propriétaire de navires les pleins avantages que prévoit la loi seulement si le titre audit navire lui est attribué ou lui demeure dévolu tant que les avantages n'ont pas été épuisés.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le témoin a quelque chose à ajouter.

Le TÉMOIN: L'autre désavantage que je vois à la proposition en cause consiste en ce qu'elle contribuerait à faire monter le prix des navires de seconde main au lieu de constituer une mesure d'encouragement à l'égard des nouvelles constructions de navires. Pour cette raison je préférerais que le bill conserve son libellé actuel parce que pour le bien même des chantiers maritimes il faudrait que nous donnions de moins en moins d'encouragements à l'égard de l'achat des navires de seconde main et de plus en plus d'encouragements à l'égard de la construction de nouveaux navires.

M. MARLER: J'estime que c'est là un bon argument.

L'hon. M. HEES: Êtes-vous convaincu alors?

M. MARLER: Je demande encore à être persuadé.

M. Smith (Simcoe-Nord):

D. N'y a-t-il pas plus loin dans le bill une disposition encourageant les propriétaires de navires qui vendent leurs bâtiments alors qu'ils ont encore droit à des dépréciations à affecter de nouveau leur capital à l'achat d'un autre navire, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'une société, et à demeurer propriétaire de navire?—R. En effet le bill comporte une telle disposition.

M. Fisher:

D. Si une société possédait à la fois des chantiers maritimes et des navires, dans quelle situation se trouverait-elle au bout de trois ans? Supposons qu'elle aurait construit elle-même un navire et qu'elle l'aurait exploité en bénéficiant d'une dépréciation à 100 p. 100 et qu'elle le vendrait ensuite. Quel avantage serait offert à cette société dans un tel cas?—R. Elle n'aurait pas avantage à vendre son navire à ce compte-là, parce que l'acheteur n'aurait pas droit aux taux accrus de dépréciation.

M. Chevrier:

D. Le gouvernement n'interviendrait-il pas alors pour recouvrir l'allocation accordée?—R. Bien plus, le gouvernement recouvrerait l'excédent de la valeur dépréciée, à moins que cet excédent ne soit affecté à la construction d'un nouveau navire.

*M. Crouse:*

D. Si le navire était vendu à l'extérieur du Canada l'acheteur pourrait-il bénéficier de la dépréciation,—ou supposez-vous toujours que la vente a lieu au Canada.—R. Non, car si le navire était vendu à l'extérieur du Canada, l'acheteur ne serait pas un contribuable canadien et, par conséquent, il ne pourrait pas bénéficier des avantages que prévoit la loi. Mais le vendeur...

D. Le vendeur le pourrait.—R. Le vendeur bénéficierait subséquemment de l'exemption de recouvrement, que le navire soit vendu au Canada ou à l'extérieur du Canada.

Le PRÉSIDENT: M. Hees désire prendre la parole.

L'hon. M. HEES: Au sujet de changement que propose M. Marler, je voudrais demander à ce dernier s'il souhaite qu'un navire, qui ayant appartenu à un certain propriétaire pour un an et fait l'objet d'une dépréciation de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100, soit encore susceptible d'une dépréciation de 66 $\frac{2}{3}$  p. 100 aux mains du nouveau propriétaire?

M. MARLER: Précisément.

L'hon. M. HEES: En d'autres termes, vous désireriez que tout nouvel acheteur puisse bénéficier de toute dépréciation résiduelle jusqu'à concurrence de 100 p. 100, n'est-ce pas?

M. MARLER: Oui.

Le TÉMOIN: Il me répugne de voir les navires de seconde main prendre de la valeur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, permettez-moi d'appeler l'attention du Comité sur le titre du bill qui indique qu'il s'agit d'un instrument ayant pour objet d'aider à la construction de navires au Canada ou à leur conversion. Je crains que M. Marler n'ait songé, en formulant sa proposition, à une exemption possible d'impôt dans le cas de ceux qui possèdent déjà des navires. Or le bill vise à encourager la construction de navires au Canada. Il me semble donc que la proposition de M. Marler ne donne aucunement dans ce sens.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser relativement à cette clause? M. Audette désire vous fournir quelques explications au sujet de l'alinéa a).

Le TÉMOIN: Peut-être conviendrait-il que je vous dise quelques mots au sujet de l'alinéa a), étant donné que les questions que vous m'avez posées m'ont fait passer directement aux alinéas b) et c). En vertu de la loi actuelle, tout navire construit au Canada doit rester immatriculé au Canada pour faire l'objet de l'allocation de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100. Or nous savons tous qu'il en coûte beaucoup plus pour exploiter un navire immatriculé au Canada qu'un navire qui serait enregistré, mettons, au Royaume-Uni. En effet, il en coûte une fois et demie plus. La moyenne des coûts de construction et des frais d'exploitation s'établissent à peu près au même chiffre au pays.

*M. Chevrier:*

D. Mais il en coûte moins à cet égard qu'aux États-Unis?—R. Oui, mais le fait est qu'il en coûte \$100,000 de plus par année pour exploiter un navire enregistré au Canada qu'un navire enregistré au Royaume-Uni.

Compte tenu de cette réalité, nous avons établi, comme vous le savez, certains arrangements spéciaux de transfert avec le Royaume-Uni, en vertu desquels les vaisseaux peuvent être rappelés et demeurer également, dans une certaine mesure, sous notre coupe.

L'alinéa a) a pour objet de permettre le maintien de l'allocation de 33 $\frac{1}{3}$  p. 100 même si un vaisseau est immatriculé au Royaume-Uni sous le régime de ces arrangements.

L'alinéa a) vise donc à encourager les propriétaires qui ne pourraient pas ou ne voudraient pas agir autrement, à se faire construire des navires au Canada. Sans ces avantages ils feraient construire leurs navires à l'étranger.

D. Combien de nos navires sont présentement immatriculés au Royaume-Uni?—R. 60, ou près de 60.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de cette clause?

*M. Fisher:*

D. Permettez-moi de poser une question d'ordre général. Je voudrais connaître l'auteur de ces amendements. M. Hees nous a fait savoir que c'est à M. Chevrier que revient le mérite d'avoir proposé la loi déjà existante. Or des amendements ont été proposés qui sont excellents. Quel est donc le principal artisan des présents amendements?—R. L'initiative en revient à cet homme qui est à ma droite, M. Leavey, à moi-même, à l'industrie de la construction navale, à celle de l'exploitation des navires, à M. Hees, et à toutes les personnes intéressées à la cause depuis un certain temps.

La clause 2 est approuvée.

Clause 3—Application.

*M. Marler:*

D. M. Audette pourrait-il nous faire connaître l'objet de la clause 3?—R. Nous avons inséré cette clause parce que nous ne sommes pas toujours certains qu'un bill soit adopté lors d'une session donnée du Parlement.

D. Nous nous en sommes déjà rendu compte.

*M. Chevrier:*

D. Pour faire suite à la question de mon collègue je voudrais savoir à combien de bâtiments cette clause 3 serait profitable?—R. Permettez-moi au préalable une autre observation. Lors de la dernière session du Parlement, certains propriétaires, en apprenant qu'un bill analogue à celui-ci était présenté ont pris des engagements, et si le bill en question n'avait pas été adopté à ce moment-là, il aurait fort bien pu arriver que la nouvelle loi n'eût pas été applicable avant l'année d'imposition 1958. Les propriétaires qui avaient pris des engagements avec nos chantiers maritimes canadiens se seraient alors trouvés dans une situation fort embarrassante.

D. Combien d'entre eux ont pris des engagements avec nos chantiers maritimes canadiens, qui bénéficieront de cette clause en 1957?—R. De la clause 3?

D. Oui.—R. Environ six, je crois.

D. Ils sont donc passés de justesse.—R. En effet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Hees désire dire quelques mots au sujet de la clause 3.

L'hon. M. HEES: Je désire tout simplement rappeler aux nouveaux membres de la Chambre des communes que M. Marler a contribué pour beaucoup à la gestation de cet amendement, et que nous devons lui être reconnaissants d'avoir formulé ces modifications qui, à mon avis, sont excellentes. J'espère que vous partagez mes sentiments.

La clause 3 est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill.

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Je voudrais à présent remercier M. Audette et M. Leavey d'être venus rendre témoignage devant nous. M. Audette s'est révélé excellent témoin et je suis persuadé que les sténographes ont pu saisir chacune de ses paroles. Il a donné à ses observations toute la clarté et la concision souhaitables.

M. CHEVRIER: Je crois, monsieur le président, qu'il s'était bien préparé.

Le PRÉSIDENT: J'estime qu'il nous a bien exposé le bill.

Le Comité procède à l'examen d'un bill privé (Lettre O-5 du Sénat), intitulé "*Loi concernant la St. Mary's River Bridge Company*".

CHAMBRE DES COMMUNES  
PREMIÈRE SESSION DE LA VINGT-TROISIÈME LÉGISLATURE

1957

---



COMITÉ PERMANENT  
DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. GORDON K. FRASER*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4  
y compris le 8<sup>e</sup> rapport

---

Bill n<sup>o</sup> 102

(X-1 du Sénat), intitulé: Loi concernant  
*l'Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*

---

SÉANCE DU MARDI 10 DÉCEMBRE 1957

---

TÉMOINS:

M. John G. Porteous, Q.C., administrateur de *l'Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*, et M. R. G. Robertson, sous-ministre, ministère du Nord canadien et des Ressources nationales.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Gordon K. Fraser,

et MM.

Barbès	Holowach	McPhillips
Batten	Howe ( <i>vice-président</i> )	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord</i> )
Bégin	Johnston ( <i>Bow-River</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Bonnier	Kennedy	Nixon
Blanchette	Lafontaine	Olson
Brassard	Lavigne	Phillips
Broome	Leboe	Rea
Bryce	Lewry	Rouleau
Byrne	Macdonald ( <i>Vancouver-</i>	Small
Chevrier	<i>Kingsway</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Crouse	MacDonald ( <i>Antigonish-</i>	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Dupuis	<i>Guysborough</i> )	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
English	Marler	Smith ( <i>Battle River-</i>
Fairfield	Martini	<i>Camrose</i> )
Fisher	McBain	Stanton
Gauthier ( <i>Lac-Saint-Jean</i> )	McDonald ( <i>Hamilton-</i>	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	<i>Sud</i> )	Taylor
Grills	McGrath	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Haidasz	McIlraith	Vincent
Harrison	McIvor	Winch
Herridge	McLeod	Wratten

*Secrétaire du Comité:*

A. SMALL.

## ORDRES DE RENVOI

LUNDI 18 novembre 1957.

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

MARDI 26 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres, et que l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

*Il est ordonné*—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il pourra ordonner la publication, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

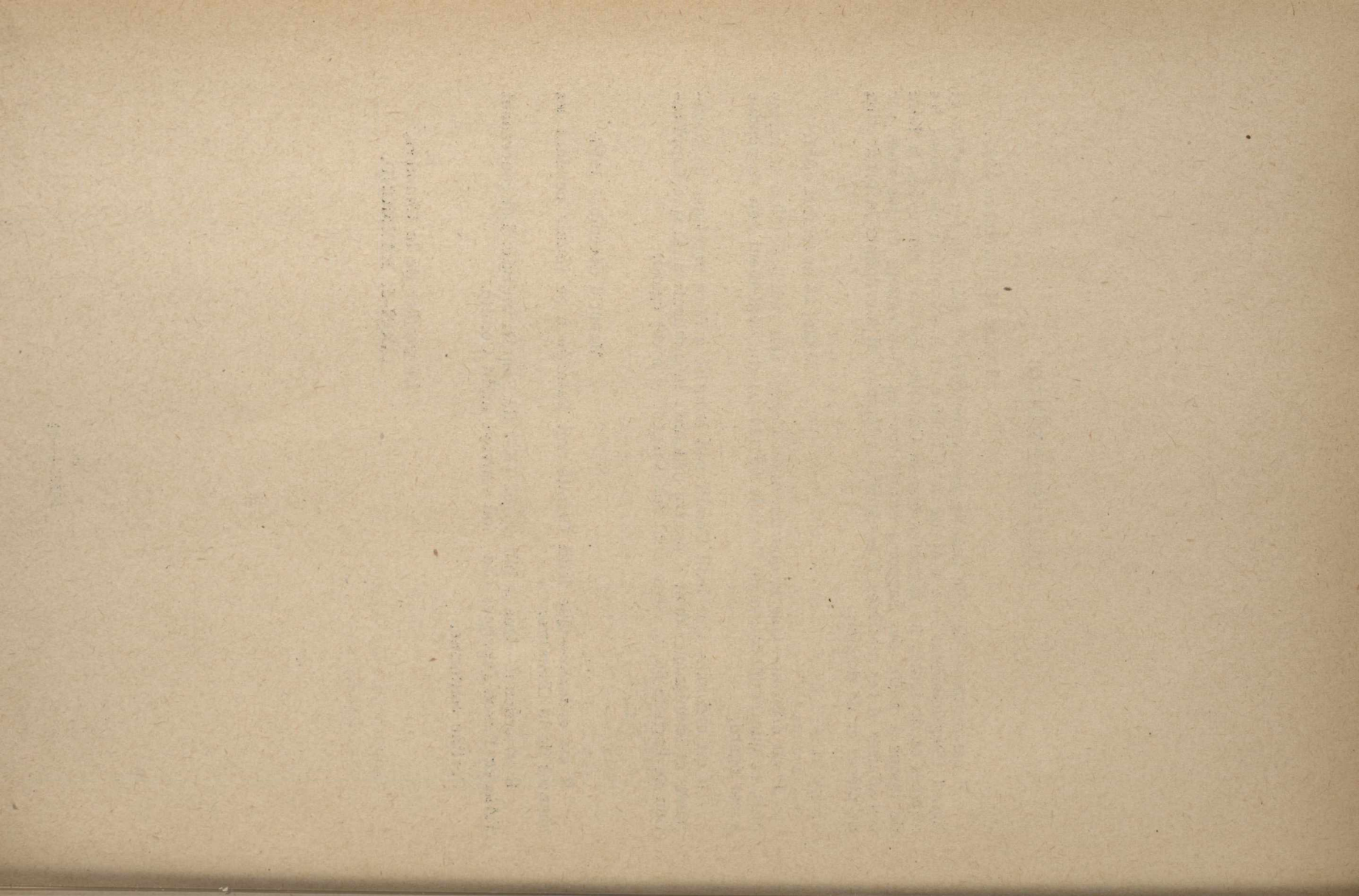
MARDI 3 décembre 1957.

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

*Il est ordonné*—Que le bill n° 102 (X-1 du Sénat), intitulé: Loi concernant l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*, soit renvoyé audit Comité.

Certifié conforme.

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





## RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI 11 décembre 1957.

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

### HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill n° 102 (X-1 du Sénat), intitulé: Loi concernant l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*, et est convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

#### *Clause 1, page 1*

1. A la onzième ligne, retrancher les mots «du gaz et»;
2. A la vingt-sixième ligne, retrancher les mots «du gaz et»;
3. A la vingt-septième ligne, retrancher les mots «naturels et artificiels»;

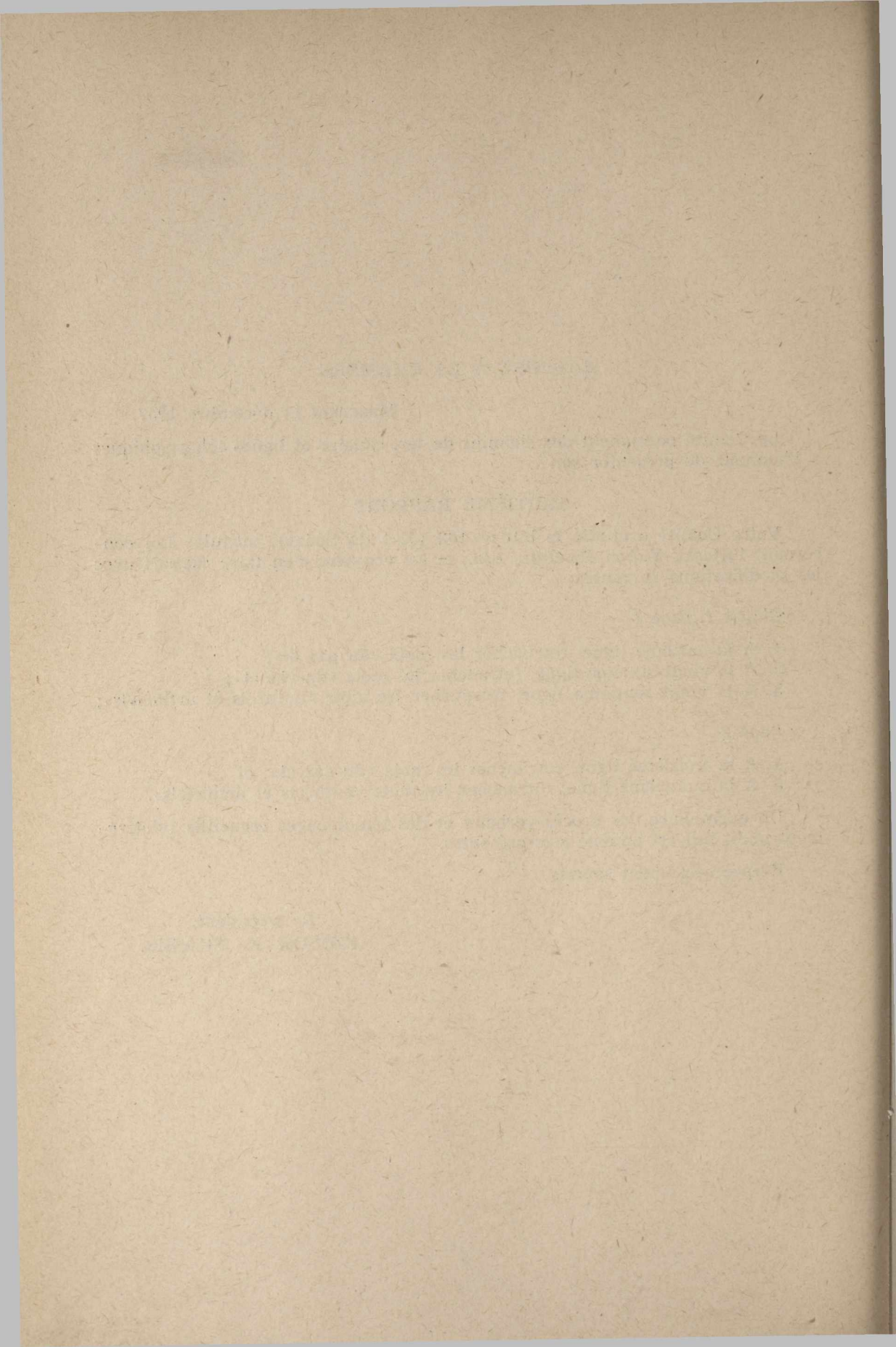
#### *Page 2*

4. A la troisième ligne, retrancher les mots «du gaz et»; et
5. A la quatrième ligne, retrancher les mots «naturels et artificiels».

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

Respectueusement soumis.

*Le président,*  
GORDON K. FRASER.



# PROCÈS-VERBAL

MARDI 10 décembre 1957.

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

*Présents:* MM. Bryce, Crouse, English, Fairfield, Fisher, Fraser, Grills, Herridge, Holowach, Howe, Johnston (*Bow-River*), Kennedy, Lavigne, Leboe, Lewry, MacDonald (*Antigonish-Guysborough*), McBain, McGrath, McIlraith, McIvor, McLeod, McPhillips, Olson, Small, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*), Stanton, Winch et Wratten. (30)

*Aussi présents:* M. Gordon Chown, député, parrain du bill; M<sup>e</sup> Cuthbert Scott, Q.C., agent parlementaire; M<sup>e</sup> John G. Porteous, Q.C., administrateur de l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*; M. R. G. Robertson, sous-ministre du Nord canadien et des Ressources nationales, et M. C. H. Herbert, chef du Service économique du même ministère.

Le Comité entreprend l'étude du bill n<sup>o</sup> 102 (X-1 du Sénat), intitulé «Loi concernant l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*».

M. Lewry, faisant appel au Règlement, demande au président de décider si le Comité se trouve empêché d'étudier le bill, sous prétexte que la Commission royale d'enquête sur les programmes relatifs à l'énergie a été saisie de la question des pipe-lines. Toutefois, le Comité est d'avis de commencer son étude conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre et aussi, parce que les points dont est saisie ladite Commission, et qui se rapportent à l'essence dudit bill, ne sont pas considérés comme étant *sub judice* (voir la décision de l'Orateur, à la page 123 des Débats, 17 octobre 1957, édition non révisée).

Sur proposition de M. Kennedy, appuyé par M. Herridge,

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages relatifs au bill n<sup>o</sup> 102, intitulé «Loi concernant l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*».

## *Préambule*

A la demande du président, M. Chown présente l'agent parlementaire et les témoins qu'il appelle à témoigner et à répondre aux questions.

Après étude, le préambule est approuvé.

## *Article 1*

M. Winch propose, avec l'appui de M. Fisher, que l'article 1 soit modifié de façon que le bill ne s'applique que dans le cas de la transmission et du transport du pétrole et des autres produits liquides de même que des hydrocarbures gazeux.

Ladite proposition est adoptée, sous réserve que la rédaction nouvelle en sera confiée au légiste (*voir le texte des amendements dans le huitième rapport*).

L'article 1, ainsi modifié, est étudié et approuvé.

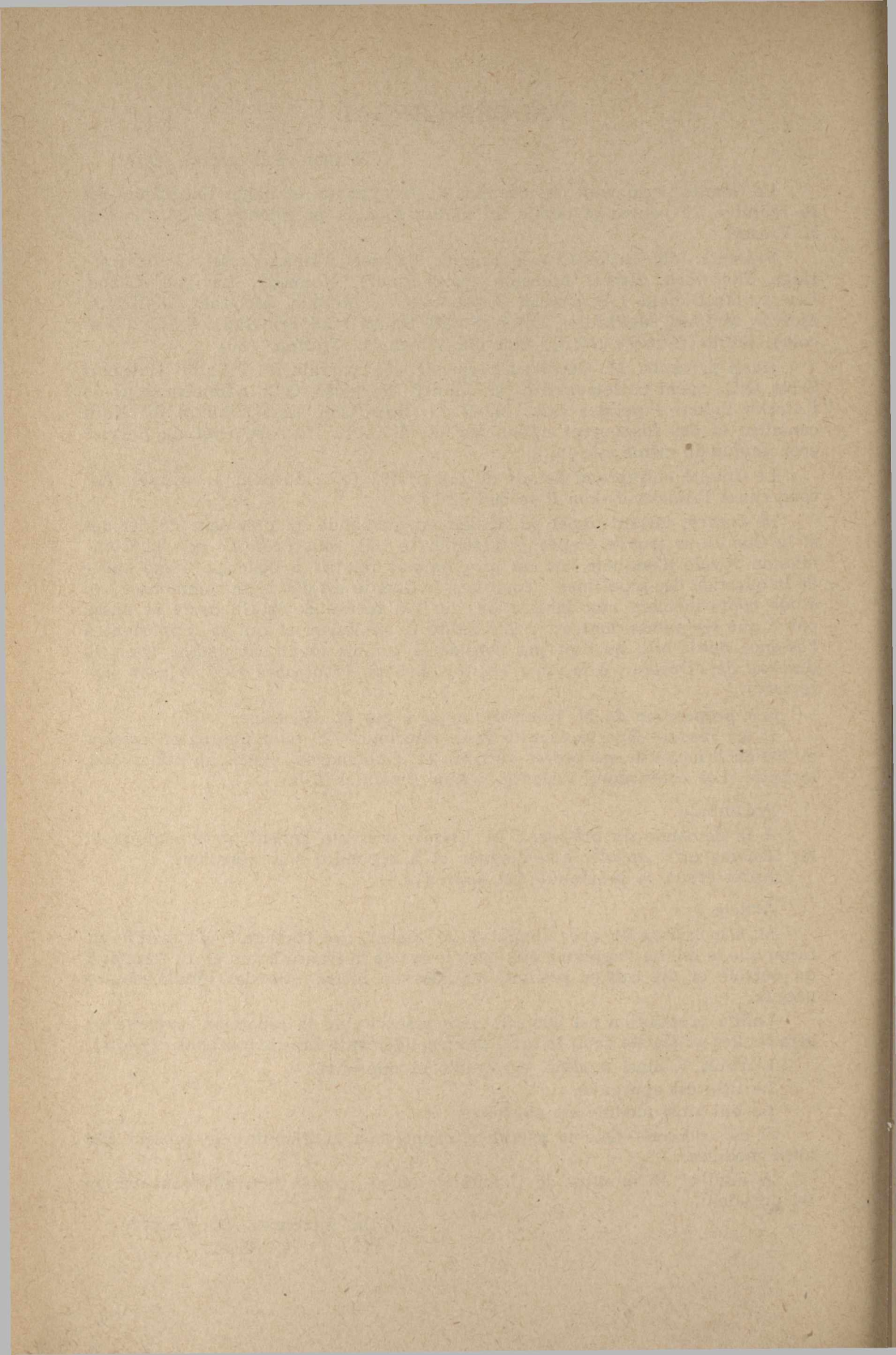
Le titre est approuvé.

Le bill ainsi modifié est approuvé.

*Il est ordonné*—Que le président rapporte à la Chambre le présent bill ainsi modifiée.

A midi et 15 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
A. Small.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 10 décembre 1957,  
10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Nous étudions ce matin le bill n° 102 (X-1 du Sénat), intitulé «Loi concernant l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*».

Nous en sommes au préambule.

Je demanderais au parrain du bill, M. Gordon Chown de s'avancer à la tribune.

M. LEWRY: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. On nous a informés à la Chambre que certains points relatifs aux bills ont été soumis à une commission royale, et que tout débat soulevé à la Chambre tombait dans la catégorie des questions *sub judice*. J'aimerais que vous décidiez si oui ou non la question qui nous intéresse entre dans cette catégorie.

Le PRÉSIDENT: Je pense, monsieur Lewry, que je vais demander l'opinion des membres du Comité sur ce point. Quelqu'un s'oppose-t-il à ce que nous abordions l'étude du bill ce matin

M. LEWRY: Je ne vois aucune objection; je ne fais que demander une décision.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, s'il s'agissait présentement d'un pipe-line en particulier, au sujet duquel une cour ou une commission royale aurait à se prononcer, la situation serait différente; mais aucune commission royale n'est saisie de l'objet du présent bill dans le moment.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De toute façon, je pense que cette question n'a aucun rapport avec le principe de la distribution des ressources naturelles ou de l'énergie au Canada. Le problème à l'étude est bien délimité: il s'agit seulement de l'emplacement d'un pipe-line déjà existant. La question ne tombe donc pas sous le coup de l'objection d'ordre général formulée par M. Lewry.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, c'est d'un bill privé dont il s'agit, et je doute qu'aucune commission connaisse de ce domaine.

M. WINCH: Le cas de la Compagnie de Téléphone Bell était identique.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): N'est-il pas admis que vous pouvez traiter n'importe quelle question relative aux pipe-lines, pourvu qu'elle ne porte sur aucun point susceptible d'être présenté sous forme de témoignage à une commission royale?

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, c'est exact.

M. McILRAITH: Sur ce point, je n'élève aucune objection; quant à l'aspect légal, cependant, je suis convaincu qu'il s'est glissé maintes imprécisions. Si vous vous proposez de rendre une décision, il serait bon que vous l'exprimiez en termes précis. Le mandat de la Commission Borden embrasse toutes les questions de principe relatives aux pipe-lines canadiens et aux sources d'énergie. Le texte du décret instituant la Commission laisse à désirer; il fait cependant vaguement allusion aux pipe-lines. Il a été affirmé à la Chambre, par le premier ministre, je crois,—bien que je n'aie pu retrouver la citation,—que nous étions ainsi empêchés de débattre à la Chambre des communes toute question relative aux pipe-lines. Il va sans dire que le Comité ne peut aller plus loin que la Chambre, et faire ce que celle-ci ne peut. Ses pouvoirs ne sont pas plus étendus que ceux de la Chambre. En ce qui concerne le bill dont nous

sommes saisis, le seul point en débat est la question de principe: il s'agit de savoir si le Parlement devrait octroyer aux pétitionnaires le droit de construire un pipe-line en dehors du Canada. Comme je dis, le gouvernement ne nous a aucunement indiqué comment nous devons aborder l'étude de ce bill.

J'ai attiré l'attention du chef du gouvernement sur ce point, parce que l'attitude adoptée à la Chambre dénote un illogisme évident. Ainsi, on vous dit que vous ne pouvez pas discuter certains pipe-lines, mais que, par contre, vous le pouvez dans le cas d'autres pipe-lines. Celui dont il s'agit présentement appartient à une entreprise privée; ainsi en est-il de tous les autres, comme celui de la compagnie Trans-Canada; tous, sauf un, appartiennent à des entreprises privées. Le principe demeure cependant le même. A mon avis, il serait bon de porter au compte rendu que le gouvernement adopte à tour de rôle deux attitudes différentes, qu'à la Chambre on soutient telle chose quand il s'agit des pipe-lines en général, et que, lorsque ce bill en particulier est soumis à l'étude, on affirme autre chose. Il semblerait que tout dépende de quel pipe-line il s'agit.

Il me reste encore une question préliminaire à soulever, mais je puis le faire après que nous aurons débattu le point soulevé par M. Lewry.

Le PRÉSIDENT: Ce bill a été renvoyé au Comité par la Chambre des communes. On nous a chargés de nous en occuper; de ce fait, nous avons les pouvoirs voulus pour procéder. Voilà ma manière de voir.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Le bill dont il a été question à la Chambre est celui auquel a fait allusion le député de Calgary-Sud (M. A. R. Smith), quand il s'est opposé à ce qu'on débatten le problème du pipe-line, parce que la Commission royale en était saisie. Mais l'Orateur a rejeté son objection et a affirmé que nous pouvions procéder, ce que nous avons fait.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est bien ce que j'ai compris.

M. WINCH: Personnellement, je ne m'oppose pas à ce que nous abordions l'étude du bill, mais je suis convaincu que certains points demandent à être éclaircis. Il y a quelques jours à peine, le bill relatif à la Compagnie de Téléphone Bell nous était soumis; c'était un bill privé, comme celui-ci. On nous a déclaré que parce que la Commission des transports était saisie de certaines questions afférentes au bill, il nous était interdit d'en faire l'étude. Le présent bill est aussi un bill privé; cependant quelqu'un a fait allusion à une commission royale, et c'est le premier ministre qui l'a fait, il y a quelques semaines.

J'ignore si vous vous en souvenez, monsieur le président, mais à ce moment-là, j'ai soulevé un point au sujet d'une compagnie qui fait de l'exportation en dehors du pays et j'ai allégué que, selon la législation canadienne, il n'était pas permis d'exporter des produits à un prix qui serait inférieur, aux États-Unis ou en dehors du Canada, à celui qui est en vigueur au pays. En guise de réponse, le premier ministre a dit que cette question relevait de la commission royale et qu'en conséquence j'enfreignais le Règlement. Vous comprenez pourquoi nous nous heurtons à des difficultés.

Le PRÉSIDENT: Je me souviens vous avoir entendu soulever ce point; vous aviez également parlé de la Compagnie de Téléphone Bell. La Commission des transports est en ce moment saisie d'une question bien précise, soit celle des taux de la Compagnie de Téléphone Bell.

M. WINCH: La Commission royale, selon le mandat dont on nous a parlé à la Chambre des communes, connaît des questions relatives au problème dont nous sommes saisis. Je ne soulève pas d'objection, mais je crois qu'il faut tenir compte de tous ces points.

M. HERRIDGE: Je propose que nous allions de l'avant, sous toutes réserves, mais que le président demande une décision à quelqu'un qui est en mesure de juger. C'est un point qu'il faut étudier.

Le PRÉSIDENT: C'est un point à étudier; après la réunion, j'en parlerai à l'Orateur de la Chambre et lui demanderai de rendre une décision sur ce point. (Voir la déclaration de l'Orateur, à la page 123 des Débats, 17 octobre 1957, édition non révisée.)

M. HERRIDGE: Merci.

M. MCPHILLIPS: Je n'approuve pas cette idée d'aller demander des décisions ailleurs, lorsque nous siégeons en comité, parce que ce n'est pas la façon dont nous devrions procéder. C'est vous qui devriez décider. La question de la Compagnie de Téléphone Bell est une tout autre chose.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. MCPHILLIPS: La question des taux n'était pas en cause. Vous avez dit que nous ne pouvions pas parler des taux. Le principe est le même dans le cas présent. On ne cherche en ce moment qu'à obtenir des pouvoirs de société commerciale. Ces pouvoirs sont sans valeur si la société n'obtient pas le permis nécessaire. Elle ne fait que demander des pouvoirs de société. Il ne fait pas de doute que nous connaissons de ce domaine. Si par suite de l'intervention de la Commission Borden, certaines restrictions sont imposées, la compagnie devra s'y soumettre, cela va de soi.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, êtes-vous d'avis que nous commençons à étudier le bill?

Des VOIX: D'accord.

M. KENNEDY: Je propose, avec l'appui de M. Herridge, que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 en français des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill n° 102, intitulé «Loi concernant l'Alaska-Yukon Pipelines Ltd.».

M. JOHNSTON (*Bow-River*): En faut-il une telle quantité?

M. FISHER: Tout dépend du nombre de bibliothèques auxquelles les exemplaires sont distribués. C'est le principe fondamental.

Le PRÉSIDENT: Je lis dans le bulletin quotidien de l'Imprimerie nationale que les exemplaires des procès-verbaux relatifs aux autres bills dont nous avons été saisis, sont en vente à 15c. pièce.

M. KENNEDY: Je suis d'avis qu'on en réduise le nombre à 500.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, 500 exemplaires? Si je m'en remets à notre secrétaire, 650 est la quantité minimum requise pour la distribution essentielle. Je pense donc qu'il vaudrait mieux nous en tenir à 700 exemplaires, si vous êtes d'accord.

(Assentiment)

Je demanderai maintenant à M. Gordon Chown, le parrain du bill, de bien vouloir présenter l'agent parlementaire, M<sup>e</sup> Cuthbert Scott, Q.C., de même que M<sup>e</sup> J. G. Porteous, Q.C., membre du conseil d'administration de la société.

M. MCILRAITH: Monsieur le président, avant que vous mettiez votre idée à exécution, je veux faire inscrire dans le compte rendu que j'ai demandé que le Comité ne siège pas avant que j'aie eu l'occasion de vous parler du choix d'une date convenable. Ce qui arrive maintenant, c'est que le moment qu'on a choisi pour réunir le Comité coïncide exactement avec celui où se tient un caucus du parti libéral. Cela entraîne un état de choses embarrassant. On a toujours fait preuve, dans le passé, d'un grand esprit de collaboration au sein du Comité, et je regrette qu'on ait choisi de siéger ce matin. L'heure est tout particulièrement inopportune aujourd'hui, et, comme j'avais fait une requête, j'aimerais que le compte rendu fasse état de cette démarche.

Le PRÉSIDENT: Oui. L'avis de convocation à cette réunion est inscrit dans les Procès-verbaux de la Chambre depuis jeudi dernier; par contre, je n'ai entendu parler du caucus libéral que ce matin, à 10 heures et dix minutes; il était alors trop tard pour décommander la réunion du Comité. M. McIlraith m'a abordé à ce sujet et je lui ai alors répondu qu'il avait été décidé que nous nous réunirions aujourd'hui ou demain. On a jugé très opportun de tenir la réunion aujourd'hui, alors nous nous sommes réunis aujourd'hui. Si M. McIlraith était entré en communication avec moi, hier peut-être, j'aurais pu changer le moment de la réunion. J'ai cru que l'avis de convocation avait été donné assez tôt pour qu'on ait le temps de présenter ses objections. Je demande maintenant à M. Gordon Chown de s'avancer.

M. CHOWN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je ne fais pas partie du Comité, mais on m'a demandé de me faire le parrain du présent bill et de le présenter en Chambre. C'est ce que j'ai fait il y a peu de temps; j'ai alors expliqué de mon mieux le motif du bill. Les remarques qu'a faites mon honorable ami, M. McIlraith, après mon exposé, de même que les questions qu'il a posées, m'ont intéressé. Nous avons aujourd'hui parmi nous M. Scott, l'agent parlementaire. Je lui demanderais de se lever.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Scott, voulez-vous venir s'il vous plaît?

M. CHOWN: Il a avec lui, comme principal témoin, un des membres du conseil d'administration, M. Porteous; il serait bon qu'il s'avance lui aussi.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, puis-je demander un éclaircissement? J'ai cru comprendre que le parrain du bill avait dit que la Commission des transports du Canada avait conseillé qu'on agisse ainsi.

M. CHOWN: Non, je n'ai pas dit cela.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Monsieur le président, puis-je demander un ce sujet? La Commission des transports du Canada s'est-elle déclarée d'accord?

M. CHOWN: Non. La Commission a suggéré de renvoyer l'affaire au Sénat et à la Chambre des communes pour fins de modification. Le bill a été adopté en deuxième lecture à la Chambre et renvoyé au présent Comité. Le tout doit être soumis, en temps opportun, à la Commission des transports du Canada qui l'étudiera à nouveau, quand le Comité en aura disposé. Il faut que l'affaire soit renvoyée à la Commission.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je comprends cela.

M. CHOWN: Nous avons également parmi nous M. Robertson, sous-ministre du Nord canadien et des Ressources nationales.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Robertson, voulez-vous vous approcher?

M. CHOWN: Il est accompagné de son adjoint, M. C. H. Herbert, chef du Service économique du ministère.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Herbert.

M. CHOWN: Monsieur le président, je n'ai rien à dire de plus et je vais laisser aux témoins le soin de répondre à toute question qu'on jugera bon de poser.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Chown.

M. WINCH: Puis-je savoir si les fonctionnaires fédéraux sont les porte-parole de la compagnie, ou s'ils sont ici pour répondre aux questions?

M. SCOTT: M. Robertson, le sous-ministre, représente le gouvernement. Étant donné que lors de la deuxième lecture du bill, certaines questions ont été posées en Chambre au sujet des pipe-lines de trois et quatre pouces, j'ai pensé que M. Robertson serait en mesure de répondre.

Permettez que je fasse un bref exposé des faits. M. Porteous, en plus de faire partie du conseil d'administration de la compagnie qu'il connaît à fond, est également avocat; il est donc encore mieux que moi au courant de la



question. J'aimerais toutefois rappeler aux membres du Comité que la société en cause, l'*Alaska-Yukon Pipelines Ltd.*, a été constituée en corporation l'année dernière, comme vous vous en souvenez, et que les membres qui constituaient le Comité au cours de la dernière session, ont examiné à fond les plans de la société et ont donné leur approbation. J'ajoute que sous le régime de la Loi sur les pipe-lines, adoptée il y a quelques années par le Parlement, avant que les pipe-lines deviennent si populaires, toute société intéressée aux pipe-lines doit au préalable obtenir de la Commission des transports du Canada l'autorisation de construire un pipe-line. La société doit soumettre ses plans et devis à la Commission et se plier à toutes les exigences de cette dernière et le reste. Afin d'éviter tout malentendu, j'ai apporté autant d'exemplaires que je pouvais en obtenir, soit 15, du jugement rendu par la Commission des transports du Canada. Celle-ci a rejeté, pour certaines raisons, la requête faite par la compagnie. Pour ne citer qu'une des raisons, disons que de la façon dont la Commission a interprété la loi constituant la société en corporation, elle était d'avis que la requérante n'était pas une compagnie habilitée, comme l'a si bien fait remarquer M. McPhillips, à construire le pipe-line proposé. Même si la compagnie avait établi le bien-fondé de sa demande devant la Commission, celle-ci, se faisant fort de son interprétation de la loi constituant la société, était d'avis qu'elle ne pouvait accéder à la requête. Ainsi, la première chose que la compagnie se devait de faire, c'était de s'adresser de nouveau au Parlement afin d'obtenir que la loi, adoptée l'année dernière et la constituant en corporation, soit modifiée de telle sorte qu'elle lui confère les pouvoirs voulus.

C'est tout ce que nous demandons en ce moment. Les notes explicatives du bill l'indiquent clairement. Le point qu'a soulevé la Commission des transports du Canada était bien méticuleux; le voici, je lis un extrait des notes explicatives.

La loi originale, adoptée l'an dernier, comprenait la réserve suivante:

A condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada.

Maintenant, comme M. Porteous vous l'expliquera, ce pipe-line sera installé en partie dans le Yukon et en partie en Alaska. Quand le Parlement a adopté le bill, l'année dernière, on avait généralement compris que le tronçon principal du pipe-line, en ce qui concerne le Canada, se trouverait complètement du côté canadien; mais il y aura également un tronçon en Alaska. La Commission a répondu par la négative, que le texte ne pouvait pas être interprété de la sorte. Comme nous comprenons le texte de la loi, disaient les membres de la Commission, le pipe-line principal s'étend en partie au Canada et en partie en Alaska, et vous n'êtes pas autorisés à construire pareil pipe-line. Voilà qui explique notre présence ici.

M. McILRAITH: Avec l'aide de ce témoin, je pense que nous pouvons faire disparaître la cause du malentendu. Il serait bon, je pense, que je rafraîchisse la mémoire des membres du Comité. Lorsque cette clause a été introduite, je crois, par M. Green, actuellement leader de la Chambre, le langage employé n'était pas celui dont on se sert habituellement quand il s'agit de bills concernant les pipe-lines. La restriction que comportaient les bills par lesquels les sociétés de pipe-lines étaient constituées, et qui obligeait celles-ci à construire en territoire canadien, n'était applicable qu'aux pipe-lines servant à la transmission du gaz. C'est ce qu'on avait fait remarquer dans le temps. Pour une raison ou pour une autre, les parrains du présent bill n'ont pas adopté le langage habituel. A deux reprises, j'ai moi-même attiré l'attention sur ce point. Pour être plus précis, je suis allé jusqu'à leur indiquer les expressions habituelles dont on s'était servi dans la rédaction des autres bills concernant les pipe-lines.

Il y a deux points sur lesquels je voudrais que le témoin fasse la lumière. Voici le premier: on a dit à plusieurs reprises, le hansard en fait foi, que la Commission des transports du Canada avait conseillé à la présente société de présenter une nouvelle requête au Parlement. Comme j'ai témoigné devant la Commission des transports du Canada, je pense qu'on ne rapporte pas les faits sous leur véritable jour et j'aimerais que le témoin nous dise ce qu'il en pense.

M. SCOTT: C'est peut-être, je pense, un mauvais choix de mots de la part de M. Chown; c'est tout simplement une erreur. Je me permettrai de dire qu'on avait donné très peu de temps à M. Chown pour se préparer sur la question. La Commission des transports du Canada ne nous a pas conseillé de présenter une nouvelle requête au Parlement, mais elle a tout simplement fait valoir que nous n'avions pas les pouvoirs voulus pour faire ce que nous nous proposons. Il n'y avait pour nous d'autre façon d'obtenir ces pouvoirs que de faire une nouvelle demande au Parlement.

M. McILRAITH: C'est peut-être vrai, mais il n'appartient aucunement à la Commission de vous conseiller de présenter une nouvelle requête au Parlement. La Commission ne s'est pas rendue à votre demande pour plusieurs raisons, et l'une d'elles était fondée sur le fait qu'en vertu de la présente clause, vous ne jouissiez pas des pouvoirs requis.

M. SCOTT: C'est exact.

M. McILRAITH: Je voulais que le compte rendu soit conforme à la vérité, parce qu'au cours d'autres débats au sujet des pipe-lines, on pourra se reporter au compte rendu; il importe donc, à mon avis, d'éclaircir ce point.

Voici l'autre point sur lequel je voulais interroger le témoin: je ne puis établir, à la lecture du bill modificateur, si vous désirez que demeure la clause limitative visant les pipe-lines destinés à la transmission du gaz. Pourriez-vous apporter quelques précisions sur ce point?

M. SCOTT: En guise de réponse, il suffit, je pense, de dire que la société en cause ne s'occupe pas du tout de gaz. Elle s'intéresse au pétrole seulement.

M. McILRAITH: Voilà le point.

M. SCOTT: Elle ne s'occupe que du pétrole.

M. McILRAITH: Pourquoi n'introduisez-vous pas la clause limitative habituelle concernant les pipe-lines de transmission de gaz, comme on l'a fait dans le cas de tous les autres bills privés depuis qu'on a précisé ce point?

M. SCOTT: A cela je répondrai que c'est ainsi que le bill avait été soumis au Sénat, mais le Comité sénatorial a jugé que la façon la plus expéditive de régler le problème, était de faire sauter la clause au complet. Nous ne nous occupons pas de gaz.

M. McILRAITH: Je vois très bien.

M. SCOTT: Nous n'avons pas l'intention de nous lancer dans ce domaine.

M. McILRAITH: Pourquoi demandez-vous les pouvoirs de société en vue de construire un gros pipe-line destiné à l'importation et à l'exportation du gaz, et à la transmission du gaz à l'extérieur du pays?

M. SCOTT: Comme vous le savez très bien, le commerce de la présente société...

M. McILRAITH: ... a trait à tout ce qui est pétrole.

M. SCOTT: Tout ce qui est pétrole, et il s'agit d'importer du pétrole du littoral de la mer afin d'approvisionner le Yukon, l'Alaska et les Territoires du Nord-Ouest.

M. McILRAITH: Il me faut expliquer, à l'intention de tous les nouveaux membres du Comité, que, depuis quelques années, tous les bills concernant les pipe-lines comportaient une clause identique à celle qu'on trouve dans la loi

actuelle, et que M. Scott vient de lire; mais cette clause ne s'appliquait qu'aux pipe-lines servant à la transmission de gaz. Maintenant je n'arrive pas en réalité à comprendre pourquoi la compagnie ne veut pas que la présente clause soit introduite.

M. SCOTT: Non. Cela s'explique, je pense, du fait que toutes les sociétés qui demandaient à être constituées en corporation avaient adopté, vous vous en souviendrez, un modèle général selon lequel était rédigé le bill concernant les pipe-lines, et c'est ce modèle qu'avait adopté la compagnie l'an dernier quand elle a été constituée en corporation.

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

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce que laisse sans doute sous-entendre l'honorable député de Winnipeg-Sud, c'est que c'était là le seul moyen de remédier à la situation; c'est pourquoi le bill a été renvoyé par la Chambre. Il faudrait, je pense, établir hors de tout doute que, tandis qu'il n'appartient pas à la Commission des transports de saisir de nouveau la Chambre de la substance du présent bill, il est évident que les pétitionnaires n'avaient pas le choix: il leur fallait se présenter de nouveau devant le Comité. C'est pourquoi ils sont ici ce matin. Si la rectification est faite simplement pour qu'elle soit inscrite au compte rendu, d'accord. Mais il ne faut pas qu'on laisse sous-entendre que l'exposé de M. Chown est inexact.

M. WINCH: Monsieur le président, il serait peut-être avantageux que nous posions quelques questions à M. Porteous avant qu'il témoigne. Pour ma part, j'ai de la difficulté à comprendre la note explicative, de même que la clause du bill même. La note explicative énonce bien clairement que l'amendement proposé n'a pour seul et unique but que de supprimer une restriction, puisqu'il vise un pipe-line destiné au transport du pétrole. Dans l'article lui-même, on trouve en noir et blanc l'expression "gaz naturel" et autres du genre. S'il est vrai que la société n'a en vue qu'un pipe-line destiné au transport du pétrole, celle-ci s'opposerait-elle à un amendement ou à un changement du texte même du présent bill modificatif, de sorte que la loi ne s'applique que dans le cas d'un pipe-line destiné au transport du pétrole, et en deuxième lieu...

M. SCOTT: Aimeriez-vous que je réponde à ceci tout d'abord?

M. WINCH: Je voudrais être mis au courant, parce que la société a présenté le bill original en vue de construire un pipe-line seulement et uniquement en territoire canadien, mais celle-ci a découvert qu'il lui faut franchir la frontière. Ce pipe-line servira-t-il uniquement et simplement de ligne de transmission qui pénètre en territoire canadien et en ressort, ou y aura-t-il des embranchements destinés à l'approvisionnement de pétrole en dehors du pays? Voilà qui change assez les choses.

M. SCOTT: Oui, monsieur.

M. WINCH: Et vous-même et M. Porteous allez clarifier ces deux questions, je l'espère.

M. SCOTT: Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais demander à M. Porteous de répondre.

M. McILRAITH: Je crois qu'il n'est que juste de dire que cette société n'a rien changé de ses vues en ce qui concerne le pipe-line qu'elle projette de construire. Son intention a toujours été de construire le pipe-line de la région de Haines jusqu'à la jonction de Haines,—de l'Alaska à l'intérieur du Canada. Je fais mention de cela, au cas où votre question aurait été la conséquence de mes remarques.

M. WINCH: C'est uniquement à cause de l'exportation du gaz ou de l'huile, à certains prix, que j'ai posé ma question.

Le PRÉSIDENT: Je pense, messieurs, que M. Porteous va expliquer le bill.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il y a ici plusieurs nouveaux membres du Comité et avant de commencer à interroger M. Porteous, si celui-ci nous expliquait quelque peu le but qu'entend poursuivre la société projetée, je pense que cela rendrait nos questions plus claires.

LE PRÉSIDENT: C'est ce que j'allais dire, monsieur Smith. Une fois que M. Porteous aura démontré le but de la société, je pense que les choses paraîtront plus claires à tous les membres.

**M. J. G. Porteous, *Alaska-Yukon Pipelines Limited*, est appelé.**

LE TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, la constitution en corporation de l'*Alaska-Yukon Pipelines* a été la première étape de l'exécution d'un programme général visant à distribuer et lancer sur le marché des produits du pétrole, dans le Territoire du Yukon ainsi que dans la région de Fairbanks, dans l'Alaska.

Tel a été le premier pas d'un programme général dont la première étape, la distribution, est en voie d'exécution. La troisième étape projetée est la construction d'une raffinerie.

Maintenant, le pipe-line que nous demandons ou que nous avons l'intention de construire (de fait, nous avons, d'après notre constitution, le pouvoir de construire, jusqu'à ce que la Commission des transports en eût décidé autrement), part de Tidewater, en Alaska, dans l'enclave alaskienne, pour continuer sur une distance de quelque 160 milles, dont environ 40 milles en Alaska et 18 milles en Colombie-Britannique; une petite partie passe en Colombie-Britannique et le reste dans le Territoire du Yukon, jusqu'à un endroit connu sous le nom de jonction de Haines. La jonction de Haines est l'endroit par où passe actuellement un des pipe-lines du réseau Canol. L'idée générale de cette mise sur le marché a été de se relier au réseau Canol actuel, construit pendant la guerre par les Américains. Il appartient encore aux Américains, mais il est construit (M. Robertson en sait plus long que moi à ce sujet) et il va finir par être rendu au Canada, d'après un traité, et il sera utilisé pour pomper les produits pétroliers depuis Haines jusqu'au nord et à l'ouest de Fairbanks, et de Haines à Whitehorse. Une fois complétés les grands travaux de réfection d'une partie du réseau Canol, celui-ci pourra aller plus loin vers l'est jusqu'au lac Watson (qui est situé sur la frontière du Territoire du Yukon et de la Colombie-Britannique), le territoire du nord.

M. Smith (*Simcoe-Nord*):

D. Où puisez-vous le pétrole?—R. J'y arrive. Pour avoir du pétrole du Yukon, il faut qu'il vienne par mer. C'est la seule façon de l'avoir, et il faut passer par l'Alaska, parce que tous les ports se trouvent dans l'Alaska, tout le long de la côte. La seule façon est de passer par les ports de l'Alaska où le pétrole est apporté par des pétroliers. Il se peut que ce soit du pétrole de l'Alberta, ou encore de l'Indonésie ou de la Californie. Bref, c'est celui qui est offert au meilleur taux. Il n'est nullement question de puiser aux ressources naturelles du Canada. Il s'agit d'un projet de distribution commerciale.

Il se pourrait que le pétrole fût ainsi mis sur le marché. Il se peut fort bien qu'à un certain moment l'on raffine du pétrole que nous pourrions vendre là-bas. Mais le rôle de notre société est d'importer soit du pétrole brut soit des produits raffinés du pétrole au Canada, au Yukon. Il s'agit d'importation pour distribution, non d'exportation. A cause de l'enclave alaskienne, il faut nécessairement que nous partions de l'Alaska. Lors de l'adoption du bill, l'an dernier, et j'ai l'intention d'en prendre la responsabilité, je n'ai vu nulle difficulté au sujet des conditions, car pour se conformer à la loi de l'Alaska, nous devons fonctionner par l'entremise d'une société de l'Alaska, tout comme

d'après la loi du Canada il faut que ce soit une société canadienne qui fonctionne au Canada. Conséquemment, les quelque 40 milles de pipe-line devant passer par le territoire de l'Alaska appartiendraient à une société de l'Alaska, qui en ferait l'exploitation.

Il est vrai que ce sont là deux tronçons réunis ensemble, mais en fait, c'est une même unité établie dans un but, tout comme le pipe-line interprovincial qui va de la côte ouest jusqu'aux États-Unis. Il est entendu que c'est une société américaine qui en est propriétaire en territoire américain. La proposition en revient ensuite au Canada. C'est ce que nous entendions faire au sujet de l'*Alaska-Yukon Pipelines Company*: l'élément principal du pipe-line devait rester au Canada, parce que nous ne pouvons aller qu'à la frontière, mais la Commission des transports a, comme elle le dit, été d'avis que c'était un seul pipe-line.

A son avis, et je ne suis pas d'accord avec sa manière de voir, nous n'avions pas de pouvoir commercial, en ce qui concerne l'Alaska. Je n'étais pas de son avis là-dessus. Tel n'était pas mon avis, mais c'était le sien et c'est ce qu'elle nous a dit dans son jugement. Il est pourtant évident que cela ne nous empêche pas de revenir devant elle. Effectivement, elle se trouve à nous recommander de revenir devant le Parlement pour demander de modifier la charte que nous avons obtenue. La Commission a clairement signifié qu'une clause devait être supprimée avant de nous présenter de nouveau devant elle et c'est la raison pour laquelle nous sommes encore devant le Parlement, cette année, pour surmonter ce que nous pourrions qualifier d'obstacle d'ordre technique, de nature à empêcher l'exécution du projet.

Il n'y aurait aucune difficulté, s'il ne nous fallait pas pénétrer dans l'Alaska. Il s'agit simplement d'un problème d'ordre géographique, et quand j'ai préparé le bill pour le présenter au Sénat, j'ai fait exactement ce que M. Winch avait dans l'idée. La seule modification que j'ai apportée à la clause a été d'enlever ce qui se rapportait au pétrole. En revoyant le bill original, à la clause en question, vous constaterez que la modification a consisté à biffer les mots "et le pétrole". En ce qui concerne le gaz, cette restriction a donc demeuré.

Pour des raisons à eux, les membres du Comité du Sénat n'ont pas aimé la façon dont nous avons procédé, et ils ont fait autrement. La façon de procéder qu'ils ont choisie a été satisfaisante pour la société requérante. Nous n'avons rien objecté, je vous le dis en toute franchise. Nous sommes très contents de revenir à la modification première, si le présent Comité pense que c'est préférable. Quant à nous, le résultat est le même. En somme, la seule raison que nous avons de conserver la mention du gaz, c'était de suivre l'exemple d'une douzaine d'autres chartes de ce genre. L'article 6 est exactement le même que pour le *Yukon Pipeline*, *Trans-Border* et quatre ou cinq autres. Il y a eu une formule établie, et nous n'avons pas tenté d'y changer quoi que ce fût, de crainte de susciter plus de difficultés. Quant à garder la restriction au sujet du gaz, cela ne nous intéresse nullement et ne nous intéressera jamais. Cela est tout à fait sûr. Le Sénat m'a retiré l'affaire des mains en proposant une modification de son choix.

D. Il s'agit d'une société de commercialisation?—R. Oui, uniquement pour la distribution des produits du pétrole.

M. Winch:

D. J'apprécie les réponses du témoin. Elles clarifient bien des choses. Ai-je raison de croire que, pour le moment du moins et pour quelque temps encore, vous n'avez pas l'intention de faire le commerce du pétrole uniquement du côté canadien de la frontière. Vous faites strictement du commerce. Les

produits que vous voulez mettre sur le marché passent la frontière de l'Alaska? —R. En ce qui concerne le pipe-line, celui-ci sera alimenté de Tidewater jusqu'à Haines, en Alaska. Une fois que nous aurons réussi à apporter le produit du pétrole à la jonction de Haines, où se trouve le point de distribution, nous aurons introduit le produit non seulement sur le marché du territoire du Yukon et peut-être de la Colombie-Britannique mais aussi sur celui de l'Alaska, dans la région de Fairbanks.

D. M. Porteous nous dira-t-il quels sont les actionnaires de l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited* et si l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited* est propriétaire de la partie qui emprunte le territoire de l'Alaska, sur une distance de 40 milles? —R. Nous avons constitué en corporation une société américaine, qui n'a pas encore été organisée. Nous n'avons obtenu que la charte. Nous avons demandé un permis, mais, à la vérité, il s'agit surtout d'un droit de passage sur les terres du Département américain de l'Intérieur.

D. La société qui va fonctionner dans cette partie de l'Alaska sera une filiale appartenant entièrement à l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited*. —R. Exactement.

D. Comment vos actions de l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited* sont-elles réparties? —R. A part les six administrateurs qui, à cette heure, possèdent une action chacun, 100,000 actions ont été émises à l'*Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*, la société distributrice, celle qui fait le commerce.

D. Qui possède les actions? —R. L'*Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*.

D. Les actions sont-elles aux mains d'un grand nombre de gens ou d'un petit groupe? Voilà ce que je veux dire. —R. Il y a six actions qui ont été émises au nom des directeurs et 100,000, en faveur de l'*Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*. Cette dernière est une société appartenant au public et dont les actions ont été vendues et distribuées parmi le public de tout le Canada, l'an dernier. Il n'y a donc nulle action du pipe-line aux mains du public, car, en ce moment, il n'a rien à offrir.

D. Je ne sais pas encore quels sont les propriétaires de la société en question. Sont-ce les six administrateurs?

Le PRÉSIDENT: Il y a ici une liste.

M. Winch:

D. Nous n'avons pas cette liste, monsieur le président. —R. Je puis vous dire qui sont les administrateurs.

D. Les propriétaires sont-ils des particuliers ou des sociétés au Canada? —R. Il y a 100,006 actions en circulation, à l'heure actuelle. Les 100,000 actions appartiennent à l'*Alaska-Yukon Refiners and Distributors Limited*, qui est une société de l'Alberta.

D. Qui sont les administrateurs? —R. Voici: M. Sparling, d'Edmonton, M. Drury, de Montréal, M. Duggan, d'Edmonton, le vice-maréchal de l'Air Guthrie, de...

D. De Victoria? —R. Non, il vient d'Edmonton. Il y a ensuite M. Rogers, de Montréal, et moi-même. Voilà quels sont, dans le moment les administrateurs de l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited*.

D. Une autre question, monsieur le président. D'après ce que vous dites, je présume que vous avez l'intention de construire une raffinerie dans le territoire du Yukon? —R. Oui, nous en avons l'intention.

D. Parce que vous faites l'importation du pétrole brut, en le faisant passer par l'Alaska, vous ne pouvez y faire passer de l'essence riche en octane, seulement du pétrole brut. Avez-vous l'intention d'établir une raffinerie et de briser

le monopole de l'*Imperial Oil*, ce que j'espère?—R. Nous avons un associé dans cette affaire de distribution, et nous essayons de briser le monopole de quelqu'un, je ne saurais dire s'il s'agit de l'*Imperial Oil*. A la vérité, l'endroit où s'élèvera la raffinerie que l'on projette sérieusement et à laquelle travaillent déjà les ingénieurs civils se trouve à la jonction de Haines.

M. McIlraith:

D. Dans l'Alaska?—R. Non, au Yukon.

M. Winch:

D. Dans le territoire du Yukon?—R. Oui, tout à fait dans le Yukon, et si la raffinerie se construit, le pipe-line y apportera tout simplement le pétrole brut.

M. Smith (Calgary-Sud):

D. D'après mes souvenirs, et vous me le rappelez maintenant, vous avez récemment offert, ou vous êtes sur le point de le faire, des actions garanties qui, dans une certaine mesure ou en grande partie, seront vendues au Canada?—R. Probablement.

D. Ont-elles été offertes?—R. Non.

D. Je crois que M. Eric Duggan, un des administrateurs, sera l'un de ces financiers.—R. Oui, il est l'un de ceux qui vont s'occuper de cette affaire.

M. Johnston (Bow-River):

D. Une question me vient à l'esprit. Y a-t-il, en ce moment, d'autres sociétés qui font la distribution de ces produits, dans la même région?—R. Oui. Il y a une société dont le nom est *British-Yukon Navigation* et qui est, je pense, une filiale de la *White Pass and Yukon Railway Corporation*.

D. La *British American Oil Company* ou l'*Imperial Oil Limited* font-elles de la distribution là-bas?—R. *Royalite* en fait.

D. Dans quelle situation votre société se trouvera-t-elle quand elle aura à faire face à la concurrence des compagnies plus considérables?—R. Nous croyons que nous pouvons exercer la concurrence.

D. Monsieur le président, en ce qui me concerne, le point que l'on soulève est fort important. Je dois admettre que c'est là une question importante qui s'élève dans mon esprit. Si cette compagnie réussit à faire adopter le bill et qu'elle commence ensuite la construction, elle va avoir à faire face à la concurrence de plus grosses compagnies comme la *Royalite*, la *British American Oil* et l'*Imperial Oil* et je pense que l'expérience a prouvé qu'il est impossible de supporter une telle concurrence.—R. Puis-je vous interrompre? Vous vous méprenez. La *Royalite* est notre associée dans le commerce courant. Nous travaillons avec elle.

D. De quelle façon est-elle votre associée? Possède-t-elle une partie de la compagnie?—R. Non. Selon des ententes relatives à la location à bail de nos services, conformément à un contrat fort intéressant, la *Royalite* nous fournit du pétrole que nous transportons et qu'elle distribue. Il y a aussi d'autres filiales qui font la distribution. Ce n'est pas la compagnie du pipe-line qui fait cela, mais bien la compagnie de raffinerie.

M. Smith (Simcoe-Nord):

D. Avez-vous dit que la *Royalite* vous fournit du pétrole?—R. Par l'entremise d'acheteurs de l'extérieur.

M. Winch:

D. Qui doit construire la raffinerie?—R. *L'Alaska-Yukon Refiners and Distributors*.

M. Johnston (Bow-River):

D. Dans quelle situation vous trouveriez-vous si la *Royalite* cessait de vous fournir du pétrole?—R. C'est la compagnie la plus importante. Elle achète le pétrole en quantités contenues dans des pétroliers.

D. Mais en supposant qu'elle discontinue de vous en fournir?—R. Nous pourrions en acheter nous-mêmes.

D. J'ai commencé ici l'interrogatoire, monsieur le président, et je crois que nous devrions avoir un document quant à la responsabilité financière de la compagnie, car il me semble que notre comité a une responsabilité envers le public. Si nous faisons adopter le bill et laissons se constituer en corporation une société qui, dans l'espace d'un an, deux, peut-être, sera forcée de fermer ses portes, les gens qui auront acheté des actions ne se trouveront-ils pas alors en mauvaise posture? Je pense qu'il appartient à notre Comité de voir si oui ou non la société a elle-même la solidité financière suffisante pour continuer l'entreprise et exécuter son projet.—R. Quant à cela, en ce qui concerne la compagnie du pipe-line, je ne veux pas mettre en doute le rôle du Comité, mais il s'agit ici d'une chose dont se soucie beaucoup la Commission des transports qui exige des preuves valables avant d'accorder un permis pour construire et exploiter le pipe-line. Maintenant, nous ne pouvons pas fournir la finance si nous n'avons pas tout d'abord le pouvoir nécessaire pour faire ce que nous voulons faire. Une fois le bill adopté et par le Comité et par la Chambre, alors il nous sera loisible de faire une nouvelle demande à la Commission des transports en lui décrivant, comme nous l'avons déjà fait une fois, le projet, les frais, le plan, le mode de financement et aussi en lui exprimant notre opinion quant aux perspectives commerciales de la région et à la possibilité de rendre l'entreprise suffisamment rentable. Le mode de financement est une chose qui doit venir ensuite. Nous ne saurions vous renseigner maintenant à ce sujet car il n'y a encore rien d'arrêté.

D. Et comment projetez-vous de financer, une fois que votre demande sera faite à la Commission des transports?—R. Du point de vue de la compagnie de pipe-line, la façon normale de procéder, selon les marchés, c'est d'obtenir, au moyen d'emprunts ou d'obligations, une bonne partie de l'argent nécessaire à acquitter le coût du pipe-line. Pour le reste, il faut trouver des fonds autrement. Après les discussions que nous avons eues, l'impression, en général, a été que nous pouvions continuer. Un certain nombre de gens se sont montrés intéressés au financement de cette affaire, mais il s'est agi surtout de démarches provisoires. Jusqu'à ce que tout soit en ordre, que nous ayons le pouvoir de faire des affaires, nous ne pourrions passer de contrat définitif avec qui que ce soit.

D. La Commission des transports s'est-elle montrée satisfaite des moyens financiers dont vous disposez pour réaliser votre projet?—R. L'an dernier, nous avons soumis des preuves à la Commission et, à ce moment-là, nous avions des garanties, mais cela se passait il y a un an.

D. Quel a été l'avis de la Commission à ce moment-là?—R. Elle n'a fait aucune remarque à ce sujet. Elle a soulevé la question du marché. Il y a eu force discussions là-dessus et, dans son jugement, elle a laissé entendre qu'elle ne savait pas trop si nous pouvions faire bonne figure sur le marché. Maintenant, nous croyons que nous pouvons surmonter cette difficulté. Quand nous nous présentons devant la Commission, il nous faut avoir une entente de garantie, non pas seulement en ce qui a trait au coût de l'entreprise, mais aussi en ce



qui a trait au financement de ce coût, et il faut que l'entente soit en vigueur à ce moment-là. Il se peut que nous ne nous présentions pas devant la Commission de nouveau avant les mois de juin, juillet ou août.

D. Il faut que vous montriez à la Commission des transports des preuves de votre solidité financière?—R. C'est la condition *sine qua non*.

D. Quand vous avez présenté votre dernière demande à la Commission, celle-ci a-t-elle approuvé vos moyens financiers?—R. Elle n'a fait aucune remarque à ce sujet. En tout premier lieu, elle a rejeté la demande, sur la question de capacité commerciale. Elle a émis des doutes assez sérieux quant au marché possible.

D. Elle n'a fait aucune remarque au sujet de vos moyens de finance?—R. Il n'a pas été question de cela dans le jugement.

D. Était-ce parce que, de toute façon, la demande devait être rejetée?—R. C'est possible.

*M. McIlraith:*

D. Je pense qu'il serait juste de conclure que la demande a été refusée pour d'autres raisons et qu'il n'y avait alors pas lieu de s'occuper de la question des finances. Il me souvient que l'on ne s'en est pas occupé du tout.—R. En se prononçant sur notre demande, la Commission n'a rien dit quant au coût de la construction et aux frais d'exploitation comme nous les avons soumis.

*M. Fisher:*

D. Y a-t-il des administrateurs de votre société qui soient en même temps administrateurs de la *Royalite Oil Company*?—R. Non.

D. Voici un extrait de la page 13 du jugement de la Commission des transports:

Si la requérante ne réussit pas à s'arranger de façon à utiliser le réseau Canol conjointement avec son propre pipe-line et, partant, si son pétrole doit être transporté de la jonction Haines par la grande route, nous ne croyons pas que tout le transport à effectuer soit suffisant pour justifier la possibilité d'un pipe-line au point de vue économique.

Les déclarations que vous avez faites cadrent-elles dans tout cela, soit que vous ne pouvez prouver ce point en particulier, jusqu'à ce que vous vous soyez arrangés pour utiliser, dans l'interval, le réseau Canol, à titre d'essai?—R. Quand nous nous sommes présentés devant la Commission, nous avons une lettre de M. Robertson, le sous-ministre du Nord canadien, disant que si le réseau Canol était remis aux mains du Canada, le ministère du Nord canadien serait disposé à nous le louer ou à conclure une entente de façon que les pipe-lines de deux et de trois pouces soient utilisés par nous, comme faisant partie de notre projet. Le pipe-line de quatre pouces dont M. McIlraith est mieux au courant que moi, bien que je l'aie vu, devait être considéré séparément par l'entreprise de pipe-lines de Whitehorse et du Yukon.

M. McILRAITH: Si le pipe-line de trois pouces nous est remis par les autorités américaines, je crois qu'il est évident que la compagnie requérante pourra l'exploiter à bail ou autrement.

M. WINCH: Est-ce vrai que ce pipe-line va vous être remis?

M. R. G. ROBERTSON (*sous-ministre du Nord canadien et des Ressources nationales*): La situation est celle qu'a indiquée M. Porteous. Les pipe-lines Canol ont été construits par étapes, durant la guerre. Ils ont fait le sujet d'environ huit accords différents et fort compliqués. Tout cela comprend une raffinerie à Whitehorse, un pipe-line qui va de Norman Wells, dans les Territoires du Nord-Ouest, jusqu'à Whitehorse, un pipe-line qui va de Whitehorse à

Skagway, sur la côte de l'Alaska, un autre qui va de Whitehorse à Fairbanks et encore un autre qui va de Carcross au lac Watson, dans le Yukon. Le pipe-line allant de Norman Wells à Whitehorse a cessé de fonctionner vers la fin de la guerre pour passer en d'autres mains. Le pipe-line de deux pouces qui va de Carcross au lac Watson ne fonctionne plus depuis quelques années, et personne n'en a encore pris la direction, sinon le gouvernement des États-Unis. Les autres pipe-lines fonctionnent encore et il y a des négociations en cours, entre le Canada et les États-Uni, à leur sujet. Il s'agit de la partie de ces pipe-lines qui passe au Canada et qui doit appartenir au Canada. Les négociations ne sont pas terminées.

Une question a été soulevée, il y a quelque temps. On a voulu savoir ce qu'il adviendrait des pipe-lines qui passeraient aux mains du Canada. Diverses sociétés qui portaient un intérêt notoire à cela ont voulu savoir ce que l'on entendait faire de tous ces pipe-lines, ou des parties d'entre eux, si ces pipe-lines redevenaient la propriété du Canada. D'après l'attitude prise par le ministère du Nord canadien et le gouvernement, l'intérêt primordial, en ce qui concerne le Canada, c'est de faciliter le ravitaillement du Territoire du Yukon en produits du pétrole à des prix raisonnables. Je pourrais ajouter qu'il existe une obligation de maintenir ces pipe-lines en état de fonctionner, à moins que la Commission permanente canado-américaine de défense ne déclare qu'ils ne sont plus requis pour la défense. Nulle déclaration de ce genre n'a été faite.

Le gouvernement antérieur a étudié la question et en conséquence de cette étude, j'ai, en 1956, écrit à la compagnie de chemin de fer *White Pass and Yukon* pour l'informer que le gouvernement, une fois que les pipe-lines lui seraient remis, serait disposé à louer, moyennant certaines conditions, le pipe-line de quatre pouces qui va de Whitehorse à Skagway au réseau de *White Pass and Yukon*. J'ai aussi écrit à l'*Alaska-Yukon Refinery and Distributors Limited* pour lui dire que le gouvernement serait disposé à lui louer le pipe-line de trois pouces qui va de Whitehorse à la frontière de l'Alaska, ainsi que le pipe-line de deux pouces.

La décision a été de nouveau soumise au gouvernement actuel, en juillet, cette année, afin que la position fût clairement connue, avant de poursuivre les négociations avec les États-Unis. Le gouvernement actuel a confirmé les propositions faites.

M. WINCH: Nous avons donc un accord avec l'*Alaska-Yukon Pipelines* qui a été confirmé par le gouvernement et par la société.

M. ROBERTSON: Il n'y a pas encore d'accord, car tout dépend de la remise du pipe-line aux mains du Canada.

M. WINCH: Il y a une entente tacite?

M. ROBERTSON: Oui.

M. Smith (Calgary-Sud):

D. J'ai une question à poser concernant les relations avec la compagnie Canol. Et je veux ensuite demander si vous avez déterminé ou non les perspectives de consommation en gallons.

M. PORTEOUS: Je vais répondre de mémoire. Nous avons fait divers relevés et la *Royalite* en a aussi fait un. Au Yukon, le chiffre a été d'environ 25 millions de gallons de produits du pétrole, soit de l'huile à moteur diesel, de l'huile combustible et de l'essence. Dans la région de Fairbanks, que nous nous proposons de servir avec le même réseau, la capacité d'absorption du marché sera bien plus élevée. Malheureusement, je n'ai pas ici les renseignements donnés à la Commission, mais le chiffre était un peu plus élevé, environ 30 millions de gallons. Telle était la quantité prévue en 1955-1956.

D. La Commission des transports a-t-elle été d'avis que vous aviez surestimé le marché?—R. Elle a dit que les renseignements n'arrivaient pas à la convaincre que le débit sera suffisant. La *White Pass* a estimé la quantité de produits du pétrole qu'elle distribuait et elle prétend vendre 97 p. 100 des produits du pétrole écoulés au Yukon. Son chiffre était d'environ 18 millions.

*M. McIlraith:*

D. Je pense qu'au Yukon le chiffre était un peu au-dessous de 16 millions de gallons?—R. Je ne saurais dire si la *White Pass* vendait ou non 97 p. 100. Quoi qu'il en soit, nous nous proposons de réduire ce pourcentage à environ 10 p. 100, si nous le pouvons.

*M. Smith (Calgary-Sud):*

D. Vous vous attendez à un taux appréciable d'augmentation?—R. Oui.

D. Ne voudriez-vous pas donner une idée de ce que ce serait?—R. Les prévisions de l'augmentation, avec les années, des quantités transportées sont fondées sur les meilleurs calculs possibles au point de vue économique et au point de vue technique.

D. Voulez-vous expliquer brièvement le lien qui existe entre l'organisation de votre pipe-line et celle de la distribution. Vous intéressez-vous surtout au transport du pétrole par pipe-line ou si vous voulez aussi vendre le produit raffiné au détail?—R. Le pipe-line ne constitue sans doute qu'un des éléments de l'entreprise tout entière. S'il n'y avait pas cette petite partie du territoire de la Colombie-Britannique, où nous devons passer, et qui ne nous rapporte rien, nous n'aurions pas eu à nous présenter devant votre Comité car nous n'aurions pas à satisfaire aux exigences de la Loi sur les pipe-lines. Voilà la raison pour laquelle nous sommes ici. A la vérité, le pipe-line est une des installations prévues par le programme.

D. Il comprend la construction de raffineries, plus la distribution.—R. Oui.

*M. Leboe:*

D. Pour satisfaire notre curiosité, pourriez-vous nous dire quel développement s'est produit et quelles explorations se sont faites au nord de la Colombie-Britannique qui puissent toucher le pipe-line que vous projetez, conformément au présent bill?—R. Dans le nord de la Colombie-Britannique?

D. Oui, et au Yukon.—R. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, il est probable que nous nous en désintéresserions. Cela ne serait pas profitable.

D. Vous avez parlé d'aller jusqu'au lac Watson qui est situé tout près de la frontière.—R. Oui.

D. Je voulais parler des champs pétrolifères de la région, qui semblent progresser et où, chaque année, de nouveaux puits entrent en exploitation.—R. De fait, la raison pour laquelle nous parlons du lac Watson, c'est parce que là se trouve la limite où nous puissions nous rendre, au point de vue économique. Les produits du pétrole en provenance du sud empruntent la route de l'Alaska, avec les frais qui en résultent. Ce transport ne va guère plus loin que le lac Watson. Il est plus avantageux, pour ravitailler le nord de la Colombie-Britannique, de se servir de la route de l'Alaska depuis le fort Saint-Jean ou le fort Nelson.

D. Je crois savoir que la région du nord se développe sensiblement et il peut arriver un moment où l'ancienne canalisation pourra être utilisée, mais en sens inverse. Est-ce une chose à laquelle la compagnie a songé?—R. A vrai dire, je ne suis au courant d'aucune exploration pétrolière qui pourrait avoir pour nous d'importantes répercussions, sauf près de Seward, en Alaska où on a découvert un nouveau champ pétrolifère. Dans le Territoire du Yukon, il se

fait beaucoup de recherches minérales, mais je n'ai pas entendu parler de sondages à la recherche de pétrole, sauf du côté de l'est, mais sûrement pas près de nous.

D. On est allé jusqu'au fort Nelson, vers le nord.—R. S'il était possible de transporter du pétrole dans cette direction il n'y aurait qu'à faire fonctionner les pompes en sens inverse.

*M. Winch:*

D. Monsieur le président, permettez-moi de dire combien j'ai apprécié le souci du détail et la parfaite honnêteté des réponses de M. Porteous. Il est certain que ces renseignements nous sont bien utiles. J'aimerais poser une autre question. Advenant l'adoption du présent bill par lequel vous demandez un changement de votre constitution qui est devenu nécessaire à cause des 40 milles de pipe-line situés dans le territoire de l'Alaska je présume que la compagnie va alors chercher à obtenir de l'argent. Voici ce que je veux demander à M. Porteous. Lorsque le bill sera adopté, s'il l'est, et que lui, M. Porteous, commence à exécuter les projets de sa compagnie et qu'il se mette en quête de fonds, va-t-il lancer un appel sur le marché public ou la totalité ou une partie des actions ou obligations (quelle que soit l'expression employée) seront-elles offertes aux actionnaires actuels de l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited*, avec un rabais sur le prix du marché ou bien à la valeur nominale?—R. L'*Alaska-Yukon Pipelines Limited* projette de faire ce que l'on appelle un financement provisoire. Il s'agit de se procurer des fonds pour l'étape à venir, soit compléter les travaux de génie, terminer les négociations et nous préparer à présenter notre demande à la Commission. Ce seront des actions de l'*Alaska-Yukon Pipelines Limited* que l'on a l'intention d'offrir aux actionnaires de l'*Alaska-Yukon Refineries and Distributors Limited*.

D. Y aura-t-il un rabais sur le taux?—R. Non.

D. Les dépositions faites à propos de bills antérieurs...—R. Je vois ce que vous avez à l'esprit. Un prix pour l'offre au public sera établi. Nous ignorons lequel. Tout dépendra des conditions du marché à ce moment-là. Je crois qu'il sera question d'un rabais quelconque pour l'*Alaska-Yukon Refineries and Distributors Limited*.

D. Avez-vous une idée de ce que sera ce rabais?—R. Non, pas encore. La société en question fait déjà partie de l'entreprise. C'est là la raison. Ses actions ont été vendues au public et nous voulons offrir à ceux qui font partie de l'entreprise une meilleure chance de persévérer, je veux dire les actionnaires actuels.

*M. Smith (Simcoe-Nord):*

D. Monsieur Porteous, vous projetez de faire des affaires dans une région qui est en ce moment le domaine presque exclusif d'une société commerciale, n'est-ce pas?—R. Je dois dire que je me suis rendu à Whitehorse, cet automne, et je suis allé à la jonction de Haines. D'après ce que j'ai remarqué, il y a divers postes, le long de la route, soit des postes de la *British-Yukon Navigation*. Cependant, cette dernière n'a aucun intérêt dans la région de Fairbanks. Mais il y en a d'autres, et je pense qu'il y a une filiale de la *Union Oil*. D'autres compagnies font des affaires dans cette région. Il y aura donc de la concurrence, cela ne fait aucun doute.

*M. McIlraith:*

D. Je pense que vous devriez aller un peu plus loin et éclaircir un point. Il semble qu'il y ait eu un malentendu, à la suite d'une remarque antérieure. Deux territoires vous intéressent: celui du Yukon et celui de l'Alaska. La

population actuelle du Yukon est d'environ 10,000 habitants, un peu plus peut-être, et je suis prêt à rectifier, si je me trompe. En 1955-1956, la consommation annuelle était d'environ 16 millions de gallons. Les remarques que vous avez faites, il y a quelques instants, au sujet de la compagnie qui fait la distribution là-bas, concernaient uniquement le Yukon?—R. Oui.

D. Il n'a nullement été question que la compagnie qui fait la distribution dans le territoire du Yukon s'occupe en même temps d'une partie quelconque de l'Alaska. Je crois qu'il a été clairement établi, lors de l'audience devant la Commission des transports que les pipe-lines auraient le statut de transporteurs publics. D'après les dépositions à l'enquête, relativement à la distribution, il a aussi été clairement établi que la raison pour laquelle l'autre compagnie s'occupait de la distribution était qu'il n'y avait jamais eu là-bas de compagnie pétrolière et que, conséquemment, elle vendait les produits à qui voulait bien les acheter. Ce qui est donc arrivé, c'est que la distribution a commencé à cause de l'exploitation qui s'est faite dans le territoire plutôt que par le fait qu'une compagnie d'huile a fait le commerce de distribution. Il me semble que cela a été assez clairement établi par les dépositions à l'enquête. A mon sens, il est manifeste que la compagnie existante, tout en faisant la plus grande partie de la distribution dans le territoire du Yukon, n'avait pas l'installation voulue pour exercer le même commerce dans l'Alaska.

Je pense que, à l'audience, on a voulu établir si, oui ou non, au point de vue économique, il vous était possible d'aménager une canalisation inférieure à trois pouces, de façon à pouvoir vous rendre jusque dans l'Alaska, puisque le seul marché du Yukon n'est pas assez important.—R. Oui.

D. Peut-être pourriez-vous clarifier ce point?—R. Le projet embrasse deux régions commerciales, l'une, à la vérité, étant plus importante que l'autre.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. FISHER: Puis-je poser une question à M. Robertson. La *White Pass Company* a-t-elle manifesté quelque intérêt à l'endroit de la canalisation que projette l'*Alaska-Yukon Company*?

M. ROBERTSON: Certainement. Au moment où les demandes ont été soumises, les propositions, dans tous les cas, concernaient tous les pipe-lines.

M. FISHER: L'idée du gouvernement a-t-elle été de provoquer un climat de concurrence ou bien a-t-on pensé obtenir peut-être un meilleur prix en ayant affaire à deux agences.

M. ROBERTSON: Il n'a nullement été question de prix meilleur. Comme je l'ai dit précédemment, l'idée du gouvernement était que l'intérêt principal, en ce qui le concernait, devait être d'assurer au Yukon des approvisionnements suffisants, de produits du pétrole à des prix raisonnables. En demandant un prix élevé pour la canalisation, ce prix aurait sa répercussion sur celui des produits du pétrole. L'idée a donc été, dans chaque cas, de louer le pipe-line pour ce qui serait, pendant la période initiale, un loyer nominal. Mais il a été bien entendu que du fait que les canalisations seraient louées à un prix insignifiant, le gouvernement s'attendrait que les prix des produits du pétrole, dans la région, s'en ressentissent.

Quant aux pipe-lines mêmes, dans le cas de ceux de quatre pouces, ils sont dans une situation particulière. Le pipe-line de quatre pouces se trouve en grande partie sur l'emprise du *White Pass and Yukon Railway* et l'on a cru qu'il ne serait pas possible, ni réaliste, de songer à confier ce pipe-line à toute autre société que la *White Pass*. Cela avait été plus ou moins décidé d'avance.

Dès lors, en ce qui concernait les autres pipe-lines, il y avait décision à prendre entre deux compagnies ayant toutes deux exprimé le désir d'utiliser ces pipe-lines pour alimenter la région en produits du pétrole. Je pense qu'en

ce qui concernait les deux gouvernements, on a eu l'impression qu'il serait équitable d'arranger les choses de façon à donner à chaque société une part des pipe-lines disponibles.

M. FISHER: Autrement dit, un accord de concurrence?

M. ROBERTSON: Oui.

M. McILRAITH: Le coût du transport n'est pas déterminé par le fait qu'il y a des pipe-lines en rivalité, car la Loi sur les pipe-lines exige que l'on fasse une demande à la Commission des transports, afin qu'il n'y ait pas de concurrence. Ce qui constitue une sécurité, c'est la prescription voulant que les pipe-lines aient le statut de transporteurs publics. Le gouvernement l'a voulu ainsi.

M. ROBERTSON (*sous-ministre du Nord canadien et des Ressources nationales*): Je ne suis pas un spécialiste en matière de pipe-lines, mais j'aurais dû mentionner, comme l'a fait M. McIlraith, qu'il a été convenu, dans chaque cas, que les pipe-lines seraient des transporteurs publics.

M. McILRAITH: Précisément.

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

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La seule chose est de savoir si quelque autre société s'est montrée intéressée, car il me semble que, de prime abord, il importe pour la compagnie que le bill soit adopté ou qu'elle ait l'assurance qu'il le sera, ce qui la rendrait en mesure de négocier au sujet du pipe-line Canol. L'adoption de la mesure placerait les intéressés dans une situation de concurrence leur permettant de négocier. Je suppose qu'il en est ainsi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répondre à cela, monsieur Robertson?

M. ROBERTSON: Concernant la question de M. Smith, il y a eu une troisième société qui s'est montrée intéressée, la *Trans-Border Pipelines Limited*. Comme je l'ai dit précédemment, chaque compagnie a été priée d'indiquer ce qu'elle se proposait de faire, si elle avait le pipe-line et, après examen, on a jugé que les meilleures propositions ont sans contredit été celles qu'ont faites les deux premières sociétés, en décembre 1956.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici comment je pourrais peut-être m'exprimer. Tout en étant favorable à cette demande, je ne voudrais pas que l'on eût l'impression que, simplement parce que la chose s'est faite dans le passé, cette compagnie, par conséquent, devrait par le fait même hériter du pipe-line, en concurrence avec les autres.

M. ROBERTSON: Non, ce devrait décidément être une affaire qui demande l'intervention du gouvernement. Comme je l'ai dit antérieurement, il n'y a pas eu d'entente avec les compagnies, parce que le titre de propriété des pipe-lines n'est pas encore au nom du gouvernement du Canada.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): En supposant que ce soit le cas, que le pipe-line soit éventuellement sous le contrôle du gouvernement.

M. ROBERTSON: Il y a eu aussi une lettre déclarative d'intention exposant à chaque société ce que le gouvernement avait à proposer, sans que les conditions aient été spécifiées par le détail, mais avec mention, entre autres, de la prescription exigeant le statut de transporteur public.

M. McILRAITH: Il est un ou deux points qu'il faudrait peut-être éclaircir. La difficulté n'est pas de décider qui aura le pipe-line de trois pouces ou celui de quatre pouces. Cette question a été réglée. Le problème qui se pose pour le Comité, maintenant, est de savoir s'il va accorder ou non ce pouvoir à la société requérante, avant qu'elle obtienne le pipe-line de trois pouces. Je crois que si elle avait le pipe-line de trois pouces, c'est-à-dire, si elle l'avait des États-Unis, cela lui donnerait plus de poids pour obtenir le pouvoir qu'elle

sollicite. Je pense que la question est assez circonscrite, car il est évident (et je pense qu'il est juste de le supposer) si le pipe-line de trois pouces devient disponible et est remis au gouvernement canadien, la société requérante va l'avoir. C'est là une supposition raisonnable. La question est bien différente, le gouvernement n'y est pas mêlé. Il s'agit de savoir si le Comité est d'avis qu'il faille donner à la société requérante le pouvoir de construire un pipe-line à pétrole en dehors du pays, avant d'avoir obtenu le pipe-line de trois pouces, ou s'il vaut mieux attendre qu'elle sache de façon définitive si elle aura le pipe-line en question. Ce n'est pas seulement le gouvernement du Canada qui va décider de remettre le pipe-line aux mains de la société requérante; tout dépend plutôt de la façon dont vont se terminer les négociations qui se poursuivent avec les États-Unis actuellement pour obtenir que le réseau Canol soit remis aux mains du gouvernement du Canada.

M. ROBERTSON: Voilà, monsieur le président.

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

(Le préambule est adopté.)

Article 1—Abrogation.

M. WINCH: Quant à l'article 1, je me sens plutôt en faveur de la demande. Je pense que la chose sera profitable. Je ne suis allé qu'une seule fois au Yukon et dans l'Alaska et je pense que l'installation d'un pipe-line, là-bas, d'une agence de distribution et particulièrement d'une raffinerie, ce qui m'intéresse beaucoup, tout cela est fort important. Voilà pourquoi je suis porté à être en faveur du présent bill. Cependant, j'ai pris note des remarques de M. Porteous qui dit que sa société ne s'intéresse qu'au pétrole. Devant cet état de choses, il ne faut pas qu'il y ait de confusion dans l'esprit d'aucun de nous quand il s'agit d'accepter ce que l'on nous propose. L'article parle de faire le commerce du gaz naturel. A cause de cela précisément, je veux proposer, appuyé par M. Fisher, que l'article 1 du bill soit modifié de façon à limiter le but du bill modificateur à la transmission et au transport du pétrole et des produits liquides. Cela ne s'accorde sans doute nullement avec l'objection de M. Porteous, mais va rendre plus clair le but du présent bill.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): D'accord.

Le PRÉSIDENT: Avec l'appui de M. Fisher, il a été proposé par M. Winch que l'article 1 du bill soit modifié de façon à limiter le but du bill à la transmission et au transport du pétrole et des produits liquides.

M. WINCH: J'emploie cette expression parce qu'il y a une raison de le faire. Après le raffinage, il faut transmettre le gaz.

M. McILRAITH: Il vaudrait mieux voir ce que dit au juste l'article.

M. WINCH: D'après le règlement établi à la dernière séance, il faut que toutes les motions soit appuyées et présentées par écrit. Parce que celle-ci est longue, je n'ai pas pu en établir le texte dans tous les détails et c'est pourquoi j'ai pensé de proposer, par une motion écrite, l'adoption du principe, quitte à établir ensuite le texte exact de la modification à apporter à l'article.

Le PRÉSIDENT: Vous avez écouté la motion, messieurs. Avant qu'elle soit acceptée, M. Porteous aimerait à dire quelque chose à ce sujet.

M. WINCH: Je ne veux nullement restreindre son champ d'action. Je ne veux qu'enlever ce que, à mon avis, il ne désire pas lui-même, de toute façon.

Le TÉMOIN: Aux 25<sup>e</sup> et 26<sup>e</sup> lignes, si l'on retranchait les mots "du gaz et du pétrole naturels et artificiels" pour y substituer le mot "pétrole". C'est peut-être ce que vous avez à l'idée. Il faudrait faire le même changement aux 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> lignes de la deuxième page.

M. WINCH: Il m'est impossible de rédiger le texte pendant que je suis ici. Je crois que les membres du Comité comprennent quelle est l'idée générale et

si celle-ci est adoptée, en principe, on pourrait ensuite composer le texte de façon exacte. Je n'ai nullement l'intention de retirer des mots comme "accumulation et emmagasinage" et autres de même nature.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Porteous, M. Winch suggère qu'à la place de votre motion, vous proposiez d'enlever, à la 11<sup>e</sup> ligne, les mots "et le transport du gaz et", puis, aux 25<sup>e</sup> et 26<sup>e</sup> lignes, d'enlever les mots "du gaz naturel et artificiel" et de faire le même changement aux 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> lignes de la deuxième page.

M. WINCH: Aussi les mots "hydrocarbures gazeux".

Le TÉMOIN: Cela se rapporte à une forme de produit du pétrole. L'octane est un hydrocarbure gazeux.

M. McILRAITH: Nous courons le risque de nous fourvoyer, je le crains. Ce que M. Winch a dans l'idée est clair et je propose que l'avocat de la société requérante étudie les précédents établis dans les autres lois sur les pipe-lines et limite la réserve au gaz.

M. WINCH: De fait, cette affaire a une grande importance. M. Porteous se souvient de ce qui lui est arrivé, il y a un an, simplement parce que quelque chose n'était pas tout à fait exact dans un texte. Je pense qu'il serait dangereux pour nous d'essayer de rédiger un texte d'article pendant que nous sommes occupés à délibérer. Si nous pouvons nous entendre sur le principe, je suis certain que vous, de concert avec l'avocat et M. Porteous lui-même, réussirez à faire la rédaction de façon exacte.

Le PRÉSIDENT: Une autre façon de procéder serait d'ajourner pour nous réunir de nouveau, après avoir soumis l'affaire aux conseillers juridiques.

M. McILRAITH: Je ne crois pas qu'il faille nous réunir de nouveau. Je trouve que le sens de la motion de M. Winch est tout à fait clair et que ce n'est qu'une affaire de rédaction. Voilà ce que j'ai indiqué la dernière fois que la requérante s'est présentée devant notre Comité.

Le TÉMOIN: Je crois que mon premier amendement, celui que le Sénat n'a pas accepté, était le plus simple. J'essaie de trouver la formule la plus simple dans cette affaire.

*Le président:*

D. Quel était l'amendement soumis au Sénat, monsieur Porteous?—R. Enlever de la clause conditionnelle les mots "et du pétrole". En regardant du côté de la note explicative, qui cite l'article dans sa forme antérieure, vous verrez, un peu plus loin que la moitié de l'alinéa: "à condition que le ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient situés..." Nous ne faisons qu'enlever les mots "et du pétrole".

M. McILRAITH: Vous devriez aussi enlever les mots "et le transport".

Le PRÉSIDENT: Qu'avez-vous dit, monsieur McIlraith?

M. McILRAITH: Il faudrait aussi enlever les mots "et le transport" et continuer le précédent établi par d'autres bills, puisque le gaz se transmet et que le pétrole se transporte. C'est ainsi que les autres bills étaient rédigés.

M. WINCH: Je crois qu'il serait encore préférable d'adopter le principe. J'ai assez de confiance pour vous laisser y travailler avec le conseiller juridique et M. Porteous. J'ai toute confiance, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre avis, messieurs? Vous avez entendu la motion de M. Winch. La motion vous agréerait-elle si nous la soumettions aux conseillers juridiques pour qu'ils la préparent comme il convient?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Une seule question. Vous n'enlevez pas les mots "hydrocarbures gazeux" aux 27<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> lignes.



Le PRÉSIDENT: Non. Dans sa motion, M. Winch dit: la transmission et le transport du pétrole et des produits liquides. Il limite l'application de l'article aux produits liquides. Messieurs, vous avez entendu la motion.

M. McILRAITH: Je pense, monsieur le président, qu'il y a un léger malentendu au sujet des hydrocarbures gazeux. Il en est question dans tous les bills relatifs aux pipe-lines, car en faisant commerce du pétrole, l'on ne saurait s'empêcher d'inclure les hydrocarbures gazeux, avec certains produits du pétrole. Dans la terminologie du pétrole, ces mots font partie de ceux qui s'appliquent au pétrole et non des mots qui s'appliquent au gaz.

Le PRÉSIDENT: D'après M. Porteous, monsieur Winch, vous êtes dans la note. Pour que tout soit parfaitement couvert, il faudrait qu'il y eût le pétrole et les autres produits liquides ainsi que les hydrocarbures gazeux.

M. WINCH: Parfait.

Le PRÉSIDENT: Tout serait bien ainsi?

M. WINCH: Quoiqu'il en soit, je pense que c'est légal. Je pense qu'au point de vue statutaire cela fait partie des liquides, en ce qui concerne le pétrole.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion, messieurs?

M. LEWRY: Au sujet de la question de règlement invoquée en premier lieu, vous avez dit que vous obtiendriez une décision sur cette affaire. Est-ce que cela apparaîtrait au compte rendu. Je ne crois pas qu'il faille retourner en arrière, pourvu qu'il soit entendu que la question discutée sera tranchée.

Le PRÉSIDENT: Une décision concernant l'étude du présent bill?

M. LEWRY: Au sujet des délibérations se rapportant au bill.

Le PRÉSIDENT: Nous allons voir si cela peut être inclus dans le compte rendu. (Voir la déclaration de l'Orateur à la page 123 de l'édition non révisée du *hansard* du 17 octobre 1957.)

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'aimerais mentionner que M. Winch, avec son amendement, a assez bien réussi à faire du rappel au règlement une question d'intérêt académique.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion, messieurs, quel est votre bon plaisir?

(L'amendement est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: L'article 1, ainsi modifié, est-il adopté?

(L'article 1 est approuvé dans sa forme modifiée.)

(Le titre est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Le bill ainsi modifié est-il adopté?

(Le bill est approuvé dans sa forme modifiée.)

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill ainsi modifié?

(Assentiment.)

M. FISHER: Monsieur le président, que l'on me permette de faire une brève remarque. Il me semble que nous procédons à l'ancienne façon. Ne pourrait-on nous faire un digeste de ce qu'on va nous présenter. Pourquoi chacun de nous n'aurait-il pas une carte pour faciliter le travail du Comité. Il ne m'a pas semblé, depuis que je suis ici, que nous ayons été aussi efficaces que nous l'aurions été si nous avions eu au préalable un digeste. Au Congrès américain, cela est préparé à la bibliothèque du Congrès. N'y aurait-il pas moyen qu'on nous prépare quelque chose de ce genre, afin de ne pas venir ici sans préparation?

Le PRÉSIDENT: Le bill constituant cette société en corporation a été présenté au Comité des chemins de fer, l'an dernier, et je vois que tous les renseignements ont été fournis, à ce moment-là. Lorsqu'il a été question du bill relatif à

l'extension de la ligne des Chemins de fer nationaux, on a distribué des cartes à tout le monde, à la Chambre, et nous avons tâché de vous donner des renseignements détaillés. Je crois aussi que c'est vous qui avez demandé une copie du jugement de la Commission des transports.

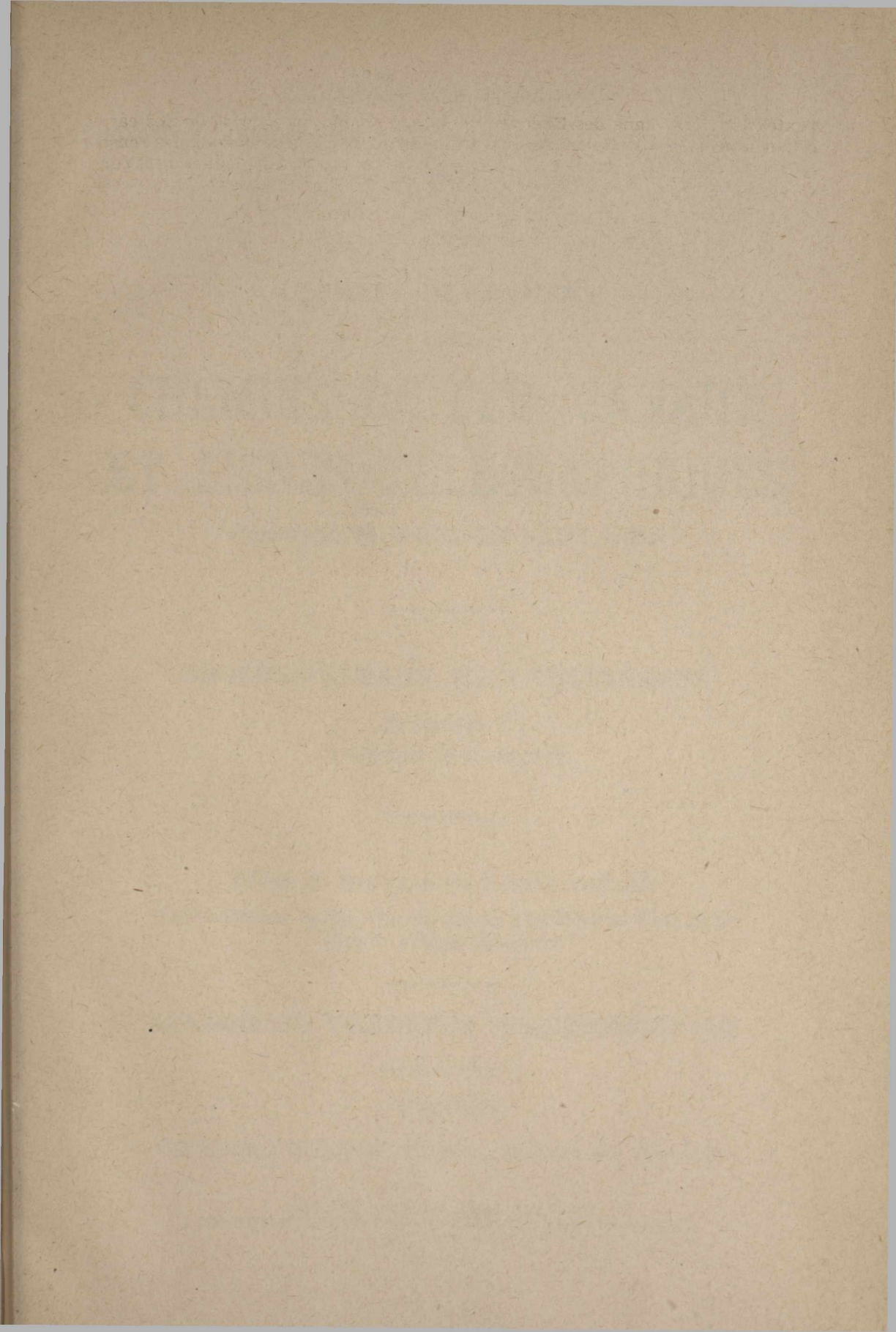
M. FISHER: Oui, et nous ne l'avons eue que ce matin.

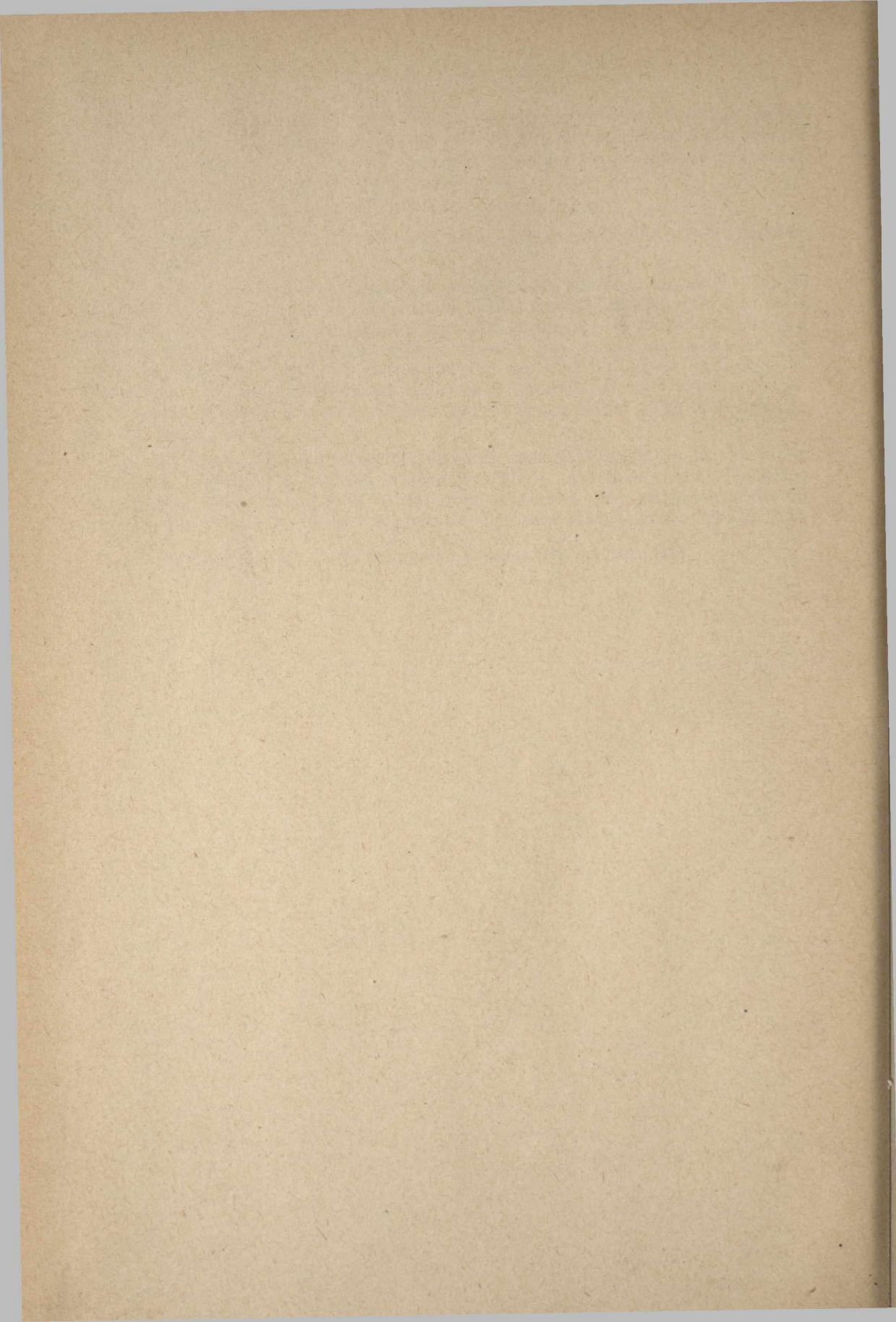
Le PRÉSIDENT: M. Small, notre secrétaire, n'a eu ces copies à sa disposition que ce matin.

M. FISHER: Il me semble que nous ne travaillons pas avec autant de facilité que nous le devrions et l'une des raisons de cet état de choses, c'est que nous n'avons pas d'avance les renseignements qu'il faudrait. Je ne m'explique pas pourquoi nous n'avons pas un dossier chaque fois que nous abordons une question nouvelle. Pourquoi chaque député serait-il obligé de fouiller dans tout ce qui s'est fait antérieurement pour se renseigner. Notre travail est censé marcher rondement. Pourquoi ne pourrions-nous pas exiger qu'on nous procure ce qu'il faut.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrions-nous demander l'avis de M. Small, le secrétaire. Voici qu'il me dit, monsieur Fisher. On nous a fait la même demande, à plusieurs reprises, et on nous a conseillé de les transmettre au greffier de la Chambre. Il est à espérer que l'on fera quelque chose dans ce sens.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.





CHAMBRE DES COMMUNES  
PREMIÈRE SESSION DE LA VINGT-TROISIÈME LÉGISLATURE  
1957

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. GORDON K. FRASER*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5  
y compris le 9<sup>e</sup> rapport

---

BILL n° 194 (L-6 du Sénat), intitulé:  
Loi modifiant la Loi concernant la *Buffalo and Fort Erie  
Public Bridge Company*.

---

SÉANCE DU VENDREDI 13 DÉCEMBRE 1957

---

TÉMOIN:

L'honorable Donald M. Fleming, ministre des Finances.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. Gordon K. Fraser,  
et MM.*

Barbès	Holowach	McPhillips
Batten	Howe ( <i>vice-président</i> )	Muir ( <i>Cap Breton-Nord et Victoria</i> )
Bégin	Johnston ( <i>Bow River</i> )	Murphy ( <i>Westmorland</i> )
Bonnier	Kennedy	Nixon
Blanchette	Lafontaine	Olson
Brassard	Lavigne	Phillips
Broome	Leboe	Rea
Bryce	Lewry	Rouleau
Byrne	Macdonald ( <i>Vancouver- Kingsway</i> )	Small
Chevrier	MacDonald ( <i>Antigonish- Guysborough</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Crouse	Marler	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Dupuis	Martini	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
English	McBain	Smith ( <i>Battle River- Camrose</i> )
Fairfield	McDonald ( <i>Hamilton- Sud</i> )	Stanton
Fisher	McGrath	Stuart ( <i>Charlotte</i> )
Gauthier ( <i>Lac Saint-Jean</i> )	McIlraith	Taylor
Gauthier ( <i>Chicoutimi</i> )	McIvor	Villeneuve ( <i>Roberval</i> )
Grills	McLeod	Vincent
Haidasz		Winch
Harrison		Wratten
Herridge		

*Secrétaire du Comité:  
A. Small.*

## ORDRES DE RENVOI

LUNDI 18 novembre 1957.

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

MARDI 26 novembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres, et que l'application de l'article 65(1)b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

*Il est ordonné*—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

MARDI 3 décembre 1957.

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

JEUDI 12 décembre 1957.

*Il est ordonné*—Que le bill 194 (L-6 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la «Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company».

Certifié conforme.

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

## RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 13 décembre 1957.

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

### NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill 194 (L-6 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la «*Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company*».

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

Respectueusement soumis,

*Le président,*  
GORDON K. FRASER.



## PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 13 décembre 1957.

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

*Présents:* MM. Blanchette, Broome, Bryce, Fraser, Grills, Haidasz, Kennedy, Lavigne, Lewry, Martini, McIvor, McLeod, Olson, Small, Smith (*Lincoln*), Stanton et Wratten (17).

*Aussi présents:* L'honorable Donald M. Fleming, ministre des Finances; M. Richard A. Bell, député, adjoint parlementaire du ministre; et M. John A. MacDonald, Division du Conseil du Trésor, ministère des Finances.

Le Comité étudie le Bill n° 194 (L-6 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la «*Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company*».

Sur la proposition de M. Small, appuyée par M. Broome,

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses Procès-verbaux et Témoignages relatifs au bill n° 194, intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la «*Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company*».

### *Article 1:*

Le ministre des Finances fait un exposé expliquant le but du bill et il est interrogé à ce sujet.

Après étude et discussion, les articles 1 à 4 inclusivement, le titre et le Bill sont approuvés.

*Il est ordonné*—Que le président rapporte le bill à la Chambre sans modification.

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
A. Small.

THE HISTORY OF THE

REIGN OF

CHARLES THE FIRST

BY

JOHN BURNET

IN THREE VOLUMES

THE SECOND VOLUME

CONTAINING

THE HISTORY OF THE

REIGN OF

CHARLES THE FIRST

BY

JOHN BURNET

IN THREE VOLUMES

THE SECOND VOLUME

CONTAINING

THE HISTORY OF THE

REIGN OF

CHARLES THE FIRST

BY

## TÉMOIGNAGES

VENDREDI 13 décembre 1957.

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ce matin nous allons étudier le bill n° 194 (L-6 du Sénat), intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la «*Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company*».

L'honorable Donald Fleming, ministre des Finances, est avec nous ce matin et il aimerait à dire quelques mots avant que nous commençons l'étude du bill. Mais, avant cela, je désirerais que quelqu'un fasse une proposition au sujet de l'impression du compte rendu.

M. R. H. SMALL: Je propose, avec l'appui de M. Broome, que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill n° 194, intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la «*Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company*».

(La motion est adoptée.)

L'hon. DONALD FLEMING (*ministre des Finances*): Monsieur le président, messieurs, je vous remercie de l'avantage que vous me fournissez de paraître devant votre Comité et de dire quelques mots au sujet de ce bill, qui a été étudié à la Chambre des communes hier. C'est une mesure tendant à modifier une loi qui a été adoptée par le Parlement en 1934 et qui établissait un organisme chargé d'administrer le Pont de la Paix, qui relie Fort-Érié et Buffalo. Il y a certaines clauses du bill qu'il est urgent de discuter, car l'organisme en question est un organisme international composé de représentants du Canada et des États-Unis. Jusqu'ici, les représentants canadiens ont été en minorité. Comme on l'a dit hier, les autorités législatives de l'État de New-York ont adopté certaines mesures sans l'assentiment de notre pays et ces mesures ont dû bientôt être abrogées. Au cours des procédures d'abrogation qui ont demandé une décision non seulement de la part de la législature de l'État de New-York mais aussi du Congrès, le nombre des représentants des États-Unis dans l'organisme chargé de l'administration du Pont de la Paix a été porté à 5 membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier. Jusqu'ici la représentation du Canada dans cet organisme était de trois membres et un des points importants à régler au plus tôt au moyen du présent bill est de fixer le nombre des représentants canadiens à cinq à partir du 1<sup>er</sup> janvier de façon que la représentation des deux pays soit égale et de façon à sauvegarder les intérêts du Canada. C'est là un des traits principaux de ce bill.

On verra que, pour régler le cas où un représentant du Canada serait absent d'une réunion, on pourvoit à la nomination d'un suppléant afin que la représentation du Canada soit complète, c'est-à-dire que le Canada puisse déposer cinq votes sur toute question où il pourrait y avoir divergence d'opinion.

Il y a aussi une disposition qui remet à Sa Majesté, du chef du Canada, les biens canadiens de l'organisme pour qu'ils soient administrés ainsi que le gouverneur en conseil pourra l'ordonner, à celle des dates qui sera postérieure à l'autre, savoir: le 1<sup>er</sup> juillet 1992 ou la date où toutes les obligations émises par l'Autorité du pont avant le 1<sup>er</sup> juillet 1992 auront été pleinement acquittées ou autrement libérées.

Il y a aussi une disposition selon laquelle toute somme d'argent payable au gouvernement du Canada doit être versée au ministre des Finances et faire partie du Fonds du revenu consolidé.

Voilà, monsieur le président, les dispositions du présent bill. C'est un bill très court, mais nous devons l'adopter au plus tôt. Hier, à la Chambre des communes, j'ai fait un historique complet du bill et de l'administration du pont par l'organisme chargé de cette administration.

Le PRÉSIDENT: Après ces explications du ministre, avez-vous des questions à poser au sujet du bill?

M. STANTON: Est-ce qu'il y a eu des pourparlers entre le gouvernement canadien et celui de l'État de New-York au sujet du nombre de représentants au sein de l'Autorité du pont?

L'hon. M. FLEMING: Oui, monsieur. La mesure que nous présentons est le résultat des négociations qui ont eu lieu entre notre gouvernement et les autorités des États-Unis. Le bill exprime exactement l'entente à laquelle on en est venu.

M. STANTON: Je suppose que les pourparlers ont été poursuivis à l'amiable et que les autorités des États-Unis n'ont pas chicané sur les mots.

L'hon. M. FLEMING: Cette question a été mentionnée à la Chambre des communes hier et on a rappelé que les négociations ont été très amicales. M. Houck, député de Niagara Falls, qui a fortement appuyé le bill hier à la Chambre a dit que les négociations avaient contribué considérablement au climat de bonne entente à la frontière.

M. OLSON: Monsieur le ministre nous dirait-il quelles raisons les États-Unis ont alléguées pour augmenter le nombre de membres de l'Autorité du pont?

L'hon. M. FLEMING: Les mesures prises par la législature de l'État de New-York ont été adoptées un peu trop rapidement à notre avis et sans consultation avec notre pays. Elles touchaient à la question de la propriété du pont et aussi aux intérêts respectifs des États-Unis et du port de Buffalo.

L'État de New-York a agi précipitamment, si je puis m'exprimer ainsi, et c'est à la suite de ces mesures législatives que le procureur général de l'État de New-York a fait remarquer aux autorités législatives de l'État qu'elles avaient outrepassé leurs pouvoirs.

Mais, depuis, la législature de l'État de New-York et le Congrès des États-Unis ont fait tout ce qui était nécessaire pour abroger les mesures qui avaient été prises et pour nous permettre de procéder selon les dispositions du présent bill.

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

Les clauses 1, 2, 3 et 4 sont approuvées.

Le titre et le bill sont approuvés.

Dois-je rapporter le bill?

(Assentiment.)

Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel avis du président.

